

1653-35

**Aanwijzing
Luchtvaartterrein Lelystad fase 1
- Richtlijnen voor het MER-**

februari 2006



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

P1653-35

Aanwijzing
Luchtvaartterrein Lelystad
fase 1

Richtlijnen voor het MER

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Algemeen	2
1.2	Aanleiding	2
1.3	Karakter van het MER	3
1.4	Vorm en presentatie	4
1.5	Inspraak en advies	5
1.6	Richtlijnen en Nota van Antwoord	5
2	Doel & besluitvorming	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Beoogd besluit	6
2.3	Doelstellingen MER	6
2.4	Andere milieueffectrapporten	7
2.5	Reeds genomen besluiten	7
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven	9
3.1	Algemeen	9
3.2	Te onderzoeken alternatieven	10
4	Milieugevolgen en vergelijking van alternatieven	12
4.1	Algemeen	12
4.2	Geluid	12
4.3	Externe veiligheid en risico's	14
4.4	Lucht	15
4.5	Ruimtelijke kwaliteit	17
4.6	Vergelijking van de alternatieven	18
4.7	Preventieve en mitigerende maatregelen	18
4.8	Overig	18
5	Leemten in kennis en informatie	19
6	Evaluatie	20
7	Samenvatting van het MER	21

Bijlagen

Samenvatting inspraak

Nota van Antwoord

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Luchtvaartterrein Lelystad ligt ten zuidoosten van Lelystad in de provincie Flevoland. Het vliegveld heeft thans vooral een functie voor de kleine burgerluchtvaart. Lelystad heeft een start- en landingsbaan van 1250 m lengte en 30 m breedte. Door de beperkte lengte en breedte van de baan blijft het huidige gebruik van het zakelijk verkeer beperkt tot de lichtere typen vliegtuigen.

1.2 Aanleiding

Op 9 november 2001 heeft de Minister van V&W, in overeenstemming met de Minister van VROM, een aanwijzing voor gebruik van het luchtvaartterrein Lelystad vastgesteld, waarin naast de bestaande Bkl-geluidszone een (Ke-)geluidszone voor vliegtuigen zwaarder dan 6000 kg is opgenomen (met name lichte straalvliegtuigen, hefschroefvliegtuigen en propellorvliegtuigen). De reeds bestaande baanconfiguratie is door het aanwijzingsbesluit van 2001 niet gewijzigd. Dit aanwijzingsbesluit heeft het aanwijzingsbesluit van 1991 vervangen. Tegen het besluit van 2001 zijn bezwaren ingediend. De Minister van V&W heeft hierop in een beslissing op bezwaar gereageerd, welke in beroep door de Raad van State is vernietigd. Een tweede beslissing op bezwaar is eveneens door de Raad van State vernietigd. In haar uitspraak van 4 mei 2005 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitgesproken dat, ter onderbouwing van de huidige aanwijzing voor het luchtvaartterreinhaven Lelystad, alsnog een MER moet worden opgesteld. De Raad van State oordeelde dat *"de totale ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot 'business airport' (nog altijd) moet worden gezien als één samenhangende activiteit. Voor de beoordeling van de m.e.r.-plicht dient niet alleen te worden gelet op de met het bestreden besluit beoogde eerste fase van de ontwikkeling van vliegveld Lelystad, maar ook op de voorzienbare verdere ontwikkeling van vliegveld Lelystad, zoals neergelegd in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De samenhangende activiteit is op grond van het Besluit m.e.r. 1994 (wijziging 1999) m.e.r.-plichtig."*

In reactie op de uitspraak van de Raad van State is derhalve alsnog een procedure voor een milieueffectrapportage gestart. De m.e.r. -procedure is gestart met het uitbrengen van de Startnotitie milieu-effectrapport Luchthaven Lelystad. Deze startnotitie heeft van 29 september tot en met 26 oktober 2005 onder meer in de gemeenten Almere, Lelystad, Dronten en Zeewolde en het provinciehuis van de provincie Flevoland ter inzage gelegen.

Middels het stellen van richtlijnen geeft het bevoegd gezag aan welke informatie het MER moet bevatten om een goede afweging bij een aanwijzingsbesluit dan wel besluit tot wijziging van een aanwijzing mogelijk te maken.

In casu is in genoemde uitspraak door de Raad van State beslist dat het van kracht zijnde aanwijzingsbesluit van november 2001 niet zonder onderbouwing van een MER had kunnen worden genomen. Alvorens derhalve opnieuw een beslissing op bezwaar kan worden genomen door het bevoegd gezag dient een MER ter visie te hebben gelegen; de

Staatssecretarissen van V&W en VROM zullen een nieuwe beslissing op bezwaar nemen mede op basis van het MER.

1.3 Karakter van het MER

De Raad van State heeft zoals gezegd in haar uitspraak van 4 mei 2005 aangegeven dat het vigerende aanwijzingsbesluit niet zonder MER had kunnen worden genomen. Daarbij heeft de Raad van State aangegeven dat in het op te stellen MER moet worden uitgegaan van de samenhangende activiteit tussen het huidige gebruik en de toekomstige ontwikkelingen van de luchthaven Lelystad. Er dient derhalve niet alleen te worden gelet op de met het bestreden besluit beoogde eerste fase van de ontwikkeling van vliegveld Lelystad (huidig gebruik), maar ook op de voorzienbare verdere ontwikkeling van vliegveld Lelystad, zoals neergelegd in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad 2004.

In de PKB Schiphol en Omgeving 2004 is aangegeven dat het segment general aviation (taxivluchten, lesvluchten en proefvluchten in de kleine luchtvaart) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol wordt uitgeplaatst naar kleine luchthavens, met name vliegveld Lelystad. De voorziene ontwikkeling tot business airport verloopt in twee fasen.

Fase 1 omvat het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet en Wet op de Ruimtelijke Ordening met daarin opgenomen de vaststelling van een Ke-zone voor het Ke-verkeer dat nu en de komende jaren van de luchthaven gebruik maakt (met name lichte straalvliegtuigen, hefschroefvliegtuigen en propellorvliegtuigen met een massa groter dan 6.000 kg) en de vaststelling van een Bkl-zone welke ongewijzigd is ten opzichte van de aanwijzing van 1991. Het aanwijzingsbesluit voor deze fase is genomen op 9 november 2001.

Fase 2 is gericht op een baanverlenging alsmede een uitbreiding van het Ke-verkeer en een vergroting van de bestaande Bkl-zone. Deze ontwikkeling was niet in overeenstemming met de status van een klein luchtvaartterrein zoals beschreven in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). Voor fase 2 is derhalve een nieuw beleidskader opgesteld. Dit beleidskader is beschreven in een planologische kernbeslissing (PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad 2004). Op basis van deze PKB zal vervolgens het vigerende aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Lelystad van 2001 kunnen worden gewijzigd.

Het MER waarop deze richtlijnen van toepassing zijn richt zich derhalve op het huidig gebruik zoals vastgelegd in de aanwijzing 2001 en de maximaal mogelijke ontwikkeling voor fase 2 zoals neergelegd in de PKB Maastricht en Lelystad. Het onderzoeken van de milieueffecten van de maximaal mogelijke ontwikkeling van fase 2 is beperkt tot een actualisatie van hetgeen in onderzocht in de PKB. De Commissie voor de milieueffectrapportage geeft in haar advies voor de richtlijnen d.d. 28 november 2005 aan deze visie op het karakter en inrichting van het MER fase 1 te ondersteunen.

De initiatiefnemer voor fase 2 (de exploitant van luchtvaartterrein Lelystad) zal in een separaat MER moeten aantonen dat zijn voornemen voldoet aan de randvoorwaarden gesteld in de geldende PKB.

Het MER moet milieu-informatie bevatten die een rol kan spelen bij de besluitvorming over het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Lelystad. De milieu-informatie betreft onder meer de aspecten geluid, lucht, externe veiligheid en ruimtelijke kwaliteit.

De Staatssecretaris van Verkeer van Waterstaat is samen met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd gezag bij de besluitvorming ten aanzien van het aanwijzingsbesluit. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is in deze procedure initiatiefnemer.

Schematisch kan een en ander als volgt worden weergegeven:

Alternatieven	Fase 1	Fase 2	Initiatief
1	Referentiesituatie 1991		Staatssecretaris VenW
2	Planalternatief (aanwijzingsbesluit 2001)		
3	MMA op basis van het planalternatief		
4 =====	=====	PKB (geactualiseerd) =====	
5		Referentiesituatie 2001	exploitant luchtvaartterrein L'stad
6		Groeiscenario 1	
7		Groeiscenario 2	
8		Groeiscenario x	
9		MMA	

1.4 Vorm en presentatie

Het hoofdrapport dient voldoende beargumenteerd te zijn en een beschrijving en vergelijking van de alternatieven weer te geven. Daarnaast dienen onderbouwende informatie, literatuurverwijzingen, een verklarende woordenlijst en een lijst met afkortingen en begrippen te worden opgenomen als bijlagen bij het MER. Bij gebruik van kaarten dient recent kaartmateriaal te worden gebruikt, topografische namen goed leesbaar te worden weergegeven en een duidelijke legenda te worden toegevoegd.

1.5 **Inpraak en advies**

Naar aanleiding van de ter inzage legging van de Startnotitie MER Luchthaven Lelystad heeft het bevoegd gezag in totaal 1009 inspraakreacties ontvangen van personen en organisaties, waarvan 575 verschillende inspraakreacties, de overige 434 insprekers hebben een eensluidende reactie in gestuurd. Op grond van artikel 7.14, eerste lid Wet milieubeheer zijn de Commissie voor de milieueffectrapportage en de wettelijke adviseurs, de Inspectie milieuhygiëne van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de directie Noordwest van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij per brief uitgenodigd advies uit te brengen voor de Richtlijnen voor het milieueffectrapport.

De VROM-inspectie noch de Directie Noordwest van het Ministerie van LNV hebben van deze gelegenheid gebruikt gemaakt. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 28 november 2005 het advies voor Richtlijnen voor het *milieueffectrapport Aanwijzing Luchthaven Lelystad fase 1* uitgebracht. De Commissie voor de m.e.r. is van mening dat geluid, luchtkwaliteit en eventuele aantasting van de natuur hoofdpunten zijn in het MER.

1.6 **Richtlijnen en Nota van Antwoord**

Het bevoegd gezag stelt de aanwijzing Luchthaven Lelystad fase 1 vast en geeft met onderhavige Richtlijnen aan, welke informatie het MER moet bevatten om een goede afweging ten onderbouwing van (de beslissing op bezwaar van) het vigerende aanwijzingsbesluit mogelijk te maken.

Het bevoegd gezag heeft bij het opstellen van deze Richtlijnen de Startnotitie, het ontvangen advies en de inspraakreacties betrokken. De Commissie voor de milieueffectrapportage, de wettelijke adviseurs en de *insprekers ontvangen een exemplaar van deze Richtlijnen en een Nota van Antwoord*, waarin het bevoegd gezag aangeeft op welke wijze rekening is gehouden met de inspraakreacties bij het opstellen van de Richtlijnen.

2 Doel & besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat tenminste: *'een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd'*.

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat tenminste: *'een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven'*.

2.1 Algemeen

Het MER zal de milieueffecten presenteren ten gevolge van het gebruik van de luchthaven overeenkomstig de aanwijzing 2001. In het MER zal tevens inzicht worden gegeven in de effecten van het door de exploitant beoogde toekomstige gebruik van de luchthaven. Dit houdt in dat voor het MER in fase 1 tevens moet worden gekeken naar de voorzienbare verdere ontwikkeling zoals neergelegd in het PKB Maastricht en Lelystad.

2.2 Beoogd besluit

Het MER wordt uitgevoerd ten behoeve van de onderbouwing van het huidige aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Lelystad 2001. De Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en VROM zullen een nieuwe beslissing op bezwaar nemen mede op basis van het MER.

Door het vaststellen van het aanwijzingsbesluit 2001 is het oude aanwijzingsbesluit van 23 april 1991 komen te vervallen. In de aanwijzing van 1991 was voor luchtvaartterrein Lelystad reeds een geluidszone voor de kleine luchtvaart vastgesteld. In de aanwijzing van 9 november 2001 is tevens een geluidszone voor groter (Ke-)verkeer vastgelegd. Deze 35 Ke-geluidszone is gebaseerd op een scenario met 29.900 vliegtuigbewegingen inclusief 23.000 helikopterbewegingen. De sinds 1991 geldende 47 Bkl-geluidzone voor 121.000 vliegtuigbewegingen voor kleine vliegtuigen is in het aanwijzingsbesluit van 2001 niet gewijzigd.

In het MER dient te worden ingegaan op het wettelijk kader en het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld

2.3 Doelstellingen MER

Het MER heeft tot doel de milieueffecten in kaart te brengen van het voorgenomen besluit en een afweging te maken van de verschillende belangen bij de besluitvorming over de beslissing op bezwaar ten aanzien van het aanwijzingsbesluit 2001 voor het luchtvaartterrein Lelystad. De beleidskeuzes die worden gemaakt bij het opstellen van de aanwijzing verschillen in hun effecten op het milieu. Het MER brengt verschillende alternatieven met hun effecten op het milieu in beeld. Het MER richt zich daarbij primair op:

- de milieu-aspecten geluid, externe veiligheid, ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit en luchtverontreiniging;
- het in beeld brengen van contouren voor geluid en externe veiligheid;
- aantasting van natuur-, stilte- en recreatiegebieden.

2.4 Andere milieueffectrapporten

Voor het MER moet, zoals gezegd, tevens worden gekeken naar de voorzienbare verdere ontwikkeling zoals neergelegd in de PKB Maastricht en Lelystad 2004. De invoergegevens (inzake vlootsamenstelling, baangebruik en routing) voor dit MER dienen in beginsel gelijk te zijn aan de invoergegevens waarvan in het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad gebruik is gemaakt. Alleen indien mocht blijken dat bij onderzoek van bepaalde milieueffecten de invoergegevens redelijkerwijs niet meer als actueel zijn te beschouwen kunnen afwijkende invoergegevens worden gebruikt. Indien afwijkende invoergegevens worden gebruikt dient te worden gemotiveerd waarom - in afwijking van de invoergegevens waarvan in het MER PKB gebruik is gemaakt - voor deze invoergegevens is gekozen.

2.5 Reeds genomen besluiten

Het MER moet kort aangeven welke eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens relevante uitgangspunten en randvoorwaarden bevatten voor het MER en de besluitvorming ten behoeve van de aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad. Hierbij zijn onder andere de volgende documenten van belang:

Voor het luchtvaartterrein Lelystad in het algemeen:

- De planologische kernbeslissing Schiphol en Omgeving.
- Nota Regionale Luchtvaartstrategie (Relus).
- Uitgangspunten Beleidsvisie Regionale Luchtvaartinfrastructuur (Reli).
- Beleidsvisie Kleine Luchtvaartinfrastructuur (KLI).
- Aanwijzingsbesluit 1991 (Bkl-zone).
- Aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Lelystad fase 1, 2001.
- Beslissing op bezwaar inzake aanwijzingsbesluit Lelystad Airport 2001.
- SRKL Hoofdlijnennotitie.
- Brief Minister van V&W aan Tweede Kamer, 2 juni, 1995 (Kamerstukken II 1994-1995, 23552, nr.15).
- Brief Minister van V&W aan Tweede Kamer, 30 augustus 1996, (Kamerstukken II 1995-1996, 24872, nr.1).
- Brief Minister van V&W aan Tweede Kamer, 1 oktober 1996, (Kamerstukken II 1996-1997, 24872, nr.2).
- Brief minister van V&W aan Tweede Kamer, 17 november 2000 (Kamerstukken II 2000-2001, 26 893, nr. 20).
- Brief minister van V&W aan Tweede Kamer, 14 februari 2001 (Kamerstukken II, 2000-2001, 26893, nr. 22).
- Brief minister van V&W aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, 4 maart 2002 (VW02000177).

