



Nota van Antwoord

op zienswijzen en adviezen

Lelystad Airport

Datum	20 december 2013
Status	Definitief

Colofon

	Bestuurskern Directie Luchtvaart
	Plesmanweg 1-6 Den Haag
Contactpersoon	Projectteam Luchthavenbesluit Lelystad Airport
	T 070-4566091 F 070-4566348 luchtvaart@minienm.nl
Versie	definitief
Opdrachtgever	Directie Luchtvaart
Auteur	Projectteam LHB LEY
Projectnummer	IENM/BSK-2013/237407

Colofon—2

Inleiding—6

- 1 Het voornemen—7**
 - 1.1 De procedure—7
 - 1.2 Advies Commissie voor de m.e.r.—8
 - 1.3 Advies wettelijke adviseurs—8
 - 1.4 Publieksparticipatie—9
 - 1.5 Leeswijzer—10

- 2 Advies van de Commissie voor de m.e.r.—12**
 - 2.1 Voorgenomen activiteit—12
 - 2.2 De vertrek- en naderingsroutes—15
 - 2.3 Geluidsbelasting—16
 - 2.4 Luchtkwaliteit—17
 - 2.5 Natuur—18
 - 2.6 Externe veiligheid—19
 - 2.7 Gezondheid / leefkwaliteit—19
 - 2.8 Recreatieve en kleine luchtvaart—20
 - 2.9 Landzijdige bereikbaarheid—21
 - 2.10 Procedure—21

- 3 De voorgenomen activiteit—22**
 - 3.1 Nut en noodzaak—22
 - 3.2 Scope van het MER—23
 - 3.3 Lengte landingsbaan / oneigenlijk gebruik RESA—24
 - 3.4 Gebruik stille vliegtuigen—26
 - 3.5 Belang onderhoudsvluchten—26
 - 3.6 Onduidelijkheid openstelling luchthaven—26

- 4 De routestructuur—28**
 - 4.1 De ligging van de vertrek- en naderingsroutes—28
 - 4.2 Topografisch kaartmateriaal—32
 - 4.3 Herziening luchtruimindeling—33

- 5 De geluidsbelasting—35**
 - 5.1 De geluidsoverlast—35
 - 5.2 Adequate monitoring geluidsbelasting—36
 - 5.3 Goede klachtenafhandeling—37
 - 5.4 Evaluatie hinderbeleving—38
 - 5.5 Cumulatie met andere geluidsbronnen—38

- 6 De luchtkwaliteit—39**
 - 6.1 Luchtvervuiling—39
 - 6.2 Klimaat effecten—39
 - 6.3 Cumulatie met andere emissiebronnen—39

- 7 Natuur—41**
 - 7.1 Aantasting natuurgebieden—41
 - 7.2 Aantasting flora en fauna—42
 - 7.3 Gevolgen depositie emissies en brandstoflozingen—43

- 8 Externe veiligheid en vliegveiligheid—44**

- 8.1 Gevaar voor luchtvaartramp en botsingen met obstakels—44
- 8.2 Kans op vogelaanvaringen—45
- 8.3 Gevaar vervoer vliegtuigbrandstoffen—46

- 9 Gezondheid en leefkwaliteit—47**
- 9.1 Aantasting groene, rustige woonomgeving—47
- 9.2 Slaapverstoring en vluchten in avond / nacht / vroege ochtend—47
- 9.3 Aantasting gezondheid—48
- 9.4 Aantasting leer- en werkprestaties—48

- 10 De recreatieve / kleine luchtvaart—50**
- 10.1 Ruimte voor zweefvliegclubs—50
- 10.2 Ruimte voor kleine luchtvaart—50

- 11 De landzijdige bereikbaarheid—52**
- 11.1 Toename wegverkeer—52
- 11.2 Omvang en kwaliteit parkeervoorzieningen—52
- 11.3 De kwaliteit van de OV-verbinding—53

- 12 De gevolgen voor onroerend goed en landbouw—54**
- 12.1 Compensatie voor waardevermindering en verlies woongenot—54
- 12.2 Compensatie voor (geluids-) isolatie—54
- 12.3 Compensatie van effecten op (biologische) landbouw (-producten)—54

- 13 Recreatie—56**
- 13.1 Aantasting recreatie en toerisme—56
- 13.2 Ontbreken van locaties met (recreatie-) bungalows op kaarten—56

- 14 Procedure—57**
- 14.1 Onduidelijkheid procedure—57
- 14.2 Onduidelijkheid evaluatie 1^e fase—58
- 14.3 Onafhankelijkheid MER—58
- 14.4 Onduidelijkheid referentiesituatie—59
- 14.5 Afweging alternatieve locaties—60
- 14.6 Samenhang met andere ruimtelijke plannen—60

- Bijlage A Toelichting op de alternatieven in de routestructuur—62**
- Chronologisch overzicht totstandkoming routestructuur—62
- Aldersadvies Schiphol, oktober 2008—62
- Luchtruimonderzoeken Alderstafel Lelystad, 2009-2010—63
- Start traject Luchtruimvisie, maart 2011—63
- Brief Rijk luchtruimproblematiek Lelystad, juni 2011—63
- Aldersadvies Lelystad, maart 2012—63
- Start voorstudie operationeel concept Lelystad Airport, april 2012—64
- Kabinetsstandpunt en Luchtruimvisie, september 2012—64
- Werkprogramma Alderstafel Lelystad, april 2013—67
- Routes deel-CONOPS Notitie Reikwijdte en Detailniveau, juli 2013—67
- Aanpassingen routestructuur sinds de Notitie Reikwijdte en Detailniveau—68
- Routeset A—71
- Routeset A+—72
- Routeset B—73
- Routeset B+—75
- Routestructuur kleine luchtvaart (VFR)—78
- Beschrijving vervolgstappen en proces—79

Bijlage B Lijst van zienswijzen en thema's—81

Inleiding

Bij brief van 29 juli 2013 heeft Lelystad Airport tezamen met Schiphol Group aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu kenbaar gemaakt dat zij voornemens is een luchthavenbesluit aan te vragen en daarvoor een milieueffectrapportage zal opstellen. Bij de brief heeft de luchthaven een Notitie Reikwijdte en Detailniveau gevoegd waarin het voornemen in nader detail is beschreven en uiteengezet wordt wat in onderzoeken ten behoeve van de milieueffectrapportage uitgezocht zal worden. Met dit voornemen voldoet de luchthaven aan artikel 7.27 van de Wet milieubeheer.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het voornemen van 6 augustus tot en met 16 september 2013 ter inzage gelegd. Voorts heeft het Rijk de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd. Ook is aan de wettelijke adviseurs, i.c. het Ministerie van Economische Zaken en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, om advies gevraagd.

In dit document reageert het Rijk op de ingediende zienswijzen en op de uitgebrachte adviezen. Dit document is aan de indieners van zienswijzen en aan de adviseurs toegezonden.

1 Het voornemen

1.1 De procedure

In 2008 zijn als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol afspraken gemaakt over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol in het perspectief van een geschatte nationale omvang van het vliegverkeer omstreeks 2020 van 580.000 vliegtuigbewegingen.¹ Voor Schiphol is een plafond afgesproken van 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Om de totale vraag naar luchtvaart op te kunnen vangen, is de heer Alders in 2009 gevraagd om met de regionale en lokale overheden, de luchthavenexploitanten en regionale belangenvertegenwoordigers na te gaan welke rol Eindhoven Airport en Lelystad Airport kunnen spelen in het accommoderen van de resterende 70.000 vliegtuigbewegingen.

In 2010 heeft de heer Alders in zijn advies inzake Eindhoven Airport de mogelijkheden geschetst om op Eindhoven Airport een groei van het huidige burgerluchtverkeer met 25.000 vliegtuigbewegingen mogelijk te maken.² Het kabinet heeft dit advies onderschreven en aldus besloten.³

In 2012 heeft de heer Alders zijn advies inzake Lelystad Airport aan het kabinet aangeboden.⁴ In dit advies heeft de heer Alders geschetst onder welke voorwaarden een ontwikkeling van groot vliegverkeer op deze luchthaven met de resterende 45.000 vliegtuigbewegingen mogelijk is: een eerste tranche van 25.000 vliegtuigbewegingen in 2020, daarna doorontwikkeling naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Ook dit advies heeft het kabinet omarmd, waarop de heer Alders is gevraagd een werkprogramma voor de uitvoering van het advies te formuleren.⁵ Dit werkprogramma is in april 2013 aan de staatssecretaris aangeboden en aan de Tweede Kamer toegezonden.⁶

Het werkprogramma omvat 9 werkstromen. Eén van de werkstromen omvat de voorbereiding van een luchthavenbesluit op grond van artikel 8.70, eerste lid, van de Wet luchtvaart. Dit luchthavenbesluit moet de beoogde ontwikkeling mogelijk maken.

Als onderdeel van de procedure voor het vaststellen van het luchthavenbesluit wordt een milieueffectrapportage-procedure conform de Wet milieubeheer doorlopen en wordt een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER is bedoeld om de milieugevolgen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De milieueffectrapportage-procedure start met het bekendmaken van het voornemen van de exploitant tot het aanvragen van een luchthavenbesluit.

De exploitant van de luchthaven, de NV luchthaven Lelystad, en de moedermaatschappij, Schiphol Group, hebben bij brief van 29 juli 2013 bij het bevoegd gezag, i.c. het ministerie van Infrastructuur en Milieu, het voornemen ingediend. Tevens hebben zij verklaard dat de NV luchthaven Lelystad als initiatiefnemer van het MER zal optreden. Bij dit voornemen is de door hen opgestelde 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r.-procedure Luchthavenbesluit Lelystad Airport' gevoegd. Deze notitie bevat een beschrijving van de

¹ Aldersadvies Schiphol d.d. 1 oktober 2008, bijlage bij Kamerstuk 29665, nr. 108.

² Aldersadvies Eindhoven d.d. 22 juni 2010, bijlage bij Kamerstuk 31936, nr. 30.

³ Kabinetsstandpunt inzake Aldersadvies Eindhoven d.d. 14 december 2010, Kamerstuk 31936, nr. 45.

⁴ Aldersadvies Lelystad d.d. 30 maart 2012, bijlage bij Kamerstuk 31936, nr. 109.

⁵ Kabinetsstandpunt inzake Aldersadvies Lelystad d.d. 11 september 2012, Kamerstuk 31936, nr. 115.

⁶ Werkprogramma uitvoering Aldersadvies Lelystad, bijlage bij Kamerstuk 31936, nr. 139.

referentiesituatie, de voorgenomen activiteit, de milieu-aspecten die worden onderzocht en de wijze waarop dit onderzoek zal plaatsvinden.

De procedure vereist dat het Rijk het voornemen van de exploitant bekend maakt en eenieder in de gelegenheid stelt om zienswijzen kenbaar te maken omtrent dit voornemen. Ook is het Rijk gehouden om aan bij wet aangewezen adviseurs, i.c. de Dienst Landelijk Gebied van het Ministerie van Economische Zaken en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, advies te vragen. Verder heeft het Rijk advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie voor de m.e.r.).

De zienswijzen die uit de raadpleging voortkomen en de uitgebrachte adviezen zijn door het Rijk geanalyseerd. Het onderhavige document, de Nota van Antwoord, vormt de weergave van de analyse van de adviezen en de ingediende zienswijzen door het Rijk en de (aanvullende) aandachtspunten die uit deze analyse zijn voortgekomen.

Op basis van de Nota van Antwoord brengt het Rijk advies uit aan de exploitant van de luchthaven als initiatiefnemer van de milieueffectrapportage. In dit advies benoemt het Rijk wat in aanvulling op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau moet worden meegenomen in de onderzoeken ten behoeve van de MER voor het luchthavenbesluit Lelystad Airport.

1.2 Advies Commissie voor de m.e.r.

Het Rijk heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) verzocht om een oordeel te geven over de voorgenomen aanpak van onderzoek naar milieueffecten zoals omschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Alhoewel een advies van de Commissie procedureel niet strikt vereist is, achtte het Rijk een toets door de Commissie uit hoofde van zorgvuldigheid in de besluitvorming zeer gewenst. Op 17 oktober 2013 heeft de Commissie haar advies uitgebracht.⁷

De Commissie onderschrijft op hoofdlijnen de aanpak zoals die in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn omschreven. Wel geeft de Commissie op alle thema's die in een MER aan de orde behoren te komen, suggesties en aanbevelingen, waaronder vele op praktisch en onderzoekstechnisch niveau.

In hoofdstuk 2 beschouwt het Rijk op hoofdlijnen de adviezen en aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r.. Daarbij reageert het Rijk vanuit zijn rol als bevoegd gezag en destilleert daaruit de aandachtspunten voor de aanpak en uitvoering van de onderzoeken ten behoeve van het MER.

1.3 Advies wettelijke adviseurs

Het Rijk heeft bij brief van 31 juli 2013 de Dienst Landelijk Gebied van het ministerie van Economische Zaken gevraagd om advies uit te brengen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Bij brief van 5 september 2013 heeft de Dienst Landelijk Gebied laten weten dat zij van mening is dat alle relevante milieu-aspecten in de Notitie zijn genoemd en aldus daarop geen aanvullingen of opmerkingen heeft.

Het bevoegd gezag heeft bij brief van 31 juli 2013 de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap gevraagd om

⁷ Commissie voor de milieueffectrapportage, Luchthavenbesluit Lelystad Airport, Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, rapportnr. 2792-78, Utrecht 17 oktober 2013.

advies uit te brengen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Bij brief van 6 november 2013 heeft de Rijksdienst medegedeeld geen aanleiding te zien om advies uit te brengen, omdat er geen bekende cultuurhistorische waarden van nationaal belang binnen het plangebied in het geding zijn.

1.4 Publieksparticipatie

Zoals in paragraaf 1.1 geschetst omvat de procedure onder meer een verplichting tot openbare kennisgeving opdat eenieder in staat is een zienswijze te uiten omtrent het voornemen. Via deze publieksparticipatie is het mogelijk om heldere, beter begrepen en maatschappelijk gedragen besluiten bij plannen en projecten tot stand te brengen.

Bij openbare kennisgeving d.d. 6 augustus 2013 in de Staatscourant en in een aantal regionale en lokale bladen heeft het Rijk het voornemen en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau bekend gemaakt en heeft een ieder uitgenodigd tot en met 16 september 2013 te reageren op het voornemen. Daarmee is de m.e.r.-procedure officieel van start gegaan. De kennisgeving en het voornemen met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is vanaf 6 augustus 2013 ter inzage gelegd op de in de kennisgeving genoemde locaties. Daarnaast is vanaf 6 augustus 2013 middels een projectenpagina op de website van het Centrum voor Publieksparticipatie (www.centrumpp.nl) de gelegenheid gecreëerd om de genoemde documenten te downloaden. Aldus heeft een ieder de mogelijkheid gekregen via deze site, maar ook schriftelijk en mondeling, zienswijzen in te dienen.

Om zienswijzen zo goed mogelijk in het besluitvormingsproces voor het luchthavenbesluit Lelystad Airport mee te kunnen nemen, is een ieder uitgenodigd te reageren op de volgende vragen:

- Welke aandachtspunten heeft u met betrekking tot de in het voornemen genoemde aspecten?
- Welke aspecten mogen volgens u niet ontbreken in het milieuonderzoek?
- Welke aandachtspunten wilt u meegeven voor het verdere proces?

In totaal zijn 318 zienswijzen binnengekomen binnen de gestelde termijn van 6 augustus tot en met 16 september 2013. Sommige participanten hebben zienswijzen ingediend mede namens andere partijen. Twee zienswijzen betroffen een pro forma indiening; de indieners hebben tot 1 oktober 2013 de gelegenheid gekregen om hun zienswijzen aan te vullen. De volgende tabel geeft een overzicht van het type en de herkomst van de zienswijzen.

Het Rijk heeft alle 318 ingediende zienswijzen geanalyseerd. Er is gekozen voor een bundeling naar thema's (zie bijlage B; indieners vinden hun inbreng terug aan de hand van het toegekende identificatienummer) en vervolgens aan te geven hoe met die thema's is omgegaan. Deze aanpak zorgt voor een integraal overzicht voor de indieners van zienswijzen, geeft inzicht in de inhoud van alle zienswijzen en de reactie van het Rijk daarop. De individuele zienswijzen worden dus niet afzonderlijk behandeld.

In de hoofdstukken 3 tot en met 14 beschouwt het Rijk de geïdentificeerde thema's door de opmerkingen uit de zienswijzen zoveel mogelijk kernachtig samen te vatten. In ieder hoofdstuk zal het Rijk, vanuit zijn rol als bevoegd gezag, een reactie geven op de op het betreffende thema geuite zienswijzen. Vervolgens destilleert het Rijk de aandachtspunten voor de aanpak en uitvoering van de onderzoeken ten behoeve van het MER.

Plaats	Individuele participant	Overheid	Ondernemer	Belangen-organisatie	Totaal
Flevoland:					
Almere	7	1	1	1	10
Biddinghuizen	62			2	64
Dronten	57	1	1	4	63
Emmeloord	4	1			5
Ens	2				2
Kraggenburg	2				2
Lelystad	18	1	1	5	25
Marknesse				1	1
Swifterbant	1			1	2
Zeewolde	32			1	33
Oude land:					
Amersfoort	2			2	4
Bunschoten		1			1
Dalfsen	1				1
Elburg	1	1			2
Ermelo	5	1		1	7
Genemuiden	1				1
Harderwijk	1	1			2
Hilversum				1	1
Hoogland	2				2
Kampen	41	1		3	45
Kamperveen	2				2
Nunspeet		1			1
Nijkerk	2	1			3
Oldebroek		1			1
Putten	1				1
Soest	1				1
Steenwijk		1			1
Terschuur	1				1
Wezep	1				1
IJsselmuiden	8				8
Zwolle	1	3			4
Andere gebieden:					
Amsterdam e.o.	8			2	10
Groningen e.o.	3				3
Rotterdam e.o.	1		1		2
Wolvega e.o.	3				3
Overige	2	1			3
Totaal	273	17	4	24	318

Tabel: Overzicht ingediende zienswijzen met daarbij de herkomst van de indieners van zienswijzen (per gemeente) en het type indieners (individueel dan wel bepaald soort organisatie); zie tevens Bijlage B.

1.5

Leeswijzer

De Nota van Antwoord is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 gaat het Rijk in op de advisering door de Commissie voor de m.e.r.. Vervolgens komen in de hoofdstukken 3 tot en met 14 de thema's aan de orde die het Rijk heeft geïdentificeerd in de

zienswijzen. Op grond van de aandachtspunten die het Rijk ontleent aan de zienswijzen en het advies, zal het bevoegd gezag aan de exploitant een advies opstellen om mee te nemen in de verdere aanpak van het MER.

2 Advies van de Commissie voor de m.e.r.

2.1 Voorgenomen activiteit

Advies

Met betrekking tot de voorgenomen activiteit adviseert de Commissie om in het MER het volgende nader uit te werken:

- De voorgeschiedenis met betrekking tot de instelling van de Alderstafel.
- De analyse die heeft geleid tot het advies in 2008 om vliegtuigbewegingen te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad en Eindhoven. In het bijzonder gaat het om de milieuaspecten die in deze analyse zijn betrokken.
- De onzekerheden die met de behoefte aan overheveling van vliegtuigbewegingen van Schiphol naar regionale luchthavens gepaard gaan en daarmee aan de verwachte groei van Lelystad Airport.
- De randvoorwaarden die aan de uitplaatsing naar andere luchthavens, en in het bijzonder naar Lelystad Airport, zijn gesteld.
- De milieueffecten van de 1^e fase.
- De voorzieningen die op de luchthaven nodig zijn voor het verwerken van (de passagiers van) 25.000 respectievelijk 45.000 vliegtuigbewegingen en de vrijheidsgraden voor het inrichten van deze voorzieningen.
- De afstemming tussen de ontwikkeling van de luchthaven en de ruimtelijke keuzes die voor de omgeving van het plangebied worden gemaakt.
- De aard en omvang van vliegveldgeoriënteerde bedrijvigheid die aanwezig is of mogelijk wordt gemaakt.
- De wijze waarop zones en contouren op topografische kaarten wordt gepresenteerd.

Achtergrond van met name de eerste punten is de visie van de Commissie dat het MER het 'condensatiepunt' moet zijn van alle belangrijke bevindingen uit eerder uitgevoerd en nog uit te voeren onderzoek. De lezer moet, aldus de Commissie, een helder beeld kunnen krijgen van alle aspecten, inclusief milieu-aspecten, die hebben geleid tot het voornemen. Daarmee wordt duidelijk wat als vaststaand kader voor het voornemen beschouwd mag worden en wat tussen het vaststellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het aanvragen van het luchthavenbesluit (opnieuw) is uitgezocht en afgewogen.

Met betrekking tot de analyse die heeft geleid tot het advies om vliegtuigbewegingen van Schiphol naar Lelystad en Eindhoven te verplaatsen vraagt de Commissie elders in het advies om uitgaande van het huidige toegestane gebruik van Schiphol (maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen) in beeld te brengen wat de milieueffecten op en rondom Schiphol zouden zijn, indien de 45.000 vliegtuigbewegingen die naar Lelystad zouden verplaatsen, toch op Schiphol geacommodeerd zouden worden. Aldus vraagt de Commissie naar het verschil in milieueffecten op en rondom Schiphol tussen een capaciteit van 510.000 en 555.000 vliegtuigbewegingen. Dit verschil zou afgezet moeten worden tegen de milieueffecten van het accommoderen van 45.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport. Hetzelfde vraagt de Commissie voor externe veiligheidsrisico's.

Reactie bevoegd gezag

Het Rijk onderschrijft de visie van de Commissie dat het MER zo volledig mogelijk moet zijn. Niettemin zijn ook andere documenten belangrijke condensatiepunten van eerder verricht onderzoek. Zo zijn de verschillende Aldersadviezen en door het

kabinet geformuleerde reacties daarop als zodanig te bezien. De aan deze documenten ten grondslag liggende onderzoeken zijn op hoofdlijnen afdoende geschetst, dan wel als openbaar stuk beschikbaar.

Met betrekking tot de wens van de Commissie om de milieueffecten ook voor Schiphol te bepalen meent het Rijk dat daar in de voorbereiding van het Aldersadvies uit 2008 reeds adequaat in is voorzien.⁸ In deze voorbereiding is door het bureau Decisio een quick scan maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd van verschillende alternatieven voor de ontwikkeling van luchthavencapaciteit in Nederland tot 2020.⁹ Daarbij zijn de volgende alternatieven in ogenschouw genomen:

1. Doorgroei op Schiphol tot 520.000 vliegtuigbewegingen per jaar binnen gelijkwaardigheidscriteria (nulalternatief).
2. Doorgroei op Schiphol tot 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar buiten gelijkwaardigheidscriteria.
3. Uitplaatsing van 60.000 vliegtuigbewegingen leisure verkeer per jaar naar Eindhoven Airport als 2^e luchthaven; op Schiphol resteren 540.000 vliegtuigbewegingen.
4. Uitplaatsing van 60.000 vliegtuigbewegingen leisure verkeer per jaar naar Lelystad Airport als 2^e luchthaven; op Schiphol resteren 540.000 vliegtuigbewegingen.
5. Uitplaatsing van 35.000 vliegtuigbewegingen leisure verkeer per jaar naar Eindhoven Airport en 25.000 vliegtuigbewegingen leisure verkeer per jaar naar Lelystad Airport; op Schiphol resteren 540.000 vliegtuigbewegingen.
6. Uitplaatsing van 60.000 vliegtuigbewegingen leisure verkeer per jaar naar Eindhoven Airport en 40.000 vliegtuigbewegingen leisure verkeer per jaar naar Lelystad Airport; op Schiphol resteren 500.000 vliegtuigbewegingen (bewonersalternatief).

Voor alle alternatieven is de netto contante waarde berekend van alle in het onderzoek geïdentificeerde maatschappelijke kosten en baten. Op basis van het verschil in netto contante waarde ten opzichte van het nulalternatief bleek doorgroei op Schiphol (alternatief 2) met € 4,3 miljard het gunstigst. Keerzijde was evenwel dat de externe effecten van dit alternatief met € 562 miljoen het omvangrijkst zouden zijn en dat de eerder afgesproken gelijkwaardigheidscriteria herziening zouden behoeven.

Het verschil in netto contante waarde van de uitplaatsingsalternatieven ten opzichte van het nulalternatief bedroeg € 2,9 miljard voor alternatief 3, € 4,0 miljard voor alternatief 4 en € 3,8 miljard voor alternatief 5. Voor het bewonersalternatief 6 bedroeg het verschil € 2,7 miljard. De omvang van de externe effecten is becijferd tussen € 112 miljoen (alternatief 6) en € 263 miljoen (alternatief 3).

Op basis van deze resultaten van het onderzoek zijn toen de volgende conclusies getrokken:

- Verder ontwikkelen van de luchtvaart in Nederland heeft in de MKBA een positief maatschappelijk saldo ten opzichte van het begrenzen ervan. Voor de Nederlandse samenleving is doorontwikkeling van de luchtvaart dus per saldo positief.
- Doorgroeien op Schiphol is voor reizigers en bedrijfsleven het meest interessant. Dit gaat echter gepaard met hoge maatschappelijke kosten (voor omwonenden

⁸ Aldersadvies d.d. 1 oktober 2008, bijlage bij Kamerstuk 29665, nr. 108.

⁹ Decisio, Quick Scan Maatschappelijke Kosten en Baten voor de opties voor Schiphol en de regio op de middellange termijn, Amsterdam, september 2008.

- geluidbelasting/hinder). Per saldo lijkt doorgroeien op Schiphol maatschappelijk gunstiger, maar niet veel gunstiger, dan het accommoderen van de groei op Lelystad en/of Eindhoven.
- De negatieve effecten op de omgeving zijn minder bij uitplaatsing, waarbij Lelystad een aantrekkelijker locatie lijkt dan Eindhoven.
- Ook vanuit het oogpunt van werkgelegenheidseffecten lijkt Lelystad een goede keuze voor uitplaatsing.

Het kabinet heeft vervolgens op 10 oktober 2008 positief gereageerd op het genoemde Aldersadvies.¹⁰ Daarbij heeft het kabinet tevens aangekondigd dat bij de verdeling van de vluchten over de regionale luchthavens naar het gehele luchthavenstelsel in Nederland wordt gekeken, dus ook naar de luchthavens Maastricht, Twente, Rotterdam en Groningen. Uiteindelijk zou hierover in de Luchtvaartnota besloten worden.

Vervolgens heeft het bureau Decisio onderzocht wat, gelet op de maatschappelijke kosten en baten, de meest kosteneffectieve manier is om 70.000 vliegtuigbewegingen op regionale luchthavens te accommoderen.¹¹ Daarbij zijn verschillende modellen gezien met een spreiding van luchtverkeer over de luchthavens van:

- Eindhoven (35.000) en Lelystad (35.000).
- Eindhoven (20.000), Lelystad (35.000), Rotterdam (5.000), Twente (5.000) en Groningen (5.000).
- Eindhoven (30.000), Lelystad (20.000) en Twente (20.000).
- Eindhoven (20.000), Lelystad (20.000), Twente (10.000), Maastricht (10.000) en Groningen (10.000).
- Eindhoven (15.000), Lelystad (25.000), Twente (10.000), Brussel (10.000) en Weeze (10.000).

Uit dit onderzoek kwam naar voren dat spreiding naar Eindhoven en Lelystad ten opzichte van de andere spreidingsalternatieven met de minste hinder gepaard gaat. Ook dit is gebaseerd op berekeningen van de netto contante waarde van in het onderzoek geïdentificeerde maatschappelijke kosten en baten: de spreidingsalternatieven komen € 200 tot € 750 miljoen ongunstiger uit.

Ook als gekeken wordt naar verschillende milieu-indicatoren zijn de andere alternatieven ongunstiger. Het totaal aantal woningen binnen de 48 dB(A)- en 58 dB(A)-contour, het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden is in het alternatief met alleen Eindhoven en Lelystad het laagst. In het alternatief waarbij ook buitenlandse luchthavens worden ingezet, zijn de getallen weliswaar nog lager, maar dan worden buitenlandse effecten niet meegerekend.

In de Luchtvaartnota heeft het toenmalige kabinet een definitieve afweging gemaakt. Van de te verwachten marktvrage van 580.000 vliegtuigbewegingen omstreeks 2020 zouden maximaal 510.000 bewegingen op Schiphol plaatsvinden. De overige 70.000 vliegtuigbewegingen zouden op de luchthavens van nationale betekenis (in eerste instantie op Eindhoven en Lelystad) geacommodeerd worden. Het kabinet ging daarbij ook – als richtgetal – uit van een gelijkwaardige verdeling (i.c. elk 35.000) over beide luchthavens. Een en ander is uitgewerkt in aparte Aldersadviezen voor Eindhoven Airport (in 2010) en Lelystad Airport (in 2012). Met het Aldersadvies voor Eindhoven Airport is op deze luchthaven ruimte gevonden om

¹⁰ Kabinetsreactie inzake Aldersadvies Schiphol, Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 29 665, nr. 119.

¹¹ Decisio, Follow up van Aldersadvies: Onderzoek naar de kosteneffectiviteit van verschillende spreidingsalternatieven, Amsterdam, januari 2009.

aldaar 25.000 extra vliegtuigbewegingen te accommoderen. Vervolgens is in het kader van de advisering omtrent Lelystad Airport begin 2011 aan de heer Alders gevraagd om ook een scenario met 45.000 vliegtuigbewegingen op de luchthaven Lelystad te onderzoeken in lijn met het beleid in de Luchtvaartnota om in totaal 70.000 extra vliegtuigbewegingen op de luchthavens Eindhoven en Lelystad te accommoderen.¹² Blijkens het advies voor Lelystad Airport is dat mogelijk.

In het licht van het bovenstaande is het Rijk van mening dat, ook in termen van milieueffectiviteit, reeds afdoende onderzoek heeft plaatsgevonden en dat deze onderzoeken afdoende zijn geweest voor de gemaakte beleidsmatige afweging. Voor een nieuwe analyse in het MER ziet het Rijk derhalve geen aanleiding. Wel kunnen de hoofdlijnen van deze vroegere onderzoeken in het MER geschetst worden.

Met betrekking tot de randvoorwaarden van de ontwikkeling van Lelystad Airport is het Rijk van mening dat deze adequaat zijn geschetst in het Aldersadvies Lelystad en het daaromtrent ingenomen kabinetsstandpunt. Een beschrijving hiervan op hoofdlijnen in het MER is aldus voldoende.