Voor luchtkwaliteit:

- Besluit luchtkwaliteit 2005.
- Meetregeling luchtkwaliteit 2005.
- Regeling luchtkwaliteit Ozon.

- Nota Luchtverontreiniging en luchtvaart (Lulu).

Voor geluid:

- Luchtvaartwet, Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart en Besluit geluidbelasting grote Luchtvaart
- EU-Richtlijn Omgevingslawaaï 2002/49/EG

Voor externe veiligheid:

- Brief minister van VROM aan de Tweede Kamer 23 juli 1999, nummer DGM/SVS/9917899 en aan gemeenten, provincies en luchthavendirecties van 23 juli 1999, nummer DGM/SVS/99 178803.
- Brief minister van V&W aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, 4 maart 2002 (VW02000177)
- Brief Minister van VROM aan de Tweede Kamer 23 november 2001 (Kamerstukken II, 2001-2002, 26959, nr. 19);
- Brief over het interim veiligheidsbeleid aan de provincie Zuid-Holland van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 28 november 2005 (kenmerk DGTL 05.005431);
- Nota Ruimte.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat tenminste: *'een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen'*.

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer:

'Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt'.

Artikel 7.10, lid 4 van de Wet milieubeheer:

'Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het te treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren'.

3.1. Algemeen

Studiegebied

Het studiegebied kan per milieuaspect verschillen.

Voor wat betreft geluid is dit het gebied waarbinnen de 20 Ke-contouren en de 44 Bkl-contouren volledig worden weergegeven. Voor wat betreft de 44 Bkl-contouren slechts indien sprake is van een sluitende contour.

Voor luchtverontreiniging en luchtkwaliteit geldt een studiegebied van 5 km bij 5 km rondom de luchthaven met een maximale hoogte van 3000 voet.

Het studiegebied voor externe veiligheid dient groot genoeg te zijn om de te onderzoeken Plaatsgebonden Risico-contouren in kaart te brengen.

Een kaart van het studiegebied met daarop aangegeven de in het studiegebied gelegen bebouwing en gevoelige gebieden voor geluidshinder en externe veiligheid, waaronder woongebieden, onderwijsinstellingen, inrichtingen voor gezondheidszorg en verzorgings- en verpleegthuizen, gebieden en voorzieningen voor verblijfsrecreatie, natuurgebieden, stiltegebieden en industriegebieden moet in het MER worden opgenomen. Tevens dienen ook toekomstig ruimtelijke ontwikkelingen van omliggende plaatsen op een kaart te worden aangegeven. Aparte aandacht dient te worden besteed aan de aanwezigheid van bedrijven, kantoren, hotels en andere risicogevoelige objecten in de nabijheid van de luchthaven.

Plangebied

Het plangebied omvat het huidige aangewezen luchtvaartterrein in het aanwijzing voor gebruik van het luchtvaartterrein Lelystad 2001.

In het MER dient een inrichtingsschets van het plangebied met het daarbij behorende gebruik te worden opgenomen.

3.2 Te onderzoeken alternatieven

Algemeen

In het MER dient de keuze van de voorgenomen activiteit en alternatieven te worden gemotiveerd. In het MER zijn vooral de milieuelementen voor de keuze van belang.

Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en op hetzelfde detailniveau worden beschreven.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, als initiatiefnemer van dit MER, geeft aan, conform het advies van de Commissie m.e.r., de volgende 4 alternatieven en varianten te willen onderzoeken:

Referentie-alternatief (nul-alternatief)

Een referentie-alternatief, te weten de situatie zoals deze was vastgelegd in de aanwijzing 1991. Dit betreft de situatie waarin het voorkeursalternatief *noch een van de andere alternatieven doorgang* vindt. Deze aanwijzing omvatte een start- en landingsbaan van 1250 m lengte en 30 m breedte. In deze aanwijzing was een 47 Bkl-zone opgenomen gebaseerd op 121.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Het referentie-alternatief dient als een volwaardig alternatief te worden beschreven. De milieugevolgen ervan dienen tevens als referentie bij de vergelijking van alternatieven.

Planalternatief

Een planalternatief, te weten het maximale gebruik op grond van de aanwijzing 2001. De aanwijzing 2001 omvat een start- en landingsbaan van 1250 m lengte en 30 m breedte. In deze aanwijzing is een 47 Bkl-zone opgenomen gebaseerd op 121.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In de aanwijzing van 2001 is een 35 Ke-geluidszone vastgelegd die berekend is op 29.900 vliegtuigbewegingen inclusief 23.000 helikopterbewegingen. Tevens is in de aanwijzing de ULV-baan opgenomen.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Op basis van de te onderzoeken milieueffecten wordt in het onderhavige MER voor het luchtvaartterrein Lelystad een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) afgeleid van het planalternatief.

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) moet in ieder geval de volgende elementen bevatten:

- Het moet realistisch zijn, dat wil zeggen redelijk gelet op de doelstellingen van de initiatiefnemer (in casu Staatssecretaris VenW), *alsmede binnen zijn competentie liggen*;
- Het moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu voor wat betreft geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging.

Ten aanzien van de vliegroutes en optimalisatie daarvan kan in dit MER worden volstaan met het uitvoeren van enkele kwalitatieve beschouwingen; de potentiële knelpunten van bepaalde routes dienen te worden beschreven. In dit MER wordt geen onderzoek gedaan naar mogelijke wijzigingen van de vliegroutes, dit zal wel plaatsvinden in het MER dat wordt uitgevoerd ten behoeve van fase 2.

Tevens dient te worden onderzocht in hoeverre hinder van klein verkeer (Bkl-verkeer) in de toekomst kan worden teruggedrongen.

Alternatief toekomstige ontwikkeling o.g.v. de PKB Maastricht en Lelystad

Voor het in beeld brengen van de effecten van de voorzienbare verdere ontwikkeling van het luchtvaartterrein Lelystad in het kader van de MER voor fase 1 kan worden volstaan met het aangeven van de maximaal mogelijke ontwikkeling voor fase 2. De initiatiefnemer zal in een separaat MER aan moeten tonen dat zijn voornemen voldoet aan de randvoorwaarden van de PKB.

In dit alternatief worden de milieueffecten onderzocht van het gebruik van het luchtvaartterrein Lelystad overeenkomstig de PKB. Dit komt neer op een maximaal gebruik van 74.100 Ke-vliegbewegingen en 164.300 Bkl-vliegbewegingen.

Ten aanzien van het milieuaspect externe veiligheid dient gekeken te worden of de randvoorwaarden zoals gesteld in de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad nog actueel zijn.

Met name voor luchtkwaliteit dient te worden nagegaan of de gegevens uit het MER bij de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad geactualiseerd moeten worden. Voor luchtkwaliteit worden de randvoorwaarden namelijk bepaald door het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Aangetoond dient te worden dat de luchtkwaliteit rondom de luchthaven voldoet aan de normen in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Volgens het advies van de Commissie m.e.r. kan worden volstaan met het weergeven van de bandbreedte waarbinnen de concentraties verontreiniging af kunnen wijken van de berekende concentraties in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Indien er sprake is van overschrijding van grenswaarden zal ook inzichtelijk dienen te worden gemaakt wat het effect is van elk alternatief ten opzichte van de referentiesituatie.

4 Milieugevolgen en vergelijking van alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: 'een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.'

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: 'een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven'.

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk de in beschouwing genomen alternatieven'.

4.1 Algemeen

Algemene richtlijnen

- Bij de beschrijving van de gevolgen van het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- Bij die alternatieven waarbij een bandbreedte wordt bepaald van de te verwachte milieueffecten, kunnen alternatieven die zich binnen deze bandbreedte bevinden via een interpolatie worden beschreven;
- Expliciet dient te worden ingegaan op de cumulatie van effecten;
- In het MER dient aandacht besteed te worden aan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen als deze invloed zouden kunnen ondervinden van het luchtvaartverkeer vanuit Lelystad;
- Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- De manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen en expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.

4.2 Geluid

De beschrijving van de geluidbelasting dient plaats te vinden aan de hand van de huidige berekeningssystematiek (Regeling berekening in Kosteneenheden). In verband met de implementatie van de EU-richtlijn 2002/49/EG zal ook rekening worden gehouden met de overgang naar de nieuwe dosismaten L_{den} en L_{night} . Deze richtlijn is voor de nationale luchthaven Schiphol in juli 2004 geïmplementeerd in de Wet Luchtvaart. In 2007 is de implementatie in de Wet Luchtvaart voor de regionale en kleine luchthavens voorzien.

Voor de berekening van de L_{den} - en L_{night} -contouren dient te worden gerekend met het zogenaamde Integrated Noise Model (INM versie 7).

Ten behoeve van het vaststellen van zoneringscontouren voor de luchtvaartterrein worden beluidsberekeningen gemaakt. Het betreft hier de Ke- en de Bkl-geluidbelasting en het tellen van het aantal woningen (bestand 2001 of recenter indien beschikbaar) en geluidgevoelige bestemmingen dat zich per contour en in totaal binnen de contouren

bevindt bij alle alternatieven. De Ke-geluidsberekeningen zullen worden uitgevoerd zonder zogenaamde afkap van geluid beneden de 65 d(B)A. In het MER wordt gevraagd L_{den} - en L_{night} -berekeningen uit te voeren. (L_{night} -berekeningen zijn noodzakelijk aangezien de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad vliegverkeer vanaf 6.00 uur 's ochtends en een extensieregeling tussen 23.00 en 24.00 uur toestaat).

Bij geluidsberekeningen wordt de totale geluidsproductie van startende en landende vliegtuigen in beschouwing genomen.

Berekeningen

Het MER dient daarom aan te geven:

- de Ke-contouren vanaf 20 Ke t/m 65 Ke in stappen van 5 Ke;
- De 44, 47, 52 en 57 BKL-contour. De 44 BKL-contour hoeft alleen te worden aangegeven indien er sprake is van een sluitende contour.
- Een LAeq zone en bijbehorende contouren vanaf 20 dB (A) in stappen van 5 en hoger inclusief 26 dB (A);
- De L_{den} -contouren in stappen van 5 dB vanaf 50 dB(A);
- De L_{night} -contouren in stappen van 5 dB vanaf 45 dB(A);
- Voor het voorkeursalternatief tevens de 55 dB L_{den} -contour afzonderlijk voor de grote luchtvaart en kleine luchtvaart, om daarmee de geluidbelasting die optreedt door de kleine luchtvaart apart zichtbaar te maken volgens de L_{den} -systematiek.

Al deze berekeningen worden uitgevoerd met meteotoeslag.

Binnen de vermelde contouren moet worden aangegeven:

- het aantal geluidsbelaste woningen op basis van het meest recente woningenbestand en geclusterd per gemeente/woonkern);
- Per schil het aantal gehinderden en het aantal ernstig gehinderden;
- Per schil de aanwezigheid van geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. ziekenhuizen en scholen);
- De aanwezigheid van natuurgebieden, stiltegebieden en recreatiegebieden binnen de 20Ke contour en binnen de 44 Bkl-contour, voor zover deze sluitend is.
- geplande ruimtelijke ontwikkelingen en bestaande bestemmingen welke mogelijk beïnvloed zouden kunnen worden door de beoogde ontwikkeling op het luchtvaartterrein, in ieder geval geplande woningen en bedrijven. Hierbij zou een onderscheid gemaakt moeten worden tussen gepland en vastgesteld en gepland en nog niet vastgesteld;

In de bepaling van de geluidszones moeten de rol en de betekenis worden uitgelegd van de standaardmeteomarge en een eventuele onzekerheidsmarge die beide bedoeld zijn om overschrijdingen te voorkomen.

Op luchthaven Lelystad vindt veel helikopterverkeer plaats. In het MER zal moeten worden aangegeven op welke wijze dit verkeer in de Ke- en L_{den} -berekeningen wordt betrokken.

De hierboven aangegeven contouren op een duidelijk leesbare kaart met een schaal van maximaal 1:100.000 en daarin aangegeven de woongebieden en bedrijventerreinen.

Bij luchthaven Lelystad dient te worden aangegeven of de berekende geluidsbelasting voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer beperkingen kunnen inhouden bij haar taak in het kader van de afgifte van

typegoedkeuringen in verband met het verrichten van geluidsmetingen.

Cumulatie luchtverkeer

In het MER dient van de voorgenomen activiteit (aanwijzing 2001) een kwalitatieve beschouwing gegeven te worden van de cumulatie van geluidseffecten van het luchtverkeer in de omgeving van de luchtvaartterrein (aanvliegroute en wachtgebied voor Schiphol), helikopters van defensie, vliegverkeer van luchtvaartterrein Lelystad.

Tenslotte dient op een kaart te worden aangegeven welke beperkingen de geluidbelasting legt op de ruimtelijke ontwikkeling van Flevoland. Ook dient er ingegaan te worden op de hoogtebeperkingen rondom het luchtvaartterrein.

Cumulatie wegverkeer/luchtverkeer en stationaire bronnen

In het MER dient een beschouwing (inclusief berekening) te worden gegeven van de cumulatie van geluidseffecten van het luchtverkeer in de omgeving van het luchtvaartterrein, het maximale gebruik van de voorgenomen activiteit, het wegverkeer en de relevante stationaire geluidsbronnen in de omgeving van luchtvaartterrein Lelystad.

4.3 Externe veiligheid en risico's

In de omgeving van een luchtvaartterrein worden mensen blootgesteld aan het risico om het slachtoffer te worden van een neerstortend vliegtuig. Onderscheid wordt gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het externe veiligheidsbeleid dat voor Schiphol wordt gevoerd is uitgangspunt bij het nieuwe beleid voor regionale luchthavens. Ook moet rekening gehouden worden met het interim-EV-beleid, zoals is verwoord in de brief 28 november 2005 van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer (DGTL 05.008868). Dit betekent dat voor het luchtvaartterrein Lelystad voor alle alternatieven de externe veiligheid in termen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico moeten worden bepaald.

Plaatsgebonden risico

In het MER dienen de uitkomsten van berekeningen van het plaatsgebonden risico worden opgenomen. Voor alle alternatieven zullen de 10^{-5} , 10^{-6} en 10^{-7} van het plaatsgebonden risico worden weergegeven. De contouren voor het plaatsgebonden risico dienen te worden weergegeven op recent kaartmateriaal waarop woongebieden en bedrijventerreinen zijn aangegeven. Daarbij moeten steeds het aantal woningen, omwonenden en overige (risico)gevoelige bestemmingen binnen de plaatsgebonden risicocontouren worden geteld.

Binnen de 10^{-5} en 10^{-6} contouren dienen ook de beperkt kwetsbare objecten (zoals bedrijfsruimten) in beeld gebracht te worden.

Groepsrisico

In het MER dient eveneens het groepsrisico te worden berekend. Daartoe zullen worden weergegeven de in de verschillende gebieden aanwezige (beperkte) kwetsbare objecten, zoals woningen, kantoren, bedrijven en andere activiteiten die grote concentraties van mensen in het gebied veroorzaken.

In het MER dienen voor de verschillende alternatieven groepsrisico berekeningen opgenomen te worden middels FN-curven. Voor het planalternatief uit het MER kan gebruik worden gemaakt van deze berekeningen uit het MER/PKB Maastricht Lelystad.

Voor het alternatief toekomstige ontwikkeling op grond van de PKB Maastricht en Lelystad kunnen de gegevens uit het MER PKB worden overgenomen.

Bij het milieuaspect externe veiligheid dient gebruik te worden gemaakt van helder kaartmateriaal en dienen de contouren/FN-curve te worden weergegeven van het plaatsgebonden risico's en groepsrisico's.