Wat betreft de vraag van de Commissie om de onzekerheden te schetsen van de behoefte aan verplaatsing, is het bevoegd gezag van mening dat dit thuishoort in de door de exploitant aan te reiken economische onderbouwing. De MER is bedoeld voor het inventariseren van de milieueffecten uitgaande van de realisatie van het voornemen. De onzekerheden met betrekking tot de realisatie zijn aldus voor het MER niet relevant. Ze zijn uiteraard wel relevant voor de afwegingen die het bevoegd gezag moet maken ten behoeve van het te nemen luchthavenbesluit.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk zal de volgende aandachtspunten aan de exploitant meegeven:

- Een schets van vroegere onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan de keuze van het kabinet om Lelystad Airport verder te ontwikkelen.
- Een volwaardige beschrijving van de milieueffecten van de 1^e en de 2^e fase.
- Een goede beschrijving van de voorzieningen die op de luchthaven nodig zijn voor het verwerken van (de passagiers van) 25.000 respectievelijk 45.000 vliegtuigbewegingen en de vrijheidsgraden voor het inrichten van deze voorzieningen.
- Een goede beschrijving van de afstemming tussen de ontwikkeling van de luchthaven en de ruimtelijke keuzes die voor de omgeving van het plangebied worden gemaakt.
- Een goede beschrijving van de aard en omvang van luchthavengeoriënteerde bedrijvigheid die aanwezig is of mogelijk wordt gemaakt.
- De presentatie van zones en contouren op actuele en met de regionale overheden afgestemde topografische kaarten.

2.2 De vertrek- en naderingsroutes

Advies

Wat betreft de vertrek- en naderingsroutes voor het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport adviseert de Commissie het volgende:

- In het licht van onzekerheden rond de uitvoerbaarheid van de routestructuur en het onderzoek daarnaar in een traject dat parallel aan het MER-traject wordt

¹² Kabinetsstandpunt inzake Aldersadvies Eindhoven Airport d.d. 14 december 2010, Kamerstuk 31936, nr. 45.

doorlopen, is het wenselijk om reeds afgesproken randvoorwaarden te beschrijven en om voor het MER die varianten te analyseren die de belangrijkste, resterende discussiepunten (uitersten) op het gebied van veiligheid en milieu vertegenwoordigen. De varianten die in het MER worden onderzocht, zullen de bandbreedte moeten beschrijven waarbinnen het uiteindelijk gekozen alternatief past. Dit geldt zowel voor het volledige voornemen van 45.000 vliegtuigbewegingen groot vliegverkeer als voor de eerste fase met 25.000 bewegingen, zoals ook is aangegeven in de notitie R&D.

- Het MER moet laten zien welke varianten in de routestructuur en welke maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade te voorkomen of zo veel als mogelijk in te perken.

Reactie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag wil reeds in de onderhavige Nota van Antwoord duidelijkheid bieden over de routestructuur en optimalisatievarianten die binnen de kaders van de Luchtvaartnota, de Luchtruimvisie en het Aldersadvies Lelystad mogelijk zijn en tevens vanuit vliegveiligheid en de veiligheid van de luchtverkeersdienstverlening op dit moment mogelijk lijken te zijn. Daarbij is in verschillende routesets en optimalisatievarianten gepoogd tegemoet te komen aan de wensen die vanuit de regionale partijen in het Aldersadvies zijn opgenomen. Een nadere toelichting op de totstandkoming van de routesets en optimalisatievarianten die in het MER onderzocht zullen worden, is opgenomen in hoofdstuk 4 en bijlage A. In het MER zullen de in Bijlage A opgenomen routesets en varianten op hun milieueffecten worden onderzocht. Gezondheidseffecten zullen eveneens in kaart gebracht worden.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk zal de volgende aandachtspunten aan de exploitant meegeven:

- Zodanige presentatie van de effecten van de routestructuur en varianten in de verschillende regio's dat de bandbreedte waarbinnen de effecten liggen, inzichtelijk wordt.
- Bij de presentatie ook de gezondheidseffecten schetsen.

2.3 Geluidsbelasting

Advies

Ten aanzien van de geluidsbelasting van het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport adviseert de Commissie het volgende:

- Het is wenselijk om de totale geluidbelasting (en de nachtelijke geluidbelasting) van alle vliegtuigbewegingen in kaart te brengen, dus van grote burgerluchtvaart en general aviation samen. De Commissie doet hiervoor praktische aanbevelingen.
- Vanuit het perspectief dat een deel van de groei van Schiphol op Lelystad kan worden gefaciliteerd en dat het grootste deel van de kleine luchtvaart op Lelystad naar andere luchthavens zal verplaatsen, is het wenselijk om beide wijzigingen goed in beeld te brengen. De Commissie vraagt om de geluidbelasting door grote burgerluchtvaart en door general aviation apart in beeld te brengen. Ook hiervoor doet de Commissie enkele praktische aanbevelingen.
- Het is te overwegen om de netto-effecten van het voornemen voor de luchtvaart in Nederland vast te stellen. Daartoe is het nodig om ook de geluidsbelasting te bepalen van het (toch) opvangen van de groei van 45.000 vluchten op Schiphol respectievelijk het opvangen van de general aviation op andere luchthavens.

Reactie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag onderschrijft de wens om de totale (en de nachtelijke) geluidsbelasting goed in beeld te brengen. Voorts onderschrijft het bevoegd gezag de behoefte om de omvang van grote en kleine luchtvaart apart in beeld te brengen. Het bevoegd gezag heeft wel vraagtekens bij de betekenis hiervan: een contour van sec de kleine luchtvaart heeft geen betekenis, behalve als dit 'bijgeplust' wordt bij de contour voor de grote luchtvaart. Ook dan is sprake van een theoretische exercitie, maar heeft meer betekenis dan een contour voor kleine luchtvaart sec.

Het bevoegd gezag zal de exploitant niet verzoeken om de netto effecten voor het groot verkeer voor Nederland in beeld te brengen. Zoals al in paragraaf 2.1 uitgelegd, is dit eerder onderzocht en beleidsmatig afgewogen.

Het bevoegd gezag zal de exploitant wel verzoeken om de netto effecten voor de kleine luchtvaart voor Nederland in beeld te brengen. Dit zal bestaan uit een analyse van de omvang van de geluidsbelasting van het naar elders te verplaatsen kleine luchtverkeer. Het in detail bepalen van de gevolgen van het verplaatsten van de general aviation naar andere luchthavens dan Lelystad is – zoals de Commissie zelf ook aangeeft – pas mogelijk als bekend is waarheen deze vluchten gaan.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk zal de volgende aandachtspunten aan de exploitant meegeven:

- Presentatie van de totale en de nachtelijke geluidsbelasting met inachtneming van de praktische suggesties van de Commissie.
- Presentatie van aparte geluidscontouren voor grote luchtvaart en kleine luchtvaart.
- Berekening van de geluidsbelasting van naar elders te verplaatsen general aviation verkeer.

2.4 Luchtkwaliteit

Advies

Voor het in kaart brengen van de luchtkwaliteit doet de Commissie de volgende aanbevelingen:

- Breng de gevolgen in kaart op de gezondheid, de milieukwaliteit en de natuur, ook als aan wettelijke grenswaarden worden voldaan.
- Beschrijf de effecten van de emissies van het weg- en luchtvaartverkeer op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂, ook onder de grenswaarden.
- Beschrijf indicatief de effecten van het voornemen op de luchtconcentraties van elementair koolstof.
- Beschrijf ten aanzien van geur waar de belangrijkste emissies ontstaan (proefdraaien, starten, tanken, hulpmotoren van het starten van straalmotoren etc.).
- Geef aan in het MER wat de CO₂-uitstoot is op basis van het gereden aantal voertuigkilometers op het luchthaventerrein en het aantal vluchten (LTO-cycles). Zet de (toename van) de CO₂-emissie af tegen de nationale emissiedoelstelling.

Reactie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag onderschrijft de aanbevelingen van de Commissie. Praktische wenken van de Commissie zijn daarvoor zeer bruikbaar.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk zal de volgende aandachtspunten aan de exploitant meegeven:

- Presentatie van de gevolgen op de gezondheid, de milieukwaliteit en de natuur met inachtneming van de praktische suggesties van de Commissie.
- Presentatie van de effecten van de emissies van het weg- en luchtvaartverkeer op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂ met inachtneming van de praktische suggesties van de Commissie.
- Indicatieve beschrijving van de effecten van het voornemen op de luchtconcentraties van elementair koolstof.
- Beschrijving van de belangrijkste geurbronnen met inachtneming van de praktische suggesties van de Commissie.
- Analyse van de CO₂-uitstoot op basis van het gereden aantal voertuigkilometers op het luchthaventerrein en het aantal vluchten (LTO-cycles), mede in relatie tot de nationale emissiedoelstelling.

2.5 Natuur

Advies

Met betrekking tot het onderwerp 'natuur' doet de Commissie – naast praktische suggesties – de volgende aanbevelingen:

- Bepaal het studiegebied op basis van de maximale effect (depositie). Houd daarbij ook rekening met effecten in de aanlegfase. De Commissie verwacht daarbij in ieder geval effecten van depositie, verstoring (licht, geluid, beweging), verandering in beheer ('vogelbeheergebied'), versnippering / barrièrewerking en (indien relevant) veranderingen in grondwaterpeil.
- Bepaal de Natura 2000-gebieden die mogelijk door het voornemen beïnvloed kunnen worden. Onderzoek de gevolgen voor deze gebieden, rekening houdend met externe werking en met cumulatie. Houd bij vogels rekening met pendelbewegingen tussen foerageergebieden en slaapplekken. Het is wenselijk om de eventuele passende beoordeling in het MER mee te nemen.
- Ga ten aanzien van stikstofdepositie ook in op de relatie met de toekomstige Programmatische Aanpak Stikstof (PAS).
- Beschrijf voor de EHS-gebied(en) in en rond het plangebied de daarvoor geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden'. Ga ook in op de (toekomstige) ecologische verbindingszones en de beoogde functie daarvan.
- Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, inclusief het vogelbeheergebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. Ga voor zover relevant in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor staat van instandhouding van de beschermde soorten.
- Geef op kaart het oppervlak aan van milieubeschermingsgebieden voor stilte waar de geluidbelasting als gevolg van het voornemen hoger is dan de provinciale richtwaarden.

Reactie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag onderschrijft de aanbevelingen van de Commissie. Praktische wenken van de Commissie zijn daarvoor zeer bruikbaar.

Met de uitbreiding van Lelystad Airport is in de PAS rekening gehouden. Hiervoor wordt ontwikkelruimte gereserveerd. De PAS treedt – zoals nu voorzien – op 1 maart 2014 in werking. In het kader van de eventuele vergunningverlening op grond van de Natuurbeschermingswet zal de relatie met de PAS verder worden uitgewerkt.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk zal de volgende aandachtspunten aan de exploitant meegeven:

- Bepaling van het studiegebied conform de aanbevelingen van de Commissie.
- Analyse van de Natura 2000-gebieden en de EHS-gebieden die mogelijk beïnvloed kunnen worden met inachtneming van de praktische suggesties van de Commissie. Zo nodig dient een passende beoordeling uitgevoerd te worden.
- Met betrekking tot stikstofdepositie een beschrijving van de relatie met de PAS.
- Analyse van de beschermde soorten benoemd door de Flora- en faunawet.
- Analyse en presentatie van de milieubeschermingsgebieden voor stilte.

2.6 Externe veiligheid

Advies

Ten aanzien van externe veiligheid adviseert de Commissie het volgende:

- Onderzoek in het gebied waar het risico groter is dan 10^{-8} per jaar of er industrieën aanwezig zijn met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen.
- Geef aan hoe de vliegtuigbrandstof wordt aangevoerd en opgeslagen. Breng de externe veiligheidsrisico's van dit transport en van de opslag op het luchthaventerrein in kaart.

Reactie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag onderschrijft de aanbevelingen van de Commissie. Praktische wenken van de Commissie zijn zeer bruikbaar.

In het MER wordt kwalitatief aandacht besteed aan de situering van industrieën met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen binnen de 10^{-8} plaatsgebonden risicocontouren. De externe veiligheid van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen in de omgeving van de luchthaven wordt in dit kader niet apart berekend of in kaart gebracht.

De opslag en het gebruik van gevaarlijke goederen en stoffen op de luchthaven en het transport daarvan wordt meegenomen in eventuele vergunningverlening door de gemeente op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO). Er is geen wettelijke normering voor cumulatie van risico's tussen luchtvaart en activiteiten met gevaarlijke stoffen, waaronder vliegtuigbrandstof, op en rondom luchthavens. In het MER wordt een kwalitatieve beschouwing opgenomen van de externe veiligheidsrisico's van de opslag van vliegtuigbrandstof, alsmede het transport en leidingnetwerk.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk zal de volgende aandachtspunten aan de exploitant meegeven:

- Analyse van de aanwezigheid van industrieën waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn binnen de risicocontour van 10^{-8} per jaar.
- Beschrijving van de aanvoer en opslag van vliegtuigbrandstof en de daarmee samenhangende risico's.

2.7 Gezondheid / leefkwaliteit

Advies

Met betrekking tot gezondheid en leefkwaliteit adviseert de Commissie het volgende:

- Breng de gevolgen voor de volksgezondheid op basis van bestaande dosis-effectrelaties (kwantitatief) in beeld.
- Voer een gezondheidsbelevingsonderzoek uit en herhaal dit onderzoek periodiek.
- Beschrijf de kansen op en omvang van een eventuele verontreiniging van de bodem en het (grond)water met bijvoorbeeld brandstoffen of middelen voor ijsbestrijding.

Reactie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag onderschrijft de aanbevelingen van de Commissie. Praktische wenken van de Commissie zijn daarvoor zeer bruikbaar.

De aanbeveling een gezondheidsbelevingsonderzoek uit te voeren onderschrijft het bevoegd gezag, maar niet als onderdeel van de MER. In het kader van de MER wordt een gezondheidseffectscreening (GES) uitgevoerd, omdat dit een kwantitatieve methodiek biedt om de lokale gezondheidseffecten van een initiatief te meten. Hiermee kan de invloed van milieufactoren op de gezondheid van bewoners eenvoudig, integraal en gestandaardiseerd beoordeeld worden. De GGD Nederland heeft in 2012 nog een geactualiseerde versie van "Gezondheidseffectscreening, gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming" – een handboek voor een gezonde inrichting van de leefomgeving – gepubliceerd waarin voor vliegverkeer in een aparte module handvatten worden gegeven voor het uitvoeren van een onderzoek.

Het Rijk zal de exploitant van de luchthaven verzoeken om zelfstandig hinderbelevingsonderzoeken uit te voeren. Het eerste onderzoek is idealiter een nulmeting van de huidige hinderbeleving voordat het in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschreven voornemen (i.c. grootschalig commercieel vliegverkeer) operationeel is. Vervolgonderzoeken kunnen dan de hinderbeleving na ingebruikname monitoren. De resultaten van deze onderzoeken zijn een indicatie van de mate waarin de luchthaven erin slaagt met omgevingsmanagement de hinder zoveel mogelijk te beperken.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk zal de volgende aandachtspunten aan de exploitant meegeven:

- Kwantitatieve analyse van de gevolgen voor de volksgezondheid op basis van bestaande dosis-effectrelaties.
- Beschrijving van de kansen op en omvang van een eventuele verontreiniging van de bodem en het (grond)water.

2.8 Recreatieve en kleine luchtvaart

Advies

Ten aanzien van de recreatieve en kleine luchtvaart adviseert de Commissie het volgende:

- Breng de gevolgen van een gefaseerde uitplaatsing vanuit Lelystad naar andere luchthavens van het ongeregelde vliegverkeer dat niet met de commerciële burgerluchtvaart verenigbaar is, in kaart.
- Analyseer de uitplaatsing van GA gescheiden van de rest en beperk deze tot een (kwalitatieve) beschrijving van voor- en nadelen van beschikbare alternatieven.

Reactie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag onderschrijft de aanbevelingen van de Commissie. Praktische wenken van de Commissie zijn daarvoor zeer bruikbaar.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk zal de volgende aandachtspunten aan de exploitant meegeven:

- Beschrijving van de gevolgen van gefaseerde uitplaatsing van ongeregeld vliegverkeer inclusief een (kwalitatieve) analyse van voor- en nadelen.

2.9 Landzijdige bereikbaarheid

Advies

Ten aanzien van de landzijdige bereikbaarheid adviseert de Commissie het volgende:

- De groei van de luchthaven leidt onder meer tot extra verkeer, daarom is het belangrijk dat de verkeerscijfers goed in beeld worden gebracht om zo de effecten op de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het milieu te kunnen berekenen.
- De aantallen en de verdeling over de vervoerwijzen moeten logisch samenhangen met de gegevens waarmee de effecten op de bereikbaarheid in beeld worden gebracht. Uit de analyse moet helder naar voren komen of de verkeersbewegingen van de luchthaven in combinatie met andere ontwikkelingen in het gebied tot knelpunten voor het verkeer of het milieu kunnen leiden en welke mogelijkheden er zijn om eventuele knelpunten op te lossen.

Reactie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag onderschrijft de aanbevelingen van de Commissie. Praktische wenken van de Commissie zijn daarvoor zeer bruikbaar.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk zal de volgende aandachtspunten aan de exploitant meegeven:

- Analyse van de landzijdige bereikbaarheid en de betekenis daarvan voor de milieueffecten.

2.10 Procedure

Advies

Met betrekking tot de procedure adviseert de Commissie het volgende:

- Geef ook aan wat er naast het luchthavenbesluit voor andere besluiten worden genomen voor de realisatie van het voornemen zoals het vastleggen van de vertrek- en landingsroutes. Geef aan wie daarvoor bevoegd gezag is en wat de samenhang is met de procedure van het luchthavenbesluit.

Reactie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag onderschrijft de aanbevelingen van de Commissie. Praktische wenken van de Commissie zijn daarvoor zeer bruikbaar.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk zal de volgende aandachtspunten aan de exploitant meegeven:

- Beschrijving van de besluiten die nodig zijn voor realisatie van het voornemen.

3 De voorgenomen activiteit

3.1 Nut en noodzaak

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Uit de zienswijzen komt naar voren dat veel vragen worden gesteld omtrent de nut en noodzaak van de uitbreiding van Lelystad Airport. Veel vragen hebben betrekking op de behoefte aan een ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en over de mogelijkheden die andere luchthavens in Nederland hebben om de groei van Schiphol te accommoderen. De suggestie is gedaan om in de MER een variant mee te nemen, waarin geen uitbreiding van Lelystad plaatsvindt, maar verplaatsing naar andere regionale luchthavens. Ook wordt gevraagd aan te geven waarom het voor Lelystad gaat om een uitbreiding van 45.000 vliegtuigbewegingen in plaats van de 35.000 vliegtuigbewegingen waar in de opdracht van de heer Alders vanuit is gegaan. Tevens is er behoefte aan duidelijkheid over de omvang van het aantal vliegtuigbewegingen in de toekomst; in dit kader wordt gerefereerd aan de in het Aldersadvies genoemde 60.000-90.000 vliegtuigbewegingen.

Door sommigen wordt gevraagd naar de economische onderbouwing van de beoogde uitbreiding. Men vindt nog onvoldoende aangetoond dat er belangstelling zou zijn vanuit luchtvaartmaatschappijen. Ook vraagt men naar de werkgelegenheidseffecten en de bijdrage aan de (regionale) economie. Tot slot wordt gevraagd om een maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren om te bezien of de keuze voor Lelystad wel de juiste is.

Reactie bevoegd gezag

In paragraaf 1.1 is geschetst langs welke weg gezocht is naar oplossingen voor de capaciteitsvraag op Schiphol en de besluitvorming daarover. In de advisering door de heer Alders is al veel aandacht besteed aan nut en noodzaak van de inperking van de groei op Schiphol tot een maximum van 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar omstreeks 2020 en de inzet van nieuwe luchthavencapaciteit op Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In dit licht zij ook verwezen naar paragraaf 2.1 waar een schets wordt gegeven van de onderzoeken die in de advisering en de uiteindelijke afweging van het kabinet in de Luchtvaartnota zijn betrokken. Het Rijk ziet geen noodzaak om de uitgevoerde analyses opnieuw te doen; er zijn geen gewijzigde feiten en omstandigheden die daartoe aanleiding zouden zijn.

Het is juist dat oorspronkelijk aan de heer Alders is gevraagd om te bezien binnen welke mogelijkheden er 35.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Lelystad Airport terecht zouden kunnen. In het perspectief van de besluitvorming over Eindhoven Airport is vervolgens de vraag gerezen of dit 45.000 vliegtuigbewegingen kon betreffen. In het Aldersadvies Lelystad is dat vervolgens als uitgangspunt genomen en door de partijen aan de Alderstafel Lelystad onderschreven.

Met betrekking tot het aantal vliegtuigbewegingen in de toekomst is het in beginsel zo dat het Rijk streeft naar een luchthavenbesluit dat is gebaseerd op een totaal van 45.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer (naast klein verkeer; zie voornemen). Het luchthavenbesluit zal een begrenzing bevatten in termen van een maximale omvang van de geluidsbelasting. In de systematiek van de Wet luchtvaart betekent dit dat naar de mate waarin vliegtuigen stiller worden, de luchthaven de mogelijkheid heeft om binnen het gestelde maximum meer vliegtuigbewegingen te faciliteren. Gezien het tempo van technologische ontwikkeling van vliegtuigen is

evenwel een groei naar 60.000 tot 90.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer in de komende decennia niet heel waarschijnlijk.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft de initiatiefnemer duidelijk aangegeven dat het zijn voornemen is om naast groot luchtverkeer ook een hoeveelheid klein luchtverkeer te faciliteren. Bij de ontwikkeling van de eerste tranche (25.000 vliegtuigbewegingen niet mainportgebonden verkeer van het type B 737 en A 320 per jaar) zal volgens de initiatiefnemer nog ruimte zijn voor circa 80.000 vliegtuigbewegingen klein verkeer. In de tweede tranche van ontwikkeling (45.000 vliegtuigbewegingen niet mainportgebonden verkeer na 2020) zal volgens de initiatiefnemer nog circa 30.000 vliegtuigbewegingen van dit klein verkeer aanwezig zijn. Op basis van de inrichting van het luchtruim en de luchtverkeersdienstverlening zal bezien moeten worden in welke mate, op welke momenten welke ruimte er aanwezig is voor de kleine luchtvaart naar mate de ontwikkeling van het groot luchtverkeer zal toenemen. In het werkprogramma van de Alderstafel Lelystad is hiervoor een traject opgenomen dat zal bezien wanneer en in welke mate er een noodzaak is tot uitfasering van de kleine luchtvaart.

Met betrekking tot de economische onderbouwing is in onderzoeken die in het kader van de Alders-advisering hebben plaatsgevonden, aandacht besteed aan het bestaan van belangstelling bij luchtvaartmaatschappijen en optredende economische effecten, zoals werkgelegenheid en bijdrage aan de economie. Onder meer is een quick scan maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd. Niettemin behoeft het Rijk voor het luchthavenbesluit een goed uitgewerkte business case en economische onderbouwing. Uit de business case zal moeten blijken of het voornemen (bedrijfs-) economisch haalbaar is; de economische onderbouwing moet een inschatting geven van de maatschappelijk-economische effecten. Deze informatie zal niet in het MER worden opgenomen; die is immers bedoeld om de milieueffecten goed in kaart te brengen.

Aandachtspunten voor het MER

In het MER zal op hoofdlijnen een schets worden gegeven van de besluitvorming zoals die in het verleden heeft plaatsgevonden. Ook de Commissie voor de m.e.r. heeft hierom gevraagd (zie paragraaf 2.1).

3.2 Scope van het MER

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Uit de zienswijzen blijkt dat er onduidelijkheid bestaat over het studiegebied dat in het MER in acht wordt genomen. Gepleit wordt voor uitbreiding van het studiegebied door toevoeging van het grondgebied van Apeldoorn, Amersfoort, Barneveld, Nijkerk, Spakenburg, Wezep, Oldebroek, Harderwijk, Ermelo en Putten. Het betreft hier met name gebieden op het zogenoemde 'oude land' alwaar vrees bestaat voor geluidsoverlast en (depositie van) emissies door de ligging van de vertrek- en aanvliegeroutes voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven.

Ook wordt gevraagd om een 'locatie-MER' uit te voeren. Bedoeld wordt een onderzoek naar alternatieven voor een andere locatie van de luchthaven. Concreet gaat het dan om een alternatief vlak bij Dronten.

Tot slot is voor sommigen niet duidelijk over welke periode het MER-onderzoek plaatsvindt.

Reactie bevoegd gezag

Het Rijk hecht eraan dat inzichtelijk wordt welke milieueffecten waar optreden. Alhoewel aannemelijk is dat de effecten op het 'oude land' niet omvangrijk zullen zijn, is transparantie op dit punt nodig. Om die reden zal het Rijk de initiatiefnemer vragen om in het MER per gemeentelijk gebied inzichtelijk te maken welke milieueffecten optreden en hoe omvangrijk die zijn. Langs die weg wordt transparant waar mensen hinder kunnen verwachten en hoe omvangrijk die hinder zal zijn.

Voor Lelystad is eerder gezien of een locatie nabij Dronten een goed alternatief kan zijn voor de huidige locatie van de luchthaven. Daarin werd meegewogen dat Dronten een halteplaats is aan de Hanzelijn, zodat een locatie aldaar goed met de trein viel te ontsluiten. De Tweede Kamer heeft echter een motie aanvaard, waarin een voorkeur werd uitgesproken voor een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad op de huidige locatie. In deze motie werd gesteld dat 'het mogelijk zou moeten zijn om de aan- en uitvliegroutes rond de huidige locatie van de luchthaven Lelystad zodanig vorm te geven dat deze een goede afwikkeling van het verkeer rond Schiphol niet belemmert'.¹³ Daarnaast heeft de Kamer in de genoemde motie verzocht aan de regering om, onder de bovengenoemde voorwaarde dat de afwikkeling van het Schiphol verkeer niet wordt belemmerd, duidelijkheid te verschaffen over het feit dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad op de huidige locatie plaats zal vinden, indien de interferentie met Schiphol dat toestaat'.

De periode die in het MER beschouwd wordt, beziet de situatie in 2020 (eerste fase met 25.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer) en de situatie in 2025 (tweede fase met 45.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer). In het MER zal dit nog helder worden toegelicht.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet de volgende aandachtspunten voor het MER:

- Voor de verschillende onderwerpen die in de onderzoeken gezien worden, moet het studiegebied voldoende uitgebreid zijn, zodat de mogelijke effecten voor de verschillende gebieden inzichtelijk wordt gemaakt.
- In het MER moet voor het grondgebied van elke gemeente – en waar nodig voor delen van dit grondgebied – een schets gegeven worden van alle optredende milieu- en veiligheidseffecten, zodat inzichtelijk wordt welke hinder (en de beleving ervan) en risico's aldaar zijn te verwachten.
- Het MER moet duidelijk omschrijven welke periode is onderzocht.

3.3 Lengte landingsbaan / oneigenlijk gebruik RESA

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Alhoewel de Notitie Reikwijdte en Detailniveau inzichtelijk heeft proberen te maken hoe de nieuwe landingsbaan eruit komt te zien en hoe die gebruikt zal gaan worden, blijkt er toch verwarring te zijn over de uiteindelijke baanlengte. Voorts is er twijfel hoe omgegaan wordt met de RESA-zone, mede in het licht van de nog onlangs aangelegde RESA-zone.

Reactie bevoegd gezag

In het Aldersadvies Lelystad is uitgegaan van een lengte van de start- en landingsbaan van 2.100 meter. Het kabinet heeft daarop in haar reactie aangegeven

¹³ Motie De Rouwe en Cramer d.d. 13 oktober 2009, kamerstuk 31936, nr. 12.

dat voorstelbaar is dat marktomstandigheden vragen om een iets langere landingsbaan en dat aldus een start- en landingsbaan van maximaal 2400 meter bespreekbaar is.

In de consultaties die de exploitant met marktpartijen heeft gehad, is de exploitant tot de conclusie gekomen dat een baan van 2.400 meter in ieder geval wenselijk is voor startende vliegtuigen. Landende vliegtuigen kunnen volstaan met 2.100 meter. Dit hangt samen met het gewicht van startende vliegtuigen: het totaalgewicht van passagiers, bagage, brandstof en uiteraard het vliegtuig zelf. Indien de lengte van de baan voor startende vliegtuigen slechts 2.100 meter zou zijn, dan zouden de luchtvaartmaatschappijen rekening moeten houden met operationele beperkingen (minder passagiers en/of minder brandstof) wat – als gevolg daarvan – een haalbare operatie op de luchthaven kan belemmeren. Een volledig beladen toestel van de voorziene types – een vliegtuig dat vertrekt met het zogenoemde Maximum Take Off Weight (MTOW) – heeft, ook vanuit veiligheidsoptiek, meer dan 2.100 meter nodig om veilig te kunnen opstijgen.

Behalve een operationele lengte behoeft op grond van internationale regelgeving een landingsbaan ook een veiligheidszone voor vliegtuigen die bij de landing doorschieten door bijvoorbeeld remproblemen of gladheid. Deze zone, de zogenoemde RESA, dient in het verlengde van de landingsbaan te liggen. Deze zone mag niet beschikbaar zijn voor operationele landingsdoeleinden; het is immers een noodvoorziening. De Inspectie Leefomgeving en Transport ziet hierop toe. Een landingsbaan die vanuit beide richtingen wordt aangevlogen behoeft aldus aan beide uiteinden een RESA-zone.

De exploitant is voornemens om een verharding aan te brengen van 2.700 meter die bestaat uit een landingsgedeelte van 2.100 meter en op beide uiteinden een verharde RESA-zone van 300 meter (zie figuur in Notitie Reikwijdte en Detailniveau, p. 21). Daarmee is de landingsbaan (met een operationele lengte van 2.100 meter) geschikt voor landende vliegtuigen. Om deze baan in beide richtingen als startbaan te kunnen gebruiken definieert de exploitant een startbaan die bestaat uit de landingsbaan van 2.100 meter en de – voor starts niet relevante – verharde RESA-zone van 300 meter. Aldus wordt in beide vertrekrichtingen een operationele lengte voor startende vliegtuigen gecreëerd van 2.400 meter en zorgt de exploitant voor een (ruimte-) efficiënte en (kosten-) effectieve benutting van de aan te leggen verharding.

De onlangs door de luchthaven aangelegde verharde RESA-zone in het verlengde van de huidige landingsbaan van 1.250 meter staat los van de RESA-zones bij de voorgenomen landingsbaan. De huidige RESA-zone wordt momenteel uitsluitend voor veiligheidsdoeleinden conform de internationale regelgeving gebruikt. Bij de nieuwe landingsbaan gaat het om nieuwe verharde RESA-zones in het verlengde van deze baan.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet de volgende aandachtspunten voor het MER:

- Een duidelijke uitleg van en toelichting op de aan te leggen verharding ten behoeve van de landingsbaan en RESA-zones.
- Een duidelijke uitleg van en toelichting op de gebruiksmogelijkheden van de start- en landingsbaan.