Bij de bepaling van de externe veiligheid verdienen een aantal onderwerpen extra aandacht:

- de ongevalratio bij oude vliegtuigtypen waarmee rond de luchthaven gevlogen wordt;
- vogelaanvaringen vanwege grote vogelpopulaties in dichtbij gelegen natuurgebieden.

Rond het luchtvaartterrein Lelystad vindt een aanzienlijk aantal helikopterbewegingen plaats. Gevraagd wordt een kwalitatieve beschouwing te geven over de mogelijke effecten.

Tenslotte moet voor de vier alternatieven op een kaart worden aangegeven welke beperkingen de risico's leggen op de ruimtelijke ontwikkeling van Flevoland (vrijwaringszones). Bij de provincie Flevoland dient na gegaan te worden wat de meest recente ontwikkelingsplannen zijn.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd met het meest recente model (zgn. IMU 3 model) van het NLR voor regionale luchthavens en de daarbij behorende ongevalkansen.

4.4 Lucht

De totale concentraties moeten aan de grenswaarden genoemd in het Besluit luchtkwaliteit 2005 worden getoetst. In het Besluit luchtkwaliteit 2005 is de mogelijkheid opgenomen om projecten, die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit te salderen met samenhangende maatregelen die een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Aan saldering zijn beperkingen geformuleerd naar inhoud, plaats en tijd. Hiervoor wordt verwezen naar de toelichting op het Blk 2005 en de brief van het Ministerie VROM aan de Tweede Kamer van 20 juli 2005.

Emissies

In het MER wordt voor de beschouwde zichtjaren per alternatief een onderzoek uitgevoerd naar de luchthavengerelateerde emissies van luchtverontreinigende stoffen.

De stoffen die hiervoor dienen te worden onderzocht zijn:

- Koolstofdioxide (CO₂);
- Stikstofoxiden (NO_x);
- Vluchtige organische stoffen (VOS);
- Zwaveldioxide (SO₂);
- Stikstofdioxide (NO₂);
- Fijn stof (PM₁₀);
- Lood (Pb);

- Benzeen;
- Koolstofmonoxide (CO).

Voor de eerste vier stoffen zijn op dit moment emissieplafonds vastgesteld (zie Nota mobiliteit).

De daarbij te betrekken bronnen zijn het luchthavenluchtverkeer (vliegverkeer van en naar de luchthaven, taxiën en proefdraaien), het luchtvaartgebonden wegverkeer en de overige luchthavenbronnen. Op deze manier wordt ook de verkeersaantrekkende werking van de alternatieven in beeld gebracht.

Het studiegebied wordt voor het berekenen van de emissies als volgt afgebakend:

- Bij de emissies door het vliegverkeer wordt gekeken naar de emissies in de LTO cyclus (tot 3000 voet); zie berekeningsmethode van TNO (R2003/313) uit luchthavenverkeersbesluit Schiphol.
- Voor de overige bronnen wordt gekeken naar de emissies binnen het gebied van 5 x 5 km.

Concentraties

In het MER wordt voor de beschouwde zichtjaren per alternatief onderzocht:

- De totale concentraties van de luchtverontreinigende stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005.
- De mate waarin de vastgestelde concentraties de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 overschrijden.
- Het aandeel van de luchthaven in deze concentraties. Daarbij gaat het niet alleen om het aandeel van vliegverkeer, maar ook om het aandeel van luchthavengerelateerde bronnen, zoals het wegverkeer van en naar de luchthaven. Bij het vaststellen van de totale concentraties zijn de achtergrondconcentraties en de bijdrage van de overige bronnen in het studiegebied van belang.

De concentraties worden getoetst aan de plandrempels en de grenswaarden in het Blk 2005.

De stoffen die waarvoor in het Besluit luchtkwaliteit grenswaarden zijn opgenomen zijn NO₂, NO_x, CO, SO₂, Benzeen, Lood en PM₁₀ (fijn stof). Het onderzoek kan zich beperken tot het vaststellen van de concentraties fijn stof en NO₂ en het toetsen van deze concentraties aan de grenswaarden voor:

- De jaargemiddelde concentratie NO₂.
- De jaargemiddelde concentratie PM₁₀.
- De 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀.

In het MER dienen voor fijn stof (PM₁₀) en NO₂, middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels voor NO₂), zowel in de referentiesituatie als bij de uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschrijf op basis van de contouren:

- De ligging en grootte (in ha) van eventuele overschrijdingsgebieden;
- De hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- De hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;

- De mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

De overige grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit worden nergens in Nederland meer overschreden en kunnen daarom buiten beschouwing blijven. In de MER dient wel onderbouwd te worden waarom toetsing aan deze grenswaarden buiten beschouwing blijft.

De zichtjaren die hierbij in beschouwing worden genomen zijn het jaar 2000 en alle jaren liggend tussen 2005 en 2010. Middels interpolatie dient te worden aangetoond dat alle plandrempels in de betreffende jaren niet zullen worden overschreden. Aangetoond dient te worden dat in 2010 en 2015 aan de grenswaarden van bovenstaande stoffen zal worden voldaan.

Het studiegebied wordt voor het berekenen van de concentraties als volgt afgebakend:

- Er wordt gekeken naar de concentraties binnen een gebied van 5 x 5 km.

Bij de concentratieberekeningen dient aangegeven te worden wat het aandeel is van de luchtvaart in deze concentraties. Bij het vaststellen van de totale concentraties zijn de achtergrondconcentraties en de bijdrage van het wegverkeer van belang.

Binnen de EU is in het kader van het Kyoto-verdrag afgesproken dat Nederland in de periode 2008-2012 6% minder CO₂ uitstoot dan in 1990. De CO₂-uitstoot van het nationale luchtverkeer valt onder de aan Nederland toe te rekenen emissies. Omdat deze doelstelling nog niet vertaald is in nationaal beleid voor kleine en regionale luchthavens, is van een aparte taakstelling voor het luchtvaartterrein Lelystad geen sprake.

4.5 Ruimtelijke kwaliteit

In het MER dient te worden aangegeven met o.a. kaartmateriaal wat de gevolgen zijn van inpassing van de voorgenomen activiteit voor de inrichting en ruimtelijke kwaliteit van de omgeving van de luchthaven. Hierbij dienen de relevante beleidsnota's en plannen van het rijk, provincie en gemeenten met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling van de regio bekeken te worden.

Landschap

Aangegeven dient te worden wat de gevolgen zijn van de inpassing van de voorgenomen activiteit (maximaal gebruik op grond van de aanwijzing 2001) voor de ruimtelijke ordening buiten het luchtvaartterrein. Hierbij dienen de relevante beleidsnota's op rijks- en provinciaal niveau, structuurplannen en bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten te worden betrokken. Onderzocht moet worden wat de gevolgen zijn voor bebouwing in de omgeving van het luchtvaartterrein (ICAO-hindernissenbeleid, obstakelvrije zones e.d.).

Ecologie

Er moet een inventarisatie in het MER worden gemaakt of in de omgeving of op het luchtvaartterrein gebieden liggen die op grond van milieu-aspecten een speciale status in het beleid hebben (of krijgen) en wat de

consequenties hiervan zijn voor de ontwikkeling van de alternatieven. Dit zijn tenminste gebieden die tot de vastgestelde Ecologische Hoofdstructuur (EHS) horen (netto EHS), stiltegebieden, Vogel - en Habitatgebieden en andere provinciale, regionale of gemeentelijke groene hoofdstructuren.

4.6 Vergelijking van de alternatieven

De alternatieven en hun effecten op het milieu worden onderling en met de bestaande situatie en het nulalternatief vergeleken. Zo wordt inzichtelijk in welke mate de verschillende beleidsbeslissingen positieve of negatieve milieueffecten met zich mee brengen. De vergelijking moet daar waar relevant op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. De vergelijking moet op overzichtelijke wijze worden gepresenteerd, waarbij een te grote complexiteit moet worden voorkomen. Voor de onderlinge vergelijking van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten de milieu - effecten volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven.

4.7 Preventieve en mitigerende maatregelen

Aangegeven dient te worden welke preventieve en mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden. Mitigerende maatregelen dienen pas te worden ingezet voor zover preventieve maatregelen niet meer effectief zijn. In het kader van het MER is het belangrijk dat niet alleen de preventieve en mitigerende maatregelen worden beschreven die de milieugevolgen tot de wettelijke normen kunnen terugdringen; aangegeven dient te worden welke maatregelen redelijkerwijs kunnen worden getroffen.

4.8 Overig

Het initiatief van de exploitant bevat geen ingrepen in het luchtvaartterrein en de infrastructuur (startbaan, gebouwen etc.). Daarom is het niet nodig in het MER aandacht te besteden aan archeologische vondsten en aantasting van het landschap. Wel zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven van mogelijke effecten op bodem en waterhuishouding.

5 Leemten in kennis en informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen (d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten) ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.'

Belangrijke leemten in kennis en informatie, die na de berekeningen en de analyses van de milieueffecten zijn overgebleven en die tot een onvolledig beeld van deze effecten leiden, moeten in het MER worden opgesomd. Dit opdat bij de verdere besluitvorming ook rekenschap kan worden gegeven van die informatie, die niet beschikbaar is.

Beschreven moet worden: welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is; in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie; hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit; welke consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

De leemten in kennis kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie en zullen worden betrokken in het door het bevoegd gezag vast te stellen evaluatieprogramma ingevolge artikel 7.39 van de Wet milieubeheer.

6 Evaluatie

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

'Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen. '

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zullen, als dat van toepassing is, bij het besluit moeten aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Tevens verdient het aanbeveling om duidelijk te maken welke acties of sancties zullen worden genomen indien een indicator afwijkt van het beoogde doel. Onderscheid kan hierbij gemaakt worden in middelen die de luchthaven zelf kan inzetten en middelen die de betrokken overheden hebben.

7 Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat tenminste:~ samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn, kort en overzichtelijk de kern van het MER weergeven en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de afstemming met het in ontwikkeling zijnde beleid voor regionale en kleine luchthavens en regelgeving (toekomstig beleid regionale en kleine luchthavens en EU-regelgeving m.b.t. omgevingslawaaï);
- de uitgangspunten;
- de alternatieven die zijn onderzocht;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)
- belangrijke leemten in kennis.

Inspraak op de Startnotitie MER Lelystad Airport Managementsamenvatting

De Startnotitie MER Lelystad Airport heeft van 29 september tot en met 26 oktober 2005 ter inzage gelegen. Op basis van de Algemene wet bestuursrecht de Wet milieubeheer heeft eenieder in deze periode kunnen inspreken. In deze managementsamenvatting worden de belangrijkste punten die uit de inspraak naar voren zijn gekomen, samengevat.

Door de Raad van State is beslist dat het van kracht zijnde aanwijzingsbesluit Luchthaventerrein Lelystad van november 2001 niet zonder onderbouwing van een MER had kunnen worden genomen. Het onderhavige MER richt zich derhalve op het huidig gebruik zoals vastgelegd in de aanwijzing 2001. Daarnaast zal gekeken worden naar de maximaal mogelijke ontwikkeling voor fase 2 zoals neergelegd in de PKB Maastricht en Lelystad. Het onderzoeken van de milieueffecten van de maximaal mogelijke ontwikkeling van fase 2 is in dit MER beperkt tot een actualisatie van hetgeen in onderzocht in de PKB en blijft derhalve een strategisch karakter houden. Voor een daadwerkelijke baanverlenging, uitbreiding van Ke-verkeer en vergroting van de Bkl-zone dient een aparte aanwijzingsprocedure (inclusief MER) te worden doorlopen.

Aantal en aard inspraakreacties

Op de Startnotitie MER Lelystad Airport zijn van **1.009** personen en organisaties in totaal **575** verschillende inspraakreacties binnengekomen. De verschillende inspraakreacties zijn afkomstig van: individuele insprekers (545), ondernemers (10), overheidsinstanties (5), bewonersverenigingen (4), natuur- en milieuorganisaties (4), belangenorganisaties (3), maatschappelijk instellingen (3) en een politieke partij.

Ruim 99% van de insprekers geeft aan tegen een uitbreiding van Lelystad Airport te zijn. Een uitbreiding van Lelystad Airport leidt tot een toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling met verstoring van het milieu, de natuurgebieden en de leefomgeving als gevolg.

Procedure

Bijna 1.000 insprekers geven aan dat zij tegen een uitbreiding van Lelystad Airport zijn. Tien insprekers zijn voor een uitbreiding van Lelystad Airport.

Ruim éénderde van de insprekers wil dat er een klachtenoverzicht van 1991 tot nu aan het MER wordt toegevoegd. Bij de cumulatieve effectbeschrijving van de vliegroutes moet worden uitgegaan van de meest slechte situatie in plaats van de gemiddelde situatie. Het door Lelystad Airport ingediende verzoek aan de Minister om de luchthaven uit te breiden ontbreekt als bijlage aan de Startnotitie.

Geluidsoverlast

Ruim 80% van de insprekers is tegen een uitbreiding van Lelystad Airport omdat dit een toename van de geluidsbelasting met zich mee zal brengen. Op dit moment is er geluidsoverlast. Meer dan 10% van de insprekers is van mening dat de vliegfrequentie en de openingstijden bepalend zijn voor de mate van geluidsoverlast en die ook leiden tot mogelijke verstoring van de nachtrust.

Verstoring natuur & milieu

Ruim 80% van de insprekers heeft bezwaar tegen een uitbreiding van Lelystad Airport omdat het milieu en de natuurgebieden in de omgeving verstoord zullen worden. In het bijzonder wordt aandacht

gevraagd voor watervogels in het Markermeer, het IJsselmeer en de Oostvaardersplassen. Ook wordt gewezen op de aanwezigheid van ijsvogels, reeën en vossen.

Ongeveer 25% van de insprekers is van mening dat er onderzocht moet worden of het milieu gebaat is bij meer vluchten met minder zware vliegtuigen of minder vluchten met zwaardere vliegtuigen.

Luchtvervuiling

Ruim de helft van de insprekers geeft aan dat een uitbreiding van Lelystad Airport zal leiden tot een toename van schadelijke uitstoot. Ruim 10% van de insprekers heeft bezwaar tegen een uitbreiding vanwege de effecten van de uitstoot op de (biologische) landbouw en tuinbouw.

Effecten op de leefomgeving

Bijna 40% van de insprekers heeft bezwaar tegen een uitbreiding van Lelystad Airport omdat dit een verstoring van de leefomgeving met zich mee zal brengen. Meer dan 10% van de insprekers geeft aan dat zij in Flevoland zijn komen wonen vanwege de rust en ruimte. Dit moet behouden blijven. De uitbreiding van Lelystad Airport zal ook negatieve gevolgen hebben voor de gezondheid.

Veiligheid

Ongeveer 30% van de insprekers is van mening dat de externe veiligheid afneemt door een uitbreiding van de vluchten van en naar Lelystad Airport. Ruim 20% van de insprekers vraagt wat de veiligheidsvoorschriften zijn voor de aanleg van "shoulders". De voorgestelde verbreding van de start- en landingsbaan met "shoulders" lijkt op een verkapte baanverbreding, zodat zwaardere vliegtuigen er kunnen opstijgen en landen. Dit is niet in overeenstemming met de PKB.

Vliegroutes

Bijna 30% van de insprekers verzoekt de vliegroutes niet boven of vlakbij Zeewolde, Bovenwater, Lelystad (Weerribben), Oostvaardersplassen, Harderwold, Randmeren en Hollandse Hout te laten lopen. De mogelijke aanvliegroutes over het IJsselmeer/Markermeer moeten onderzocht worden.