3.4 Gebruik stille vliegtuigen

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Sommigen zijn van mening dat uitsluitend stille vliegtuigen mogen worden toegelaten op Lelystad Airport. Dit zijn vliegtuigen van de nieuwste generatie. Daarmee is geborgd dat het vliegverkeer zo 'stil' mogelijk is.

Reactie bevoegd gezag

Het Rijk heeft geen wettelijke mogelijkheden om minder 'stille' vliegtuigen van de luchthaven te weren. Daarmee zou het bevoegd gezag in strijd handelen met Europese regelgeving ter zake.

Niettemin wordt er in het MER vanuit gegaan dat een zeer groot deel van de te verwachten grote verkeersvliegtuigen van het type Boeing 737 en Airbus A320 van de nieuwste generatie zullen zijn. Dit wordt gebaseerd op praktijkervaring op Schiphol, Rotterdam en Eindhoven.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet op basis van bovengenoemde argumenten geen aanvullende aandachtspunten op dit punt voor het MER en de initiatiefnemer.

3.5 Belang onderhoudsvluchten

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Enkelen vragen verduidelijking op het punt van onderhoudsvluchten. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau schetst dat Lelystad Airport tevens onderhoudscentrum zal zijn voor verkeersvliegtuigen. Dit betekent dat vliegtuigen voor onderhoudsdoeleinden van en naar Lelystad Airport zullen vliegen.

Reactie bevoegd gezag

De vliegtuigbewegingen samenhangend met onderhoudsvluchten zijn meegenomen in de aantallen vliegtuigbewegingen zoals die in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn gepresenteerd. Het MER neemt deze vluchten dus volledig mee in de berekeningen.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet op basis van bovengenoemde argumenten geen aanvullende aandachtspunten op dit punt voor het MER en de initiatiefnemer.

3.6 Onduidelijkheid openstelling luchthaven

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Uit de zienswijzen blijkt dat onduidelijkheid over de openstelling van de luchthaven bestaat. Gevreesd wordt dat er veel in de vroege ochtend en late avond gevlogen zal gaan worden. Ook is niet duidelijk wat de extensieregeling omvat.

Enkelen spreken zorg uit over het feit dat de luchthaven pas vanaf 2017 operationeel zal zijn. In eerdere overleggen en documenten zou sprake zijn van een operationele luchthaven in 2015. Vanwege het grote regionaal-economische belang acht men dit uitstel ongewenst.

Reactie bevoegd gezag

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is duidelijk aangegeven dat de luchthaven voornemens is om van 6.00 uur in de ochtend tot 23.00 uur in de avond open te zijn. Tussen 23.00 uur en 24.00 uur bestaat de mogelijkheid om vertragingen en/of technische mankementen te ondervangen; het is niet bedoeld voor regulier gebruik. Met deze zogenoemde 'extensie' van de openingstijden wordt het vliegtuigen mogelijk gemaakt om als gevolg van vertragingen of technische mankementen iets later dan 23.00 uur, maar uiterlijk voor middernacht, binnen te komen of te vertrekken. Het MER zal uitgaan van het voornemen van de exploitant.

Ten opzichte van de huidige situatie, de opening conform de voorlopige voorziening, is dat een kleine uitbreiding: in de ochtend een uur vroeger en in de avond een mogelijke extensie. Voor luchtvaartmaatschappijen zijn dit belangrijke uren om een rendabele exploitatie van verbindingen mogelijk te maken.

Ten aanzien van het operationeel zijn in 2017 wijst het Rijk op het volgende. De exploitant kan pas met de werkzaamheden voor de realisatie van het voornemen starten als er een rechtsgeldig luchthavenbesluit van kracht is. Eerder heeft de exploitant geen rechtszekerheid omtrent de legitimiteit van zijn investeringen in de realisatie van zijn voornemen. Omdat het luchthavenbesluit uiterlijk 1 november 2014 in werking zal zijn, loopt de exploitant aldus een investeringsrisico indien hij eerder met de werkzaamheden begint.

Voorts is er tijd nodig om de in het voornemen beschreven voorzieningen te realiseren en in gebruik te nemen. Met name de realisatie van de verlengde landingsbaan, de aanwezigheid van luchtverkeersdienstverlening en de daarvoor noodzakelijke communicatie-, radar- en navigatieapparatuur, evenals de publicatie van de vertrek- en naderingsprocedures en luchtruimwijzigingen, zijn noodzakelijke voorwaarden voor het ontvangen van groot luchtverkeer. Het Rijk acht aldus het door de exploitant geschetste tijdpad in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau realistisch.

Overigens ziet het Rijk in eerdere openstelling op zich geen belemmering: van belang is dat er een rechtsgeldig luchthavenbesluit voor de luchthaven van kracht is en luchtverkeersleiding operationeel is.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet op basis van bovengenoemde argumenten geen aanvullende aandachtspunten op dit punt voor het MER en de initiatiefnemer.

4 De routestructuur

4.1 De ligging van de vertrek- en naderingsroutes

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In veel zienswijzen van participanten komen argumenten en aandachtspunten naar voren ten aanzien van de gepresenteerde routestructuur. De volgende punten worden aangereikt:

- De gepresenteerde routestructuur voldoet niet aan het eerder afgesproken regionale kader. Daarin is gesteld dat het 'oude land' dient te worden overvlogen op 6.000 voet en dat bebouwd gebied worden vermeden. Daar waar in de voorziene routestructuur niet op 6000 voet over het 'oude land' wordt gevlogen of vliegroutes boven bebouwd gebied zijn gelegen verzoeken belanghebbenden om een alternatieve vliegroute te onderzoeken die wel aan deze wensen voldoet of spreken zij hun voorkeur uit voor een van de optimalisatievarianten die daarvoor in de routestructuur zijn opgenomen.
- Er zijn uiteenlopende aanbevelingen voor het onderzoeken van (alternatieve) vliegroutes die zo min mogelijk in de directe omgeving van belanghebbenden liggen. Meer specifiek worden voorkeuren uitgesproken voor de routevarianten uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau die gemeenten (zoals Almere, Dronten, Zeewolde, Kampen, Zwolle, Nijkerk) en woongebieden (als Almere Buiten, Nobelhorst, Vogelhorst II, Oosterwold, Biddinghuizen en Swifterbant) ontzien, zodat geen wettelijke beperkingen zullen gelden voor bestaande en toekomstige stedelijke ontwikkeling. Er is ook een specifiek voorstel met een begeleidend ontwerp gedaan voor een vertrekroute vanaf baan 23 om Biddinghuizen te ontzien. Ook wordt gevraagd om een alternatief te onderzoeken met vliegroutes over het IJsselmeer en het Markermeer.
- Er wordt gerefereerd aan reeds vastgestelde (inter-) gemeentelijke of provinciale beleidsvisies voor ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld voor Oosterwold en de Markerwadden).
- Gevraagd wordt waarom is gekozen voor vertrek- en naderingsroutes die gelegen zijn over de Veluwe.
- Gevraagd wordt om het gebruik van precisienavigatie (PRNAV) en het Instrument Landing System (ILS) verplicht te stellen, zodat de spreiding van vliegverkeer langs vliegroutes tot een minimum wordt beperkt. In dit licht vraagt men ook om een nadere toelichting over de toepassing van de 'vaste bochtstraal'-technologie.
- Er is verzocht om bij Dronten een aanvlieghoogte op 3.000 voet aan te houden.
- Enkelen verzoeken om ook rekening te houden met andere luchtruimgebruikers van het luchtruim rondom Lelystad Airport.
- Verder wordt gevraagd te bezien in hoeverre het amoveren van aanwezige obstakels een positief effect heeft op de ligging van de routestructuur en daarmee mogelijk hinder voorkomen kan worden voor woongebieden in Almere en Zeewolde.
- Sommigen geven in overweging om de ligging van de start- en landingsbaan te draaien opdat bepaalde woongebieden, waaronder de wijk Gilden te Dronten, kunnen worden ontzien.
- Er wordt ook gevraagd om duidelijkheid over het gebruik van militaire oefengebieden en militaire laagvlieggebieden.
- Verder is er zorg omtrent uitwijkverkeer op Lelystad Airport naderend naar Schiphol en de wijze waarop dit in het MER wordt meegenomen.

Reactie bevoegd gezag

De besluitvorming over de routestructuur maakt formeel geen onderdeel uit van het luchthavenbesluit: de vertrek- en naderingsroutes worden niet vastgelegd in het luchthavenbesluit. Niettemin, zoals de Raad van State in zijn uitspraak van 7 december 2011 inzake het Aanwijzingsbesluit Lelystad Airport van 16 oktober 2009 heeft aangegeven, moet het bevoegd gezag in zijn afwegingen ten aanzien van het luchthavenbesluit, zich baseren op een reëel beeld van de effecten van het vliegverkeer langs de te hanteren vliegroutes. Dit impliceert dat de routestructuur moet vaststaan alvorens het bevoegd gezag een luchthavenbesluit kan nemen. Dit is met name van belang voor de in het luchthavenbesluit te benoemen beperkingengebieden.

Omdat voor (het voornemen van de initiatiefnemer) Lelystad Airport nog geen routestructuur beschikbaar is, is het van belang om in het MER verschillende alternatieven voor de routestructuur te onderzoeken. Om deze alternatieven te identificeren hebben het Rijk en de luchtverkeersdienstverleners verschillende studie- en ontwerptrajecten uitgevoerd. Reeds ten behoeve van het Aldersadvies Lelystad was een eerste inventarisatie gemaakt door het NLR. Daarna is door het Rijk samen met de luchtverkeersdienstverleners de Voorstudie operationeel concept Lelystad uitgevoerd als onderdeel van de Luchtruimvisie.¹⁴ Vervolgens is het routeontwerp van alternatieven in een zogenaamd deel-Concept of Operations (deel-CONOPS) zo ver als mogelijk uitgewerkt, waarmee tevens de mogelijke integratie hiervan in een luchtruimontwerp en luchtverkeersleidingsconcept is gezien. Bij deze verdere uitwerking is bijzondere aandacht besteed aan het vermijden van bebouwde gebieden. De resultante van deze studie- en ontwerptrajecten is weergegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

De in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepresenteerde routestructuur en optimalisatievarianten zijn in de afgelopen twee maanden door de luchtverkeersdienstverleners verder uitgewerkt. Dit was nodig om voldoende detailniveau te bereiken om berekeningen ten behoeve van het MER te kunnen uitvoeren. Met name de linkslinksom-routevarianten zoals gepresenteerd in de figuren 5 en 6 van Bijlage 2 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau waren op dat moment onderwerp van onderzoek.

Op basis van het onderzoek hebben de luchtverkeersdienstverleners een ontwerp routestructuur voorgesteld voor het MER. In dit ontwerp voor de routestructuur worden oplossingen geboden voor de eerder geïdentificeerde interferentieproblematiek met het Schiphol-verkeer, wordt het effect op de militaire missie-effectiviteit gemitigeerd en worden bebouwde gebieden (meer) ontzien. Ook zijn twee eindnaderingshoogten opgenomen die bestaande obstakels in acht nemen en bezien in welke mate (gepland) bebouwd gebied meer gemeden kan worden. Op basis van deze ontwerp routestructuur en varianten kan de initiatiefnemer het MER opstellen. De luchtverkeersdienstverleners zullen het ontwerp nader uitwerken en toetsen op veiligheid en operationele uitvoerbaarheid in het daarvoor parallel aan de m.e.r.-procedure lopende studietraject.

In de zienswijzen komen veel vragen naar voren over de routestructuur. Het Rijk begrijpt de bijzondere aandacht die participanten hiervoor hebben en wil – mede in het licht van de hiervoor geschetste voortschrijdende inzichten – zo veel mogelijk duidelijkheid scheppen. Daarom is ervoor gekozen om een uitgebreide toelichting op de routestructuur, routesets en optimalisatievarianten en ondersteunende

¹⁴ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Voorstudie operationeel concept Lelystad Airport, december 2012.

visualisaties daarvan op te nemen in bijlage A bij deze Nota van Antwoord. Daar wordt het volledige overzicht gegeven van de routestructuur, de verschillende routesets en de optimalisatievarianten en hoe deze tot stand zijn gekomen. Voor de in bijlage A geschetste route- en optimalisatievarianten zullen in het MER de milieueffecten worden onderzocht.

De resultaten van de analyses zoals die in het MER gepresenteerd zullen worden, zullen ook de basis vormen voor de afweging om te komen tot een definitieve routestructuur die de luchthavenexploitant bij zijn aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit zal moeten voegen. Het Rijk acht het van groot belang dat op basis van de uitkomsten van het MER er in nauw overleg met de luchtverkeersdienstverleners en met de regionale partijen een zorgvuldige afweging wordt gemaakt voor de keuze voor de routestructuur. De definitieve routestructuur en de uiteindelijke procedures voor piloten en luchtverkeersleiders zullen door de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Defensie worden vastgelegd in de Regeling luchtverkeersdienstverlening conform artikel 5.11, Wet luchtvaart en worden gepubliceerd in de Aeronautical Information Publication (AIP).

Met alle route- en optimalisatievarianten die in het MER onderzocht zullen worden, constateert het Rijk dat op hoofdlijnen de in zienswijzen aangereikte suggesties reeds voldoende ondervangen worden en adequaat meegenomen worden. De luchtverkeersdienstverleners hebben de suggesties en aanbevelingen vanuit de participanten en regionale partijen verwerkt tot verschillende routesets en optimalisatievarianten. De resultaten van de analyses, zoals die in het MER gepresenteerd zullen worden, zullen – zo verwacht het Rijk – een definitief inhoudelijk antwoord geven op vele in de zienswijzen gestelde vragen en zorgen.

Ten aanzien van het niet voldoen aan de kaders gesteld in het Aldersadvies Lelystad merkt het Rijk het volgende op. In het Aldersadvies Lelystad is in het regionale kader (paragraaf 1.4) onder meer aangegeven dat woonkernen dienen te worden vermeden en boven het 'oude land' minimaal op 6.000 voet dient te worden gevlogen. Voorts is uitgesproken dat het naar verwachting niet altijd mogelijk zal zijn om in alle situaties – conform de wensen vanuit het regionale kader – ter hoogte van het 'oude land' op 6.000 voet te vliegen. Dit zou met name het geval kunnen zijn voor het naderende verkeer.

Het kabinet heeft in haar reactie op het Aldersadvies Lelystad – mede ingegeven door de eerder genoemde Voorstudie – vastgesteld dat bebouwde gebieden zoveel als mogelijk vermeden kunnen worden en over het 'oude land' – met uitzondering van naderend verkeer in de regio Kampen – op een hoogte van 6.000 voet gevlogen kan worden. In de Voorstudie is ook inzichtelijk gemaakt waar vliegverkeer in de nabijheid van bebouwde gebieden zal passeren en op welke hoogten. Daarbij is aangegeven dat er in deze gebieden geluidseffecten te verwachten zijn, maar dat de ligging van geluidscontouren en ruimtelijke beperkingen nader onderzocht zullen worden in het MER.

In een zienswijze is de vraag gesteld waarom vliegverkeer in een routestructuur over de Veluwe vliegt en niet over het IJsselmeer en het Markermeer. In de routestructuur opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt uitgegaan van vertrek- en naderingsroutes vanuit alle richtingen om verkeer van en naar noordelijke, oostelijke, zuidelijke en westelijke bestemmingen te kunnen accommoderen. Vanwege de interferentie met de Schiphol-operatie zijn de mogelijkheden voor de inpasbaarheid van vertrek- en naderingsroutes beperkt. Daarnaast bevat het voornemen van de luchthavenexploitant een ontwikkeling van

het vliegverkeer naar met name zuidoostelijke bestemmingen. Om een aansluiting te maken naar het Europese routenetwerk gelegen in het hogere luchtruim is de ligging van vertrekroutes over de Veluwe – evenals over andere gebieden – noodzakelijk. Dit is overigens ook reeds het geval voor het Schiphol-verkeer.

Met betrekking tot het specifieke voorstel met bijgevoegd ontwerp voor een vertrekroute vanaf baan 23 om Biddinghuizen te ontzien constateert het Rijk na consultatie van de luchtverkeersdienstverleners het volgende. Ten opzichte van de in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgenomen optimalisatievariant V3 maakt de in de zienswijze voorgestelde route eerder een bocht rechtsom richting het 'oude land'. Om ter hoogte van het 'oude land' tevens het militaire laagvlieggebied GLV-VII en de TMA-Bravo op een goede hoogte te kunnen vliegen zal een vliegtuig een klim moeten maken met een klimgradiënt die niet haalbaar is en niet veilig wordt geacht. Bovendien wordt in verschillende optimalisatievarianten bezien hoe de kern van Biddinghuizen ontzien kan worden. Het Rijk acht het daarom niet opportuun dit alternatief verder te onderzoeken in het MER.

Ten aanzien van de suggestie de ligging van de huidige start- en landingsbaan te draaien is aan de Alderstafel Lelystad de mogelijkheid van een draaiing van de start- en landingsbaan onderzocht. Daarbij is bezien of draaiing positieve effecten heeft op geplande woningbouwontwikkelingen. Uit deze analyse is gebleken dat een baandraaiing minder conflict geeft met nieuwbouwontwikkeling aan de westkant van Dronten. Een inschatting van de aanlegkosten van een gedraaide baan geeft echter aan dat de investeringskosten aanzienlijk hoger zijn dan de kosten van de verlenging van de huidige baan.

Het Rijk onderschrijft het advies van de participanten om precisienavigatie (PRNAV) toe te passen voor de verdere ontwikkeling van de routestructuur. In het Aldersadvies Lelystad was dit reeds aanbevolen; het Rijk heeft dit in haar kabinetsstandpunt als voorwaarde gesteld. De varianten zoals die in bijlage A worden geschetst, zijn ontworpen op basis van een PRNAV-standaard. In het routeontwerp wordt door de luchtverkeersdienstverleners ook uitgegaan van de toepassing van een Instrument Landing System (ILS) om een precisie-eindnadering te kunnen uitvoeren. Daarbij is gekozen voor een ILS interceptie hoogte van 3.000 voet voor de eindnadering op baan 23 nabij Dronten ten opzichte van de in Nederland standaard toegepaste hoogte van 2.000 voet. Daarnaast is voor de eindnadering op baan 05 gekozen voor een precisienadering met een eindnaderingshoogte van 1.700 voet om Almere te ontzien en de interferentie met Schiphol te mitigeren. In het MER worden ook de effecten onderzocht van een gedraaide eindnadering voor baan 23 middels een optimalisatievariant in de routestructuur. Overigens zijn deze en andere varianten nog onderdeel van het onderzoekstraject van de luchtverkeersdienstverleners waarin operationele haalbaarheid en het effect op de veiligheid zullen worden beoordeeld.

De initiatiefnemer gaat in zijn voornemen ook uit van klein luchtverkeer. Dit verkeer is over het algemeen niet in staat om de routestructuur met een nauwkeurigheid te vliegen die voldoet aan de PRNAV standaard. In het MER zal daarom met verschillende prestaties en spreidingsgebieden moeten worden gerekend om de effecten van dit verkeer op een zorgvuldige wijze mee te nemen in de berekeningen.

De toepassing van een 'vaste bochtstraal'-technologie die gekoppeld is aan enkele optimalisatievarianten, is op dit moment op basis van internationale regelgeving niet verplicht te stellen. Echter, veel van de nieuwere vliegtuigen zijn in staat om een vaste bochtstraal te kunnen uitvoeren: op Schiphol is de ervaring dat gemiddeld 65

procent van het verkeer hiertoe nu al in staat is. De komende jaren zal dit percentage verder toenemen. In het MER zal op basis van de ervaringen met de toepassing van de vaste bochtstraal op Schiphol sinds 2008 een aanname worden gemaakt omtrent het vliegverkeer dat in staat is om de vaste bochtstraal te vliegen en de verwachte ontwikkeling hiervan.

Het Rijk acht het niet relevant om het naderende verkeer naar Schiphol dat dient uit te wijken mee te nemen in het MER voor Lelystad Airport. Op dit moment is Rotterdam The Hague Airport de uitwijklocatie voor de luchthaven Schiphol. Er is geen aanleiding om dit als gevolg van de ontwikkeling van Lelystad Airport te herzien.

Als gevolg van de ontwikkeling van Lelystad Airport wordt geen directe wijziging voorzien in de procedures en het gebruik van militaire oefengebieden en laagvlieggebieden. Het ministerie van Defensie heeft in de voorstudie operationeel concept Lelystad Airport aangegeven dat de militaire missie-effectiviteit in de TMA-B en het militair laagvlieggebied GLV-VII niet langer geborgd kan worden bij een ontwikkeling vanaf 10.000 vliegtuigbewegingen daar dit naar verwachting zal leiden tot een beperking van de oefenmogelijkheden en daarmee afname van de militaire missie-effectiviteit. Verdere doorgroei van het aantal vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport dient vooraf gegaan te worden door de compensatie van de afname van de militaire missie-effectiviteit. In de evaluatie militaire laagvlieggebieden die het ministerie van Defensie in 2014 zal uitvoeren zal worden bezien welke mogelijkheden er zijn om het gebruik van militaire laagvlieggebieden in Nederland te optimaliseren en de militaire missie-effectiviteit te handhaven of een eventueel verlies te compenseren. Effecten van verschuivingen van militaire laagvliegactiviteiten zijn onderwerp van deze evaluatie en behoeven aldus geen onderdeel te zijn van het MER.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet de volgende aandachtspunten voor het MER:

- Er dient onderscheid gemaakt te worden ten aanzien van de navigatieprestaties van vliegverkeer.
- Er dient rekening gehouden te worden met een percentage van het vliegverkeer dat in staat is te vliegen met 'vaste bochtstraal'-technologie.
- Het onderzoeksgebied dient ook de effecten op het 'oude land' te bevatten.
- Voor de routesets en optimalisatievarianten zoals weergegeven in Bijlage A dienen de milieueffecten in het MER beschreven te worden.

4.2 Topografisch kaartmateriaal

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Veel zienswijzen geven aan dat de gebruikte topografische ondergrond van de routevisualisaties in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet alle en de meest recente bebouwde gebieden bevat, waaronder de wijken Golf- en Parkresidentie in Lelystad en gerealiseerde nieuwbouw in Biddinghuizen, Dronten en Almere. Er wordt verzocht om de topografische kaarten te actualiseren op basis van de meest recente informatie en deze actualisatie mee te nemen in het MER en hier rekening mee te houden bij de verdere uitwerking van de routestructuur. Daarnaast wordt verzocht in het MER visualisaties te voorzien van aantallen vliegtuigen, vlieghoogten en een verdeling van het vliegverkeer over de dag, avond en nacht.

Reactie bevoegd gezag

Het Rijk deelt de zienswijzen van de participanten dat het gebruik van een actuele topografische ondergrond van belang is bij de definitie van het studiegebied. Dit argument geldt ook voor de visualisaties van de routestructuur. Het Rijk zal de initiatiefnemer en de luchtverkeersdienstverleners verzoeken om in het MER en de verdere communicatie over de routestructuur een zo actueel mogelijke topografische ondergrond te gebruiken die aansluit bij de functie en het doel van de visualisatie.

Het Rijk constateert dat de visualisaties die gebruikt zijn, gebaseerd zijn op de door het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (NIROV) uitgebrachte Nieuwe kaart van Nederland. Als gevolg van een afspraak tussen het voormalige ministerie van VROM en het NIROV wordt deze kaart niet langer geactualiseerd. Het Rijk zal daarom de exploitant verzoeken om in het MER gebruik te maken van de meest actuele gegevens, zoals die bijvoorbeeld beschikbaar zijn op www.ruimtelijkeplannen.nl. Om te borgen dat de meest actuele situatie kan worden meegenomen in het MER adviseert het Rijk aan de initiatiefnemer om de betrokken regionale en lokale overheden aan te schrijven en te verzoeken de initiatiefnemer te voorzien van de meest actuele situatie van de bestaande en toekomstige bebouwing.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet de volgende aandachtspunten voor het MER:

- In het MER dient het kaartmateriaal gebaseerd te zijn op de meest actuele ruimtelijke plannen en daarmee een eenduidige topografische ondergrond te hebben die is afgestemd met de betrokken regionale overheden.

4.3 Herziening luchtruimindeling

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Door verschillende participanten wordt voorgesteld om voor de verdere ontwikkeling van de routestructuur ook de benodigde aanpassingen in het Schiphol luchtruim en het militaire luchtruim te onderzoeken en daarbij specifiek te bezien welke mogelijkheden dit biedt voor de interferentieproblematiek en hinderbeperking in relatie tot Lelystad . Daarbij hebben participanten twijfels bij de mate waarin een ontwikkeling van Lelystad Airport op een veilige wijze inpasbaar is in het luchtruim. Men doet enkele specifieke voorstellen waaronder het verplaatsen van de Initial Approach Fix (IAF) ARTIP naar het IJsselmeergebied en het aanpassen van de vlieghoogte van het naderende Schiphol-verkeer.

Reactie bevoegd gezag

Het Rijk heeft in september 2012 in de Luchtruimvisie aangegeven welke aanpassingen in de inrichting van het luchtruim noodzakelijk worden geacht om de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport te borgen. Daarbij heeft het Rijk aangegeven dat in de eindsituatie geïntegreerde civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening randvoorwaardelijk is. Het Rijk heeft afspraken gemaakt met de betrokken luchtverkeersdienstverleners om hier uitwerking aan te geven. Daarmee wordt tijdig invulling gegeven aan deze randvoorwaarde.

In de Voorstudie operationeel concept Lelystad Airport heeft het Rijk samen met de luchtverkeersdienstverleners een operationeel concept en een indicatieve routestructuur uitgewerkt die een verdere uitwerking geven aan het in de Luchtruimvisie gestelde kader. Daarbij is onderzocht welke aanpassingen in het

luchtruim noodzakelijk en mogelijk zijn binnen de kaders van de Luchtvaartnota, de Luchtruimvisie en het Aldersadvies Lelystad. De inpassing van de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport zal aanpassingen noodzaken in zowel het Schiphol luchtruim als het militaire luchtruim. De realisatie van een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied en een naderingsverkeersleidingsgebied zullen een wijziging betekenen van de huidige inrichting van het luchtruim. Deze wijziging kan gerealiseerd worden door de integratie van het civiele en militaire luchtruim. Daardoor kunnen de routes zoals opgenomen in Bijlage A gefaciliteerd worden en worden geen significante wijzigingen noodzakelijk geacht voor de Schiphol-operatie en de militaire operaties.

In de genoemde Voorstudie is tevens gekeken naar de mogelijkheid om de IAF ARTIP te verplaatsen. Zoals in de Luchtruimvisie is aangegeven wordt dit, gezien de complexiteit voor het afhandelingsconcept en de ligging van een aantal grootschalige militaire oefengebieden in het noorden van Nederland, geen haalbare maatregel geacht. Dit heeft te maken met de geplande wijzigingen in het Schiphol luchtruim eind 2016 als gevolg van de implementatie van een vierde IAF. Dit vormt een ingrijpende verandering voor de luchtverkeersleiding. Het toevoegen van aanvullende wijzigingen van andere IAFs leidt tot een te grote toename van de complexiteit.

In de Luchtruimvisie is aangegeven dat Luchtverkeersleiding Nederland na 2018 zal onderzoeken of de ligging van de huidige IAFs geoptimaliseerd kan worden. Daarnaast zijn in de voorliggende routestructuur en varianten voldoende mogelijkheden opgenomen die de interferentie kunnen mitigeren zonder dat dit een significante aanpassing vraagt van de Schiphol-operatie. Het Rijk en de Tweede Kamer hebben dit als randvoorwaarde geformuleerd voor de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Conform internationale regelgeving dient voor iedere route- of luchtruimwijziging die luchtverkeersdienstverleners willen implementeren, een veiligheidsonderzoek te worden uitgevoerd dat beoordeeld wordt door de nationale toezichthouder. Dit is ook het geval voor de routestructuur en luchtruimwijzigingen voor Lelystad Airport. De luchtverkeersdienstverleners houden in het ontwerp rekening met de internationale veiligheidseisen en ontwerpcriteria.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet op basis van bovengenoemde argumenten geen aanvullende aandachtspunten voor het MER en de initiatiefnemer.

5 De geluidsbelasting

5.1 De geluidsoverlast

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt veel zorg uitgesproken omtrent de geluidsbelasting, met name in de woonkernen en de parken met recreatiebungalows gelegen onder vliegroutes. Het liefst wil men inzicht per woonkern / gebied omtrent de impact van de geluidsoverlast. Nadrukkelijk wordt gevraagd om de geluidsbelasting inzichtelijk te maken en daarbij verder te gaan dan het berekenen van geluidscontouren. Zo zou men ook graag inzicht willen in de piekniveaus die in de geluidsbelasting optreden bij het overvliegen. Men vraagt ook om onderscheid te maken tussen de geluidsbelasting overdag en in de nacht en tussen groot verkeer en klein verkeer (general aviation). Verder vraagt men rekening te houden met grondgeluid. Ook is niet duidelijk wat de indicator L_{night} voorstelt als de luchthaven 's nachts dicht is. Een enkeling heeft gevraagd om middels een experiment bewoners te laten ervaren wat de geluidsbelasting is. Enkele zienswijzen vragen ook aandacht voor de toename in geluidsbelasting in stiltegebieden.

Reactie bevoegd gezag

De aanpak van het MER zoals die is geschetst in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, omvat vrijwel alle aspecten die door participanten worden aangedragen. In het MER zal uitvoerig worden gerapporteerd omtrent de geluidsbelasting. Daarbij zal ook uitleg gegeven worden over de definitie van te hanteren indicatoren, zoals L_{night} .

Omdat er veel zorg is omtrent de geluidsbelasting (en andere milieu-effecten) in de diverse gebieden in Flevoland en op het 'oude land', zal het Rijk aan de initiatiefnemer vragen om in het MER voor het grondgebied van elke gemeente – en waar nodig voor delen van dit grondgebied – een schets te geven van alle milieu-effecten (zoals hiervoor aangegeven in paragraaf 3.2). Aldus zal voor elk gebied (ook stiltegebieden) een zo compleet mogelijk beeld worden opgesteld van de aldaar te verwachten geluidsbelasting en andere milieu-effecten (depositie van emissies, veiligheidsrisico's, e.d.). Dit zal geschieden voor alle routesets en varianten (zie bijlage A).

Het Rijk ziet geen mogelijkheid om door middel van een experiment bewoners te laten ervaren wat de geluidsbelasting is. De regelgeving biedt hiervoor geen mogelijkheden. Bewoners zouden eventueel zich zelf kunnen oriënteren op de situatie bij andere luchthavens in Nederland. Verder zal het Rijk de exploitant van de luchthaven verzoeken om na afronding van het MER visualisaties ter beschikking te stellen van de momentane geluidsbelasting (in L_{Amax}) door middel van 3D-animaties. Dit geeft een indicatie van het te verwachten geluidsniveau op de grond van een individuele vliegtuigpassage. Met behulp van het referentiemodel van het RIVM kan dan een vergelijking gemaakt worden met andere geluidsbronnen.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet de volgende aandachtspunten voor het MER:

- In het MER moet de definitie van te hanteren indicatoren begrijpelijk worden uitgelegd.
- In het MER moet voor het grondgebied van elke gemeente – en waar nodig voor delen van dit grondgebied – een schets gegeven worden van alle optredende

milieu- en veiligheidseffecten, zodat inzichtelijk wordt welke hinder en risico's aldaar zijn te verwachten.

- Het MER dient inzicht te geven in de geluidsbelasting van het vliegverkeer in de omgeving door middel van ondersteunende visualisaties.

5.2 Adequate monitoring geluidsbelasting

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Enkele zienswijzen bepleiten de instelling van een adequaat monitoring systeem na implementatie van het voornemen. Door goed te monitoren kan de optredende geluidhinder goed geëvalueerd worden. Men vraagt ook om nulmetingen te doen, dan wel nulmetingen die reeds verricht zijn mee te nemen. Ook wordt gepleit voor een door de gemeente(n) of provincie te beheren meetnet om de actuele geluidsbelasting in kaart te brengen.

Voorts vraagt men om de benoeming in het MER van een stelsel van handhavingpunten met daarvoor vastgestelde maximale toelaatbare geluidsbelastingsniveaus om de omgeving adequaat te beschermen.

Enkelen willen de monitoring in handen leggen van een breed samengestelde commissie van deskundigen op het gebied van – onder meer – geluidhinder. Deze commissie zou de ervaring van burgers moeten toetsen aan de geprognosticeerde geluidsbelasting.

Reactie bevoegd gezag

Zoals uiteengezet in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zullen in het MER conform het Besluit burgerluchthavens handhavingpunten bepaald worden met een grenswaarde voor de geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van het einde van de baan. Voorts zal er ten minste één handhavingpunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting bepaald worden op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van de geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} . In het MER wordt dus bezien welke grenswaarden voor de handhavingpunten in het verlengde van de landingsbaan moeten gelden en in hoeverre aanvullend handhavingpunten nodig zijn en wat daarvoor de grenswaarden zullen zijn. De uiteindelijke monitoring van de grenswaarden vindt plaats door de ILT op basis van rapportages van de exploitant. Indien sprake is van (dreigende) overschrijding, is de ILT bevoegd om handhavend op te treden.

In de wet- en regelgeving is geen rol weggelegd voor het meten van geluidsbelasting. Metingen zijn namelijk aan beperkingen onderhevig: ze kunnen door vele factoren (omgevingslawaai, weer, wind, etc.) beïnvloed worden. Dit tast de rechtszekerheid van belanghebbenden, zowel de luchtvaartsector als omwonenden, aan. Juist vanwege deze beperkingen is er in de luchtvaartwetgeving bij het vaststellen van geluidsruimte voor een luchthaven en bij de handhaving daarvan, voor gekozen om dat te doen op basis van 'berekende' geluidsbelasting. Dat wil zeggen dat bij de berekening van de geluidsbelasting voor elke vliegtuigbeweging een hoeveelheid geluid wordt bepaald op basis van vastgestelde geluidskarakteristieken van het desbetreffende vliegtuig. Deze zijn vastgelegd in de op basis van de luchtvaartwetgeving vastgestelde voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting. Deze geluidskarakteristieken zijn op grond van daartoe strekkende procedures door certificeringsinstanties bepaald.

Het Rijk ziet aldus geen noodzaak om nulmetingen te verrichten. In het MER wordt het verschil in – onder meer – geluidsbelasting in beeld gebracht tussen de huidige situatie (referentie) en de situatie na uitvoering van het voornemen (de voorgenomen activiteit). Dit verschil geeft een afdoende beeld van de te verwachten verandering.

Ook ziet het Rijk vanuit zijn rol als bevoegd gezag geen noodzaak om een geluidsmeetsysteem in te richten. Voor de handhaving van grenswaarden is dit niet nodig. Het is evenwel voorstelbaar dat de exploitant, dan wel andere partijen in de regio, omwille van informatievoorziening aan omwonenden een meetsysteem inrichten. Zo heeft bijvoorbeeld de luchthaven Schiphol dit ingevuld met het NOMOS-meetsysteem.

Met betrekking tot de wens om een commissie in te stellen wijst het Rijk op het volgende. De Wet luchtvaart voorziet in de instelling van een Commissie Regionaal Overleg. Deze commissie heeft tot taak om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Het gaat daarbij om alle belangen en niet alleen om de milieubelangen. Deze commissie wordt op grond van artikel 3 en 14 van de Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis¹⁵ automatisch ingesteld zodra het luchthavenbesluit van kracht zal zijn. De minister zal, na consultatie van de regio, een voorzitter benoemen. Deze voorzitter zal vervolgens de leden van de commissie benoemen. Het Rijk stelt voor de wettelijke taken van de commissie jaarlijks een budget ter beschikking; voor bovenwettelijke taken dient elders financiering gevonden te worden.

Aandachtspunten voor het MER

Er zijn geen aandachtspunten voor de inhoud van het MER en de daarvoor benodigde uitvoering van onderzoeken.

5.3 Goede klachtenafhandeling

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Sommige zienswijzen bepleiten dat een goede klachtenafhandeling wordt ingesteld. Zo wordt gevraagd om uitbreiding van het huidige klachtensysteem voor Schiphol: het zogenoemde Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).

Reactie bevoegd gezag

Het Rijk ziet het als de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de luchthaven om een adequaat systeem van klachtenafhandeling – het Rijk spreekt liever van klachten management – richting omwonenden te organiseren. Het bevoegd gezag heeft daarin, ook in wettelijke zin, geen rol. Het Rijk zal evenwel de luchthaven wijzen op deze maatschappelijke verantwoordelijkheid.

De luchthaven Schiphol heeft met Luchtverkeersleiding Nederland - vanuit de wens om zelf de klachtenafhandeling ter hand te nemen en zo een beter klachtenmanagement te organiseren - het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) ingesteld. Aldus heeft de sector zijn verantwoordelijkheid als veroorzaker van de overlast genomen, ook in financiële zin. In hoeverre Schiphol het BAS ook voor Lelystad Airport wil benutten, is een afweging die bij de sector thuishoort.

¹⁵ Staatscourant nr. 17024, 21 augustus 2012.

Aandachtspunten voor het MER

Er zijn geen aandachtspunten voor de inhoud van het MER en de daarvoor benodigde uitvoering van onderzoeken.

5.4 Evaluatie hinderbeleving

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt gepleit voor het uitvoeren van een belevingsonderzoek, zoals dat ook bij Eindhoven wordt gedaan. Dit onderzoek zou zowel voor als na implementatie van het voornemen moeten geschieden. Verder wil men de geluidhinder goed kunnen evalueren onder meer door middel van metingen. Men legt daarbij ook een verbinding met de GES-scores.

Reactie bevoegd gezag

Voor de evaluatie van de geluidhinder ziet het Rijk de in te stellen Commissie Regionaal Overleg als het juiste instrument om de geluidhinder met alle partijen te bespreken. Het Rijk ziet geen noodzaak om geluidmetingen te doen. Wel zouden geluidmetingen door de exploitant, dan wel andere partijen in de regio, kunnen bijdragen aan de bespreking van geluidhinder in de CRO. Ook de relatie met GES-scores kan daarbij betrokken worden.

Aandachtspunten voor het MER

Er zijn geen aandachtspunten voor de inhoud van het MER en de daarvoor benodigde uitvoering van onderzoeken.

5.5 Cumulatie met andere geluidsbronnen

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt aangegeven dat ook gekeken moet worden naar de totale geluidsoverlast. Met name in de regio Kampen vindt men dat men door de aanleg van de Hanzelijn en de geluidsproductie van de N50 al te maken heeft met een belangrijke geluidsbelasting. Als daar ook de geluidsoverlast van overvliegende vliegtuigen bij komen, dan – zo is men van mening – wordt dat wel erg veel.

Reactie bevoegd gezag

In het MER wordt de cumulatie van de geluidsproductie van het vliegverkeer en dat van andere bronnen in kaart gebracht.

Aandachtspunten voor het MER

Er zijn geen aandachtspunten voor de inhoud van het MER en de daarvoor benodigde uitvoering van onderzoeken.

6 De luchtkwaliteit

6.1 Luchtvervuiling

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt nadrukkelijk gevraagd om de luchtvervuiling goed in kaart te brengen. Er is zorg over de luchtkwaliteit op en rondom het vliegveld. Emissies als roet, stikstofdioxide en zwavel worden genoemd.

Reactie bevoegd gezag

Het MER zal alle emissies en de gevolgen daarvan goed in kaart brengen voor zowel de 1^e als de 2^e fase. Daarbij gaat het onder meer om de depositie van emissies en de gevolgen daarvan voor flora, fauna, gewassen.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet op basis van bovengenoemde argumenten geen aanvullende aandachtspunten op dit punt voor het MER en de initiatiefnemer.

6.2 Klimaat effecten

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt zorg geuit omtrent de klimaat effecten van het voornemen. Concreet wordt gevraagd om de CO₂-uitstoot in beeld te brengen voor de 1^e fase en de 2^e fase.

Reactie bevoegd gezag

In het MER wordt uitvoerig aandacht besteed aan de uitstoot van CO₂. Dat zal zowel voor de 1^e fase als voor de 2^e fase geschieden.

In hoeverre dit effecten op het klimaat zal hebben, zal niet in het MER worden uitgezocht. Vanuit het perspectief van een verplaatsing van vliegtuigbewegingen van Schiphol naar Lelystad Airport is het klimaat effect ook nihil: alleen de locatie van CO₂-uitstoot verandert.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet op basis van bovengenoemde argumenten geen aanvullende aandachtspunten op dit punt voor het MER en de initiatiefnemer.

6.3 Cumulatie met andere emissiebronnen

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt bepleit om de luchtkwaliteit in zijn totaliteit te bezien: de emissies in cumulatie met andere emissiebronnen. Het gaat daarbij zowel om bestaande emissiebronnen, zoals het huidige verkeer, landbouwactiviteiten, industrie en energieopwekking, als te verwachten emissiebronnen voortkomend uit autonome ontwikkelingen. Zo wordt concreet gevraagd om de luchtkwaliteit voor het verkeersknooppunt Hoewelaken te bezien in het licht van het toenemend aantal voertuigen op de A1 en de A28.

Reactie bevoegd gezag

Het MER beziet de cumulatie van emissies en de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet op basis van bovengenoemde argumenten geen aanvullende aandachtspunten op dit punt voor het MER en de initiatiefnemer.

7 Natuur

7.1 Aantasting natuurgebieden

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt gewezen op de aanwezigheid van verschillende natuurgebieden in de omgeving van de luchthaven. Men vindt dat het onderzoek naar effecten op natuurgebieden zich niet moet beperken tot de gebieden rond de luchthaven. Ook gebieden die zich op ruime afstand van de luchthaven bevinden kunnen geraakt worden door de voorgenomen uitbreiding.

Het gaat om Natura2000 gebieden zoals Oostvaardersplassen, IJsselmeer, Ketelmeer, Weerribben Wieden, Veluwe en Veluwemeer, maar ook gebieden in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Effecten hierop, ook externe effecten, moeten goed onderzocht worden. Met name de Oostvaardersplassen wordt als natuurgebied genoemd waarmee terdege rekening gehouden moet worden. In het bijzonder is men geïnteresseerd in de effecten op de instandhoudingdoelstellingen voor de bruine en blauwe kiekendief. Hiervoor zou een passende beoordeling, zoals genoemd in de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet, moeten worden opgesteld.

Een aantal insprekers ziet de route over de Oostvaardersplassen, ook op 3.000 voet, als zeer onwenselijk en adviseert te kiezen voor de "linkslinksom" route. Ook effecten op natuurschoon en rust moeten worden onderzocht.

De effecten die insprekers graag beschreven zien, zijn met name die van (grond-) geluid, visuele verstoring, stank en stikstofdepositie. Een enkele inspreker vindt dat alternatieven voor de voorgenomen uitbreiding onderzocht moeten worden.

Reactie bevoegd gezag

Effecten op natuurgebieden als Natura 2000 en de Ecologische Hoofdstructuur worden in het MER onderzocht. Het gaat bij Natura2000 om mogelijke effecten op de instandhoudingdoelstellingen voor diersoorten en habitattypen waarvoor de gebieden zijn aangewezen en bij de Ecologische Hoofdstructuur om wezenlijke waarden en kenmerken. Voor Natura 2000 gebieden geldt dat niet alleen naar het gebied zelf wordt gekeken maar ook daarbuiten, omdat ook activiteiten buiten het gebied effect kunnen hebben op de instandhoudingdoelstellingen van het gebied. Welke natuurgebieden precies worden onderzocht, hangt af van de eerste inventarisatie van effecten, de zogenoemde voortoets. Uiteraard wordt een gebied alleen in het MER betrokken als een daadwerkelijke kans op aantasting bestaat. In het MER zal beargumenteerd worden aangegeven waarom gebieden wel of niet onderzocht worden. Als er een kans op significante aantasting bestaat, wordt voor dat gebied een passende beoordeling opgesteld. Rust en natuurschoon zijn elementen die worden meegenomen bij het onderzoek naar natuurgebieden.

De Oostvaardersplassen is een gebied dat uiteraard wordt betrokken in het onderzoek. In dit gebied is er een reële kans op significant negatieve effecten op de instandhoudingdoelstellingen. Vanuit die optiek zal een passende beoordeling worden opgesteld. Voor zover ook in andere gebieden sprake zou zijn van een reële kans op significant negatieve effecten op de instandhoudingdoelstellingen, zal eveneens een passende beoordeling nodig zijn.

Alle varianten in routes worden in het MER onderzocht, ook de wellicht vanuit het oogpunt van natuur minder wenselijke routes. Zowel de milieueffecten van de route over de Oostvaardersplassen als de linkslinksomroute worden dus in beeld gebracht. Uit het MER zal dan blijken wat de effecten van de verschillende routes zijn en daaropvolgend wordt een keuze voor een bepaalde route beargumenteerd gemaakt.

Aandachtspunten voor het MER

Omdat de natuurgebieden reeds in het kader van het MER worden onderzocht, zijn er geen aanvullende aandachtspunten.

7.2 Aantasting flora en fauna

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een aantal insprekers wijst op het belang van de flora en fauna. Zij zien graag de effecten van de uitbreiding van Lelystad Airport op deze flora en fauna onderzocht. Het gaat om flora en fauna:

- rondom het vliegveld (zoals in het Larserbos, het Harderbos, natuurpark Lelystad) en
- rondom woonkernen (zoals Ermelo, Biddinghuizen, Marknesse en Zeewolde).

Veel participanten maken zich zorgen over de effecten op vogels (broed en niet-broed, ganzen, zwanen, zeearenden en flamingo's). Met name de geluids- en lichtverstoring van vogels willen zij goed onderzocht hebben. Voorts werd de vraag gesteld hoe met toekomstige vogelpopulaties rond Lelystad wordt omgegaan.

Een groot deel van de insprekers maakt zich zorgen over aanvaringen met vogels. Niet alleen in / boven natuurgebieden moet dit onderzocht worden, maar ook daarbuiten, omdat het hier gaat om trekvogels / vogels die heen en weer vliegen tussen slaap- en foerageerplaatsen. Ook wil een tweetal insprekers de gevolgen van mogelijke vogelwerende maatregelen in beeld gebracht hebben.

Reactie bevoegd gezag

De Flora- en faunawet is de wet die in het wild voorkomende planten en dieren beschermt. De verboden die in deze wet staan, moeten in acht worden genomen, zoals het verbod op het doden of vangen van beschermde dieren of het beschadigen van beschermde planten. Er kan een ontheffing worden aangevraagd bij het bevoegd gezag, in casu de Dienst Regelingen van het ministerie van Economische Zaken. Om uitsluitel te krijgen of een dergelijk verbod eventueel overtreden wordt, wordt in het MER een inventarisatie gedaan naar beschermde planten en dieren in het plangebied. Daar horen ook vogels bij en dan met name hun reacties op de geluidsverstoring die langs de verschillende vliegroutes ontstaat. Ook eventuele verstoring door licht hoort daarbij. Dit onderzoek vindt, zoals aangegeven in paragraaf 7.1, tevens plaats voor dieren waarvoor Natura2000 gebieden zijn aangewezen en in het kader van de EHS wordt bekeken in hoeverre de uitbreiding barrièrewerking (op de grond voor dieren door hekken, wegen en dergelijke, en in de lucht voor vogels door startend en landend vliegverkeer) veroorzaakt.

De risico's op aanvaringen van vliegtuigen met vogels door de vele in de nabijheid gelegen natuurgebieden krijgt in het MER specifiek aandacht in het kader van externe en vliegveiligheid. Het krijgt pas aandacht in het kader van natuur als uit dit onderzoek blijkt dat de risico's zo groot zijn dat de instandhoudingdoelstellingen van de genoemde natuurgebieden in gevaar zouden kunnen komen of dat de gunstige

staat van instandhouding van een vogelsoort in het geding is. Van zicht daarop is nu nog geen sprake.

De inschatting is dat het aanvaringsrisico van vliegtuigen met vogels op Lelystad Airport lager zal liggen dan op Schiphol. Er zullen daarom geen bovengemiddelde beheermaatregelen nodig zijn. Op basis van het onderzoek naar vogelaanvaringen monitort de luchthavenexploitant samen met het Rijk of de vogelpopulatie en de vogeltrek toch aanleiding geeft tot extra maatregelen. De gevolgen van die eventuele maatregelen zullen te zijner tijd ook onderzocht worden. Dit wordt nu nog niet meegenomen in het MER, omdat nog onduidelijk is of dergelijke maatregelen daadwerkelijk nodig zijn.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet de volgende aandachtspunten voor het MER:

- In het MER moet ook de verstoring van flora en fauna door licht worden onderzocht.

7.3 Gevolgen depositie emissies en brandstoflozingen

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een enkele inspreker wijst op de noodzaak de effecten van stikstofdepositie en brandstoflozingen door vliegtuigen op natuur te onderzoeken. Ook wordt aandacht gevraagd voor de eventuele vervuiling van grondwater. Men bepleit een nulmeting en monitoring van de verontreiniging van de grond.

Reactie bevoegd gezag

Zoals in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangegeven, wordt het effect van stikstofdepositie in het MER onderzocht. Brandstoflozingen worden niet als apart onderzoeksthema bij natuur meegenomen, omdat dit alleen in zeer zeldzame gevallen gebeurt. De vliegtuigtypen die in het voornemen worden aangeduid (Boeing 737 en Airbus A320), zijn namelijk technisch niet in staat om brandstof te lozen en zullen dat dus nimmer doen. Ook van het voorziene andere luchtverkeer is brandstoflozing niet te verwachten.

Grond- en watervervuiling wordt meegenomen in het onderzoek naar bodem- en grondwaterkwaliteit. Het heeft niet specifiek een plaats binnen het onderzoek naar natuur, omdat daar het effect van de voorgenomen activiteit op dieren en planten centraal staat en niet op bodem of water op zich.

Aandachtspunten voor het MER

Omdat stikstofdepositie reeds in het kader van het MER wordt onderzocht, zijn er geen aanvullende aandachtspunten.

8 Externe veiligheid en vliegveiligheid

8.1 Gevaar voor luchtvaartramp en botsingen met obstakels

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een aantal mensen heeft aangegeven te vrezen voor de veiligheid van woonkernen (Zeewolde, Biddinghuizen), bungalowpark Bos en Heide (Larserbos) en natuurgebieden. Met name de drukte in het luchtruim door de nabijheid van Schiphol, militaire laagvlieggebieden en militaire schietterreinen vergroot de kans op ongelukken.

In het bijzonder wordt gewezen op botsingsgevaar met windmolens. Verzocht wordt om de uitbreiding van Lelystad Airport te onderzoeken in samenhang met (plannen voor de bouw van) windmolens.

Reactie bevoegd gezag

Het externe veiligheidsbeleid voor luchthavens is erop gericht de risico's in verband met potentiële vliegtuigongevallen voor mensen in de omgeving te beperken. In het MER worden de risico's met betrekking tot de externe veiligheid in beeld gebracht. Naast plaatsgebonden risico contouren wordt in het MER ook het Totaal Risicogewicht en het groepsrisico berekend. Uiteraard dient het gebruik van de luchtverkeerswegen in de omgeving van de luchthaven mede als basis voor de berekeningen.

De overlijdensrisico's per jaar door ongevallen met vliegtuigen worden berekend voor personen in de omgeving van de luchthaven. Met zogenoemde plaatsgebonden risico contouren (PR-contouren), die punten met een gelijk risico verbinden, wordt dit geografisch weergegeven. De PR-contouren geven zo de overlijdenskansen per jaar weer, variërend van één op de honderdduizend (10^{-5}), één op de miljoen (10^{-6}), één op de tien miljoen (10^{-7}) tot één op de honderd miljoen (10^{-8}). In de berekening van de plaatsgebonden risico's wordt rekening gehouden met (generieke) ongevalkansen van verschillende typen vliegtuigen, aantallen vliegtuigbewegingen en vliegroutes. In de gebieden binnen de PR-contouren worden aantallen woningen / bedrijven en bewoners geteld.

Naast het plaatsgebonden risico wordt het groepsrisico berekend. Voor het groepsrisico worden de kansen op aantallen slachtoffers bij vliegtuigongevallen bepaald. Daarbij wordt de kans op een ongeval beïnvloed door het verkeersvolume en het potentieel aantal slachtoffers bij een ongeval door de populatiedichtheid en populatieverdeling in de omgeving van de luchthaven.

Obstakels, in het bijzonder windturbines, krijgen specifieke aandacht in het MER. De risico's voor de vliegveiligheid van het grote aantal reeds bestaande en geplande windmolens, worden onderzocht, waarbij gebruik wordt gemaakt van ruimtelijke beperkingsvlakken, zogenoemde 'obstakelvlakken' die worden vastgesteld op basis van internationale wet- en regelgeving (vertaald in de Regeling burgerluchthavens). Deze vlakken zorgen ervoor dat geen obstakels worden gebouwd rond een luchthaven die een gevaar vormen voor de vliegveiligheid. Bestaande obstakels behoeven niet verwijderd te worden, zodat bij de vormgeving van vliegroutes het bestaan van deze obstakels in acht genomen moet worden. Reeds bekende plannen zijn betrokken in het onderzoek waardoor de samenhang geborgd is.

De verdere uitwerking van grootschalige windenergie initiatieven in de Provincie Flevoland vindt plaats binnen de kaders van de Structuurvisie Wind op Land (SWOL). Het kabinet heeft het ontwerp van deze Structuurvisie vastgesteld en daar een PlanMER bij uitgevoerd. Daarbij is uitgegaan van de ontwikkeling van Lelystad Airport op basis van het Aldersadvies Lelystad en de daarbij behorende obstakelvlakken en beperkingengebieden. In de Ontwerp-Structuurvisie is aangegeven waar als gevolg van de eisen vanuit luchtvaartveiligheid geen geschikte gebieden aanwezig zijn voor de realisatie van grootschalige windenergie. Het Rijk maakt samen met de Provincie Flevoland afspraken om nadere invulling te geven aan de realisatie van grootschalige windenergie in Flevoland in samenhang met de afspraken uit het Aldersadvies Lelystad.

In de ontwikkeling van de gepresenteerde routestructuur is reeds een scan uitgevoerd met betrekking tot de nu aanwezige obstakels. De routestructuur en optimalisatievarianten zijn door de luchtverkeersdienstverleners ontwikkeld op basis van internationale criteria vastgesteld door ICAO die een minimale separatie vereisen ten opzichte van obstakels.

Aandachtspunten voor het MER

Omdat de genoemde indicatoren reeds in het kader van het MER worden onderzocht, zijn er geen aanvullende aandachtspunten.

8.2 Kans op vogelaanvaringen

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

De risico's van aanvaringen van vliegtuigen met vogels moeten onderzocht worden. Insprekers gaven met name aan wat onderwerp van onderzoek zou moeten zijn:

- Het onderzoek moet zich niet beperken tot risico's beneden 3.000 voet, omdat botsingen ook boven 3.000 voet kunnen plaatsvinden.
- Het onderzoek moet zich niet alleen richten op de kans op botsingen boven natuurgebieden, maar ook boven akkers, weilanden en andere terreinen. Daarbij moet ook de seizoenstrek en de dagelijkse trek tussen rust- en foerageergebieden meegenomen worden. In het bijzonder wordt gewezen op het tracé van de Oostvaardersdijk.
- Het gaat insprekers niet alleen om ganzen, maar ook om zeearenden, zwanen, aalscholvers en andere vogels.

De wens is dat uiteindelijk de route met de minste kans op aanvaringen wordt gekozen. In dit verband werd door een inspreker als gebied voor een veilige route de driehoek tussen Lelystad, Dronten en Swifterbant genoemd.

Reactie bevoegd gezag

Risico's op vogelaanvaringen zijn onderkend en worden dan ook in het MER in beeld gebracht. Het onderzoek richt zich met name op ganzen maar ook risico's op botsingen met andere vogels krijgen daarin een plaats. Het onderzoeksgebied is niet beperkt omdat de bedoeling is alle risico's boven water te krijgen, dus niet alleen die tot 3.000 voet of boven natuurgebieden. Er wordt dan ook rekening gehouden met de trek van vogels en de tracés.

Het is niet mogelijk om op voorhand te zeggen dat de aan- en uitvliegroute met de minste risico's op vogelaanvaringen wordt gekozen. De uiteindelijke keuze hangt ook af van andere factoren. Het gaat dan onder meer om operationele of meteorologische omstandigheden, zoals baan- en routegebruik, en overwegingen

vanuit het oogpunt van veiligheid die door de luchtverkeersleiding worden gemaakt. Daarnaast zal ook rekening gehouden worden met de omgeving. Uiteraard wordt geen route gekozen waarvan de veiligheidsrisico's niet aanvaardbaar zijn.

Aandachtspunten voor het MER

Omdat de risico's op vogelaanvaringen reeds in het kader van het MER worden onderzocht, zijn er geen aanvullende aandachtspunten.

8.3 Gevaar vervoer vliegtuigbrandstoffen

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor de aanvoer en opslag van kerosine en andere gevaarlijke stoffen. Brandbare en anderszins gevaarlijke stoffen zullen via wegtransport aangevoerd worden. Bepleit wordt dat het MER de risico's hiervan en de cumulatie van deze risico's met andere risico's in kaart brengt.

Reactie bevoegd gezag

De opslag en het gebruik van gevaarlijke goederen en stoffen op de luchthaven en het transport van deze stoffen van en naar de luchthaven worden meegenomen in eventuele vergunningverlening door de gemeente op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Er is geen wettelijke normering voor de cumulatie van risico's tussen luchtvaart en (andere) activiteiten met gevaarlijke stoffen, waaronder vliegtuigbrandstof, op en rondom luchthavens. In het MER wordt derhalve alleen een kwalitatieve beschouwing opgenomen van de externe veiligheidsrisico's van de opslag van vliegtuigbrandstof, alsmede het transport en leidingnetwerk. Ook de externe veiligheid van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen in de omgeving van de luchthaven wordt in dit kader niet apart berekend of in kaart gebracht. In het MER wordt wel kwalitatief aandacht besteed aan de situering van dergelijke bedrijven binnen de 10^{-8} plaatsgebonden risico contouren.

Aandachtspunten voor het MER

Omdat de risico's van vliegtuigbrandstof en andere stoffen reeds in het kader van het MER worden onderzocht, zijn er geen aanvullende aandachtspunten.

9 Gezondheid en leefkwaliteit

9.1 Aantasting groene, rustige woonomgeving

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Uit veel zienswijzen spreekt een grote zorg omtrent de aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving door uitvoering van het voornemen. Vooral de in de ogen van participanten ongunstige ligging van vliegroutes bederft de groene en rustige leefomgeving van mensen. Aangegeven wordt dat men juist vanwege deze kwaliteiten gekozen heeft voor vestiging in Flevoland. Ook participanten woonachtig op het 'oude land' (zoals in en rondom Kampen, Harderwijk, Ermelo, Amersfoort) uiten hun zorg hieromtrent.

Reactie bevoegd gezag

Het Rijk heeft begrip voor de zorg om de kwaliteit van de leefomgeving en erkent dat een voornemen als het hier beschouwde een aantasting van de leefomgeving kan impliceren. Het MER is evenwel bedoeld om zoveel mogelijk met feitelijke informatie inzichtelijk te maken wat de effecten op de leefomgeving zijn. Op basis van deze informatie kan het Rijk in het luchthavenbesluit een goede balans tussen alle maatschappelijke belangen bewerkstelligen. Eén van deze belangen is de mate waarin geborgd kan worden dat het effect op de leefomgeving binnen redelijke grenzen blijft.

Aandachtspunten voor het MER

Omdat het MER met de te onderzoeken indicatoren de effecten op de leefomgeving voldoende in kaart brengt, zijn er geen aanvullende aandachtspunten.

9.2 Slaapverstoring en vluchten in avond / nacht / vroege ochtend

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In veel zienswijzen wordt aangevoerd dat het voornemen – en dan met name de geluidsoverlast die met uitvoering van het voornemen zal ontstaan – zal leiden tot slaapverstoring, omdat vluchten in de avond, nacht (vanwege de extensieregeling) en vroege ochtend zullen plaatsvinden. Onder meer wordt gepleit voor een verbod op vluchten tussen 22.00 uur in de avond en 07.00 uur in de ochtend. Ook wordt geadviseerd om in verband met de nachtsluiting de Europese richtlijn omtrent omgevingslawaai bij kleine en regionale velden bij de besluitvorming te betrekken.

Reactie bevoegd gezag

Het MER maakt voldoende inzichtelijk wat de geluidsbelasting in verschillende gebieden en woonkernen zal zijn. Daartoe worden contouren van equivalente geluidsbelasting als gevolg van het vliegverkeer van en naar de luchthaven berekend. Ook wordt op basis van bestaande inzichten (dosis-effect-relaties) een indicatie gegeven in hoeverre sprake zal zijn van slaapverstoring.

In het te nemen luchthavenbesluit zal aangegeven worden wat de openingstijden van de luchthaven zijn. Vooralsnog zullen die conform het voornemen – en het Aldersadvies Lelystad – worden vastgesteld (van 6.00 uur in de ochtend tot 23.00 uur in de avond met een extensie voor vertragingen en technische problemen aan vliegtuigen tot 24.00 uur). Dit is nodig in het perspectief van de economische haalbaarheid van het voornemen: de openingstijden zijn voor

luchtvaartmaatschappijen van groot belang om een rendabele operatie op de luchthaven te kunnen ontwikkelen.