Ruimtelijke ordening & verkeer

Bijna 30% van de insprekers geeft aan dat een uitbreiding van Lelystad Airport zal leiden tot een toename van het weg- en spoorverkeer als gevolg van het komen en gaan van passagiers. Er moet onderzoek gedaan worden naar de effecten van de verkeerstoename. Ongeveer 25% van de insprekers geeft aan dat landbouwgebieden moeten wijken voor baanuitbreiding.

Economie

Bijna 15% van de insprekers geeft aan dat de uitbreiding van Lelystad Airport zal leiden tot waardedaling van de woning. Volgens ongeveer 5% van de insprekers biedt de uitbreiding geen economische groei en moeten de economische nadelen van de uitbreiding van Lelystad Airport onderzocht worden.

6 januari 2006
Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

Inleiding Nota van antwoord

Algemeen

Van 29 september tot en met 26 oktober 2005 heeft de Startnotitie MER Lelystad Airport ter inzage gelegen. Op grond van de Luchtvaartwet, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht is een ieder in deze periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van de Startnotitie MER Lelystad Airport schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken.

Op de Startnotitie MER Lelystad Airport zijn van 1009 personen en organisaties in totaal 575 verschillende inspraakreacties binnengekomen. Van de 1009 reacties hebben 434 mensen - al dan niet met behulp van voorbedrukte formulieren - geheel gelijke reacties ingestuurd.

Verantwoording Nota van Antwoord

De inspraakreacties zijn integraal aangeboden aan de Staatssecretarissen van VenW en VROM, de Commissie voor de m.e.r. en de betrokken beleidsmedewerkers. Vanwege de hoeveelheid reacties en omdat de inhoud (grotendeels) overeenkomt, is voor de beantwoording gekozen voor een thematische weergave. Deze *Nota van Antwoord* dient om de insprekers te informeren over hun bijdrage aan de Richtlijnen voor het MER Lelystad Airport.

Leeswijzer

Per thema wordt door de nummers van de inspraakreacties aangegeven welke insprekers op het betreffende thema zijn ingegaan. In het overzicht van insprekers worden de namen met de betreffende nummers van de inspraakreacties weergegeven. De volgende thema's komen aan de orde:

- Procedure;
- Alternatieven;
- Effecten
 - Geluid;
 - Externe veiligheid;
 - Luchtkwaliteit;
 - Ruimtelijke ordening;
 - Natuur en milieu;
 - Leefomgeving;
- Ontwikkelingsoptie/ uitbreiding.

Per thema zijn allereerst de punten genoemd die zijn ingebracht door de meeste insprekers op dat thema. Vervolgens is de inspraak van overheden en belangengroepen samengevat. De thema's worden afgesloten met opmerkingen die door één individuele inspreker zijn ingebracht.

In de Nota van Antwoord is gestreefd naar volledigheid. Desondanks komt, om het geheel leesbaar te houden en omdat niet elk onderdeel van de inspraak relevant is voor de huidige fase van het project, niet elk individueel punt terug in de Nota van Antwoord.

SCHRIFTELIJKE INSPREKERS: OVERZICHT

538	10 eensluitende reacties ontvangen
42	104 eensluitende reacties ontvangen
122	15 eensluitende reacties ontvangen
581	16 eensluitende reacties ontvangen
124	188 eensluitende reacties ontvangen
160	2 eensluitende reacties ontvangen
16	2 eensluitende reacties ontvangen
60	2 eensluitende reacties ontvangen
531	2 eensluitende reacties ontvangen
570	2 eensluitende reacties ontvangen
583	2 eensluitende reacties ontvangen
521	2 eensluitende reacties ontvangen
569	2 keer eensluitende reacties ontvangen
24	23 eensluitende reacties ontvangen
561	3 eensluitende reacties ontvangen
11	37 eensluitende reacties ontvangen
70	4 eensluitende reacties ontvangen
582	4 eensluitende reacties ontvangen
550	4 eensluitende reacties ontvangen
6	5 eensluitende reacties ontvangen
564	5 eensluitende reacties ontvangen
567	Abcouwer, N.F. LELYSTAD (mede namens: J.P.R. de Haan)
130	Acda, C.J. LELYSTAD
42 E-74	Acda, G.J. LELYSTAD
489	Active CRM Support, LELYSTAD
122 E-4	Alberts, M LELYSTAD (mede namens: M.F. Alberts)
429	Alebeek, F.A.N. van LELYSTAD
420	Algra, J.P. LELYSTAD
483	Alting, W.J. LELYSTAD (mede namens mw. A. Alting)
181	Amersfoort, M. van LELYSTAD
577	Andela, S LELYSTAD
380	Anemaet- Pieterse, M.W. DRONTEN
162	Apeldoorn, A.M. LELYSTAD
467	Arnoys, J.L. LELYSTAD
42 E-79	Assen, W. van LELYSTAD
471	Avoird, A.W.H.J. van der ZEEWOLDE
559	Baars - Jaarsveld, A.A. LELYSTAD
581 E-2	Baars, J LELYSTAD
267	Baars, J. ZEEWOLDE
158	Baaten, P.L. LELYSTAD
557	Bakker, A. LELYSTAD
124 E-34	Bakker, W. ZEEWOLDE
581 E-15	Balsem, J LELYSTAD
533	Baltus, C. LELYSTAD (mede namens: F. Baltus)
282	Ban, E.C.D. van den LELYSTAD
169	Bant, M. ZEEWOLDE
42 E-96	Bart, M.F.M. LELYSTAD
21	Basisscholen De Regenboog en het Mozaiek, ZEEWOLDE
387	Beek, H. SWIFTERBANT
42 E-69	Beemster, A. LELYSTAD
42 E-3	Beer, C.A.P. de LELYSTAD
159	Beer, H.H.W. de LELYSTAD
576	Beer, R.J. de LELYSTAD
118	Beerendork, W. LELYSTAD
124 E-118	Bekkering, A.M. ZEEWOLDE
143	Bekkers, M. LELYSTAD
42 E-76	Bel Lippinkhof, A. LELYSTAD
145	Belangenvereniging Almere Hout, ALMERE (mede namens: L.J.A. Damen)
382	Belangenvereniging Kopers en Bewoners Flevo Golf Resort, LELYSTAD
515	Belt, J.A. van de ZEEWOLDE
485	Belt, P.B.G.M. DRONTEN
316	Belt, S.V. DRONTEN

124 E-123	Benedek, K.D. ZEEWOLDE
573	Berg, E. van den LELYSTAD
332	Berg, H.F. van den LELYSTAD
333	Berg, I. van den LELYSTAD
340	Bergman, J.M. LELYSTAD
223	Bergsma, H. LELYSTAD
497	Berkvens, C.A.M. LELYSTAD
174	Bernhard, M.C. LELYSTAD
572	Berteling, H. LELYSTAD
556	Bertram - Sulzer, U.V. LELYSTAD
436	Besamusca, K. LELYSTAD
124 E-29	Beukers, S.D. ZEEWOLDE
80	Beveren, P.J. van LELYSTAD
245	Bijvank, E. LELYSTAD
42 E-101	Bijvoets, E. LELYSTAD
24 E-30	Blok, C. LELYSTAD
452	Blotenburg, A.S. ZEEWOLDE
42 E-47	Bobeldijk, L. LELYSTAD
24 E-33	Boekkat, D. LELYSTAD
11 E-16	Boer, D.W. de ZEEWOLDE
11 E-14	Boer, E.S. de ZEEWOLDE
120	Boer, H.C.F. de LELYSTAD
11 E-15	Boer, L. de ZEEWOLDE
124 E-110	Boer, L. ZEEWOLDE
272	Boer, M. de ZEEWOLDE
124 E-182	Boer, mr. B.I. de ZEEWOLDE
124 E-13	Boer, P. de ZEEWOLDE
11 E-17	Boer, S.G. de ZEEWOLDE
215	Boerrigter, R. LELYSTAD
70 E-1	Boetes - Smits, R. DRONTEN
42 E-23	Boets, G. DRONTEN
327	Bogaard, R.N. LELYSTAD
38	Bokelman, I.L. LELYSTAD
124 E-105	Boone, G. ZEEWOLDE
122 E-1	Boontje, E.H. LELYSTAD
122 E-3	Boontje, L. LELYSTAD
122 E-5	Boontje, R. LELYSTAD
42 E-94	Bordewijk, G. LELYSTAD
58	Borsch, P.J. LELYSTAD
31	Bos, L. LELYSTAD
24 E-31	Bouma, K. ZEEWOLDE
247	Bouwmeester, P. LELYSTAD
42 E-51	Bovenkamp, A. van der LELYSTAD
24 E-11	Brandenburg, L. LELYSTAD
124 E-52	Brandt, P. ZEEWOLDE
304	Brantenaar, S.J. LELYSTAD
257	Bras, C.C. LELYSTAD
55	Breeveld, H.R. LELYSTAD (mede namens: J. Breeveld)
42 E-19	Brethouwer, J.W. LELYSTAD (mede namens: M.A.W. Diderich)
246	Breugom, B. LELYSTAD (mede namens: E. Etmans)
42 E-36	Brink, D. van den LELYSTAD
45	Brink, S. LELYSTAD (mede namens: L. Gernaat)
520	Broekman, E.I.M. DRONTEN
68	Broekman, J. DRONTEN
191	Broertjes, A. LELYSTAD
504	Brom, D. LELYSTAD
42 E-71	Brom, G. LELYSTAD
481	Brouwer, A. HARDERWIJK
50	Brouwer, G.J. LELYSTAD
124 E-120	Brouwer, J.P.J. ZEEWOLDE
217	Brouwer, L. HARDERWIJK
11 E-8	Bruggen-Moorkamp, J.D. van HARDERWIJK
492	Brussee, S. LELYSTAD
491	Brussee-van den Broek, A.A.A.M. LELYSTAD
416	Bruyn, T.A.M. de ZEEWOLDE

171	Budding, E. LELYSTAD
42 E-46	Buijnink, M. LELYSTAD
124 E-36	Buitendijk, drs. J.G. ZEEWOLDE
124 E-33	Buitendijk-Postma, drs. I.A. ZEEWOLDE
526	Burg, L. van der LELYSTAD (mede namens: W. van der Burg)
42 E-41	Busschbach, T.J.Th. van SWIFTERBANT
94	Busscher, G. LELYSTAD
168	Bussen, R.A. LELYSTAD
326	Butterman, M. LELYSTAD
553	Butterman, N. ZEEWOLDE (mede namens: S.M. Butterman - Linders)
114	Buys, J.G.C. LELYSTAD
157	Campmans, A.H.E. LELYSTAD
259	Cassé, P.C.J. LELYSTAD
345	Cecere, T.M. LELYSTAD
16 E-1	Centrum voor Complementaire Geneeskunde, ZEEWOLDE
462	Clement, D.P. LELYSTAD
24 E-5	Clerck, D. de LELYSTAD
4	Club van Omwonenden Lelystad Airport, LELYSTAD (mede namens: G.C.W. Granneman)
506	CMS Derks Star Busmann, ARNHEM (namens: LSOP, Politie Onderwijs- en Kenniscentrum)
42 E-31	Coolen, A.G.J. LELYSTAD
540	Cos, J.S. LELYSTAD
24 E-22	Curth-van Turnhout, A.W. LELYSTAD
525	Daalen, C.K. van LELYSTAD
42 E-93	Dalen, P.C.M. van LELYSTAD
42 E-59	Dam, C. van LELYSTAD
381	Dam, C.H. van LELYSTAD
268	Dam, T. LELYSTAD
124 E-40	Davina, H. ZEEWOLDE (mede namens: Hilda Davina)
371	Dekker, A.M.J. LELYSTAD
76	Dekker, J.G. LELYSTAD
124 E-41	Dekker, S. ZEEWOLDE (mede namens: M. Dekker)
518	Dekkers, ZEEWOLDE
124 E-146	Den Harder, mr. C. ZEEWOLDE
342	Didden, V.D.R. LELYSTAD
24 E-1	Diepenbroek, R. LELYSTAD
328	Dieters, J. LELYSTAD
71	Dijk, A. van LELYSTAD
444	Dijk, A.N. LELYSTAD
70 E-3	Dijk, H. van DRONTEN
12	Dijk, R.F. van ZEEWOLDE
449	Dijkshoorn, N. LELYSTAD
42 E-66	Dijkstra, H.W.R. LELYSTAD
266	Dijkstra, W. ZEEWOLDE
366	Dingjan, T.P.J. LELYSTAD
582 E-5	Dirkzwager, A.H. LELYSTAD
24 E-26	Ditmar, V. LELYSTAD
42 E-95	Does, K.J. LELYSTAD
323	Doorman, R. LELYSTAD
124 E-115	Doorn, A.J. van ZEEWOLDE
479	Doorn, M.P.J. van LELYSTAD
51	Dosse, A.C.L. LELYSTAD
24 E-18	Driehuis, E. LELYSTAD
124 E-47	Duchateau, P. ZEEWOLDE
124 E-46	Duchateau-Hofmans, S. ZEEWOLDE
330	Duiveman, M. LELYSTAD
78	Dummer, G.H. LELYSTAD
356	Dusseldorp, D.A. van LELYSTAD
42 E-2	Eelman, J.J. LELYSTAD (mede namens: C.C. Eelman-Udo)
39	Eeren, G.M. van LELYSTAD
70 E-4	Eggink, DRONTEN
190	Egmond, P. van DRONTEN
40	Eijkelenboom, G. LELYSTAD
422	Eikelboom, drs. N. LELYSTAD
124 E-7	Ekker, E.S. ZEEWOLDE
236	Ekker-Steeg, C.H. LELYSTAD

310	Eling, K. LELYSTAD
42 E-1	Ellenbroek, M. LELYSTAD
42 E-26	Elzenaar-Vlietman, E. LELYSTAD
241	Endeveld, A.G.B. LELYSTAD (namens: Paul de Brie)
457	Endeveld, C.E.D. LELYSTAD
458	Endeveld, D. LELYSTAD (mede namens: B. Endeveld)
124 E-35	Engel, R. van den ZEEWOLDE
27	Engelen, W. LELYSTAD
42 E-60	Etms-Wiemers, E. DRONTEN
25	Everhardus, P.H. LELYSTAD (mede namens: P.J. Everhardus-Eriks)
432	Evers, J. ZEEWOLDE
42 E-87	Eyck, I. LELYSTAD
536	Faber, H.C. LELYSTAD
107	Farenhorst, P.J. LELYSTAD
42 E-20	Fontaine, N. LELYSTAD
581 E-16	Gaertner, P. LELYSTAD
11 E-23	Gase, D.R.P. ZEEWOLDE
16 E-2	Gelderblom, C. ZEEWOLDE
554	Gemeente Lelystad, LELYSTAD
534	Gemeente Zeewolde, ZEEWOLDE
122 E-7	Gerringa, A.A. LELYSTAD
302	Gert, E.A. van der LELYSTAD
176	Gerven, R. van LELYSTAD
505	Geuther, R. LELYSTAD
321	Geutjes, H. LELYSTAD
42 E-43	Geutjes, P.M.M. LELYSTAD
42 E-90	Giezen, D.M. van der LELYSTAD
138	Gijzen, A. LELYSTAD
124 E-95	Glasius, J. ZEEWOLDE
346	Göbel, R. LELYSTAD
124 E-165	Goede, P.C. ZEEWOLDE
385	Gommers, J.A.M. LELYSTAD
11 E-33	Gooijer, E. de ZEEWOLDE
11 E-35	Gooijer, L.W. de ZEEWOLDE
211	Govaers, M.A. ZEEWOLDE
42 E-102	Graaf, R.L. de LELYSTAD
421	Graaf-Waanders, G.M.M. de ZEEWOLDE
156	Grave, M. LELYSTAD
34	Grebe-Heijdra, L.A.M. LELYSTAD
367	Groen, G. LELYSTAD
44	Groen, P. LELYSTAD
124 E-23	Groenhof, E. ZEEWOLDE
124 E-21	Groenhof, F. ZEEWOLDE
269	Groenhof, J. ZEEWOLDE
550 E-4	Groot, drs. R.F.N. LELYSTAD
42 E-73	Groot-Bakkes, S.C. de LELYSTAD
124 E-18	Grotenhuis, I. te ZEEWOLDE
124 E-43	Gudde, O.R.P. ZEEWOLDE
349	Gunst, H. van LELYSTAD
42 E-68	Ha, D.B. ter LELYSTAD
448	Haan, A.S. LELYSTAD
124 E-106	Haasnoot, C. ZEEWOLDE
140	Habers, H.A.M. LELYSTAD
122 E-11	Habers, H.J. LELYSTAD
410	Hagen, A.J. LELYSTAD
42 E-99	Hamsink, N.J. LELYSTAD
319	Harde, A.M.W. de LELYSTAD
42 E-81	Hardeman, E. LELYSTAD
488	Hardeman, G. LELYSTAD
243	Harkema, J.J. LELYSTAD
501	Harmsen, Y. LELYSTAD
388	Harpenslager, D. LELYSTAD
14	Harte, A.C.D.M. ZEEWOLDE
455	Harten, W.J. van LELYSTAD
539	Hartman - Enderink, ing. J. LELYSTAD