In de besluitvorming neemt het bevoegd gezag uiteraard de Europese regelgeving in acht.

Aandachtspunten voor het MER

Omdat de slaapverstoring reeds in het kader van het MER wordt onderzocht, zijn er geen aanvullende aandachtspunten.

9.3 Aantasting gezondheid

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Veel participanten geven in hun zienswijze aan dat zij vrezen voor hun gezondheid. Het gaat dan zowel om gezondheidseffecten voortkomend uit geluidsoverlast (waaronder slaapverstoring; zie hiervoor), als om effecten samenhangend met emissies en de luchtkwaliteit. Verder is verzocht om de kosten van gezondheidszorg als gevolg van het voornemen in kaart te brengen.

In het bijzonder wordt aandacht gevraagd voor gezondheidsinstellingen in en rondom Ermelo. Gevreesd wordt dat patiënten van deze instellingen last zullen ondervinden van de uitvoering van het voornemen.

Reactie bevoegd gezag

In het MER worden alle elementen voor het in kaart brengen van gezondheidseffecten onderzocht. In het bijzonder wordt op basis van het onderzoek bij Schiphol (Gezondheids Effecten Schiphol; GES) specifiek voor Lelystad Airport een inventarisatie gemaakt.

Zoals aangegeven in paragraaf 3.2 zal het Rijk de exploitant vragen om in het MER per gemeente / gebied de milieueffecten in kaart te brengen. Dit betreft ook de gezondheidseffecten.

Het Rijk ziet geen noodzaak om in het MER de (extra) kosten van gezondheidszorg in kaart te brengen. Volstaan wordt met de GES-scores.

Aandachtspunten voor het MER

De gezondheidseffecten worden afdoende in kaart gebracht. Aldus zijn er geen aanvullende aandachtspunten voor het MER.

9.4 Aantasting leer- en werkprestaties

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Aandacht wordt gevraagd voor de effecten van geluidsoverlast op de leerprestaties van kinderen op scholen in woonkernen die door de ligging van routes door geluidsoverlast worden getroffen. Vergelijkbare zorg wordt geuit met betrekking tot arbeidsprestaties, met name wanneer mensen hun werk moeten doen in nachtdiensten en overdag voldoende rust moeten kunnen nemen.

Reactie bevoegd gezag

Het MER brengt voldoende informatie in kaart om de effecten van geluidsoverlast in beeld te brengen. Omtrent de cognitieve prestaties van schoolkinderen is reeds

voldoende bekend; die geven geen aanleiding om dit opnieuw in het MER te onderzoeken. Pas bij zeer verstorende geluidseffecten (hoge piekbelasting) is een effect te verwachten. Daarvan zal in de bedoelde woonkernen geen sprake zijn. Naar verwachting zal dit ook gelden voor werkprestaties.

Aandachtspunten voor het MER

Het MER brengt voldoende informatie in kaart om het eventuele effect op leer- en werkprestaties te kunnen wegen. Aldus zijn er geen aanvullende aandachtspunten voor het MER.

10 De recreatieve / kleine luchtvaart

10.1 Ruimte voor zweefvliegclubs

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt gevraagd om in de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport en de inpassing van de routes en het luchtruim het voortbestaan van de zweefvliegclub Flevoland en de Noord-Oostpolder te borgen en de effecten van deze activiteiten in het MER te onderzoeken. Daarbij wordt verzocht om luchtruim beschikbaar te houden tot flight level FL65 voor de zweefvliegclub Noord-Oostpolder.

Daarnaast wordt verzocht om de effecten van de veranderingen in het luchtruim in kaart te brengen voor de zweefvliegclubs in de omgeving van Lelystad (NOP, Flevo, Gooische Zweefvliegclub en Amsterdamse Zweefvliegclub).

Reactie bevoegd gezag

Momenteel werken de luchtverkeersdienstverleners aan het luchtruimontwerp. De luchtverkeersdienstverleners werken dit verder uit conform de kaders zoals vastgesteld in het kabinetstandpunt op het Aldersadvies Lelystad, de voorstudie operationeel concept Lelystad en de Luchtruimvisie. Op basis van de routestructuur, het luchtruimontwerp en de inrichting van de luchtverkeersdienstverlening zal bezien moeten worden in welke mate er ruimte is voor het continueren van de General Aviation activiteiten in de nabijheid van Lelystad Airport. In het Aldersadvies Lelystad en de Luchtruimvisie is reeds aangegeven dat bezien zal worden welke activiteiten in aanmerking komen voor uitfasering. In het werkprogramma van de heer Alders is hiervoor een separaat werkspoor opgenomen onder de verantwoordelijkheid van de Provincie Flevoland. Daarnaast faciliteert het Rijk een traject als uitwerking van de Luchtruimvisie om samen met de GA-sector invulling te geven aan het selectief en gericht accommoderen van de General Aviation.

De effecten van luchtruimwijzigingen voor zweefvliegclubs worden niet in het MER inzichtelijk gemaakt. Ze behoren niet tot de voorgenomen activiteit die in het onderhavige MER onderzocht wordt.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet geen aanvullende aandachtspunten op dit punt voor het MER en de initiatiefnemer.

10.2 Ruimte voor kleine luchtvaart

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt gevraagd om in de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport en de inpassing van de routes in het luchtruim de effecten hiervan voor de huidige gebruikers in het segment General Aviation in kaart te brengen.

Reactie bevoegd gezag

Er vinden op dit moment op en in de directe omgeving van de luchthaven Lelystad veel en uiteenlopende General Aviation (GA) activiteiten plaats. Dit omvangrijke gebruik van het luchtruim door de GA-gebruikersgroepen creëert een extra aandachtspunt ten aanzien van een veilige separatie van groot en klein verkeer door de luchtverkeersdienstverlener bij een verdere ontwikkeling van de luchthaven

Lelystad naar 45.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer. Dit zal tot uitdrukking komen in een aanpassing van de luchtruimclassificatie waardoor extra eisen gesteld worden aan VFR-verkeer.

In het Aldersadvies Lelystad is aangegeven dat op Lelystad Airport in de voorziene ontwikkeling naar 45.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer geen plaats meer is voor alle nu aldaar opererende GA-gebruikersgroepen. Er zal sprake moeten zijn van een gedeeltelijke uitfasering en/of verplaatsing van deze groepen naar luchthavens van regionale betekenis elders. De exploitant heeft dit ook in zijn voornemen aangegeven: in de notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangegeven welke GA-gebruikersgroepen de luchthaven exploitant ziet als toekomstige gebruikers.

Als onderdeel van het werkprogramma voor de uitvoering van het Aldersadvies Lelystad loopt een werkspoor onder leiding van de Provincie Flevoland om te komen tot verplaatsing van delen van het klein verkeer van Lelystad Airport naar elders. De luchthavenexploitant zoekt in dit traject met de kleine luchtvaartsector onder regie van de Provincie Flevoland naar de mogelijkheden tot uitfasering en/of verplaatsing naar kansrijke locaties. Ook de timing van een eventuele uitfasering zal nader onderzocht worden op basis van de definitieve routestructuur en het bijbehorende luchtruimontwerp dat zal volgen uit het studietraject van de luchtverkeersdienstverleners. Indien mogelijk wordt er binnen de prioriteitsstelling van de Luchtruimvisie rekening gehouden met het behoud en borgen van de GA activiteiten in de nabijheid van Lelystad Airport.

In het MER wordt de omvang van de milieueffecten van GA-activiteiten die naar elders verplaatst moeten worden, gekwantificeerd. Omdat nog niet duidelijk is waar deze activiteiten terecht komen, kan het MER niet ingaan op de impact van deze verplaatsing op eventuele andere locaties.

De effecten van luchtruimwijzigingen voor bestaande luchtruimgebruikers zullen inzichtelijk gemaakt worden in de verdere stappen naar het luchtruimontwerp, classificatie en de inrichting van luchtverkeersleiding. Hiervoor geldt een separate procedure op basis van artikel 5.11 van de Wet luchtvaart, waarvoor een gezamenlijk werkproces is vastgesteld door het Rijk. Belanghebbenden en luchtruimgebruikers worden daar tijdig bij betrokken.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet geen aanvullende aandachtspunten op dit punt voor het MER en de initiatiefnemer.

11 De landzijdige bereikbaarheid

11.1 Toename wegverkeer

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Vele participanten voorzien dat de luchthaven bij een succesvolle ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie veel extra wegverkeer met zich mee zal brengen. Aankomende en vertrekkende passagiers zullen van en naar de luchthaven reizen. Bovendien zullen werknemers van bedrijven op en rondom de luchthaven willen voorzien in hun behoefte om van en naar de werkplek te reizen. En verder zal de ontwikkeling van de luchthaven gepaard gaan met de aan- en afvoer van goederen, grondstoffen en afval. Dit alles legt een belangrijke druk op het wegennet ter plaatse. Sommigen voorzien dat de toename van het wegverkeer ook te zien zal zijn op het gebruik van de snelweg A6 en de verbindingen met het 'oude land' (N301, N302, N307, N309 en N310).

Reactie bevoegd gezag

Het Rijk heeft in de kabinetsreactie aangegeven een MIRT-onderzoek te starten om te onderzoeken in hoeverre de gewenste ontwikkeling van de luchthaven zich verhoudt tot de bereikbaarheid. Centrale vraag van het MIRT-onderzoek is of de bereikbaarheid van de luchthaven een belemmering vormt in de ontwikkeling van de luchthaven. Bezien wordt of er knelpunten zijn vanuit (1) de normen volgens de Nota Mobiliteit en (2) vanuit de wens om de luchthaven Lelystad te laten groeien. Naar verwachting is het MIRT-onderzoek eind 2013 / begin 2014 gereed, zodat de uitkomsten in het MER meegenomen kunnen worden.

In hoeverre op andere verbindingen knelpunten kunnen ontstaan is geen verantwoordelijkheid van het Rijk. Het bevoegd gezag voor deze verbindingen ligt bij andere overheden. Het is aan deze overheden om te onderzoeken of de capaciteit van deze verbindingen aanpassing behoeft.

Voor het MER is het van belang dat de milieueffecten van het door het voornemen geïnduceerde verkeer in kaart worden gebracht. Het Rijk constateert dat dit in de aanpak van het MER is voorzien.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet geen aanvullende aandachtspunten op dit punt voor het MER en de initiatiefnemer.

11.2 Omvang en kwaliteit parkeervoorzieningen

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Participanten wijzen erop dat zonder adequate en betaalbare parkeervoorzieningen de luchthaven geen wezenlijk alternatief kan zijn voor Schiphol.

Reactie bevoegd gezag

Het is belangrijk dat er vanuit de aanbodkant aan bepaalde randvoorwaarden wordt voldaan, willen de passagiers en de luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk de keuze voor Lelystad maken. Parkeervoorzieningen en de parkeertarieven zijn daar belangrijke pijlers in. De exploitant heeft in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau aangegeven parkeerfaciliteiten ook van belang te vinden. In het MER worden de

effecten van deze parkeervoorzieningen adequaat meegenomen.

Aandachtspunten voor het MER

Omdat de parkeervoorzieningen reeds in het kader van het MER worden onderzocht, zijn er geen aanvullende aandachtspunten.

11.3 De kwaliteit van de OV-verbinding

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor de kwaliteit van de verbinding met de luchthaven met het openbaar vervoer. Ten opzichte van de huidige situatie, een uurdienst van en naar het NS-station Lelystad, heeft de realisatie van het voornemen een betere kwaliteit.

Sommigen zien in de verbetering van het openbaar vervoer een mogelijkheid om de behoefte aan luchtvaart te verminderen. Het gaat dan waarschijnlijk om alternatieve verbindingen met hogesnelheidslijnen, dan wel andere spoor- en (lange afstands-) busverbindingen.

Reactie bevoegd gezag

In het hiervoor genoemde MIRT-onderzoek wordt zowel gekeken naar de ontwikkelingen en behoeften op de weg als vanuit het openbaar vervoer.

Aandachtspunten voor het MER

De uitkomsten van het MIRT-onderzoek en de eventuele effecten van de toekomstige maatregelen zullen in het MER meegenomen worden.

12 De gevolgen voor onroerend goed en landbouw

12.1 **Compensatie voor waardevermindering en verlies woongenot**

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Als gevolg van de voorgenomen activiteit wordt het woongenot aangetast en ontstaat er waardevermindering van onroerend goed. De omvang van de waardevermindering moet worden onderzocht. Er wordt gevraagd om compensatie van de waardevermindering. Het Rijk zal in de visie van participanten aansprakelijk moeten zijn voor de derving van woongenot.

Reactie bevoegd gezag

De Wet luchtvaart bevat een specifieke regeling voor vergoeding van schade ten gevolge van het luchthavenbesluit (artikel 8.74 in samenhang met artikel 8.31). De regeling houdt in dat indien een belanghebbende ten gevolge van het luchthavenbesluit schade lijdt die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd de minister van Infrastructuur en Milieu een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding kan toekennen. Het kwantificeren van het effect van het luchthavenbesluit op eigendommen geschiedt in het kader van dergelijke nadeelcompensatieclaims. Dit effect wordt niet meegenomen in het MER.

Aandachtspunten voor het MER

Waardevermindering en verlies aan woongenot zijn geen thema's in het MER.

12.2 **Compensatie voor (geluids-) isolatie**

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor het feit dat bij de bouw van huizen geen rekening is gehouden met de uitbreiding van Lelystad Airport. Huizen zijn aldus niet goed geïsoleerd tegen (vliegtuig-) geluid. Naar de mening van participanten moeten huizen wel worden geïsoleerd. Bewoners zullen hiervoor kosten moeten maken, waarbij de vraag gesteld wordt of de overheid de kosten voor deze maatregelen compenseert.

Reactie bevoegd gezag

Op basis van de Wet luchtvaart (artikel 8.74 in samenhang met artikel 8.32) kan de minister van Infrastructuur en Milieu besluiten om een isolatieregeling vast te stellen. In een dergelijke regeling kunnen op kosten van het Rijk geluidwerende voorzieningen worden aangebracht. De eventuele beslissing om tot vaststelling van een isolatieregeling over te gaan betreft een separaat besluit.

Aandachtspunten voor het MER

De (noodzaak van) geluidsisolatie is geen thema in het MER.

12.3 **Compensatie van effecten op (biologische) landbouw (-producten)**

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In de zienswijzen wordt aangegeven dat de effecten van de (depositie van) emissies op de rondom de luchthaven gelegen landbouwgebieden onderzocht moeten

worden. Het onderzoek moet zich richten op de verschillende takken van landbouw (en de geteelde gewassen) en veeteelt. Met name de effecten op biologische en biologisch-dynamische landbouw en veehouderij zijn belangrijk, zoals bijvoorbeeld die op het kennislandschap Warmonderhof in Dronten. Daarbij is ook aan de orde hoe omgegaan moet worden met eventuele schade aan de (biologische) landbouw.

Reactie bevoegd gezag

In het MER worden de effecten op de (biologische) landbouw in de omgeving van de luchthaven in kaart gebracht. Voorts is in het werkprogramma voor de uitvoering van het Aldersadvies Lelystad een werkspoor gestart om te bezien hoe de effecten van (toekomstige) luchthavenactiviteiten kunnen worden gemonitord.

Voor de eventuele compensatie van schade is de eerder genoemde specifieke regeling voor vergoeding van schade ten gevolge van het luchthavenbesluit van toepassing. Zie hiervoor paragraaf 12.1.

Aandachtspunten voor het MER

Omdat de (biologische) landbouw al in het kader van het MER wordt onderzocht, zijn er geen verdere aandachtspunten voor het MER.

13 Recreatie

13.1 Aantasting recreatie en toerisme

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Een deel van de zienswijzen adresseert zorg omtrent de recreatiefuncties in Flevoland en het toerisme. Gevreesd wordt dat de kwaliteit van recreatiegebieden (zoals langs het Veluwe-meer) teloor gaat vanwege de geluidsoverlast en – mede als gevolg daarvan – het toerisme naar deze gebieden zal afnemen. Dit laatste zal een negatieve economische impact hebben, zo wordt verwacht.

Reactie bevoegd gezag

Het MER brengt voldoende in kaart welke milieu-effecten er door het voornemen ontstaan en waar deze effecten zich manifesteren. In het MER zal per gebied een schets gegeven worden van alle milieueffecten. Daar waar in een gebied sprake is van recreatieve en/of toeristische functies zal kwalitatief een indicatie gegeven worden van mogelijke effecten op deze functies.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet de volgende aandachtspunten voor het MER:

- Daar waar in gebieden sprake is van recreatieve en/of toeristische functies dient een kwalitatieve indicatie gegeven te worden van mogelijke effecten op deze functies.

13.2 Ontbreken van locaties met (recreatie-) bungalows op kaarten

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Nogal wat zienswijzen gaan in op het ontbreken van gebieden met (recreatie-) bungalows op kaarten in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Het gaat met name om de wijken Golf- en Parkresidentie nabij Dronten en recreatiebungalows in het Larserbos ('Bos en heide') in de nabijheid van de luchthaven. Gepleit wordt voor het adequaat meenemen van deze gebieden in het MER.

Reactie bevoegd gezag

Het MER brengt voor alle gebieden, dus inclusief gebieden met (recreatie-) bungalows, adequaat de milieu-effecten in kaart. Daarbij zal zo actueel mogelijk kaartmateriaal gebruikt worden, waarin alle (voorgenomen) ruimtelijke functies zijn ingetekend.

Aandachtspunten voor het MER

Het Rijk ziet de volgende aandachtspunten voor het MER:

- Het kaartmateriaal dat in het MER wordt gebruikt, dient zo actueel mogelijk te zijn.

14 Procedure

14.1 Onduidelijkheid procedure

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Verschillende zienswijzen geven blijk van het bestaan van onduidelijkheid over de procedure. Zo vrezen gemeenten geen zienswijzen te kunnen indienen op het MER, omdat de uitbreiding van Lelystad Airport onder de reikwijdte van de Crisis- en herstelwet valt. Ook is er vrees dat verder weg gelegen gemeenten (zoals Lemmer, Kampen en Zwolle) en provincies (zoals Friesland en Overijssel) niet worden betrokken, terwijl de vlieghoogte boven de grondgebieden van deze bestuursorganen beneden 6000 voet kan komen. Deze partijen nemen niet deel aan de Alderstafel of zijn betrokken bij andere vormen van overleg.

Ook is er zorg over de communicatie over het voornemen en de besluitvorming daarover richting burgers. Zo is men van mening dat de informatie over het voornemen zeer laat is ontvangen en men is overrompeld. Gepleit wordt voor meer transparantie en betrokkenheid, al dan niet in vormen van georganiseerd overleg. Een ruimer tijdsplan om tot een zorgvuldig besluit te komen ziet men eveneens als een oplossingsrichting, omdat twijfel bestaat over het nemen van voldoende tijd voor het doorrekenen van alle mogelijke varianten.

Reactie bevoegd gezag

Op basis van de Algemene wet bestuursrecht is een luchthavenbesluit voor de luchthaven Lelystad niet vatbaar voor beroep bij de bestuursrechter. Dit laat echter onverlet dat een ieder (waaronder gemeenten) tegen het ontwerp van een luchthavenbesluit (en het daarbij gevoegde MER) zienswijzen kunnen indienen.

Het Rijk zal gemeenten en provincies die menen te worden geraakt door de besluitvorming omtrent routes en de uitbreiding van de luchthaven, graag in de gelegenheid stellen om ambtelijk, en waar nodig bestuurlijk, met het Rijk te overleggen. Voorts zal naast het overleg aan de Alderstafel via bestaande kanalen, zoals het Bestuurlijk Overleg Lelystad Airport (BOLA), over de procedure en de inhoud van de besluitvorming worden gecommuniceerd.

Met betrekking tot het te doorlopen tijdsplan wil het Rijk graag de bestaande zorg wegnemen. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is reeds een schets op hoofdlijnen gegeven van het te volgen tijdsplan. Het Rijk houdt nog steeds vast aan dit tijdsplan dat – naar de mening van het Rijk – een goede zorgvuldigheid waarborgt en voldoende ruimte biedt om alle routesets en varianten daarop te onderzoeken en in het MER daarover te rapporteren. Het Rijk zal overigens geen concessies doen aan de zorgvuldigheid van de besluitvorming: alle maatschappelijke belangen dienen zorgvuldig tegen elkaar afgewogen te worden en het te nemen besluit moet een helder kader omvatten voor het borgen van alle belangen.

Tegen deze achtergrond acht het Rijk de kritiek op de wijze van terinzagelegging van het voornemen en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet terecht. De terinzagelegging is breed kenbaar gemaakt en is met zes weken – vanwege de zomerperiode – langer geweest dan de gebruikelijke vier weken.

Voor zover er zorg is omtrent de mogelijkheden voor inspraak van de burger en van gemeenten, wijst het Rijk erop dat medio volgend jaar het ontwerp

luchthavenbesluit tezamen met het MER ter inzage zal worden gelegd. In beginsel zal het Rijk dat op dezelfde wijze breed kenbaar maken. Bovendien zal ter zake van het MER aan de Commissie voor de m.e.r. gevraagd worden of het MER afdoende informatie bevat om een gedegen besluit te kunnen nemen. Verder zal het ontwerp besluit aan het Parlement worden voorgelegd en voor advies worden aangeboden aan de Raad van State.

Aandachtspunten voor het MER

Er zijn geen aandachtspunten voor de inhoud van het MER en de daarvoor benodigde uitvoering van onderzoeken.

14.2 Onduidelijkheid evaluatie 1^e fase

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Verschillende zienswijzen vragen om verduidelijking van de randvoorwaarden en condities die gesteld zullen worden om tot de 2^e fase – van 25.000 naar 45.000 vliegtuigbewegingen – over te gaan. Ook wordt gevraagd welke partijen bij deze overgang betrokken zullen worden.

Reactie bevoegd gezag

Het Aldersadvies Lelystad geeft aan wanneer de luchthaven de gebruiksruimte van de tweede tranche van 25.000 naar 45.000 vliegtuigbewegingen mag gebruiken. Deze condities maken geen onderdeel uit van het MER. Van belang is dat het MER de milieueffecten van zowel de eerste als de tweede fase goed in beeld brengt. Zoals de Notitie Reikwijdte en Detailniveau laat zien, is dat het geval.

Het luchthavenbesluit zal in principe betrekking hebben op het voornemen van de exploitant, in casu de volledige uitbreiding met 45.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer. Voorwaarde daarvoor is, zoals aangegeven in de kabinetsreactie, dat de vertrek- en naderingsroutes goed inpasbaar zijn in het Nederlandse luchtruim en dat er een robuuste economische onderbouwing ligt. Met de in deze Nota van Antwoord gepresenteerde routestructuur (zie hoofdstuk 4 en bijlage A) lijkt aan de eerste voorwaarde goed gevolg gegeven te kunnen worden. Aan de tweede voorwaarde, een robuuste economische onderbouwing, wordt nog gewerkt. Dit is echter voor het MER niet relevant.

Aandachtspunten voor het MER

Er zijn geen aandachtspunten voor de inhoud van het MER en de daarvoor benodigde uitvoering van onderzoeken.

14.3 Onafhankelijkheid MER

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In sommige zienswijzen wordt bezwaar gemaakt tegen het feit dat de exploitant van de luchthaven het MER opstelt. Men meent dat de exploitant als belanghebbende partij geen onafhankelijk MER kan opstellen. De toetsing door de Commissie voor de m.e.r. is te licht, zo wordt gesteld. Liever zou men zien dat de MER wordt opgesteld door een onafhankelijke partij.

Reactie bevoegd gezag

Op basis van de Wet milieubeheer is Lelystad Airport als initiatiefnemer zelf verantwoordelijk voor de opstelling van het MER. Dat betekent evenwel niet dat er

verder geen controle plaatsvindt op de juistheid en volledigheid van de door de initiatiefnemer aan te leveren milieu-informatie. Bij de beoordeling van de aanvraag voor het luchthavenbesluit zal het bevoegd gezag de juistheid van de in het MER opgenomen informatie toetsen. Om de zorgvuldigheid te borgen zal eveneens de Commissie voor de m.e.r. worden gevraagd om te bezien of het MER alle benodigde informatie bevat om een besluit te kunnen nemen. De Commissie voor de m.e.r. adviseert volledig onafhankelijk.

Aandachtspunten voor het MER

Er zijn geen aandachtspunten voor de inhoud van het MER en de daarvoor benodigde uitvoering van onderzoeken.

14.4 Onduidelijkheid referentiesituatie

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

In enkele zienswijzen wordt aangevoerd dat de nu geldende voorlopige voorziening, i.c. het de facto van toepassing zijn van het vernietigde aanwijzingsbesluit van 2001, buiten beschouwing moet blijven en niet als referentiesituatie kan gelden. Aldus is men van mening dat de Aanwijzing van 1991 als referentie zou moeten dienen, omdat dit de enige rechtsgeldige aanwijzing is.

Reactie bevoegd gezag

De Wet milieubeheer verlangt dat de referentiesituatie een goede beschrijving vormt van het huidige gebruik van de luchthaven. Dit huidige gebruik is gebaseerd op de door de Raad van State in de uitspraak van 7 december 2011 getroffen voorlopige voorziening. Deze houdt in dat de luchthaven in werking mag zijn als ware het aanwijzingsbesluit van 9 november 2001 van kracht.

Het aanwijzingsbesluit van 2001 betreft een wijziging van het oorspronkelijke aanwijzingsbesluit van 1991. Op hoofdlijnen zorgde dit besluit ervoor dat aan de bestaande BKL-zone een Ke-zone werd toegevoegd. Daardoor werd het voor de luchthaven mogelijk om naast kleine luchtvaart (BKL-verkeer) ook grote luchtvaart (Ke-verkeer) te bedienen. De Raad van State heeft evenwel eerder bij uitspraak van 10 oktober 2007 dit wijzigingsbesluit herroepen, maar bij wijze van voorlopige voorziening toch van toepassing verklaard totdat een nieuw aanwijzingsbesluit genomen zou zijn. Dit besluit is op 16 oktober 2009 tot stand gekomen, maar opnieuw aangevochten. In zijn uitspraak van 7 december 2011 heeft de Raad van State dit laatste besluit vernietigd en opnieuw bij wijze van voorlopige voorziening het (herroepen) aanwijzingsbesluit van 9 november 2001 van toepassing verklaard.

Omdat de facto het wijzigingsbesluit van 2001 conform de voorlopige voorziening de huidige situatie omschrijft, maar de jure het aanwijzingsbesluit van 1991 de huidige situatie zou moeten omvatten, is ervoor gekozen om zowel het aanwijzingsbesluit van 1991 als het wijzigingsbesluit van 2001 als relevant te zien voor de huidige gebruiksregeling van de luchthaven. Om die reden worden beide situaties in het MER als referentiesituatie onderzocht. Dat wil zeggen zowel de situatie dat alleen de Aanwijzing van 1991 van kracht is, als de situatie dat de voorlopige voorziening van kracht is.

De Commissie voor de m.e.r. heeft geadviseerd (zie hoofdstuk 2) om het huidige gebruik conform de voorlopige voorziening als referentie te gebruiken en het MER daarop te baseren. In een bijlage kunnen, zo stelt de Commissie, de verschillen met de Aanwijzing van 1991 als referentie in kaart worden gebracht. Het Rijk zal, zoals

reeds aangegeven in hoofdstuk 2, deze aanbeveling volgen.

Aandachtspunten voor het MER

Er zijn geen aandachtspunten voor de inhoud van het MER en de daarvoor benodigde uitvoering van onderzoeken.

14.5 Afweging alternatieve locaties

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Enkele zienswijzen bepleiten dat er nooit enig planologisch onderzoek is gedaan naar de geschiktheid van de locatie. De luchthaven is toevallig ontstaan. In het MER zou daarom een variant moeten worden opgenomen die inhoudt dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad niet plaatsvindt en waarbij het vliegverkeer wordt verplaatst naar andere locaties of naar andere regionale luchthavens in Nederland en het nabije buitenland.

Reactie bevoegd gezag

De ontwikkeling van de luchthaven Lelystad vormt de uitwerking van het kabinetsbeleid dat gericht is op een selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol voor Schiphol-gebonden verkeer. Het kabinet heeft zich in de Luchtvaartnota gecommitteerd om mogelijkheden te creëren voor de verplaatsing van het niet-Schiphol gebonden verkeer naar regionale luchthavens. In de Luchtvaartnota is daarbij de keuze gemaakt om overname van het niet-Schiphol gebonden verkeer te laten plaatsvinden op de luchthavens Lelystad en Eindhoven. Bij deze keuze zijn ook de mogelijkheden van overname door de overige regionale luchthavens (Rotterdam, Twente, Maastricht en Eelde) betrokken. De onderbouwing van deze keuze, ook in termen van milieueffecten, is reeds eind 2008 / begin 2009 gezien (zie paragraaf 2.1).

Aandachtspunten voor het MER

Er zijn geen aandachtspunten voor de inhoud van het MER en de daarvoor benodigde uitvoering van onderzoeken.

14.6 Samenhang met andere ruimtelijke plannen

Argumenten en belangen uit de zienswijzen

Enkele bestuurlijke partijen hebben in hun zienswijze zorg geuit omtrent het onvoldoende in ogenschouw nemen van andere ruimtelijke plannen bij de autonome ontwikkelingen. Het gaat dan om diverse toekomstige nieuwbouwlocaties en locaties voor windmolens in Flevoland. In het bijzonder wordt gedoeld op de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, de Intergemeentelijke Structuurvisie Oosterveld, de (Ontwerp) Structuurvisie Wind op Land van het Rijk en het provinciale beleid voor windenergie. Ook wordt gevraagd om de betekenis van het luchthavenbesluit als voorbereidingsbesluit mee te nemen.

Reactie bevoegd gezag

Autonome ontwikkelingen hebben betrekking op vastgestelde (overheids-) voornemens die op zich los staan van het voornemen, maar wel invloed kunnen hebben op de na realisatie van het voornemen resulterende situatie in termen van milieu en veiligheid. Concreet houdt dit in dat bij de beschrijving van de milieugevolgen van de referentiesituatie de milieugevolgen van het reeds vastgestelde overheidsbeleid worden betrokken. In de Notitie Reikwijdte en

Detailniveau is dit reeds adequaat beschreven, zodat in het MER naar verwachting het reeds vastgestelde overheidsbeleid juist wordt geïncorporeerd. Uiteraard zal het Rijk het MER hierop toetsen.