70 E-2	Have, H. ten DRONTEN
33	Heemskerk, SWIFTERBANT
386	Heerkens, S. LELYSTAD
370	Heesen-Tammes, J.N. LELYSTAD
42 E-62	Heidbuurt, LELYSTAD
106	Heiden, C.T.J. van der LELYSTAD
42 E-70	Heij, R.W. de LELYSTAD
300	Heijman -Kiepe, E.J.W. LELYSTAD
299	Heijman, R.M. LELYSTAD
383	Heirbaut, P.R.C.M. LELYSTAD
566	Hekker, M. LELYSTAD (mede namens: L.A.J. Hekker)
374	Hemert, L. van LELYSTAD
548	Hensbergen, T. van LELYSTAD
42 E-67	Herks, K. LELYSTAD
46	Hess- Berkvens, C.A.M. LELYSTAD
303	Hess, P.J. LELYSTAD
24 E-23	Hessels, M. LELYSTAD
42 E-92	Heuten, R. van der LELYSTAD
42 E-91	Heutink, H LELYSTAD
454	Hijmissen, W. LELYSTAD
376	Hoekendijk, drs. R.E. LELYSTAD (mede namens: Biologisch-Dynamische tuinderij De Stek in Lelystad-Noord)
28	Hoekstra, A.L. LELYSTAD
131	Hoekstra, L. LELYSTAD
403	Hoetmer, W.D. LELYSTAD
124 E-51	Hoeveman, G. ZEEWOLDE
122 E-6	Holland, W.C. LELYSTAD (mede namens: H.A. Holland-Bosch)
524	Hollander, J.J. LELYSTAD
136	Honig, P. LELYSTAD
339	Hoogerheijde, ing. E.C. LELYSTAD
42 E-17	Hoole, R. LELYSTAD
42 E-84	Hop, E. LELYSTAD
560	Hopmans, J.D. LELYSTAD
155	Hosper, S.H. LELYSTAD
29	Hottentot, A. LELYSTAD
30	Hottentot, S. LELYSTAD
480	Hottinga, A.D. LELYSTAD
42 E-34	Hout, L.A. van DRONTEN
362	Houthoff Buruma, 'S-GRAVENHAGE (namens: ANWB Test- en Trainingscentrum VOF)
232	Houtzager, J.P. ZEEWOLDE
551	Hulten, M. van LELYSTAD
183	Human Resource and Coaching, LELYSTAD
509	Huntelerslag, R. LELYSTAD
486	Hutten, C.E.L. ZEEWOLDE
523	Ijzerman - de Meulmeester, L. SWIFTERBANT
108	Immel, A.J. LELYSTAD
60 E-2	Inwoners Partij Lelystad, LELYSTAD
42 E-50	InwonersPartij Lelystad, LELYSTAD
124 E-12	Ipema, K. ZEEWOLDE (mede namens: C.J. Ipema)
568	Jacobs, J. LELYSTAD
229	Jagerman, J.M. DRONTEN
54	Jagt, R. van der BIDDINGHUIZEN
42 E-45	Jagtman, H.P. LELYSTAD
95	Jaktoer, J. LELYSTAD
365	Janbroers, A.F.J.C. LELYSTAD
52	Jansen, H.A. LELYSTAD
122 E-2	Jansen, L.J. LELYSTAD (mede namens: A. Hutten)
42 E-53	Jansen, W. LELYSTAD
514	Janssen - Visser, J. LELYSTAD
477	Janssen, M.C. LELYSTAD
124 E-44	Janszen-Wolters, I.M. ZEEWOLDE
122 E-12	Joenje, J.W. LELYSTAD
578	Jones, P LELYSTAD
194	Jong, A. de LELYSTAD
124 E-124	Jong, A. de ZEEWOLDE

42 E-44	Jong, C. de LELYSTAD
42 E-24	Jong, E. de LELYSTAD
42 E-32	Jong, G. de LELYSTAD
42 E-16	Jong, M.H. de DRONTEN
230	Jong, prof. J. de LELYSTAD
123	Jong, R. de DRONTEN
117	Jonge, F. de LELYSTAD
487	Jonge, H. de ZEEWOLDE
116	Jonge, J.L. de LELYSTAD
124 E-144	Jongeleen, S.M. ZEEWOLDE
124 E-96	Jongerden, B. ZEEWOLDE
170	Joor, F.M. LELYSTAD
42 E-104	Joustra, R. LELYSTAD
42 E-103	Joustra, R. LELYSTAD (mede namens: De heer, mevrouw Dijk)
42 E-18	Joustra, Y. LELYSTAD
124 E-122	Kalee, C. ZEEWOLDE (mede namens: S. Kalee)
503	Kalken, M.N.H. van LELYSTAD
153	Kalmeijer, M.A. ZEEWOLDE
256	Kalshoven, W. LELYSTAD
532	Kamer van Koophandel Flevoland, LELYSTAD
101	Kamp, D.Z. van der ZEEWOLDE
139	Karels, N. LELYSTAD
396	Karseboom, A.F. LELYSTAD
124 E-94	Kaspers, T.J.K. ZEEWOLDE
469	Kenter, D.M.R. LELYSTAD
564 E-2	Kerkvliet, A. LELYSTAD
221	Kievits, M.W.J.H. LELYSTAD
286	Kiljan, W.R. ZEEWOLDE
154	Kip, G.H. HARDERWIJK
124 E-107	Klappe, G.J.M. ZEEWOLDE
495	Kleibergen, drs. J.J. LELYSTAD
394	Kleijn, D. LELYSTAD
465	Kleijn, R.P.J. de LELYSTAD
69	Klein, C. LELYSTAD
570 E-1	Klever, J.R.A. LELYSTAD
42 E-33	Klompenmaker, J. SWIFTERBANT
512	Klos, K.W. ZEEWOLDE
42 E-39	Klunder, E. DRONTEN
561 E-3	Knol, J
42 E-63	Koekkoek, G.W. LELYSTAD
42 E-57	Koekkoek-Meiberg, G.J. LELYSTAD
48	Koenders, J. LELYSTAD
42 E-89	Koesoenmowidjojo, I. LELYSTAD
273	Kok, R.H.G. LELYSTAD
11 E-19	Kokje, H. ZEEWOLDE
11 E-9	Kokje-Uittien, E. ZEEWOLDE
274	Kok-Pastoor, J. LELYSTAD
360	Komar, E.I. LELYSTAD
546	Koopman, R.J.H. LELYSTAD
124 E-37	Koopmans, L.K. ZEEWOLDE
510	Kooten, L. van LELYSTAD (mede namens: mw. M. van Kooten - Nijveld)
288	Koppers, P.C. LELYSTAD
42 E-27	Koren, A.B.M. LELYSTAD
24 E-24	Korevaar, I. LELYSTAD
511	Koudijs- Bronsgeest, D.P. LELYSTAD
32	Kramer, E. LELYSTAD-Haven
124 E-104	Kramer, G.J. ZEEWOLDE
42 E-58	Kramps, J.A. DRONTEN (mede namens: I. Kramps-Nieuwenhuys)
275	Kriek, H.E. LELYSTAD
276	Kriek-Tubbing, B.N.M. LELYSTAD
124 E-102	Kroeze, M.A. ZEEWOLDE
35	Krogt, A. van der LELYSTAD
253	Kroon, F.J. LELYSTAD
475	Kroon, J.J. de ZEEWOLDE
476	Kroon, M.S. de ZEEWOLDE

121	Kruse, C.J. LELYSTAD
42 E-7	Kuijer, C.W. LELYSTAD
133	Kuiper, S. DRONTEN
42 E-98	Kuypers, M.J.W.A. LELYSTAD
124 E-128	Laanen, J.M. ZEEWOLDE
242	Lambrechts, drs. G.H.G. LELYSTAD
72	Lamme, N. LELYSTAD
287	Landman-Westerink, M. DRONTEN
278	Lange, A.K. de LELYSTAD (mede namens: J.J. Loijenga)
558	Lange, W. de LELYSTAD
37	Lankhoorn, W. LELYSTAD
335	Lee, W.D. van der LELYSTAD
261	Leeuw, G. de LELYSTAD
552	Leeuwen, F.O. van SWIFTERBANT
111	Lelystad Airport, LELYSTAD
47	Lendrink, F.E. LELYSTAD
409	Lenior, E. LELYSTAD
124 E-45	Lesiak-van Wijk, U.S. ZEEWOLDE
175	Leus, L.J.G. LELYSTAD
42 E-15	Liempt, J. van LELYSTAD
124 E-48	Linde, J. van der ZEEWOLDE
119	Loenen, J. van LELYSTAD
42 E-37	Loevesijm, S. LELYSTAD
508	Lörtzer, drs. G.F. RIJSWIJK ZH
351	Lourens, A. DRONTEN
531 E-2	Louweren, H. de DRONTEN
531 E-1	Louweren, I. de DRONTEN
124 E-116	Löw, P.J.K.G. ZEEWOLDE (mede namens: B.A. Löw-Schok)
502	Lubben, H. van der LELYSTAD
255	Luijpers, W.F. LELYSTAD
124 E-39	Lustgraaf, R.H. van de ZEEWOLDE
124 E-42	Lustgraaf, R.H. van de ZEEWOLDE
100	Maan, M.L. ZEEWOLDE
165	Maaren, E. van LELYSTAD
42 E-40	Machielse, M. LELYSTAD
313	Maliangkay, P. LELYSTAD
124 E-8	Mallee, R.W.G. ZEEWOLDE (mede namens: W.M.J. van de Mast)
42 E-8	Mans, LELYSTAD
42 E-9	Mans, R. LELYSTAD
42 E-10	Martin, J. LELYSTAD
202	Meerbeek, P.A. ZEEWOLDE
295	Meerens, J.A.W.N. LELYSTAD (mede namens: Louman)
569 E-1	Meij, A.A. van der LELYSTAD
493	Meij, C. de ZEEWOLDE
291	Meijer, F.W. LELYSTAD
124 E-109	Meijer, J.M.J. ZEEWOLDE
550 E-1	Meijer, R. LELYSTAD
569 E-2	Meij-Koopmans, M.A. van der LELYSTAD
124 E-103	Meines, R.R. ZEEWOLDE
98	Mets, W. LELYSTAD
23	Meurs, S.T. LELYSTAD
42 E-4	Mier, van LELYSTAD
517	Milieudefensie afdeling Lelystad, LELYSTAD
42 E-25	Moes, J.E.M. LELYSTAD
42 E-100	Molenaar, M.H. LELYSTAD
141	Molenaar, S.A.L. de LELYSTAD
124 E-114	Molenberg, A. ZEEWOLDE
124 E-11	Monne, P. ZEEWOLDE (mede namens: Marion Monne)
134	Moraal, J.A.J.J. DRONTEN (mede namens: S.F. Moraal-Fraterman)
124 E-117	Mouw, A.M. ZEEWOLDE
24 E-7	Muiden, H. van LELYSTAD
124 E-173	Mulder, H.J.A. ZEEWOLDE
42 E-83	Mulder, J. LELYSTAD (mede namens: P. Bos)
132	Muller, M. LELYSTAD
251	Mur, A.M. LELYSTAD

353	Mur, C. LELYSTAD
507	Nationale Makelaar B.V., LELYSTAD
417	Nederpelt, C.D.M. ZEEWOLDE
574	Nicolai, ir. J. LELYSTAD
582 E-3	Nieuwstad, A. van LELYSTAD
124 E-50	Niewzaag, S. ZEEWOLDE
581 E-1	Nijenhuis, H LELYSTAD
357	Nijkerk, W.J. van ZEEWOLDE
124 E-176	Nijveldt, dr. R.J. ZEEWOLDE
124 E-19	Nijveldt, Y. ZEEWOLDE
124 E-175	Nijveldt-Oost, S. ZEEWOLDE
494	Nooij-Nak, E.M. LELYSTAD
334	Noordam, ing. W.P. LELYSTAD
301	Nuijten, T. LELYSTAD
311	Numan, G. HARDERWIJK
528	Offerman - van Dijk, I. LELYSTAD
527	Offerman, LELYSTAD
459	Oldenburg, A.H. LELYSTAD
390	Omerzu, B. HARDERWIJK
60 E-1	Ongering, S.W. LELYSTAD
42 E-42	Ooijevaar, LELYSTAD
450	Oosterbaan, K.F. LELYSTAD
124 E-183	Oostveen, ing. M.C. van ZEEWOLDE
583 E-1	Oostveen, W. van ZEEWOLDE
583 E-2	Oostveen-Blaauw, G.C.E. van ZEEWOLDE
24 E-12	Ooyevaar, H. LELYSTAD
128	Os, H. van LELYSTAD
124 E-27	Oskam, C.M. ZEEWOLDE
42 E-72	Ossewoud, E.M. SWIFTERBANT
411	Oudshoorn, A.J. LELYSTAD
203	Ovaa, B.P.S.A. LELYSTAD
341	Overeem, W. LELYSTAD
99	Patings, P.M. LELYSTAD
555	Pau, J. du LELYSTAD
125	Peen, M.A. LELYSTAD
331	Pelgrom, M.F. LELYSTAD
124 E-129	Pelt, M. van ZEEWOLDE
184	Perdaems, R.A. SPIJKENISSE
124 E-22	Petersen, K.C.A.E. ZEEWOLDE
124 E-185	Pieterse, S.L.M ZEEWOLDE
6 E-5	Pijl, M. ZEEWOLDE
49	Poeze, LELYSTAD
575	Polman, G.K.R. LELYSTAD
581 E-10	Post, A LELYSTAD
581 E-13	Post, E LELYSTAD
581 E-12	Post, J LELYSTAD
124 E-10	Post, J. ZEEWOLDE
581 E-11	Post, M LELYSTAD
15	Postma, M. LELYSTAD
1	Postma, P.R. LELYSTAD
535	Postma, W.E.J. LELYSTAD
42 E-48	Pot, H. LELYSTAD
42 E-78	Pozdersui, D. LELYSTAD
42 E-77	Pozdersui, Y.G.C. LELYSTAD
112	Provincie Flevoland, LELYSTAD
237	Pruijn, B. LELYSTAD
252	Pruijs, E. LELYSTAD
42 E-13	Raad, J.A. LELYSTAD
317	Ramselaar, J. van ZEEWOLDE
41	RDW, ZOETERMEER
124 E-174	Reeden, M. van ZEEWOLDE
129	Reesink, J. LELYSTAD (mede namens: H.P.M. de Boer)
292	Reijerse, A. ZEEWOLDE
124 E-127	Reyden, N. van der ZEEWOLDE
53	Riele, F.J.M. te BIDDINGHUIZEN

373	Rietman, E.A. LELYSTAD
42 E-97	Rippert, J. LELYSTAD
499	Rison, R.H. LELYSTAD
42 E-38	Rode-Kuipers, G. LELYSTAD
196	Rodenhuis Warnaar, A.B. ZEEWOLDE
195	Rodenhuis, R. ZEEWOLDE
42 E-21	Roerse, B. LELYSTAD
56	Roest - Kleinjan, M. LELYSTAD
57	Roest, A.D. LELYSTAD
102	Roest, J. van der LELYSTAD
224	Ronsdorf, Y.M.A. LELYSTAD
42 E-11	Rooks-Westerneng, A. LELYSTAD
24 E-29	Roos, G.P. LELYSTAD
75	Roos, N. LELYSTAD
42 E-80	Roosmaelen, E. van LELYSTAD
204	Rooy, M.L. de LELYSTAD
208	Rooze, J.A.M. LELYSTAD
445	Rooze, J.A.M. LELYSTAD
124 E-38	Ros, J. ZEEWOLDE
397	Roskam, P. LELYSTAD
207	Rossum, S. van ALMERE
24 E-19	Rowel, C. LELYSTAD (mede namens: A. Rowel)
193	Ruijtenberg, A. LELYSTAD
431	Ruijter, A.R.G. de LELYSTAD
354	Runge, N. LELYSTAD
498	Schaaf-Sterker, J. van der ZEEWOLDE (mede namens: A. Schaaf en S. Lydia)
249	Schaap, M. LELYSTAD
581 E-14	Schaap-Zuidhof, M LELYSTAD
312	Schaefer, N. LELYSTAD
42 E-12	Schagen, L. J. DRONTEN (mede namens: T. Verhuij)
42 E-52	Schalkx, L.G.M. LELYSTAD
522	Scheepers - Nikkels, H. ZEEWOLDE
392	Scheepers, L.M. ZEEWOLDE
124 E-31	Scheer, J.P. van der ZEEWOLDE
42 E-29	Schenke-Joon, B.M. LELYSTAD
516	Schipper, J.N. ZEEWOLDE
135	Schmidt, C. LELYSTAD (mede namens: G.J. Schmidt-Gerritse)
580	Scholte, A.M. LELYSTAD
160 E-2	Scholten, E.J.A. LELYSTAD
42 E-85	Scholtens, P. LELYSTAD
293	Schoone, J. LELYSTAD
414	Schoorel, B. LELYSTAD
97	Schouw, van der LELYSTAD
581 E-8	Schreurs, W.H. LELYSTAD (mede namens: A.J. Schreurs)
579	Schrijver, H LELYSTAD
124 E-88	Schulpen, M.P. ZEEWOLDE
124 E-87	Schulpen, N.S. ZEEWOLDE
124 E-89	Schulpen, P.G.R. ZEEWOLDE (mede namens: F.T.S.M. Schulpen-Wijffels)
545	Schumacher, M.A. DRONTEN
42 E-35	Schuur, J.H. DRONTEN
24 E-16	Schuurman, LELYSTAD
124 E-92	Schuurman, M.A. ZEEWOLDE
541	Senneker de Klerk, R. LELYSTAD
42 E-49	Siemerink, LELYSTAD
530	Sieverts, R.A. LELYSTAD
122 E-15	Sieverts, S.B. LELYSTAD
122 E-14	Sieverts-van Braak, N.T. LELYSTAD
581 E-7	Sijs, A LELYSTAD
359	Simons, drs. J.H. LELYSTAD
377	Slob, P.A.A. ZEEWOLDE
42 E-65	Sloep, H. LELYSTAD
42 E-64	Sloep, J.A. LELYSTAD
42 E-61	Sloep, R. LELYSTAD
582 E-4	Slootweg, J.T. LELYSTAD
582 E-1	Slootweg-Ruijs, L.J.C. LELYSTAD

20	Slot, ing. P.J. ZEEWOLDE
43	Smit, A.J. BIDDINGHUIZEN
426	Smits, C.A. LELYSTAD (mede namens: Belangenvereniging Bewoners Hollandse Hout)
42 E-56	Smorenburg-Fisser, M. LELYSTAD
214	Son, S.A.M.E. van LELYSTAD
225	Spaander, ing. R. DRONTEN
24 E-28	Spanjaard, J. LELYSTAD (mede namens: L.J. Spanjaard en mevrouw J. Spanjaard-de Ram)
418	Sparreboom, P.J. LELYSTAD
42 E-55	Speerstra, D. LELYSTAD
570 E-2	Spierings, E. ALMERE
103	Spronkers, F.S. LELYSTAD
104	Spronkers, J. LELYSTAD
74	Staatsbosbeheer, DRIEBERGEN-RIJSENBURG
210	Stalman, R.H. ZEEWOLDE
305	Steenbeek, H.G. LELYSTAD
42 E-5	Steenhoven, T.H. van de LELYSTAD
336	Steijn, M.G.E. LELYSTAD
42 E-30	Steinfort-Beck, F.H.E. LELYSTAD
391	Steur, C. ZEEWOLDE
200	Stichting de Groene Oostrand, LELYSTAD
73	Stichting Milieugroep Dronten, BIDDINGHUIZEN
59	Stichting woningbouw harmonisch leven lelystad, LELYSTAD
122 E-10	Stoel, P. LELYSTAD
122 E-13	Stoel, W. LELYSTAD
115	Stoffers, J. LELYSTAD
124 E-125	Straalman, F.W. ZEEWOLDE
180	Streek, E.J. van de LELYSTAD
124 E-53	Strik, W. ZEEWOLDE
9	Strikkers, J.M. LELYSTAD
24 E-4	Stuivenberg, H. LELYSTAD
6 E-1	Stuurgroep Ecologie en Milieu Zeewolde, ZEEWOLDE
343	Swagemakers, P.J. LELYSTAD
537	Swigchem, drs. H. van LELYSTAD
348	Tacken, M.G.J. LELYSTAD
42 E-14	Teule, E. LELYSTAD (mede namens: R. Voerman en F. Voerman)
92	The Office Opleidingen, ZEEWOLDE
581 E-6	Theunissen-Sijs, J.J. LELYSTAD
124 E-99	Thompson, A.M. ZEEWOLDE
124 E-98	Thompson-Arts, M.W.A. ZEEWOLDE
435	Thoomes-van der Sluis, M.E. ZEEWOLDE
262	Timmerman, M. LELYSTAD
482	Titulaer, A.C.C. LELYSTAD
264	Tongeren, F. van LELYSTAD
398	Tongeren, J.J. van LELYSTAD
124 E-189	Tonneijdt, A.W. ZEEWOLDE
260	Toor, R. van BIDDINGHUIZEN
172	Triple-U ds BV, LELYSTAD
581 E-9	Tromp, T.C.H. LELYSTAD
581 E-3	Tuin, R van der LELYSTAD
124 E-112	Ursem, N.P.J. ZEEWOLDE
581 E-5	Vaessen, P. LELYSTAD
581 E-4	Vaessen-Schuyltlot, J.A. LELYSTAD
423	Valk, P.A. LELYSTAD
185	Valk, R. van der LELYSTAD
289	Valk, W. de LELYSTAD
24 E-27	Valstar, H. LELYSTAD
24 E-32	van Dam, D.W. LELYSTAD
122 E-9	van de Watering, M.J. LELYSTAD
363	Van den Biesen Advocaten, AMSTERDAM (namens: Stichting Natuur en Milieu Flevoland, Stichting Natuur en Milieu)
173	Van der Kaay Training en Advies BV, ZEEWOLDE
564 E-3	van Ede, M.M. LELYSTAD
124 E-145	Van Herwijnen, ir. W.M. ZEEWOLDE
565	van Lier, B LELYSTAD
564 E-4	van Maaren, A LELYSTAD

564 E-5	van Maaren, G. LELYSTAD
564 E-1	van Maaren, J LELYSTAD
11 E-20	Vastenburg, J.J. ZEEWOLDE (mede namens: T. Vastenburg)
36	Veen - Hendriks, T. van der LELYSTAD
150	Veen, J. van der DRONTEN
192	Veen, J. van der LELYSTAD
314	Veen, K. van der LELYSTAD
463	Veenink, H.C.J. ZEEWOLDE
124 E-181	Veenstra, Y.E. ZEEWOLDE
124 E-4	Velde-Rosier, E.R. ter ZEEWOLDE
544	Veldkamp, SWIFTERBANT
464	Velema, H.T.J.P. LELYSTAD
124 E-126	Vels, E. ZEEWOLDE
430	Veltkamp, G.S. LELYSTAD
42 E-86	Vente, E. LELYSTAD
220	Verbraaken, J.H.A.M. LELYSTAD
222	Verbraaken, S.M.J. LELYSTAD
290	Verdonk, J. LELYSTAD
124 E-9	Verheijen-van der Barn, P. ZEEWOLDE
124 E-6	Verheyen, E. ZEEWOLDE
562	Vermeulen, E ALMERE
122 E-8	Vermeulen, J ALMERE
231	Vermeulen, T.W.F. LELYSTAD
137	Verschoor, L. LELYSTAD
5	Verstraelen, F.A.M. ZEEWOLDE
2	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
3	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
6 E-2	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
6 E-3	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
6 E-4	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
7	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
8	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
10	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-1	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-2	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-3	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-4	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-5	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-6	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-7	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-10	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-11	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-12	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-13	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-18	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-21	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-22	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-24	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-26	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-27	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-28	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-29	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-30	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-31	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-34	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-36	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 E-37	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
19	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
22	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
61	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
62	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
63	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
64	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
65	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
66	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt

439	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
440	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
441	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
442	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
446	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
447	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
451	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
453	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
456	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
461	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
466	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
468	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
470	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
472	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
473	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
474	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
478	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
484	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
496	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
500	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
538 E-1	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
538 E-2	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
538 E-3	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
538 E-4	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
538 E-5	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
538 E-6	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
538 E-7	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
538 E-8	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
538 E-9	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
538 E-10	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
550 E-2	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
550 E-3	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
561 E-1	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
561 E-2	<i>Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt</i>
24 E-14	Vervallen
24 E-17	Vervallen
24 E-20	Vervallen
24 E-21	Vervallen
124 E-184	Vervallen
124 E-186	Vervallen
124 E-190	Vervallen
146	Vervallen
218	Vervallen
270	Vervallen
337	Vervallen
368	Vervallen
144	Vervallen,
352	Vervallen,
563	Vervallen,
582 E-2	vervallen,
42 E-75	Vervelde v. Mees, J.W. LELYSTAD
405	Viergever, L.A. HARDERWIJK
24 E-3	Vink, A.A. LELYSTAD
529	Visser, B.E. LELYSTAD
11 E-32	Visser, K. ZEEWOLDE
13	Visser, P.W. LELYSTAD
42 E-22	Visser, S. LELYSTAD
571	Voogt, P.M LELYSTAD
543	Vos de Wiel, L. LELYSTAD
338	Vos, B. LELYSTAD
110	Vos, H. LELYSTAD
547	Vos, M. LELYSTAD
124 E-191	Vrielink, J.C. ZEEWOLDE (mede namens: M.G. Vrielink-Cairo)
26	Vries- De Vries, A. de LELYSTAD
124 E-171	Vries, D. de ZEEWOLDE

42 E-28	Vries, de LELYSTAD
201	Vugt, H.E.A.M. van LELYSTAD
443	Vulpen, H. van ZEEWOLDE
364	Waal, C.P.M. de LELYSTAD
427	Wagemaker, T.J.N. ZEEWOLDE
248	Wagt, M.J. LELYSTAD
17	Walbeek, C.M. van ZEEWOLDE
18	Walbeek-Baars, S.R. van ZEEWOLDE
42 E-54	Wanninkhof, E. LELYSTAD (mede namens: I. Wanninkhof-Petri)
542	Wardt, J. van de DRONTEN
96	Wasili-Stap, drs. L. LELYSTAD
407	Wassili, ing. R. LELYSTAD
82	Wassink, B.G. LELYSTAD
148	Water, M. van de LELYSTAD
124 E-157	Wedekind, M.A. ZEEWOLDE (mede namens: R. Wedekind)
124 E-166	Weegtechniek Holland B.V., ZEEWOLDE
187	Weerdmeester, K. LELYSTAD
124 E-111	Wegerif, H. ZEEWOLDE
42 E-82	Westen, M.J. LELYSTAD
24 E-15	Westerveld, M. LELYSTAD
513	Wever - Bronsgeest, F. LELYSTAD
124 E-168	Wewer, I. ZEEWOLDE
209	Wieling, J.P. ALMERE
521 E-2	Wielinga - Dolfen, J. LELYSTAD
24 E-25	Wielinga, D. LELYSTAD
521 E-1	Wielinga, P. LELYSTAD
124 E-49	Wijk, N.A. de ZEEWOLDE
124 E-30	Wijk, W.F. van ZEEWOLDE
89	Wijn, drs. A.A. de ZEEWOLDE
124 E-5	Wijze, A.J. de ZEEWOLDE
77	Wildschut, A.J. LELYSTAD
152	Wilkosz, S.W. LELYSTAD
124 E-56	Windt, R.G. van der ZEEWOLDE
519	Winter, A.H.M. de DRONTEN
263	Wintershoven, R.A.F. LELYSTAD
490	Wisman, M.J.M. ZEEWOLDE
163	Wit, A.A.C. de LELYSTAD
160 E-1	Wit, K. LELYSTAD
109	Wolde, N. ten LELYSTAD
124 E-113	Wolff, ing. J. ZEEWOLDE
347	Woltman, L. LELYSTAD
11 E-25	Wortel, M. ZEEWOLDE
460	Woude, E.A.A. van der LELYSTAD
549	Wreede, M. de LELYSTAD
389	Wullems, M.H.J. LELYSTAD
42 E-6	Zanten, H. van LELYSTAD
189	Zeguers, M.J.M.C. ELSENDORP
42 E-88	Zeilstra, J. LELYSTAD
213	Zellenrath, W. LELYSTAD
384	Zigterman, W. LELYSTAD
434	Zigterman-de Ruijter, K.F. LELYSTAD
90	Zijl, R.E. ZEEWOLDE
142	Zirkzee, D. LELYSTAD
124 E-108	Zwaan, J.J. ZEEWOLDE
124 E-161	Zwol, M. van ZEEWOLDE