Met betrekking tot Oosterwold dat mede in het kader van de vastgestelde Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer tot ontwikkeling zal worden gebracht en waarvoor de gemeenten Almere en Zeewolde een intergemeentelijke structuurvisie hebben vastgesteld, merkt het Rijk het volgende op. Bijlage A bij deze Nota van Antwoord geeft aan dat luchtverkeer landend in noordoostelijke richting (baan 05) en komend vanuit het noordoosten ter hoogte van Oosterwold een tweetal haakse bochten moet maken. In het Aldersadvies Lelystad is eerder aangegeven dat dit gebied (in het advies Almere-Oost genoemd) buiten de wettelijke contouren zal blijven liggen tot een ontwikkeling van 90.000 vliegtuigbewegingen. Mogelijk zullen in dit gebied als gevolg van de ligging van deze routes geen bouwbeperkingen gelden. Aldus is de verwachting dat de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad qua wettelijke geluidscontouren en daaraan gekoppelde ruimtelijke beperkingen niet interfereert met de (woningbouw) plannen voor Almere en voor Oosterwold. Het MER, waarin dit als autonome ontwikkeling wordt meegenomen, zal hier definitief uitsluitsel over geven: pas dan is duidelijk welke milieueffecten in de omgeving van de luchthaven en langs de aan- en uitvliegroutes optreden. Op grond hiervan kan het Rijk in overleg met betrokkenen bezien of maatregelen nodig zijn.

Met betrekking tot de realisatie van (grootschalige) windenergie conform de Ontwerp-structuurvisie Windenergie op land (SWOL) geeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau aan dat het MER zal identificeren welke aanwezige en geplande windmolens niet voldoen aan de volgens wet- en regelgeving gestelde of in voorbereiding zijnde normen om de luchtvaartveiligheid te kunnen borgen. Dit zal overigens niet alleen voor windmolens geïdentificeerd worden, maar ook voor alle overige aanwezige en – als autonome ontwikkeling – geplande obstakels (zoals zendmasten) die een gevaar kunnen vormen voor de luchtvaartveiligheid. Het Rijk heeft per brief van 4 april 2013 het College van Gedeputeerde Staten een actualisatie toegezonden van de beperkingengebieden vanuit het oogpunt van luchtvaartveiligheid en verzocht deze mee te nemen bij de verdere planvorming voor de realisatie van windenergie vooruitlopend op het vast te stellen luchthavenbesluit. Het Rijk heeft deze geactualiseerde beperkingengebieden voor Lelystad Airport ook opgenomen in de PlanMER voor de SWOL. Deze geactualiseerde beperkingengebieden zullen ook in het MER voor het luchthavenbesluit worden meegenomen.

Het luchthavenbesluit en de werking hiervan als voorbereidingsbesluit hebben betrekking op de toekomstige situatie nadat het luchthavenbesluit is vastgesteld. Om die reden wordt het luchthavenbesluit (als voorbereidingsbesluit) niet tot de autonome ontwikkelingen gerekend.

Aandachtspunten voor het MER

Er zijn geen aandachtspunten voor de inhoud van het MER en de daarvoor benodigde uitvoering van onderzoeken.

Bijlage A Toelichting op de alternatieven in de routestructuur

In deze bijlage A wordt een nadere toelichting gegeven op de routestructuur en varianten die in het MER onderzocht zullen worden. De initiatiefnemer heeft in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) een duidelijk overzicht opgenomen van de routestructuur en optimalisatievarianten naar de inzichten, zoals die op het moment van uitbrengen van deze notitie beschikbaar waren. Daarbij was in Bijlage B van de NRD aangegeven dat enkele routevarianten nog onderdeel waren van een parallel studietraject dat wordt uitgevoerd door de luchtverkeersdienstverleners Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtmacht (CLSK). In dit studietraject is de routestructuur in de afgelopen maanden nader uitgewerkt.

In deze bijlage A vindt u achtereenvolgens de volgende informatie op de onderstaande punten:

1. Een chronologisch overzicht van het proces van de totstandkoming van de routestructuur voor het MER.
2. Een toelichting op de aanpassingen in de routestructuur voor het MER ten opzichte van de routestructuur zoals gepresenteerd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en een overzicht van de in het MER te onderzoeken routesets en optimalisatievarianten.
3. Een beschrijving van de vervolgstappen.

Chronologisch overzicht totstandkoming routestructuur

Aldersadvies Schiphol, oktober 2008

In het Aldersadvies Schiphol (2008) zijn afspraken gemaakt voor de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol in relatie tot het voorzien in de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart tot 2020.¹⁶ Daarbij is afgesproken dat er 510.000 vliegtuigbewegingen op de mainport Schiphol geacommodeerd zullen worden. Daarnaast zullen de luchthavens Eindhoven en Lelystad 70.000 vliegtuigbewegingen accommoderen binnen de kaders van het selectiviteitsbeleid dat is vastgesteld in de Luchtvaartnota.

In navolging van het kabinetstandpunt op het Aldersadvies Schiphol heeft de Tweede Kamer het Rijk in februari 2009 verzocht tot een voortvarende uitvoering van het advies. Hiertoe heeft het Rijk de heer Alders de opdracht gegeven tot het instellen van een regionale Alderstafel en verzocht een advies op te stellen voor de ontwikkeling van Lelystad Airport in relatie tot de nationale capaciteitsvraag¹⁷. Daarbij diende ingegaan te worden op de consequenties met betrekking tot de indeling van het luchtruim, waaronder de interferentie met het luchtruim van Schiphol met in achtname van de vliegveiligheid en de netwerkqualiteit van de mainport Schiphol. De Tweede Kamer heeft middels een motie in november 2009 het Rijk verzocht om de ontwikkeling van Lelystad vorm te geven onder de voorwaarde dat de afwikkeling van het Schiphol verkeer niet wordt belemmerd en duidelijkheid te verschaffen over het feit dat de uitbreiding van de luchthaven

¹⁶ Aldersadvies d.d. 1 oktober 2008, bijlage bij Kamerstuk 29665, nr. 108.

¹⁷ Opdrachtbrief d.d. 5 februari 2009, bijlage bij Kamerstuk 31936, nr. 109.

Lelystad op de huidige locatie zal plaatsvinden indien de interferentie met Schiphol dat toestaat.¹⁸

Luchtruimonderzoeken Alderstafel Lelystad, 2009-2010

In navolging van bovengenoemde opdracht en voorwaarden vanuit de Tweede Kamer is door de heer Alders uitwerking gegeven aan door aan de tafel in samenwerking met het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) een inventarisatie op te stellen van mogelijke oplossingsrichtingen gericht op de luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad binnen de door het Rijk gestelde randvoorwaarden.¹⁹ Hiertoe is een drietal scenario's verkend door het NLR.

Op basis van de resultaten van deze verkenning heeft de heer Alders in zijn voortgangsrapportage in augustus 2010 aan het Rijk gemeld dat de tafel een tussenconclusie heeft getrokken dat op basis van de inzichten uit de uitgevoerde scenario's blijkt dat van een eenvoudige inpassing van het vliegveld Lelystad geen sprake kan zijn. Daarbij heeft de tafel geconcludeerd dat aan de voorwaarden van het kabinet en de Tweede Kamer niet kan worden voldaan zonder belangrijke knelpunten te veroorzaken in de regio en de uitvoering van militaire oefeningen of de netwerkqualiteit van de mainport Schiphol. Hiertoe heeft de heer Alders de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) gevraagd deel te nemen aan de tafel. Deze expliciete betrokkenheid was noodzakelijk om een extra scenario uit te werken vanwege de integraliteit van andere lopende nationale en Europese luchtruimprojecten.

Start traject Luchtruimvisie, maart 2011

Het Rijk heeft in de actualisatie van de Luchtvaartnota in januari 2010 aangegeven met prioriteit uitwerking te geven aan de herindeling van het Nederlandse luchtruim met de start van het opstellen van een Luchtruimvisie. In maart 2011 heeft het Rijk de Startnota Luchtruimvisie gepubliceerd waarmee het traject om te komen tot een Luchtruimvisie formeel werd gestart.²⁰ Hierin is de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport door het Rijk als prioriteit opgenomen.

Brief Rijk luchtruimproblematiek Lelystad, juni 2011

In juni 2011 heeft het Rijk de heer Alders geïnformeerd over de tussenresultaten en inzichten vanuit het traject Luchtruimvisie ten behoeve van de afronding van het Aldersadvies Lelystad. Daarbij heeft het Rijk de heer Alders voorzien van een aantal uitgangspunten. Een belangrijke conclusie is dat de inpassing van de luchthaven Lelystad met 45.000 vliegtuigbewegingen een wijziging van de indeling van het luchtruim vraagt, er verschillende ingrijpende luchtruimwijzigingen gepland zijn tot 2020 die een positief effect hebben op de inpassing van de luchthaven Lelystad en het mitigeren van de door de Alderstafel Lelystad geïdentificeerde knelpunten.

Aldersadvies Lelystad, maart 2012

In het Aldersadvies Lelystad is ten aanzien van de routestructuur het volgende opgenomen. De routestructuur kon ten behoeve van het advies niet worden vastgesteld, omdat daarvoor de wijze van inpassing in het luchtruim eerst uitgewerkt moest zijn. Definitieve uitspraken over de ligging van de routestructuur

¹⁸ Motie De Rouwe en Cramer d.d. 13 oktober 2009, kamerstuk 31936, nr. 12.

¹⁹ NLR, Luchtzijdige inpassing Lelystad, rapportnr. NLR-CR-2010-206, bijlage bij Kamerstuk 31936, nr. 109.

²⁰ Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Ministerie van Defensie, Startnota Luchtruimvisie, maart 2011.

waren destijds niet mogelijk, derhalve zijn scenario's van het NLR gehanteerd voor het identificeren van effecten. Op basis hiervan is ten behoeve van de bestuurlijke besluitvorming een indicatief beeld gegeven van het hinderprofiel en geluidscontouren van de luchthaven bij verschillende aantallen vliegtuigbewegingen.

De Alderstafel Lelystad heeft daarbij in het advies opgenomen om een indicatieve routestructuur in 2013 uit te werken met in achtneming van de in het advies omschreven punten ten aanzien van de inpassing in het luchtruim. Daarbij is een drietal expliciete aandachtspunten en vragen geformuleerd:

1. Kan er op een hoogte boven de 3.000 voet in de noordelijke en zuidelijke richting worden gevlogen vanaf Lelystad in verband met de instandhoudingdoelen voor de daar liggende Natura 2000-gebieden?
2. Is er een exploitatiemodel en operationele werkwijze te ontwikkelen waarin de interferentie van het landend Schiphol-verkeer op de Buitenveldertbaan met de afwikkeling van het verkeer op Lelystad kan worden opgevangen?
3. Wat zijn de mogelijkheden voor afstemming tussen het gebruik van de luchthaven Lelystad en het (al dan niet gelijktijdig) gebruik van militaire oefengebieden en laagvliegroutes in de omgeving.

Daarbij is in het advies expliciet aandacht gevraagd voor hinderbeperking door:

- Het vermijden van woonkernen.
- Toepassing van precisienavigatie (P-RNAV).
- De wens vanuit het regionale kader 6.000 voet boven 'oude land' (met uitzondering van de naderingen uit het zuiden).
- Het verhogen van het interceptiepunt nabij Dronten op 3.000 voet in plaats van 2.000 voet.
- Continuous Descent Approaches (afhankelijk van het operationeel concept Schiphol).

Start voorstudie operationeel concept Lelystad Airport, april 2012

Om duidelijkheid te verschaffen op de openstaande vragen uit het Aldersadvies Lelystad heeft het Rijk in het consultatiedocument Luchtruimvisie in april 2012 aangekondigd een voorstudie uit te voeren naar een operationeel concept Lelystad Airport om inzicht te geven in de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport en het ontwikkelen van een indicatieve routestructuur. Deze voorstudie is onder leiding van het Rijk samen met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), de Schiphol Group en Lelystad Airport uitgevoerd. De voorstudie is eind september 2012 afgerond en als openbaar document beschikbaar.²¹

Kabinetsstandpunt en Luchtruimvisie, september 2012

In het kabinetsstandpunt op het Aldersadvies Lelystad heeft het Rijk op basis van de Voorstudie aangegeven dat de nieuwe hoofdstructuur voor het luchtruim een luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad mogelijk maakt binnen de kaders uit de Luchtvaartnota, de Luchtruimvisie en het Aldersadvies Lelystad.²² Er blijft echter sprake van interferentieproblematiek. Onder meer was op dat moment de

²¹ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Voorstudie operationeel concept Lelystad Airport, december 2012.

²² Kabinetsstandpunt inzake Aldersadvies Lelystad d.d. 11 september 2012, Kamerstuk 31936, nr. 115.

betrouwbaarheid van de beschikbaarheid van het luchtruim nog onvoldoende gewaarborgd.

Door middel van de beleidskeuzes uit de Luchtruimvisie en de in deze visie voorgestelde wijziging in de luchtruimhoofdstructuur (realisatie vierde initial approach fix Schiphol, CBA-Land/Central West) kan een luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad gerealiseerd worden.²³ Op basis van de inzichten uit de Voorstudie is verder uitwerking gegeven aan een luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport. Bij deze verdere uitwerking zijn de voorwaarden voortkomend uit de Luchtvaartnota, de Luchtruimvisie en het Aldersadvies Lelystad in acht genomen. Deze voorwaarden aan de luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad betreffen:

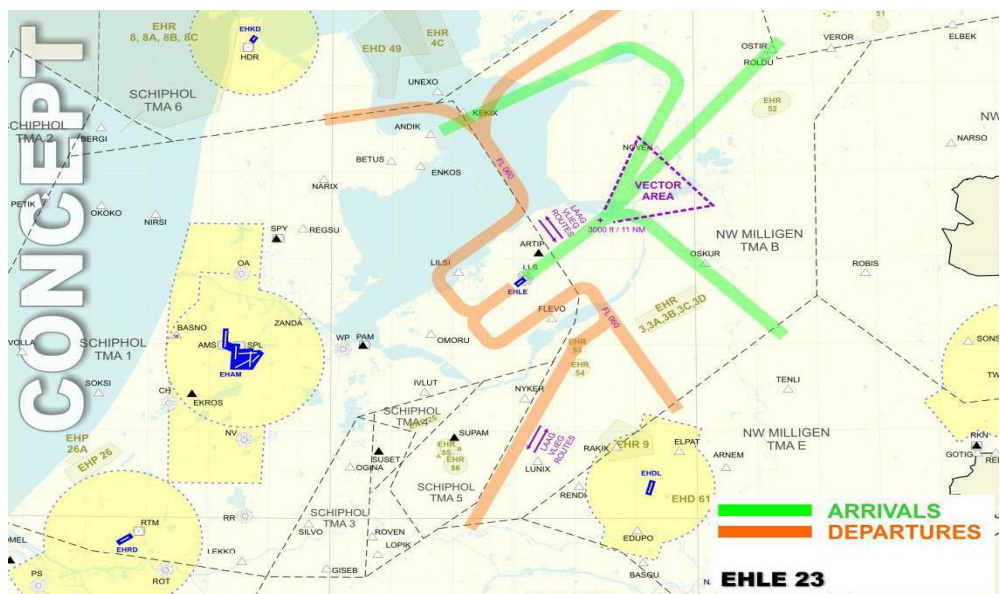
- De voorwaarde van één ATM-systeem en één civiel-militaire luchtverkeerdienstverlening.
- De voorwaarde van behoud van de militaire missie-effectiviteit (MME) en gebruik van compenserende maatregelen.
- Een (indicatieve) routestructuur waarbij de vliegveiligheid, interferentie met de Schiphol operatie en met militaire activiteiten is geborgd.
- De aanwezigheid van afhankelijkheden van de Schiphol operatie met een effect op de betrouwbaarheid van de vluchtuitvoering van luchtvaartmaatschappijen.
- De mogelijkheid tot het accommoderen van maximaal 25.000 vliegtuigbewegingen in een eerste tranche tot 2020 en verdere doorgroei naar 45.000 vliegtuigbewegingen in een tweede tranche na 2020 na een evaluatie.
- Het uitgangspunt van het vermijden en/of overvliegen van Natura2000 gebieden voor vertrekkend en naderend verkeer op 3.000 voet.
- Het zoveel als mogelijk vermijden van woonkernen en overvliegen van het 'oude land' op tenminste 6.000 voet.
- Een gecontroleerde ontwikkeling van de luchthaven vanuit het oogpunt van een beheersbare introductie van luchtverkeersdienstverlening.

In de Voorstudie operationeel concept Lelystad is tevens gekomen tot een indicatieve routestructuur, conform het verzoek van het Aldersadvies Lelystad. Daarbij is op conceptueel niveau door LVNL en CLSK een indicatieve routestructuur ontworpen om meer duidelijkheid te kunnen bieden over de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport en de mate waarin de in het Aldersadvies Lelystad geïdentificeerde knelpunten oplosbaar zijn. Daarbij zijn bebouwde gebieden zoveel als mogelijk vermeden. In deze indicatieve routestructuur bereikt het vertrekkend verkeer van de luchthaven Lelystad het 'oude land' op een vlieghoogte van 6.000 voet. Het kabinetsstandpunt geeft aan dat er voor naderend verkeer ter hoogte van Kampen rekening gehouden moet worden met een vlieghoogte tussen de 4.000 en 5.000 voet. In het Aldersadvies Lelystad was reeds opgenomen dat het waarschijnlijk niet mogelijk zou zijn voor naderend verkeer vanuit het zuiden een vlieghoogte van 6.000 voet te halen. De indicatieve routestructuur is gevisualiseerd in onderstaande figuren.

²³ Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Ministerie van Defensie, Luchtruimvisie, september 2012.



Kaart 1: visualisatie indicatieve routestructuur baan 05 (noordelijk baangebruik)



Kaart 2: visualisatie indicatieve routestructuur baan 23 (zuidwestelijk baangebruik)

Op basis van de voorstudie wordt onderkend dat de routestructuur nader uitgewerkt dient te worden op basis van een regulier studietraject waarin de routestructuur integraal wordt beschouwd met het luchtruimontwerp en operationeel concept voor luchtverkeersdienstverlening. In het kabinetstandpunt is daarnaast een drietal punten voor nadere uitwerking geformuleerd:

- Meer inzicht in de mogelijkheden om de betrouwbaarheid voor de operatie te vergroten.

- Uitwerking timing en omvang ontwikkeling verkeersvolume.
- Uitkomsten toetsen met luchtvaartmaatschappijen voor juiste product-markt combinatie Lelystad Airport.

In de voorstudie is ook aangegeven dat een definitief routeontwerp zal moeten worden goedgekeurd door de nationale toezichthouder, de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) in samenwerking met de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA).

Werkprogramma Alderstafel Lelystad, april 2013

In april 2013 heeft de Alderstafel Lelystad een werkprogramma opgesteld om uitwerking te geven aan het Aldersadvies Lelystad binnen de voorwaarden van het kabinetstandpunt.²⁴ Dit werkprogramma is aangeboden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en is vervolgens ter informatie aan de Tweede Kamer gezonden. In dit werkprogramma zijn voor de verschillende sporen de stappen opgenomen voor de uitwerking van het Aldersadvies Lelystad, waarbij door de tafel is aangegeven dat er afhankelijkheden zijn tussen de verschillende werksporen, met name tussen die van het luchthavenbesluit (werkspoor 1) en van de uitwerking van de routestructuur (werkspoor 2).

Met betrekking tot de uitwerking van de routestructuur heeft het Rijk de luchtverkeersdienstverleners opdracht gegeven te starten met een studietraject om een integraal concept op te stellen voor het route-, luchtruim- en luchtverkeersleidingontwerp in een zogenaamd Concept of Operations (CONOPS). Dit is bedoeld ter voorbereiding op de implementatie van de noodzakelijke luchtruimwijzigingen, routestructuur en realisatie van civiel-militaire luchtverkeersdienstverlening voor Lelystad Airport. Daarvoor zijn in het werkprogramma de volgende doelen opgenomen:

- De uitwerking van de Voorstudie operationeel concept naar een volledig geïntegreerd luchtverkeersleidingsconcept voor Lelystad Airport.
- De uitwerking van de indicatieve routestructuur naar een routeontwerp ten behoeve van de effectbepaling van de ontwikkeling in het MER en het vaststellen van een luchthavenbesluit en een routebesluit.
- De uitwerking van een operationeel concept conform de uitgangspunten uit de kabinetsreactie op het Aldersadvies en de Luchtruimvisie, bestaande uit een integraal luchtruim- en routeontwerp en beschrijvingen van de afhandeling van het luchtverkeer en eisen aan functionarissen en ondersteuning van machines.

In het werkprogramma zijn de stappen en planning weergegeven hoe in 2013 en 2014 uitwerking wordt gegeven aan deze doelen.

Routes deel-CONOPS Notitie Reikwijdte en Detailniveau, juli 2013

Voor de totstandkoming van een volwaardig CONOPS zou nog zoveel tijd nodig zijn, dat niet tijdig met de procedure voor het luchthavenbesluit – en meer specifiek de m.e.r.-procedure – gestart zou kunnen worden. Om die reden is de indicatieve routestructuur uit de Voorstudie verder uitgewerkt naar een indicatief detailontwerp in een zogenaamd deel-CONOPS. Dit detailontwerp is gebaseerd op de ontwerpeisen die worden gesteld vanuit internationale regels (ICAO-PANS-OPS). Het detailontwerp voor de routestructuur in het deel-CONOPS is opgenomen in Bijlage 2 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

²⁴ Werkprogramma Alderstafel Lelystad d.d. 16 april 2013, bijlage bij Kamerstuk 31936, nr. 139.

In de betreffende bijlage had de initiatiefnemer aangegeven dat er op dat moment nog geen afdoende mitigerende maatregelen beschikbaar waren voor de interferentieproblematiek voor het verkeer dat vanaf baan 23 de vertrekroutes rechtsom naar het noorden en het westen vliegt. In het lopende studietraject naar een volwaardig CONOPS werden toen twee alternatieve routevarianten (opnieuw) overwogen die daarvoor een oplossing zouden kunnen bieden: de 'linkslinksom'-routes.

De 'linkslinksom'-routes waren eerder in de Voorstudie operationeel concept Lelystad op basis van de toen aanwezige inzichten afgevalen. Dit had met name betrekking op de toename van de complexiteit van de civiele- en militaire verkeersstromen op deze routes en de daarmee verbonden verkeersafhandeling. In het studietraject naar het CONOPS van LVNL en CLSK is echter een nieuw ontwerp voor deze routes onderzocht waarbij meer luchtruim kan worden gebruikt. Het kruispunt tussen naderend en vertrekkend verkeer voor baanrichting 23 kan daardoor verder van de luchthaven Lelystad richting het noordoosten worden verplaatst, zodat het vertrekkend verkeer richting het noorden en het westen voldoende hoogte heeft om veilig over het naderend verkeer heen te vliegen. Het afstemmen van starts met landend verkeer, zoals die in de oorspronkelijke 'linkslinksom'-routes nodig was, wordt daarmee overbodig en vermindert het (externe) veiligheidsrisico substantieel. Deze aanpassing in combinatie met de verder gevorderde plannen voor het integreren van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening in de lagere luchtruimdelen mitigeert aldus de bezwaren zoals genoemd in de voorstudie. De integratie zorgt er verder voor dat de kruising tussen naderende en vertrekkende vluchten naar en van Lelystad Airport onder de verantwoordelijkheid valt van één luchtverkeersleider, daar waar dit in de oorspronkelijk situatie – en in de uitgangspunten van de Voorstudie – bij twee of zelfs drie luchtverkeersleiders zou liggen. Dit zorgt ervoor dat het correct en tijdig oplossen van een eventueel conflict wordt mogelijk gemaakt. Deze zogenoemde 'linkslinksom-routes' zijn als indicatieve schets in de kaarten 5 en 6 van de bijlage bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau weergegeven.

Met de indicatieve routestructuur (inclusief de 'linkslinksom-routes') heeft de initiatiefnemer tezamen met de luchtverkeersdienstverleners inzicht geboden in de op dat moment bekende routesets die als basis voor de MER-onderzoeken zouden worden gebruikt. Daarbij hebben de initiatiefnemer en de luchtverkeersdienstverleners expliciet vermeld dat er uit het verdere studietraject naar het CONOPS aanvullende wijzigingen naar voren zouden kunnen komen die in het MER nader onderzocht moeten worden op hun milieueffecten.

Aanpassingen routestructuur sinds de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Sinds het uitbrengen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau hebben de luchtverkeersdienstverleners LVNL en CLSK hun studie naar het CONOPS gecontinueerd en de indicatieve routestructuur gepresenteerd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau uitgewerkt tot een routeontwerp dat voldoende detaillering biedt voor de berekeningen ten behoeve van het MER. In deze uitwerking zijn aanvullende aanpassingen noodzakelijk gebleken om de veiligheid en vliegbaarheid van de gehele routestructuur te kunnen borgen.

In de uitwerking is eveneens onderzocht hoe bebouwd gebied gemeden kon worden. Dit heeft ertoe geleid dat enkele optimalisatievarianten genoemd in Bijlage 2 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau geïncorporeerd konden worden in de uitgewerkte

routesets voor het MER. Het resultaat is dat LVNL en CLSK in overleg met de luchthaven exploitant een vijftal routesets hebben bepaald die in het MER onderzocht zullen worden:

- Routeset A
- Routeset A+
- Routeset B
- Routeset B+
- Routeset kleine luchtvaart (VFR)

De luchtverkeersdienstverleners hebben daarbij ook aangegeven dat bij een aantal routesets de interferentieproblematiek met het vliegverkeer van en naar luchthaven Schiphol niet volledig oplosbaar is. Voorts zijn er bij een enkele routeset binnen de kaders van de opdracht voor het Aldersadvies Lelystad beperkingen aan de inpasbaarheid van het vliegverkeer van en naar Lelystad in het luchtruim.

Om duidelijkheid te verschaffen hoe de nieuwe routesets zich verhouden tot de routestructuur zoals opgenomen in Bijlage 2 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, wordt het onderstaande tabel het verband tussen beide geschetst.

Routeset MER	Routeset NRD	Interferentie Schiphol	Inpasbaar luchtruim
A	Kaarten 1, 2, 3 en 4	Aanwezig	Nee, niet inpasbaar binnen de kaders van de opdracht Aldersadvies Lelystad
A+	Kaart 1, 2, 4 + aanpassingen routestructuur	Aanwezig	Ja
B	Kaart 5 + aanpassingen routestructuur	Niet aanwezig	Ja
B+	Kaart 6 + aanpassingen routestructuur	Niet aanwezig	Ja
VFR	Kaart 7	Niet aanwezig	Ja

Tabel: Verhouding routesets voor het MER versus de routesets in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Niet alle optimalisatievarianten V1 tot en met V7, zoals opgenomen in Bijlage 2 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (kaarten 3 en 4) zullen in het MER onderzocht worden als separate optimalisatievarianten. Als gevolg van de aanpassingen in de routestructuur volgend uit het studietraject van de luchtverkeersdienstverleners, zijn deze gedeeltelijk opgenomen in de bovengenoemde routesets voor de MER of is een vergelijkbaar (of beter) alternatief opgenomen dat bebouwde gebieden vermijdt. Voor sommige optimalisatievarianten achten de luchtverkeersdienstverleners en het Rijk het niet langer opportuun om deze separaat in het MER te onderzoeken, vanwege het feit dat deze niet inpasbaar zijn gebleken binnen de kaders van de opdracht van het Rijk aan de Alderstafel Lelystad. Dit is in onderstaande tabel weergegeven.

Route-variant in NRD	Toelichting	Meegenomen in ontwerp Routeset MER	Opmerking
V1	Vaste bochtstraal op vertrekroute baan 23, bocht 1, richting zuidoosten. Doel: verminderen geluidshinder in Almere en Zeewolde.	A, A+, B	Ligging route meegenomen in A, A+ en B. Effect vaste bochtstraal dient voor geluid berekend te worden.
V2	Vaste bochtstraal op vertrekroute baan 23, bocht 1, richting zuidoosten. Doel: verminderen geluidshinder in Almere en Zeewolde.	B+	Ligging route meegenomen in B+. Ligging route geoptimaliseerd voor vermijden Almere Oosterwold en Zeewolde. Wordt niet opportuun geacht verder separaat te onderzoeken in MER.
V3	Vaste bochtstraal vertrekroute baan 23, bocht 2, richting zuidoosten. Doel: verminderen geluidshinder in Biddinghuizen.	A	Niet inpasbaar in luchtruim binnen kaders Rijk. Wordt niet opportuun geacht om te onderzoeken in MER.
		B+	B+ bevat alternatief voor vermijden Biddinghuizen.
V4	Vaste bochtstraal vertrekroute baan 23 Oostvaardersplassen. Doel: verminderen geluidshinder Almere Buiten-Oost en Oostvaardersplassen.	A, A+	Interferentie Schiphol. Effect vaste bochtstraal dient voor geluid berekend te worden.
V5	Verlegging vertrekroute baan 23 richting noordoosten. Doel: verminderen geluidshinder Lelystad en Oostvaardersplassen.	A	Niet inpasbaar in luchtruim binnen kader Rijk. Wordt niet opportuun geacht verder te onderzoeken in MER.
V6	Verlegd draaipunt vertekroute baan 05 richting zuidoosten. Doel: verminderen geluidshinder Biddinghuizen.	A	Niet inpasbaar in luchtruim binnen kader Rijk. Wordt niet opportuun geacht verder te onderzoeken in MER.
		A+, B, B+	Alternatief wordt meegenomen in ligging routeset A+, B en B+. Wordt niet opportuun geacht verder separaat te onderzoeken in MER.
V7	Vaste bochtstraal vertrekroute baan 05 richting zuidoosten. Doel: verminderen geluidshinder Biddinghuizen.	A	Niet inpasbaar in luchtruim binnen kader Rijk. Wordt niet opportuun geacht verder te onderzoeken in MER.
		A+, B, B+	Alternatief wordt meegenomen in ligging routeset A+,

Route-variant in NRD	Toelichting	Meegenomen in ontwerp Routeset MER	Opmerking
			B en B+. Wordt niet opportuun geacht verder separaat te onderzoeken in MER.
A1	Gedraaide eindnadering baan 23 nabij Dronten. Doel: verminderen geluidshinder Dronten.	B+	Variant wordt meegenomen in routeset B+. Dient als separate variant te worden berekend in MER.
A2	Verlegging naderingsroute baan 23 nabij Kampen. Doel: verminderen geluidshinder Kampen.	A+, B+	Ligging is meegenomen in gewijzigde route in A+ en B+. Wordt niet opportuun geacht verder separaat te onderzoeken in MER.