Nota van Antwoord Startnotitie Lelystad Airport

Procedure

Thema: procedure	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Tegenstanders uitbreiding Lelystad Airport 1) Bijna duizend insprekers geven aan dat zij tegen een uitbreiding van Lelystad Airport zijn, behalve de hieronder genoemde insprekers. Voorstanders uitbreiding Lelystad Airport Nummer inspraakreactie: 2, 20, 78, 95, 111, 231, 252, 314, 331, 411, 532, 2) Tien insprekers zijn voor de uitbreiding van Lelystad Airport. Dit komt ten goede aan de werkgelegenheid en de economie. 3) Een inspreker staat neutraal tegenover de uitbreiding van Lelystad Airport mits de vliegroutes niet over Lelystad gaan. Onderstaande insprekers geven inhoudelijk een reactie op de procedure. Nummer inspraakreactie: 4, 6, 11, 32, 74, 94, 99, 106, 111, 112, 113, 126, 124, 127, 145, 154, 158, 160, 172, 175, 184, 201, 203, 206, 213, 223, 240, 241, 245, 249, 252, 254, 256, 257, 261, 263, 273, 274, 278, 280, 283, 284, 288, 289, 307, 318, 321, 327, 339, 341, 343, 350, 355, 363, 365, 381, 382, 385, 396, 408, 438, 467, 473, 504, 506, 508, 517, 524, 533, 534, 536, 537, 550, 554, 568, 574, 583. Onderzoek MER 4) Ruim 350 insprekers willen dat er een overzicht van klachten aan het MER wordt toegevoegd. 5) Ruim 350 insprekers vinden dat bij de cumulatieve effectbeschrijving van de vliegroutes moet worden uitgegaan van de meest slechte situatie in plaats van de gemiddelde situatie. 6) Een aantal insprekers vindt dat er een totaal beeld van vliegbewegingen, geluid, ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit onderzocht moet worden. 7) De provincie zou na de decentralisatie vanaf 2007 een nieuw ruimtelijk kader voor de luchthaven kunnen vaststellen waarin uitbreiding van de luchthaven onmogelijk wordt	1) Vooropgesteld, in het kader van het vaststellen van de Richtlijnen voor Luchtvaartterrein Lelystad spelen meningen waaruit bijvoorbeeld blijkt dat mensen voor- of tegenstanders zijn van uitbreiding van Luchtvaartterrein Lelystad geen rol. De inspraakreacties op de Startnotitie kunnen uitsluitend een rol spelen bij het opstellen van de Richtlijnen waar het op te stellen MER moet voldoen. In de onderhavige m.e.r.-procedure ter onderbouwing van de vigerende aanwijzing staan de uitbreidingsplannen van de luchthaven (fase 2) niet ter discussie. (Hiervoor is thans een aparte procedure gestart.) Voor het overige verwijzen wij naar paragraaf 1.2 van de Richtlijnen. 2) Zie reactie 1. 3) Zie reactie 1. 4) Een m.e.r. is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Per alternatief (zoals beschreven in de Startnotitie) zullen de milieueffecten worden beschreven. De Wet milieubeheer geeft in artikel 7.10 aan welke vereisten de wet stelt aan de inhoud van het MER. Een overzicht van klachten maakt hier geen deel van uit. 5) Het beschrijven van de effecten geluid en lucht van vliegverkeer zal cumulatief met ander vliegverkeer en andere mobiele en stationaire bronnen worden meegenomen. Bij het beschrijven van het planalternatief wordt uitgegaan van de maximaal gebruik op grond van de huidige aanwijzing (2001). Daarnaast dienen de invoergegevens (inzake vlootsamenstelling, baangebruik en routing) voor dit MER in beginsel gelijk te zijn aan de invoergegevens waarvan in het MER PKB Luchtvaartterreinen Lelystad en Maastricht (2004) gebruik is gemaakt. 6) Ten aanzien van de milieuaspecten geluid en lucht zie 5). Ten aanzien van ruimtelijke ordening merken wij op dat in het MER aangegeven dient te worden wat de gevolgen zijn van de inpassing van de voorgenomen activiteit (maximaal gebruik op grond van de huidige aanwijzing) voor de ruimtelijke ordening buiten het luchtvaartterrein.

gemaakt. De exploitant lijkt dat te willen voorkomen door voor die datum zijn plannen geconcretiseerd te hebben. 8) Stichting Natuur en Milieu Flevoland is van oordeel dat deze procedure niet zal kunnen leiden tot een rechtsgeldig besluit. Tot twee keer toe heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State al beslist dat de twee fasen, waarin de ontwikkeling van de luchthaven wordt beschreven, rechtens gezien moeten worden als één samenhangende activiteit met het oog op toepassing van het Besluit MER 1994 (gewijzigd in 1999). Dit oordeel is gegeven in de uitspraak van 4 mei 2005 (200408054/1) en eerder al in de uitspraak van 5 november 2003 (200204636/1). 9) In hoeverre beïnvloeden zendstations het radioverkeer van vliegtuigen? 4) Relatie met Schiphol 10) Ongeveer 20 insprekers geven aan dat de ontwikkelingen van Lelystad Airport nauw zijn verbonden met de luchthaven Schiphol. In het MER moet duidelijk worden gemaakt wat de invloed is van de vliegroutes rondom Schiphol voor de ligging van de aanvliegeroutes van Lelystad Airport. 11) Een aantal insprekers vindt dat Schiphol of andere vliegvelden uitgebreid moet worden. 12) Er moet aangegeven worden welk voordeel vliegtuigpassagiers hebben als zij gebruik maken van Lelystad Airport in plaats van Schiphol. 13) De voordelen van een uitbreiding voor zowel de vliegtuigmaatschappijen als de luchthavenexploitant van zowel Schiphol als Lelystad Airport dienen in kaart gebracht te worden. 14) De PKB Schiphol stelt (blz. 4) dat het segment General Aviation dat niet essentieel voor de mainportontwikkeling van Schiphol is, zoveel mogelijk uitgeplaatst dient te worden naar Lelystad. Dit segment dient nader te worden omschreven naar soort en omvang.	7) Uitbreiding van de luchthaven en het wettelijk kader dat hiervoor de grondslag biedt staat in deze procedure niet ter discussie. (Zie paragraaf 1.2, 2.1, 2.2 en 2.3 van de Richtlijnen) 8) Voor het karakter van het MER verwijzen wij naar paragraaf 1.2 van de Richtlijnen. Ten aanzien van de rechtsgeldigheid van het besluit waaraan deze m.e.r. zal worden gekoppeld (de beslissing op bezwaar inzake de Aanwijzing 2001) is beroep bij de Raad van State mogelijk. 9) Van beïnvloeding van zendstations en radioverkeer door vliegtuigen is geen sprake. Radioverkeer door en met vliegtuigen vindt plaats via afgescheiden frequenties. 10) In het MER wordt voor de voorgenomen activiteit een kwalitatieve beschouwing gegeven van de cumulatieve geluidseffecten van het luchtverkeer in de omgeving van het luchtvaartterrein (aanvliegeroute en wachtgebied schiphol, helikopters van defensie, vliegverkeer van luchtvaartterrein Lelystad). (Zie hoofdstuk 4 van de Richtlijnen). 11) De uitbreiding van schiphol dan wel de uitbreiding van andere vliegvelden staat thans niet ter discussie. 12) Een m.e.r. is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Per alternatief (zoals beschreven in de Startnotitie) zullen de milieueffecten worden beschreven. De Wet milieubeheer geeft in artikel 7.10 aan, aan welke vereisten de wet stelt aan de inhoud van het MER. Het omschrijven van het voordeel dat reizigers ondervinden maakt hier geen deel van uit. 13) Een m.e.r. is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Per alternatief (zoals beschreven in d Startnotitie) zullen de milieueffecten worden beschreven. De Wet milieubeheer geeft in artikel 7.10 aan, aan welke vereisten de wet stelt aan de inhoud van het MER. Het omschrijven van de voordelen van uitbreiding voor vliegtuigmaatschappijen en luchthavenexploitant maakt hier geen deel van uit. 14) Uitplaatsen van een deel van het segment General Aviation van Schiphol naar luchtvaartterrein Lelystad zal binnen de reikwijdte van de vigerende aanwijzing niet plaatsvinden omdat daarvoor een baanverlenging noodzakelijk is.
---	---

5) Helderheid Startnotitie 15) Ruim 350 insprekers geven aan dat het door Lelystad Airport ingediende verzoek aan de Minister om de luchthaven uit te breiden ontbreekt als bijlage aan de Startnotitie. 16) Meer dan 10 insprekers vinden de doorkijk naar fase 2 onduidelijk. Fase 1 en 2 moeten los van elkaar gezien worden. 17) Ongeveer 10 insprekers vinden dat de term 'zakelijk vliegverkeer' verkeerd gewaardeerd wordt. Vakantiereizen en prijsstunters vallen niet onder deze categorie. 18) Enkele insprekers vinden dat de Startnotitie in goed leesbare taal geschreven moet worden. 19) Provincie Flevoland geeft aan de Startnotitie een goed beeld geeft van de aspecten die in het MER aan de orde moeten komen. In het MER moet verder ingegaan worden op het instrumentarium waarmee overlast in kwetsbare natuurgebieden en in het stedelijk gebied van Lelystad voorkomen kan worden. 6) Overheid 20) Een aantal insprekers maakt zich zorgen over de verruiming van de regelgeving ten gunste van de exploitant.	15) Het verzoek tot aanwijzing door Lelystad Airport (m.b.t. de uitbreiding van het luchtvaartterrein) speelt in de onderhavige m.e.r.-procedure geen rol. 16) De Raad van State heeft in mei 2005 beslist dat fase 1 niet los gezien kan worden van de uiteindelijke ontwikkeling van Lelystad Airport en alsnog voor deze fase 1 een MER dient te worden uitgevoerd waarbij de voorzienbare verdere ontwikkeling van deze luchthaven zoals neergelegd in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, moet worden betrokken. 17) Luchthaven Lelystad behoort op grond van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad tot de regionale luchtvaartterreinen die bedoeld zijn voor de beoefening van luchtvaart met zowel een zakelijk (met name general aviation; ongeregelde luchtverkeer) als een recreatief motief. Onder de vigerende aanwijzing van 2001 kan slechts beperkt zakelijk verkeer plaatsvinden omdat de baanlengte daarvoor meestal niet toereikend is 18) Zie paragraaf 1.3 van de Richtlijnen. 19) Zie hoofdstuk 4 van de Richtlijnen. 20) Er is geen sprake van verruiming van regelgeving ten gunste van de exploitant. Het huidig gebruik van de luchthaven wordt beperkt door de grenzen die de vigerende aanwijzing (2001) stelt. Voor de toekomstige situatie worden de maximale gebruiksgrenzen gesteld door de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. 21) De inspraakreacties op de Startnotitie kunnen uitsluitend een rol spelen bij het opstellen van de Richtlijnen waaraan het op te stellen MER moet voldoen. Gebrek aan vertrouwen in de overheid is hierin geen argument dat kan worden meegenomen. Voor een uiteenzetting van de aanleiding voor de onderhavige procedure en de mogelijkheden van inspraak en advies zie paragraaf 1.2 en 1.4 van de Richtlijnen. 22) De inspraakreacties op de Startnotitie <i>kunnen uitsluitend een rol spelen bij het opstellen van de Richtlijnen waaraan het op te stellen MER moet voldoen</i>. Een verzoek om een referendum kan hierbij geen rol spelen. 23) De PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad biedt naast de verlenging van de verharde start- en landingsbaan tot maximaal 2100 meter ruimte tot aanleg van een onverharde parallelle baan van maximaal 900 meter. Uit de Startnotitie
--	--

21) Een klein aantal insprekers geeft aan geen vertrouwen meer in de overheid te hebben. 22) Enkele insprekers willen een referendum voor de inwoners van Flevoland. 23) Lelystad Airport geeft aan dat in de PKB is vastgelegd dat het Kabinet instemt met een verlenging van de verharde start- en landingsbaan. Met het Ministerie is gecommuniceerd dat wordt afgezien van de aanleg van de parallelle onverharde landingsbaan. 24) Milieudefensie afdeling Lelystad geeft aan dat de Raad van State in 2005 haar bezwaar gegrond heeft verklaard. Met als gevolg dat er nu nog een MER voor fase 1 wordt opgesteld. In casu dient bij de milieuonderzoeken een gedetailleerd onderzoek te worden gedaan naar de werkelijke milieubelasting ten gevolge van de uitbreiding 1e fase. Ook dient een hinderbelevingsonderzoek te worden gedaan onder de bevolking van Lelystad. 25) Belangenvereniging Almere Hout wijst op de lopende procedure van de Milieufederatie Flevoland tegen het geschetste voornemen van de bewindspersonen om voorlopig geen nieuw (derde) besluit op bezwaar te nemen in afwachting van de uitkomst van de m.e.r.-procedure. In die procedure zal op 3 november 2005 een zitting plaats vinden. Een voorbehoud ten aanzien van de afloop van die procedure ware uit een oogpunt van zorgvuldige voorlichting gewenst geweest. 26) Belangenvereniging Kopers en Bewoners Flevo Golf Resort geeft aan helderheid te willen krijgen over de mogelijkheden van inspraak.	voor het MER Toekomst Lelystad Airport (fase 2) blijkt dat de initiatiefnemer van de ruimte die de PKB biedt ten aanzien van de aanleg van een onverharde parallelle baan, geen gebruik gaat maken. De initiatiefnemer wil zowel het kleine als het grote vliegverkeer afhandelen op de 2100 meter baan. 24) Ten aanzien van het bijzondere karakter van de onderhavige m.e.r.-procedure verwijzen wij naar paragraaf 1.2 van de Richtlijnen. Ten aanzien van de te onderzoeken milieueffecten verwijzen wij naar hoofdstuk 4 van de Richtlijnen. 25) Voor de aanleiding van de onderhavige m.e.r.- procedure verwijzen wij naar paragraaf 1.2 van de Richtlijnen. De Raad van State heeft in de procedure die door inspreker wordt aangehaald (beroep bij de Raad van State op grond van fictieve weigering van het Ministerie V en W te beslissen in bezwaar inzake het aanwijzingsbesluit 2001) op 30 november 2005 beslist dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor 1 augustus 2006 een nieuwe beslissing op bezwaar ter visie moet hebben gelegd. 26) Het in deze procedure op te stellen m.e.r. zal in het voorjaar 2006 voor inspraak ter visie worden gelegd. De inspraakreacties zullen bij het opstellen van de beslissing op bezwaar worden betrokken.
---	--

Alternatieven

Thema: alternatieven	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Nummer inspraakreactie: 145, 155, 160, 355, 363, 381, 504, 536, 550, 553 Referentiealternatief 1) Op pagina 6 van de Startnotitie wordt aangegeven dat de situatie conform de aanwijzing uit 1991 is. Eventuele latere onderhandse aanpassingen van deze aanwijzing via ontheffingen en dergelijke mogen daarbij geen rol spelen, omdat die geen normale procedure hebben doorlopen. 2) In het referentiealternatief ontbreekt een vaststelling van de geluidshinder voor de situatie zoals vastgelegd in de aanwijzing van 1991. Planalternatief 3) Het planalternatief wordt foutief weergegeven, nu het planalternatief ook fase 2 omvat. De Afdeling heeft geoordeeld dat fase 1 en 2 niet los van elkaar mogen worden gezien en beoordeeld. Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) 4) Zeven insprekers geven aan dat het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA), zijnde de huidige situatie van het vliegveld, in het MER onderzocht dient te worden. 5) Vier insprekers pleiten voor het MMA omdat dit het enige alternatief is dat geen uitbreiding inhoudt. 6) Vier insprekers geven aan dat de alternatieven voor de beoogde vluchtroutes en vluchttijden onderzocht dienen te worden. 7) In de Startnotitie staat dat het MMA wordt afgeleid van het planalternatief. Deze omschrijving is niet juist, omdat het gaat om het planalternatief zelf, voorzien van wat meer milieumaatregelen. Dat is echter geen alternatief, omdat die extra milieumaatregelen hoe dan ook getroffen moeten worden. 8) In het MMA moet gekeken worden naar mogelijkheden tot minder milieubelasting en de mogelijkheden die de huidige baanlengte biedt. De baanlengte moet minder groot worden dan in fase 2 wordt voorzien. Daarnaast zou in het MMA in een exploitatie van de luchthaven kunnen worden voorzien, zonder aanleg van een parallelle taxibaan en met beperkte openingstijden.	1) Het referentie-alternatief (nulalternatief) is de situatie zoals deze was vastgelegd in de aanwijzing van 1991. In deze aanwijzing was een Bkl-zone opgenomen identiek aan die in de huidige aanwijzing (2001). In de aanwijzing van 2001 is een 35 Ke-zone vastgelegd berekend op 29.900 vliegbewegingen, inclusief 23.000 helikopterbewegingen. Tevens is in deze aanwijzing een ULV-baan opgenomen. De aanwijzing 2001 bepaalt de maximale gebruikruimte die de luchthaven thans heeft. 2) Als referentie-alternatief (nulalternatief) wordt de maximale milieuruimte zoals deze was vastgelegd in de aanwijzing van 1991 gehanteerd. Zie 1. 3) Voor de wijze waarop de milieueffectrapporten voor fase 1 en fase 2 inhoudelijk op elkaar zijn afgestemd verwijzen wij naar het gestelde in paragraaf 1.3. Overigens is deze werkwijze conform het advies van de Commissie m.e.r. 4) Op basis van de resultaten van de te onderzoeken milieueffecten wordt in het onderhavige MER voor de luchthaven een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) afgeleid van het planalternatief. 5) Voor kennisgeving aangenomen. 6) Voor het onderhavige MER moet tevens worden gekeken naar de voorzienbare verdere ontwikkeling zoals neergelegd in de PKB Maastricht en Lelystad. De invoergegevens (inzake vlootsamenstelling, baangebruik en routing) zijn in beginsel gelijk aan de invoergegevens waarvan in het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad gebruik is gemaakt. Voor het MMA zal niet worden gekeken naar mogelijkheden aangaande wijzingen in de routing aangezien het MMA zich richt op het maximaal gebruik binnen de huidige aanwijzing (2001); binnen het huidige gebruik is van groot vliegverkeer (Ke- verkeer) nauwelijks sprake, klein vliegverkeer kiest zelf de routing. Wijzigingen in routing levert binnen het huidige gebruik geen milieuwinst op. Overigens is het binnen de periode die de Raad van State heeft gegeven

	om een MER op stellen ter onderbouwing van de huidige aanwijzing onmogelijk (voor 1 augustus 2006) om tot wijzing in routing te komen. Ten aanzien van het toekomstig gebruik (fase 2) wordt met de LVNL (luchtverkeersleiding) de discussie gevoerd welke optimalisering mogelijk is.
--	---