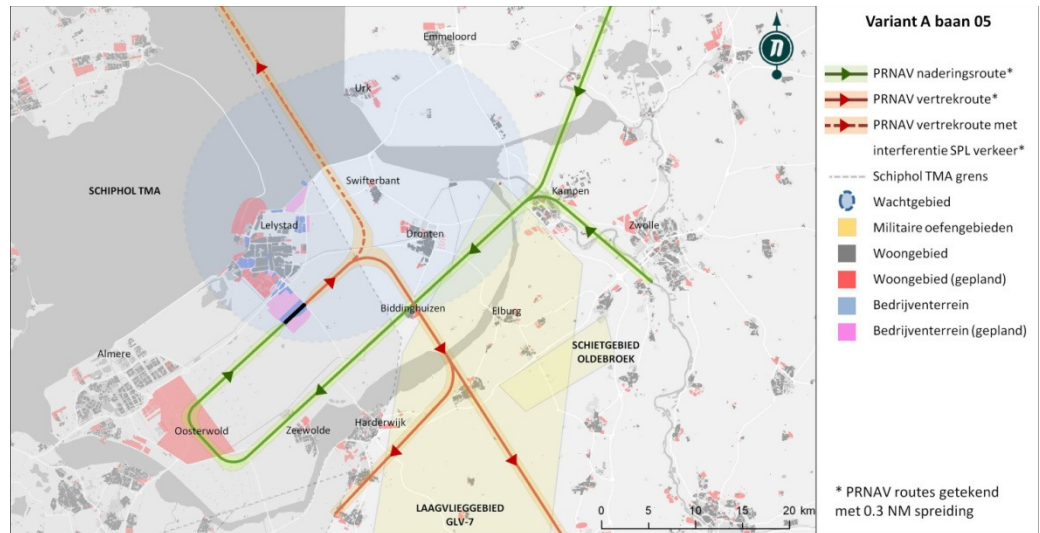
Tabel: Omgang in het MER met optimalisatievarianten geschetst in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

In het navolgende worden de routesets die in het MER onderzocht zullen worden, nader toegelicht, inclusief de belangrijkste aanpassingen ten opzichte van de routestructuur zoals die gepresenteerd is in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze routesets worden geïllustreerd met een tweetal kaarten die de vertrek- en naderingsroutes weergeven voor het baangebruik in zuidwestelijke richting (baan 23) en het baangebruik in noordoostelijke richting (baan 05). In de legenda bij de kaarten is een nadere toelichting opgenomen over de topografische ondergrond en andere relevante informatie in de kaart.

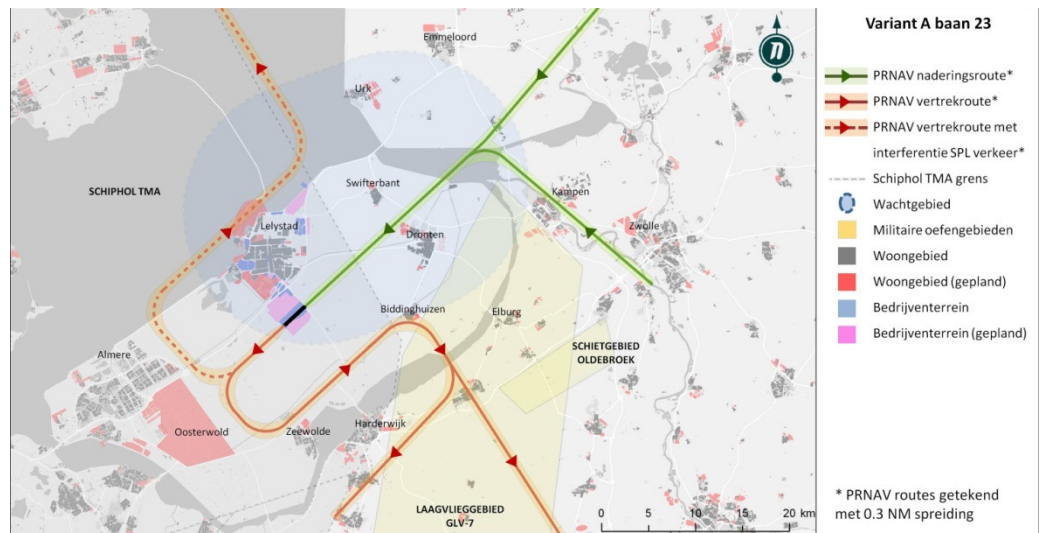
Routeset A

De routeset A bestaat uit de vertrek- en naderingsroutes voor beide baanrichtingen zoals gepresenteerd en toegelicht in bijlage 2 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, kaarten 1 en 2. Daarbij heeft de LVNL een voorbehoud gemaakt over de maakbaarheid van de routes richting de luchtruimsectoren 1, 4 en 5. Voor deze routeset zijn in het verdere studietraject van LVNL en CLSK geen wijzigingen naar voren gekomen die een effect hebben op de gepresenteerde routestructuur.

Geconcludeerd is dat routeset A niet inpasbaar is in de luchtruimstructuur binnen de kaders van de opdracht van het Rijk voor het Aldersadvies Lelystad en dat de interferentie in de verkeersafhandeling tussen het Schiphol-verkeer en het Lelystad-verkeer aanwezig blijft. In het MER worden deze routes en de verdeling van het verkeer zoals aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wel berekend op milieueffecten om consistentie te behouden tussen deze notitie en het MER. Onderstaand is een visualisatie weergegeven van Routeset A.



Kaart 3: visualisatie Routeset A Baan 05 voor de berekeningen in het MER



Kaart 4: visualisatie Routeset A Baan 23 voor de berekeningen in het MER

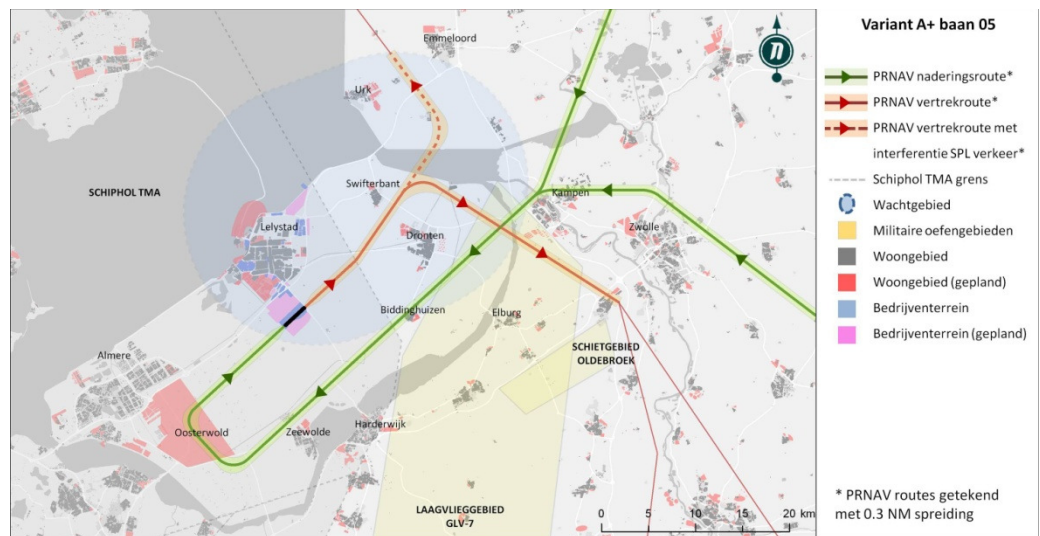
Routeset A+

De routeset A+ is gebaseerd op de routeset die in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is gepresenteerd voor de vertrek- en naderingsroutes voor beide baanrichtingen in kaarten 1 en 2. Als gevolg van hetzelfde voorbehoud over de maakbaarheid van de routes richting de luchtruimsectoren zoals genoemd onder routeset A is in deze routeset een aantal wijzigingen doorgevoerd om de inpasbaarheid in het luchtruim te borgen. Hierdoor zijn de volgende wijzigingen opgenomen in de routeset A+:

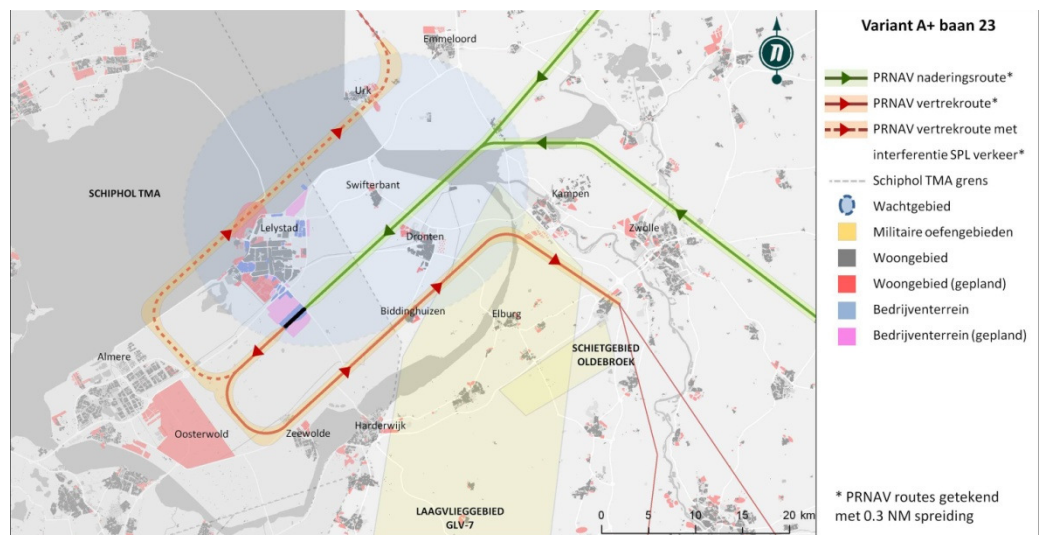
- De vertrekroutes vanaf baan 23 zijn verlengd zodat het vliegtuig haaks op de luchtruimgrens tussen de TMA Schiphol en de TMA Nieuw-Milligen Bravo vliegt. Dit is vanuit route-ontwerpeisen noodzakelijk om ervoor te zorgen dat het verkeer in de TMA Nieuw-Milligen B niet interfereert met verkeer in de Schiphol TMA en vice versa. De naderingsroutes zijn aangepast om adequate separatie te behouden tussen de routes. Het voorbehoud op de routes naar het noorden en westen (rechtsom over de Oostvaardersplassen) blijft bestaan. Er is sprake van interferentie met de Schiphol-operatie en een vlieghoogte van 3.000 voet kan niet in alle gevallen worden aangeboden.

- De vertrekroutes vanaf baan 05 zijn op dezelfde wijze aangepast. De naderingsroutes naar baan 05 zijn verplaatst zodat verticale separatie tussen vertrekkende en naderende vluchten kan worden gerealiseerd.
- Alle vertrekroutes naar het oosten en zuiden zijn zo ontworpen dat zij vrij blijven van het militair schietgebied Oldebroek-range en het militair laagvlieggebied GLV-7 boven de Veluwe.

Onderstaand is een visualisatie weergegeven van Routeset A+.



Kaart 5: visualisatie Routeset A+ Baan 05 voor de berekeningen in het MER



Kaart 6: visualisatie Routeset A+ Baan 23 voor de berekeningen in het MER

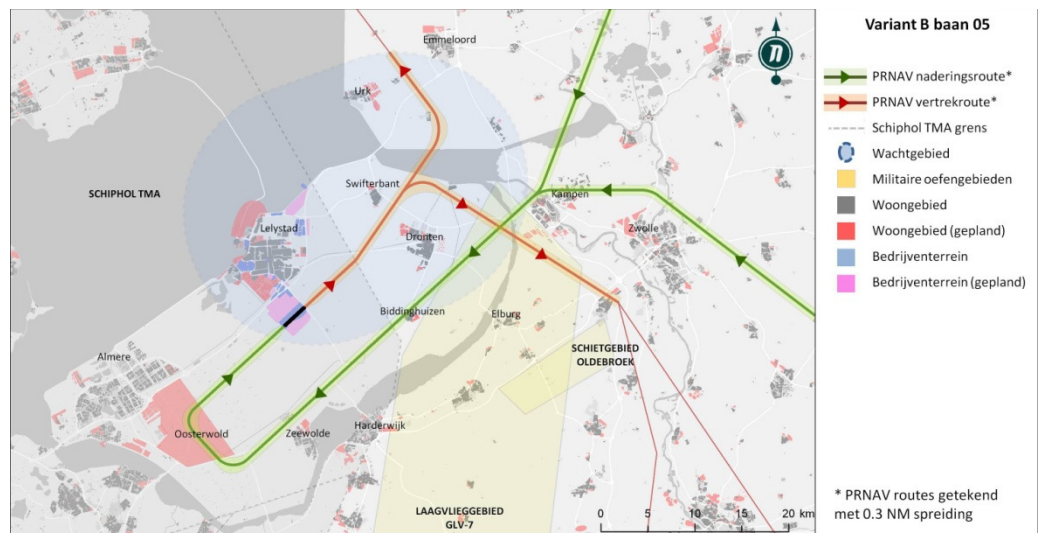
Routeset B

De routeset B is een uitwerking van de indicatieve optimalisatievariant van de linkslinksomroute voor de vertrekroute van baanrichting 23. In het studietraject van LVNL en CLSK is deze optimalisatievariant uitgewerkt om de interferentie met

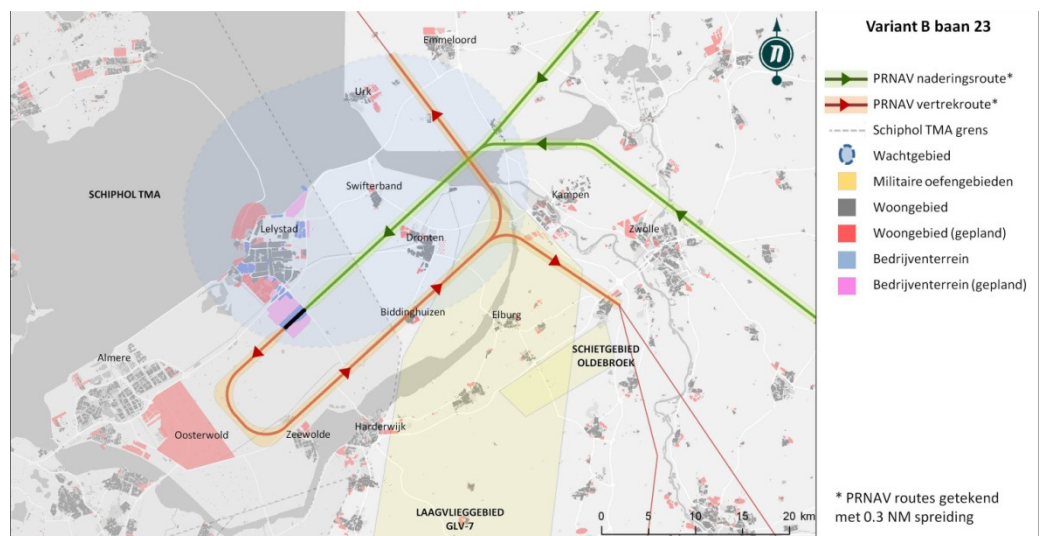
Schiphol te mitigeren en de inpasbaarheid in het luchtruim te borgen. Als gevolg van de uitkomsten van dit studietraject is een aantal aanpassingen doorgevoerd:

- De vertrekroute rechtsonder vanaf baan 23 naar noord en west is verwijderd.
- Er is een routesegment aangelegd op de vertrekroute vanaf baan 23 linksom naar oost en zuid, dat de aansluiting verzorgt naar het noorden en westen (oostelijk van Dronten richting Noordoostpolder). Dit routesegment is zo ontworpen dat verticale separatie is gegarandeerd tussen de vertrekkende vlucht en een naderende vlucht op baan 23.
- Het voorbehoud van LVNL en CLSK voor de maakbaarheid van de vertrekkoutes naar het noorden en westen is vervallen. Deze routestructuur is naar verwachting van deze luchtverkeersdienstverleners veilig en operationeel uitvoerbaar.

Onderstaand is een visualisatie weergegeven van Routeset B.



Kaart 7: visualisatie Routeset B Baan 05 voor de berekeningen in het MER

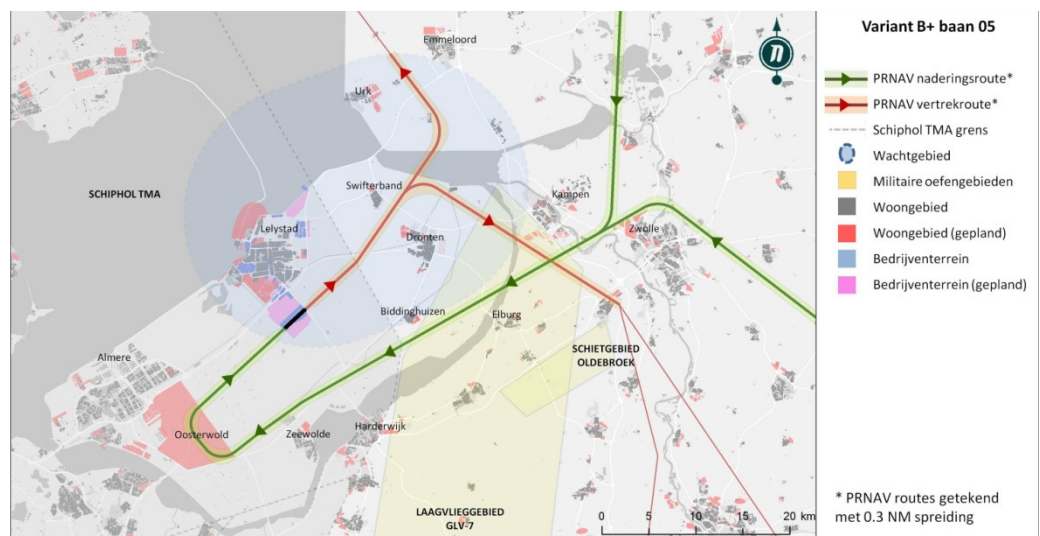


Kaart 8: visualisatie Routeset B Baan 23 voor de berekeningen in het MER

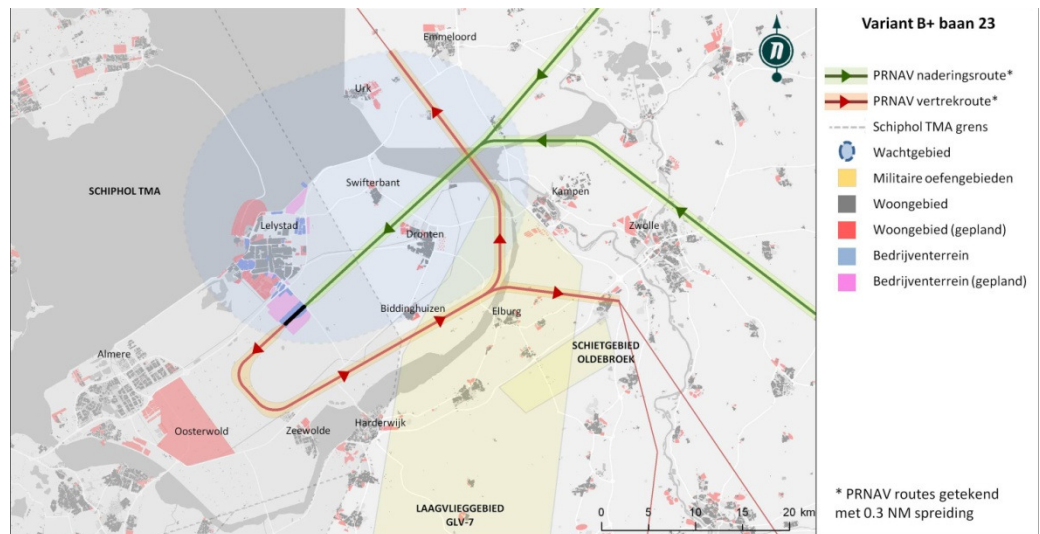
Routeset B+

De routeset B+ is een verdere uitwerking van de indicatieve optimalisatievariant van de linkslinksomroute voor de naderings- en vertrekroute van baanrichting 05 en 23. In het studietraject van LVNL en CLSK is deze optimalisatievariant verder uitgewerkt om de interferentie met Schiphol te mitigeren en de inpasbaarheid in het luchtruim te borgen. Daarnaast is een aantal optimalisaties doorgevoerd om woongebieden beter te vermijden waaronder Almere, Zeewolde (Oosterwold), Biddinghuizen, Dronten, Kampen en Zwolle. Als gevolg van de uitkomsten van dit studietraject is een aantal aanpassingen doorgevoerd:

- Uitgangspunt is een optimalisatie van de vertrekroute linksom vanaf baan 23. Daartoe is gezocht naar de wijze waarop zo dicht mogelijk bij de baan de draai linksom kan worden gerealiseerd rekening houdend met vliegtuigperformance, minimumvlieghoogte en voorspelbaarheid van het vliegverkeer.
- Vervolgens is het vervolg van de vertrekroute van baan 23 naar het noordoosten zo ontworpen dat deze vrij blijft van woonkernen. Bij het bereiken van het FL060 niveau is de aansluiting gelegd met het vervolg van de vertrekroutes.
- De naderingsroute naar baan 05 is zo ontworpen dat hij overlapt met de vertrekroute vanaf baan 23. Vervolgens is de aansluiting gemaakt met het basisbeen voor de eindnadering naar baan 05.



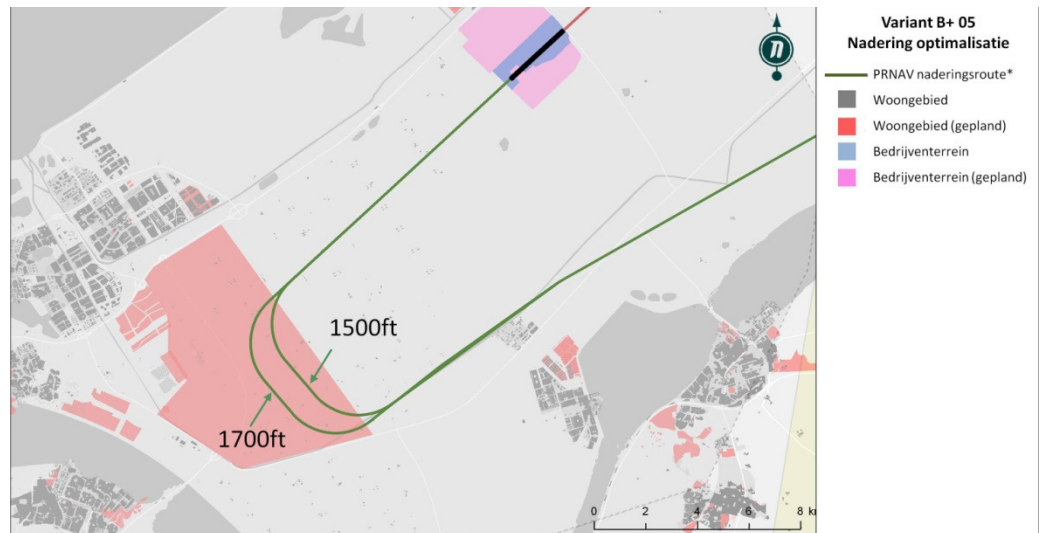
Kaart 9: visualisatie Routeset B+ Baan 05 voor de berekeningen in het MER



Kaart 10: visualisatie Routeset B+ Baan 23 voor de berekeningen in het MER

In routeset B+ zal een aantal nieuwe optimalisatievarianten worden onderzocht in het MER, die eerder niet waren opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Dit betreft een aantal aanpassingen in de vertrek- en naderingsroutes die vanuit het proces met de Alderstafel Lelystad en de zienswijze van de participanten zijn voorgesteld:

- Eindnaderingshoogte 1.700 voet nadering baan 05. Conform de voorstudie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zullen in het MER de milieueffecten berekend worden bij een eindnaderingshoogte van 1.700 voet. Dit is de standaard naderingshoogte in het routeontwerp voor de eindnadering op baan 05. Wel bestaat er een negatief effect op de vliegveiligheid dat nader onderzoek vraagt en zal worden voorgelegd aan luchtvaartmaatschappijen, de ILT en de MLA, omdat deze eindnaderingshoogte afwijkt van de in Nederland gangbare hoogte van 2.000 voet.
- Eindnaderingshoogte 1.500 voet nadering baan 05 (variant V8). Als uitwerking van voorstellen vanuit de regionale partijen zal onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn voor een (nog) lagere eindnaderingshoogte rekening houdend met bestaande obstakels. Als gevolg van deze aanpassing schuift de naderingsroute boven Oosterwold ongeveer 1 kilometer op richting het noordoosten. Ook hiervoor geldt dat er een negatief effect op de vliegveiligheid is dat nader onderzoek vergt.

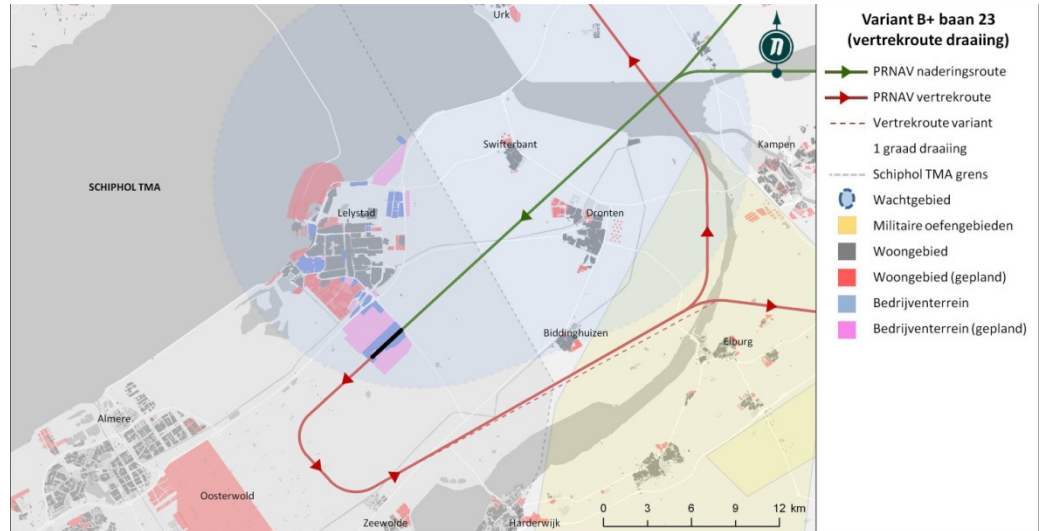


Kaart 11: visualisatie varianten routeset B+ voor de berekeningen in het MER

- Gedraaide eindnadering baan 23, interceptie hoogte 3000 voet (variant A1). Conform de Voorstudie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zal een gedraaide eindnadering separaat onderzocht worden in het MER.
- Aangepaste vertrekroute baan 23 met één graad verlegging naar het zuiden (variant V9), om de woonkern Biddinghuizen verder te ontzien. Op verzoek van de regionale partijen zullen de luchtverkeersdienstverleners bezien in hoeverre het mogelijk is de vertrekroute van baan 23 te optimaliseren voor het reduceren van de geluidshinder nabij Biddinghuizen. Aandachtspunt hierbij is evenwel dat een lichte horizontale verschuiving impliceert dat de afstand tot de kustlijn van de Flevopolder korter wordt, waardoor het halen van 6.000 voet in gevaar komt. Aandachtspunt is voorts dat de kustlijn, in casu het Veluwemeer, een Natura 2000-gebied is.

In de vertrekroute baan 23 is voorzien dat het vliegtuig ter hoogte van Biddinghuizen stijgt van 3.000 voet naar 6.000 voet. Omdat daarvoor het opvoeren van het motorvermogen noodzakelijk is, kan op dit punt in de vertrekroute geluidshinder optreden. Eerder deze stijging inzetten is niet mogelijk, omdat dan interferentie ontstaat met het vliegverkeer van en naar luchthaven Schiphol. Later deze stijging inzetten is eveneens niet mogelijk, omdat het vliegtuig niet tijdig 6.000 voet bereikt en interfereert met het vliegverkeer dat wil landen op Lelystad Airport.

Bovenstaande varianten zijn hieronder gevisualiseerd.



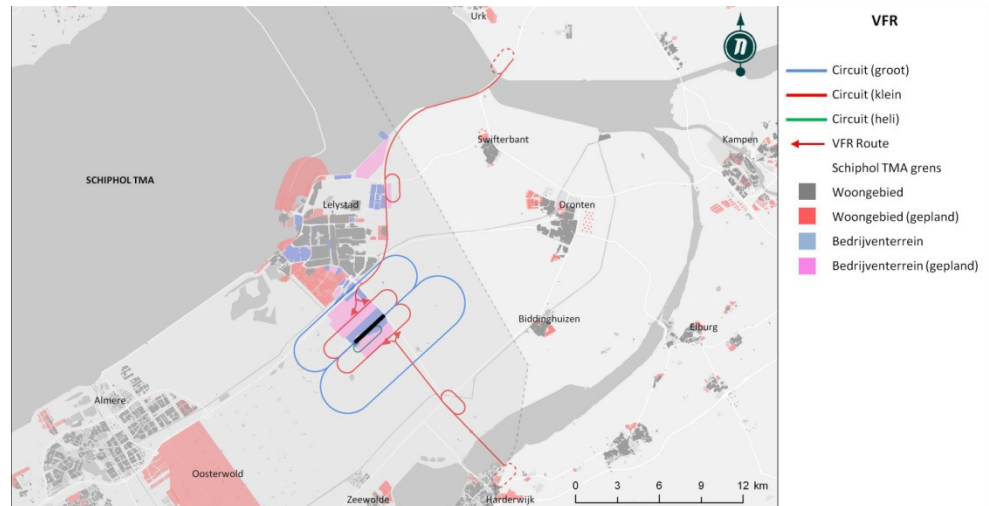
Kaart 12: visualisatie varianten routeset B+ voor de berekeningen in het MER

Routestructuur kleine luchtvaart (VFR)

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft de initiatiefnemer tevens een routestructuur gepresenteerd voor de kleine luchtvaart dat onder visuele vliegregele (Visual Flight Rules; VFR) vliegt. De routestructuur voor dit VFR-verkeer is een integraal onderdeel van de uitwerking van de bovengenoemde routesets.

Om aan de uitgangspunten zoals genoemd in Bijlage 2 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau te kunnen voldoen zijn in het studietraject van LVNL en CLSK geen optimalisaties doorgevoerd in het routeontwerp voor dit VFR-verkeer. Wel hebben de luchtverkeersdienstverleners aangegeven dat het met rood aangegeven noordelijke circuit (zie kaart 13) het grootste gedeelte van dit verkeer, met uitzondering van helikopterverkeer, zal accommoderen. Op basis van operationele omstandigheden kan hier in beperkte mate van worden afgeweken. In dat geval zal het zuidelijke circuit worden gebruikt. Een zeer klein percentage van het verkeer zal van de grotere, in blauw weergegeven circuits gebruik maken. In het MER zal de luchthavenexploitant meer informatie moeten verstrekken over de verdeling van het verkeer over de circuits en de effecten hiervan.

Voor het gebruik van de luchthaven door helikopters is een apart, klein circuit ontworpen aan de zuidzijde van de baan. Dit circuit is gekoppeld aan een helikopter landingspunt dat aan de zuidzijde van de baan is voorzien. Nagenoeg al het helikopterverkeer zal van dit circuit gebruik maken. De vlieghoogte in dit circuit is 500 voet. Dit circuit moet worden meegenomen in het MER.



Kaart 13: visualisatie Routeset kleine luchtvaart (VFR-routes) voor de berekeningen in het MER

Beschrijving vervolgstappen en proces

Op 18 november 2013 heeft een brede bestuurlijke bijeenkomst plaatsgevonden voor bestuurders in de brede omgeving van Lelystad Airport onder leiding van de heer Alders waarin een nadere toelichting is gegeven op de ontwikkeling van de routestructuur voor Lelystad Airport en een overzicht welke routesets onderzocht zullen worden in het MER. In deze bijeenkomst heeft de heer Alders deze nadere toelichting gegeven middels een presentatie. Ook is een beperkt aantal 3D-animaties getoond die inzicht geven in de te verwachten geluidsniveaus op de grond in de nabijheid van de vertrek- en naderingsroutes. Meer informatie is te vinden op de website van de Alderstafel Lelystad (www.alderstafel.nl).

Het Rijk zal de initiatiefnemer verzoeken de bovenstaande routesets en optimalisatievarianten mee te nemen in het MER. Daarbij is het van belang dat in het MER een duidelijke beschrijving wordt opgenomen van de voorbehouden die gelden vanuit de luchtverkeersdienstverleners voor de maakbaarheid van de routestructuur vanuit het oogpunt van veiligheid, inpasbaarheid in het luchtruim binnen de kaders van de opdracht voor het Aldersadvies Lelystad en de interferentie met het Schiphol-verkeer. Op basis van de resultaten van het MER en de resultaten van het studietraject naar het CONOPS zal een integrale afweging gemaakt moeten worden vanuit Veiligheid, Efficiency en Milieu voor alle routesets en varianten. Binnen de kaders van luchtvaartveiligheid is het van belang dat een zorgvuldige afweging wordt gemaakt voor de keuze van de routestructuur en eventuele optimalisatievarianten hierop voor de definitieve routestructuur die de initiatiefnemer zal gebruiken voor de aanvraag van zijn luchthavenbesluit.

Na het ontvangen van de definitieve aanvraag voor het luchthavenbesluit en de MER met de gewenste routestructuur zal het Rijk een ontwerp luchthavenbesluit opstellen op basis van het MER. Daarnaast zal het Rijk de luchtverkeersdienstverleners de opdracht geven de definitieve routestructuur voor te bereiden voor een definitief procedure ontwerp document (POD). Dit procedure ontwerp document dient op basis van de artikel 5.11 procedure van de Wet luchtvaart voor advies te worden voorgelegd aan de Luchtverkeerscommissie (LVC). De LVC adviseert de bewindspersonen van het ministerie van Infrastructuur en

Milieu en het ministerie van Defensie over luchtruimaangelegenheden. Na een positief advies dient het ontwerpdocument voorgelegd te worden aan de nationale toezichthouder (de ILT in samenwerking met de MLA) voor goedkeuring op basis van (inter-) nationale wet- en regelgeving en veiligheidsvoorschriften. Na akkoord zal het gereed worden gemaakt voor de publicatie in de Aeronautical Information Publication (AIP) en de wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening, waarin de routes en procedures voor luchtvaartmaatschappijen worden opgenomen. De publicatiedatum is afhankelijk van het moment waarop de routes in gebruik worden genomen. Dit zal naar verwachting in de aanvraag van de luchthavenexploitant naar voren komen en in overleg bepaald moeten worden met de luchtverkeersdienstverleners.

Bijlage B Lijst van zienswijzen en thema's

Nr.	Woonplaats	Thema
1	Zeewolde	Geluidsoverlast
2	Almere	Geluidsoverlast Aantasting groene / rustige woonomgeving Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Vluchten in avond / nacht Compensatie isolatie Onduidelijkheid procedure
3	Dronten	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie
4	Almere	Geluidsoverlast Slaapverstoring Nut en noodzaak
5	Kampen	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
6	Dronten	Geluidsoverlast Vluchten in avond / nacht Luchtvervuiling
7	Dronten	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting gezondheid Aantasting groene / rustige woonomgeving
8	Nijkerk	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Slaapverstoring Geluidsoverlast
9	Ermelo	Geluidsoverlast Aantasting groene / rustige woonomgeving Aantasting flora / fauna Nut en noodzaak
10	Almere	Nut en noodzaak
11	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Aantasting groene / rustige woonomgeving Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
12 (+ 38 eens luidend)	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Aantasting groene / rustige woonomgeving Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
13	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
14	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving
15	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Geluidsoverlast

Nr.	Woonplaats	Thema
16	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Aantasting groene / rustige woonomgeving Geluidsoverlast Slaapverstoring
17	Biddinghuizen	Ruimte voor zweefvliegclubs
18	IJsselmuiden	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Compensatie waardevermindering
19	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Geluidsoverlast
20	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
21	Ermelo	Aantasting groene / rustig woonomgeving Aantasting leerprestaties Aantasting recreatie / toerisme Aantasting flora / fauna Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Onduidelijkheid procedure Nut en noodzaak
22	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Geluidsoverlast
23	Voorhout	Nut en noodzaak
24	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Veiligheid Nut en noodzaak
25	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Luchtvervuiling Aantasting flora / fauna
26	Biddinghuizen	Nut en noodzaak Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Onduidelijkheid procedure Aantasting Oostvaardersplassen Onduidelijke evaluatie 1 ^e fase Aantasting groene / rustige woonomgeving
27	Dronten	Aantasting groene / rustige woonomgeving
28	Amsterdam	Ontbreken bungalows Larserbos Luchtverontreiniging Veiligheid Geluidsoverlast Compensatie waardevermindering
29	Almere	Aantasting groene / rustige woonomgeving Gevaar voor luchtvaartramp Aantasting gezondheid Aantasting flora / fauna Vluchten in avond / nacht Nut en noodzaak Geluidsoverlast Klimaat effecten
30	Almere	Aantasting natuurgebieden

Nr.	Woonplaats	Thema
		Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting flora / fauna Kans op vogelaanvaringen Gevolgen depositie emissies Gevolgen brandstoflozingen Verstoring van vogels Scope van het MER Onduidelijke evaluatie 1 ^e fase
31	Zeewolde	Onafhankelijkheid MER Aantasting groene / rustige woonomgeving Nut en noodzaak Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Vluchten in avond / nacht Geluidsoverlast
32 (+ 21 eens luidend)	Zeewolde	Onafhankelijkheid MER Aantasting groene / rustige woonomgeving Nut en noodzaak Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Vluchten in avond / nacht Geluidsoverlast
33	Lelystad	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Klimaateffecten Kwaliteit OV-verbinding Kwaliteit parkeervoorzieningen Adequate monitoring geluidsbelasting Goede klachtenafhandeling Onduidelijkheid procedure
34	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Compensatie woongenot
35	Kampen	Geluidsoverlast
36	Kampen	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Gevolgen depositie emissies Gevolgen brandstoflozingen
37	Kampen	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
38	Lelystad	Geluidsoverlast Gevolgen depositie emissies Toename wegverkeer Aantasting natuurgebieden Luchtvervuiling Adequate monitoring geluidsbelasting
39	IJsselmuiden	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving
40	Lelystad	Geluidsoverlast Ontbreken bungalows Larserbos
41	IJsselmuiden	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes

Nr.	Woonplaats	Thema
		Aantasting recreatie / toerisme Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering
42	Krommenie	Ontbreken bungalows Larserbos
43	Zeewolde	Onduidelijkheid procedure Onafhankelijkheid MER Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Slaapverstoring Nut en noodzaak Scope van het MER Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Aantasting recreatie / toerisme Aantasting gezondheid Aantasting leerprestaties Evaluatie hinderbeleving
44	Amsterdam	Ontbreken bungalows Larserbos Geluidsoverlast Aantasting recreatie / toerisme Aandacht voor grondgeluid Compensatie waardevermindering Compensatie isolatie
45	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Gevaar luchtvaartramp Luchtvervuiling Aantasting gezondheid
46	Kampen	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Verstoring van vogels
47	Zeewolde	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Onafhankelijkheid MER Luchtvervuiling Geluidsoverlast Klimaat effecten Onduidelijkheid procedure
48	Kampen	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Cumulatie met andere geluidsbronnen
49	Uithoorn	Ontbreken bungalows Larserbos
50	IJsselmuiden	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
51	IJsselmuiden	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
52	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
53	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
54	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
55	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Veiligheid Luchtvervuiling

Nr.	Woonplaats	Thema
56	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
57	Kampen	Nut en noodzaak Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Luchtvervuiling Aantasting flora / fauna Cumulatie met andere geluidsbronnen
58	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
59	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
60	IJsselmuiden	Geluidsoverlast Slaapverstoring Vluchten in avond / nacht Luchtvervuiling
61	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
62	Almere	Ontbreken bungalows Larserbos Geluidsoverlast Aandacht voor grondgeluid Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting natuurgebieden Aantasting flora / fauna
63	Kampen	Evaluatie hinderbeleving Aantasting flora / fauna Compensatie waardevermindering
64	Lelystad	Veiligheid Gevolgen brandstoflozing Aantasting recreatie / toerisme Aandacht voor grondgeluid Aantasting natuurgebieden Nut en noodzaak
65	Biddinghuizen	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
66	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
67	Kampen	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Cumulatie met andere geluidsbronnen Gevolgen depositie emissies Luchtvervuiling Verstoring van vogels
68	Amsterdam	Geluidsoverlast Luchtvervuiling Ontbreken bungalows Larserbos
69	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
70	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Luchtvervuiling
71	Genemuiden	Geluidsoverlast

Nr.	Woonplaats	Thema
		Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
72	Nieuw Vennep	Ontbreken bungalows Larserbos Aantasting recreatie / toerisme Aantasting gezondheid Geluidsoverlast Gevaar luchtvaartramp Aantasting natuurgebieden Compensatie waardevermindering
73	Lelystad	Geluidsoverlast Luchtvervuiling Gevaar luchtvaartramp Ontbreken bungalows Larserbos
74	Kamperveen	Cumulatie met andere geluidsbronnen
75	Zeewolde	Onafhankelijkheid MER Aantasting groene / rustige woonomgeving Toename wegverkeer Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
76	IJsselmuiden	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
77	Lelystad	Ontbreken bungalows Larserbos Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Aantasting gezondheid Gevolgen brandstoflozingen
78	Kampen	Geluidsoverlast Slaapverstoring Compensatie waardevermindering
79	Kampen	Geluidsoverlast Toename wegverkeer Aantasting groene / rustige woonomgeving
80	Terschuur	Aantasting natuurgebieden Verstoring van vogels Gevolgen depositie emissies Aantasting flora / fauna Scope MER Aantasting recreatie toerisme
81	Almere	Scope MER Onduidelijkheid referentiesituatie Aantasting groene / rustige woonomgeving Onduidelijke evaluatie 1 ^e fase Afweging alternatieve locaties Vluchten in avond / nacht Slaapverstoring Aantasting flora / fauna Scope studiegebied Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Evaluatie hinderbeleving Aantasting natuurgebieden Kans op vogelaanvaringen Luchtvervuiling Cumulatie met andere emissiebronnen Nut en noodzaak

Nr.	Woonplaats	Thema
		Lengte landingsbaan
82	Lelystad	Ontbreken bungalows Larserbos Aandacht voor grondgeluid Luchtvervuiling Toename wegverkeer Ruimte voor kleine luchtvaart
83 (+ 15 eens luidend)	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering Gevaar luchtvaartramp Geluidsoverlast Onduidelijkheid referentiesituatie Nut en noodzaak
84	Kamperveen	Geluidsoverlast Aantasting gezondheid Verstoring van vogels Nut en noodzaak Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Compensatie waardevermindering
85	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering Gevaar luchtvaartramp Geluidsoverlast Onduidelijke evaluatie 1 ^e fase Onduidelijkheid referentiesituatie Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak Scope MER
86	Zeewolde	Onafhankelijkheid MER Scope MER Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Vluchten in avond / nacht /vroeg ochtend Evaluatie hinderbeleving Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
87	Zeewolde	Onafhankelijkheid MER Scope MER Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Vluchten in avond / nacht /vroeg ochtend Evaluatie hinderbeleving Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
88	Almere	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Aantasting natuurgebieden
89	Lelystad	Ontbreken bungalows Larserbos Geluidsoverlast
90	Kampen	Geluidsoverlast Luchtvervuiling Cumulatie met andere geluidsbronnen Compensatie isolatie Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
91	Biddinghuizen	Aantasting groene / rustige woonomgeving

Nr.	Woonplaats	Thema
		Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Compensatie waardevermindering Veiligheid Cumulatie met andere geluidsbronnen Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend
92	Kampen	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
93	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
94	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Compensatie waardevermindering
95	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
96	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Geluidsoverlast Compensatie waardevermindering Veiligheid Cumulatie met andere geluidsbronnen Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Scope MER Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
97	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
98	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Aantasting recreatie / toerisme Onduidelijkheid procedure Geluidsoverlast
99	Nunspeet	Scope MER Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Herziening luchtruimindeling
100	Ermelo	Klimaateffecten Luchtvervuiling Kwaliteit OV-verbinding Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
101	Almere	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Samenhang met andere ruimtelijke plannen Aantasting groene / rustige woonomgeving Inachtnaam obstakels Verstoring vogels
102	Wolvega	Aantasting gezondheid Ruimte voor kleine luchtvaart Aantasting natuurgebieden
103	Dronten	Effect op biologische landbouw Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Slaapverstoring Scope MER Compensatie kwaliteit landbouwproducten Aantasting gezondheid
104	Lelystad	Nut en noodzaak

Nr.	Woonplaats	Thema
		Cumulatie met andere emissiebronnen Effect op (biologische) landbouw Aantasting gezondheid Aantasting natuurgebieden Inachtnaam obstakels
105	Lelystad	Aantasting groene / rustige woonomgeving Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Kans op vogelaanvaringen Scope MER Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Kwaliteit OV-verbinding
106	Oldebroek	Scope MER Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
107	Steenwijk	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Aantasting natuurgebieden Effect op (biologische) landbouw
108	Biddinghuizen	Aantasting groene / rustige woonomgeving Aantasting leerprestaties Slaapverstoring Luchtvervuiling Geluidsoverlast
109	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
110	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Luchtvervuiling
111	Biddinghuizen	Aantasting gezondheid Aantasting flora / fauna Geluidsoverlast
112	Biddinghuizen	Nut en noodzaak
113	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting gezondheid Aantasting groene / rustige woonomgeving Aantasting natuurgebieden Aantasting recreatie / toerisme Aantasting flora / fauna
114	Lelystad	Veiligheid Aantasting groene / rustige woonomgeving Aantasting natuurgebieden Aantasting recreatie / toerisme Compensatie waardevermindering
115	Lelystad	Veiligheid Geluidsoverlast Compensatie waardevermindering Onafhankelijkheid MER
116	Biddinghuizen	Geluidsoverlast Compensatie waardevermindering Luchtvervuiling
117	Dalfsen	Ruimte voor zweefvliegclubs Ruimte voor kleine luchtvaart

Nr.	Woonplaats	Thema
118	Emmeloord	Nut en noodzaak Gevolgen depositie emissies Effect op (biologische) landbouw Kwaliteit OV-verbinding
119	Hoogland	Geluidsoverlast Luchtvervuiling Cumulatie met andere emissiebronnen Kans op vogelaanvaringen
120	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting gezondheid Aantasting recreatie / toerisme Compensatie waardedaling
121	Biddinghuizen	Geluidsoverlast Aantasting gezondheid Compensatie waardedaling
122	Lelystad	Effect op (biologische) landbouw Cumulatie met andere geluidsbronnen Cumulatie met andere emissiebronnen Cumulatie met andere risicobronnen Compensatie waardevermindering Nut en noodzaak
123	Kampen	Nut en noodzaak
124	Ens	Ruimte voor zweefvliegtuigen Ruimte voor kleine luchtvaart Nut en noodzaak Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
125	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Aantasting groene / rustige woonomgeving
126	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Gevaar luchtvaartramp
127	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
128	Lelystad	Geluidsoverlast Luchtvervuiling Ontbreken bungalows Larserbos Toename wegverkeer Cumulatie met andere emissiebronnen Compensatie waardevermindering Compensatie isolatie
129	Kampen	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
130	Biddinghuizen	Luchtvervuiling Geluidsoverlast Aantasting groene / rustige woonomgeving
131	Zwolle	Luchtvervuiling Geluidsoverlast Cumulatie met andere geluidsbronnen
132	Biddinghuizen	Geluidsoverlast
133	Biddinghuizen	Nut en noodzaak Aantasting groene / rustige woonomgeving

Nr.	Woonplaats	Thema
		Toename wegverkeer Veiligheid Aantasting gezondheid
134	Dronten	Luchtvervuiling Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardedaling
135	Oosterzee	Ruimte voor kleine luchtvaart Herziening luchtruimindeling Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
136	Biddinghuizen	Geluidsoverlast Luchtvervuiling Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
137	Hoogland	Geluidsoverlast Luchtvervuiling Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting gezondheid
138	Haarlem	Ruimte voor kleine luchtvaart
139	Biddinghuizen	Geluidsoverlast Luchtvervuiling
140	Biddinghuizen	Aantasting groene / rustige woonomgeving Aantasting recreatie / toerisme Aantasting natuurgebieden Effect op (biologische) landbouw
141	Lelystad	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Geluidsoverlast Toename wegverkeer
142	Soest	Luchtvervuiling Klimaateffecten Gevolgen depositie emissies Geluidsoverlast
143	Biddinghuizen	Aantasting groene / rustige woonomgeving Geluidsoverlast Luchtvervuiling Veiligheid
144	Fochteloo	Nut en noodzaak Geluidsoverlast Luchtvervuiling Ontbreken bungalows Larserbos
145	Biddinghuizen	Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardedaling Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting gezondheid Toename wegverkeer
146	Ens	Ruimte voor zweefvliegtuigen Ruimte voor kleine luchtvaart
147	Houten	Ruimte voor kleine luchtvaart Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
148	Biddinghuizen	Aantasting groene / rustige woonomgeving Gevaar luchtvaartramp Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes

Nr.	Woonplaats	Thema
		Geluidsoverlast Luchtvervuiling Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Slaapverstoring Aantasting gezondheid
149	Wezep	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
150	Biddinghuizen	Geluidsoverlast Luchtvervuiling Compensatie waardevermindering
151	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Luchtvervuiling
152	Ermelo	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Veiligheid Luchtvervuiling Compensatie waardedaling
153	Lelystad	Ontbreken bungalows Larserbos Verstoring van vogels Aantasting flora / fauna Compensatie woongenot
154	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Scope MER Aantasting natuurgebieden
155	Groningen	Ruimte voor kleine luchtvaart Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting natuurgebieden
156	Dronten	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
157	Amersfoort	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
158	Biddinghuizen	Geluidsoverlast Aantasting groene / rustige woonomgeving Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
159	Biddinghuizen	Geluidsoverlast Aantasting gezondheid Luchtvervuiling Compensatie waardedaling
160	Emmeloord	Ruimte voor kleine luchtvaart Ruimte voor zweefvliegtuigen
161	Emmeloord	Ruimte voor kleine luchtvaart Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Kwaliteit OV-verbinding Toename wegverkeer
162	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Evaluatie hinderbeleving Aantasting natuurgebieden Gevolgen depositie emissies Gevolgen brandstoflozing Effect op (biologische) landbouw
163	Groningen	Ruimte voor zweefvliegtuigen

Nr.	Woonplaats	Thema
		Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting natuurgebieden
164	Emmeloord	Ruimte voor zweefvliegtuigen Ruimte voor kleine luchtvaart
165	Biddinghuizen	Aantasting groene / rustige woonomgeving Geluidsoverlast Compensatie waardedaling Compensatie isolatie
166	Geleen	Ruimte voor zweefvliegtuigen Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
167	Elburg	Scope MER Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Herziening luchtruimindeling
168	Kampen	Luchtvervuiling Geluidsoverlast Klimaat effecten
169	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Nut en noodzaak Compensatie waardevermindering Effect op (biologische) landbouw Verstoring van vogels Kans op vogelaanvaringen Aantasting gezondheid
170	Hilversum	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Ruimte voor zweefvliegtuigen Ruimte voor kleine luchtvaart
171	Dronten	Luchtvervuiling Effect op (biologische) landbouw Gevolgen depositie emissies Compensatie kwaliteit landbouwproducten
172	Lelystad	Nut en noodzaak Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Oneigenlijk gebruik RESA Vluchten avond / nacht / vroege ochtend Scope MER Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Onduidelijkheid referentiesituatie Kans op vogelaanvaringen Compensatie woongenot Toename wegverkeer Adequate monitoring geluidsbelasting Evaluatie hinderbeleving Aantasting natuurgebieden Cumulatie met andere geluidsbronnen Aantasting flora / fauna Slaapverstoring Gevolgen depositie emissies Cumulatie met andere emissiebronnen Compensatie kwaliteit landbouwproducten

Nr.	Woonplaats	Thema
		Onduidelijke evaluatie 1 ^e fase
173	Biddinghuizen	Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Afweging alternatieve locaties Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
174	Zeewolde	Effect op (biologische) landbouw Compensatie kwaliteit landbouwproducten Geluidsoverlast Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie woongenot Oneigenlijk gebruik RESA Samenhang met andere ruimtelijke plannen Scope MER Aandacht voor grondgeluid Slaapverstoring Kans op vogelaanvaringen Aantasting gezondheid Evaluatie hinderbeleving
175	Ermelo	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Gebruik stille vliegtuigen Scope MER Geluidsoverlast Aantasting recreatie / toerisme
176	Zaandijk	Nut en noodzaak
177	Biddinghuizen	Geluidsoverlast Aantasting gezondheid Toename wegverkeer Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Afweging alternatieve locaties Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
178	Biddinghuizen	Aantasting groene / rustige woonomgeving Luchtvervuiling Compensatie waardevermindering Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Afweging alternatieve locaties Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
179	Zwanenburg	Ontbreken bungalows Larserbos Geluidsoverlast Luchtvervuiling

Nr.	Woonplaats	Thema
180	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Afweging alternatieve locaties Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
181	Biddinghuizen	Aantasting groene / rustige woonomgeving Luchtvervuiling Compensatie waardevermindering Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Afweging alternatieve locaties Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
182	Biddinghuizen	Geluidsoverlast Luchtvervuiling Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Afweging alternatieve locaties Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
183	Zeewolde	Onafhankelijkheid MER Scope MER Nut en noodzaak Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Adequate monitoring geluidsbelasting Luchtvervuiling Gevaar voor luchtvaartramp Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen
184	IJsselmuiden	Geluidsoverlast Aantasting natuurgebieden Aantasting groene / rustige woonomgeving
185	Zeewolde	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Onafhankelijkheid MER Scope MER Nut en noodzaak Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Adequate monitoring geluidsbelasting Luchtvervuiling Gevaar voor luchtvaartramp Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen
186	Emmeloord	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Scope MER

Nr.	Woonplaats	Thema
187	Zwolle	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
188	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Afweging alternatieve locaties Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
189	Almere	Nut en noodzaak Klimaat effecten Aantasting natuurgebieden Luchtvervuiling Aantasting groene / rustige woonomgeving
190	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Afweging alternatieve locaties Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
191	Sint Nicolaasga	Aantasting groene / rustige woonomgeving Aantasting flora / fauna Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Nut en noodzaak
192	Kampen	Nut en noodzaak Aantasting natuurgebieden Verstoring vogels Aantasting flora / fauna Gevolgen brandstoflozingen Gevolgen depositie emissies
193	Lelystad	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Ruimte voor zweefvliegclubs
194	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Geluidsoverlast Gevolgen depositie emissies Gevolgen brandstoflozingen
195	Elburg	Ruimte voor zweefvliegclubs Aantasting natuurgebieden
196	Harderwijk	Scope MER Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Toename wegverkeer Aantasting recreatie / toerisme Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Ruimte voor kleine luchtvaart Onduidelijkheid procedure
197	Lelystad	Effect op (biologische) landbouw Aantasting groene / rustige woonomgeving

Nr.	Woonplaats	Thema
		Onduidelijke evaluatie 1 ^e fase Compensatie waardevermindering Geluidsoverlast Slaapverstoring Evaluatie hinderbeleving Aantasting gezondheid
198	Nijkerk	Aantasting groene / rustige woonomgeving Cumulatie met andere geluidsbronnen Ligging / hoogte aan- en uitvliegrouetes Aantasting natuurgebieden Toename wegverkeer Compensatie waardevermindering Luchtvervuiling Cumulatie met andere emissiebronnen Geluidsoverlast Slaapverstoring
199	Ermelo	Scope MER Ligging / hoogte aan- en uitvliegrouetes Geluidsoverlast Aantasting natuurgebieden
200	Kraggenburg	Ruimte voor zweefvliegclubs
201	Delft	Ruimte voor zweefvliegclubs Ruimte voor kleine luchtvaart Ligging / hoogte aan- en uitvliegrouetes
202	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegrouetes Aantasting natuurgebieden Aantasting recreatie / toerisme Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Afweging alternatieve locaties Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
203	Amersfoort	Ruimte voor zweefvliegclubs Ligging / hoogte aan- en uitvliegrouetes
204	Rotterdam	Nut en noodzaak Afweging alternatieve locaties Onduidelijkheid procedure Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen
205	Lelystad	Aantasting natuurgebieden Ligging / hoogte aan- en uitvliegrouetes Kans op vogelaanvaringen Effect op (biologische) landbouw Onduidelijke evaluatie 1 ^e fase Aantasting groene / rustige woonomgeving Adequate monitoring geluidsbelasting Geluidsoverlast Cumulatie met andere geluidsbronnen Cumulatie met andere emissiebronnen Nut en noodzaak Klimaateffecten Gevolgen brandstoflozingen

Nr.	Woonplaats	Thema
		Scope MER Samenhang met andere ruimtelijke plannen
206	Biddinghuizen	Geluidsoverlast Compensatie waardevermindering
207	Swifterbant	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Onduidelijkheid procedure Geluidsoverlast Cumulatie met andere geluidsbronnen Aantasting gezondheid Aantasting leerprestaties Scope MER Militair vliegverkeer meenemen Gevaar voor luchtvaartramp Toename wegverkeer Cumulatie met andere emissiebronnen Gevaar vervoer kerosine Kans op vogelaanvaringen Aantasting groene / rustige woonomgeving
208	Lelystad	Nut en noodzaak Toename wegverkeer Klimaat-effecten Geluidsoverlast Luchtvervuiling Aantasting natuurgebieden Verstoring vogels
209	Zwolle	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Scope MER
210	Amersfoort	Scope MER Aantasting natuurgebieden Effect depositie emissies Verstoring vogels
211	Marknesse	Ruimte voor kleine luchtvaart Ruimte voor zweefvliegclubs Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
212	Deventer	Aantasting natuurgebieden Verstoring vogels Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Kans op vogelaanvaringen
213	Nijkerk	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Toename wegverkeer Cumulatie met andere geluidsbronnen Cumulatie met andere emissiebronnen Belang onderhoudsvluchten Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen
214	Zwolle	Geluidsoverlast Slaapverstoring Aantasting gezondheid Evaluatie hinderbeleving
215	Lelystad	Geluidsoverlast Verstoring van vogels Kans op vogelaanvaringen Luchtvervuiling

Nr.	Woonplaats	Thema
		Toename wegverkeer Klimaat effecten Aantasting natuurgebieden Inachtnaam obstakels
216	Lelystad	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Onduidelijkheid openstelling luchthaven Inachtnaam obstakels Adequate monitoring geluidsbelasting Aantasting natuurgebieden Gevaar vervoer kerosine Gevolgen lichtuitstraling Effecten op (biologische) landbouw
217	Harderwijk	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Scope MER Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Toename wegverkeer Aantasting gezondheid Cumulatie met andere emissiebronnen
218	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Evaluatie hinderbeleving Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen
219	Bunschoten	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Scope MER Belang onderhoudsvluchten Ruimte voor kleine luchtvaart Cumulatie met andere geluidsbronnen Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen
220	Ermelo	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Scope MER Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Adequate monitoring geluidsbelasting Veiligheid Aantasting natuurgebieden Verstoring van vogels Aantasting gezondheid Toename wegverkeer Cumulatie met andere emissiebronnen Cumulatie met andere geluidsbronnen Ruimte voor kleine luchtvaart
221	Dronten	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Inachtnaam obstakels Samenhang met andere ruimtelijke plannen Adequate monitoring geluidsbelasting Effect op (biologische) landbouw
222	Lelystad	Aantasting natuurgebieden Aantasting flora / fauna Verstoring vogels Scope MER Gevolgen lichtuitstraling Onduidelijkheid evaluatie 1 ^e fase Nut en noodzaak
223	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes

Nr.	Woonplaats	Thema
		Aantasting groene / rustige woonomgeving Geluidsoverlast Compensatie waardevermindering Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend
224	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
225	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Geluidsoverlast Compensatie waardevermindering Compensatie isolatie Gevaar voor luchtvaartramp
226	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Geluidsoverlast Compensatie waardevermindering Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend
227	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast Afweging alternatieve locaties Compensatie waardevermindering
228	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Geluidsoverlast
229	Amersfoort	Ruimte voor kleine luchtvaart
230	Kampen	Geluidsoverlast Luchtvervuiling Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
231	Dronten	Ontbreken wijk Golf- / Parkresidentie Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting gezondheid Geluidsoverlast
232	Kraggenburg	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Ruimte voor zweefvliegclubs
233	Zeewolde	Onafhankelijkheid MER Scope MER Nut en noodzaak Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend
234	Wilsum	Geluidsoverlast Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
235	Dronten	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Geluidsoverlast Compensatie waardevermindering Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Nut en noodzaak Verstoring van vogels
236	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes

Nr.	Woonplaats	Thema
		Aantasting natuurgebieden Aantasting recreatie / toerisme Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Afweging alternatieve locaties Inachtnaam obstakels Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
237	Biddinghuizen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving Compensatie waardevermindering Gevaar voor luchtvaartramp Vluchten in avond / nacht / vroege ochtend Afweging alternatieve locaties Kans op vogelaanvaringen Nut en noodzaak
238	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Onduidelijkheid procedure Scope MER
239	Biddinghuizen	Aantasting groene / rustige woonomgeving Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting recreatie / toerisme
240	Putten	Lengte landingsbaan / grotere vliegtuigen Scope MER Toename wegverkeer Evaluatie hinderbeleving Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
241	Kampen	Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
242	Lelystad	Ontbreken bungalows Larserbos Compensatie woongenot
243	Dronten	Geluidsoverlast Klimaateffecten Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes
244	Swifterbant	Nut en noodzaak Scope MER Ligging / hoogte aan- en uitvliegroutes Aantasting groene / rustige woonomgeving

244 zienswijzen plus 74 eensluidend = 318 zienswijzen.