Effect: geluid

Thema: geluid	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Nummer inspraakreactie: 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 62, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 102, 104, 105, 109, 110, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 145, 146, 148, 150, 151, 153, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 162, 164, 166, 167, 170, 171, 173, 174, 178, 179, 181, 188, 194, 197, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 225, 232, 234, 237, 238, 239, 240, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 251, 255, 256, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 265, 269, 272, 273, 274, 275, 276, 279, 282, 284, 285, 289, 291, 294, 297, 299, 302, 303, 304, 306, 310, 311, 314, 316, 317, 319, 321, 323, 324, 325, 327, 329, 330, 332, 333, 344, 345, 347, 349, 350, 351, 355, 356, 357, 358, 360, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 370, 372, 373, 376, 377, 379, 380, 381, 382, 383, 385, 386, 387, 389, 393, 395, 396, 397, 399, 400, 401, 402, 403, 405, 406, 407, 408, 409, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 419, 420, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 433, 434, 435, 436, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 445, 446, 450, 451, 452, 456, 459, 460, 461, 462, 463, 465, 466, 468, 469, 472, 473, 474, 475, 477, 478, 479, 480, 481, 483, 486, 487, 488, 489, 491, 492, 494, 495, 496, 497, 502, 503, 504, 505, 506, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 575, 576, 577, 578, 579, 581, 582, 583 Geluidsoverlast 1) Ruim 800 insprekers zijn tegen de uitbreiding van Lelystad Airport omdat dit een toename van de geluidsbelasting met zich mee zal brengen. Op dit moment is er al grote geluidsoverlast. Wat is het effect van de geluidsoverlast op de omgeving van zowel de huidige als de toekomstige ontwikkeling van Lelystad Airport?	1) In de onderhavige procedure gericht op fase 1 is de uitbreiding van Lelystad Airport niet aan de orde. In het onderhavige MER zullen geluidseffecten van de voorgenomen activiteit (maximaal gebruik op grond van de aanwijzing 2001) onderzocht worden. Daarnaast zal inzicht worden gegeven in de (theoretische) geluidbelasting overeenkomstig het

Gezondheid en nachtrust 2) Ongeveer 120 insprekers zijn van mening dat de vliegfrequentie en de openingstijden bepalend zijn voor de mate van geluidsoverlast. Ruim 100 insprekers geven aan dat technische problemen zullen leiden tot vluchten tussen 23:00 en 24:00 uur. Dit leidt tot verstoring van de nachtrust. Daarom wordt verzocht om de openingstijden te verkorten. 3) Ongeveer 10 insprekers willen weten wat de invloed van geluidsoverlast is op de gezondheid van de mens. Daarnaast heeft een aantal insprekers specifieke vragen: - In hoeverre leidt geluidshinder tot psychische schade? - Tot welke lichamelijke klachten leidt geluidshinder? - In welke mate heeft geluidsoverlast invloed op de ontwikkeling en schoolprestaties van kinderen? - Hoeveel ziektegevallen worden er door langdurige blootstelling aan geluid veroorzaakt en hoeveel kosten zijn hiermee gemoeid? Vliegroutes 4) Bij ruim 60 insprekers spelen de vliegroutes een rol in hun reacties. Ruim 40 insprekers willen graag inzicht in de geluidseffecten van verschillende vliegroutes. 5) Een aantal insprekers geeft aan dat sport- en pleziervliegtuigjes en helikopters aanzienlijk meer geluidsoverlast bezorgen dan reguliere vluchten. Zij maken bezwaar tegen het feit dat aan deze vluchten geen beperking wordt opgelegd. 6) Waarom mag er wel over een woonwijk en niet over het water gevlogen worden? De geluidsspreiding in Flevoland is groot vanwege het vlakke land, de waterpartijen en de overwegende laagbouw in Lelystad. 7) Er moet over dunbevolkte gebieden worden gevlogen in verband met de geluidsoverlast. 8) Vanwege de overheersende windrichtingen zullen de vliegtuigen voornamelijk richting Almere opstijgen. De aanvliegroutes komen vaak via Zeewolde. Onderzoeksmethoden milieu-effectrapport 9) Ruim 20 insprekers hebben concrete ideeën aangedragen voor de onderzoeksmethode voor de m.e.r.-procedure. De geluidsbelasting dient niet alleen theoretisch te worden berekend en uitgedrukt in de geluidsmaten K_e, B_{kl} en L_{den}, maar ook te worden uitgedrukt in de praktische geluidsmaat decibel. 10) De Startnotitie geeft niet aan welke geluidscontouren of -zones zullen worden vastgesteld. De geluidscontouren moeten worden	gebruik van de luchthaven op grond van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. 2) De aanwijzing 2001 stelt het luchtvaartterrein uitsluitend mag zijn opengesteld in de dagperiode tussen 07.00 en 23.00 uur. Voor het uitvoeren van spuitvluchten en van medische vluchten met een spoedeisend karakter, kan door de exploitant worden bepaald dat van het luchtvaartterrein mag worden opgestegen en op het luchtvaartterrein mag worden geland, vanaf een half uur voor zonsopgang tot een half uur na zonsondergang. Voor de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad geldt dat het luchtvaartterrein zal zijn gesloten tussen 23.00 en 06.00 uur met een extensieregeling tussen 23.00 en 24.00 uur. De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is sinds 2004 van kracht dus dit punt staat thans niet meer ter discussie. 3) De m.e.r.-procedure is niet het moment om een uiteenzetting te geven over eventuele gezondheidsrisico's van geluidsoverlast; Een m.e.r. is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Per alternatief (zoals beschreven in de Startnotitie en in de Richtlijnen) zullen de milieueffecten worden beschreven. De Wet milieubeheer geeft in artikel 7.10 aan, aan welke vereisten de wet stelt aan de inhoud van het MER. 4) Voor het onderhavige MER zal inzicht worden gegeven in de geluidseffecten behorend bij de vier alternatieven zoals uiteengezet in Startnotitie en Richtlijnen. De routing van het referentie-alternatief, planalternatief en MMA staat vast. Hierin worden geen wijzigingen aangebracht. Voor het MMA zal niet worden gekeken naar mogelijkheden aangaande wijzigingen in de routing aangezien het MMA zich richt op het maximaal gebruik binnen de huidige aanwijzing (2001); Binnen het huidige gebruik is van groot vliegverkeer (Ke-verkeer) nauwelijks sprake. Voor klein verkeer gelden alleen hoogtebeperkingen. Wijzigingen in routing levert binnen het huidige gebruik geen milieuwinst op. Wij merken bij dit punt ten slotte nog op dat het binnen de periode die de Raad van State heeft gegeven om het onderhavige MER op te stellen niet haalbaar is wijzigingen in routing aan te brengen. Tevens moet worden gekeken naar de voorzienbare verdere ontwikkeling zoals
--	---

vastgesteld. De geluidscontouren moeten worden ingedeeld in verschillende categorieën gehinderden, met name: - Ernstig gehinderden; - Flink gehinderden; - Matig gehinderden; - Niet gehinderden. 11) Voor de verschillende categorieën bestaan schattingsmethoden (EC, 2002). Op deze wijze wordt een totaalbeeld verkregen van het optredende geluid en wordt het ware aantal gehinderden duidelijk. 12) De huidige en de binnenkort aan de orde komende (EU) geluidsnormeringen moeten worden gehanteerd. 13) De verschillende geluidszones moeten ten opzichte van elkaar op kaart in beeld worden gebracht. Hierbij moet zowel het starten als landen van het vliegverkeer in beeld worden gebracht. Daaruit moet het verschil blijken tussen - De oude zone (1991, BKL); - De inmiddels aangewezen zone (2001, Ke); - De zone volgens de plannen van de exploitant; - De zone van de PKB 2004. 14) <i>De geluidsbelasting moet worden gemeten in de ochtend, middag en avond als ook in het weekend en in de zomerperiode. Het geluid moet gecategoriseerd worden naar gevoeligheid van bestemmingen. De effecten ervan dienen naast technische normen ook inzicht te geven in de effecten van geluidsbelastingen per uur. Uitzonderingsvluchten moeten goed in kaart worden gebracht.</i> 15) Het vliegverkeer moet gemeten worden bij <i>referentielocaties</i>. 16) De RDW geeft aan dat er onderzoek verricht moet worden naar de gemiddelde geluidsbelasting van de voorgestelde plannen als ook naar de hoogte en duur van de piekbelastingen van de geluidsmeetvlakte op de testbaan van de RDW. Cumulatieve geluidshinder 17) Tien insprekers vinden dat de geluidsbelasting <i>cumulatief moet worden berekend, waar rekening gehouden wordt met de huidige en toekomstige geluid afkomstig van:</i> - Het autoverkeer (o.a. van de A28, A6 maar ook onderliggend wegennet); - De industrie; - Het vliegverkeer (inclusief het vliegverkeer naar Schiphol); - Het treinverkeer (Hanzelijn). 18) Bij het berekenen van het totaal aan geluidsbelasting wordt verzocht om rekening te houden met de informatie van het onderzoek van TNO/RIVM, waaruit blijkt dat gelijke	neergelegd in de PKB Maastricht en Lelystad. De invoergegevens (inzake onder meer baangebruik en routing) zijn in beginsel gelijk aan de invoergegevens waarvan in het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad gebruik is gemaakt. Ten aanzien van het toekomstig gebruik (fase 2) wordt met de LVNL (luchtverkeersleiding) overleg gevoerd welke optimalisering mogelijk is. 5) Voor alle alternatieven zullen BKL- en Ke-geluidscontouren worden berekend. De BKL- en Ke-contouren van het planalternatief worden vergeleken met de corresponderende contouren van het nulalternatief, het MMA en de geluidscontouren van de PKB Maastricht en Lelystad. Deze contouren worden gepresenteerd op een actuele achtergrondkaart. Hierbij wordt het oppervlak, het aantal woningen en geluidsgevoelige bestemmingen dat zich binnen de contour bevindt voor alle alternatieven gepresenteerd. Met deze gegevens worden in het MER uitspraken gedaan over aantallen inwoners, gehinderden en slaapverstoorden binnen de verschillende contouren. <i>De geluidbelasting zal ook worden weergegeven in de nieuwe Europese maat L-den. De L-den geluidbelasting bevat de bijdragen van zowel het BKL als het Ke-verkeer. In het MER zullen de L-den contouren worden gepresenteerd die gemiddeld het meest in de buurt liggen van de beschouwende Ke-contouren.</i> 6) In overleg met Luchthaven Lelystad, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de <i>luchtverkeersleiding Nederland heeft het Ministerie van VenW in het kader van de aanwijzing 2001 en de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad BKL- en Ke-vliegroutes vastgesteld. Aspecten die bij vaststelling van deze routes een rol spelen zijn: veiligheid, zonering, type vliegtuig, beschermde natuurgebieden, stadsbebouwing. (Bkl-routes zijn bedoeld voor vliegtuigen die 'op zicht' vliegen en een startgewicht hebben van minder dan 6000 kg. De eindpunten van de Bkl-routes liggen op de grens waarbinnen luchtverkeersleiding wordt gegeven. Voorbij deze punten zijn kleine vliegtuigen vrij om een eigen route te kiezen. De Ke-routes worden gebruikt door alle vliegtuigen met een startgewicht van meer dan 6000 kg en straalvliegtuigen van minder dan 6000 kg. Bij deze vluchten wordt op instrumenten in plaats van op zicht gevlogen. De totale geluidbelasting die deze vluchten en helikoptervluchten op een bepaalde</i>
--	--

geluidsbelasting, door weg- en railverkeer een geringere hinder oplevert dan die van de luchtvaart. 19) Wat is het aandeel van het geluid van de vliegtuigen op het totaal aan geluid en de daarbij behorende geluidscontouren?	plaats veroorzaken wordt uitgedrukt in de eenheid Ke.) 7) Zie reactie 6). 8) Zie reactie 6). 9) De berekening van de geluidsbelasting zal plaatsvinden aan de hand van de wettelijk voorgeschreven berekeningssystematiek. Er zal echter ook rekening gehouden worden met de toekomstige overgang naar de nieuwe dosismaten L- den en L-night. Zie ook paragraaf 4.2 van de Richtlijnen. Zie verder reactie 5. 10) Zie reactie 5). 11) Zie reactie 5). 12) Zie reactie 9). 13) Zie reactie 5). 14) Zie reactie 9). 15) Zie reactie 9). 16) Zie reactie 17) 17) Zowel cumulatie van luchtverkeerslawaaï ten gevolge van luchtvaartterrein Lelystad met overig luchtverkeer als cumulatie van luchtverkeerslawaaï ten gevolge van luchtvaartterrein Lelystad als cumulatie van wegverkeer zal in het onderhavige MER worden onderzocht. De bijdragen van de verschillende bronnen worden daarbij gekwantificeerd. Zie ook paragraaf 4.2 van de Richtlijnen. 18) Zie reactie 17) 19) Zie reactie 17)

Effect: externe veiligheid

Thema: externe veiligheid	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Nummer inspraakreactie: 5, 6, 11, 33, 41, 62, 111, 113, 124, 154, 160, 162, 195, 196, 206, 207, 212, 216, 217, 232, 237, 238, 239, 246, 260, 272, 278, 282, 293, 297, 324, 350, 355, 362, 379, 395, 426, 427, 433, 438, 452, 465, 471, 472, 473, 488, 500, 504, 505, 506, 508, 511, 517, 533, 534, 536, 541, 551, 554, 556, 557, 559, 561, 568, 574, 576 Veiligheid 1) Ongeveer 300 insprekers zijn van mening dat de externe veiligheid afneemt door een uitbreiding van de vluchten van en naar Lelystad Airport. Wat zijn de extra risico's van de vluchten? Voorstel "shoulders" 2) Ruim 220 insprekers vragen welke veiligheidsvoorschriften er nodig zijn voor de aanleg van "shoulders"? 3) De voorgestelde verbreding van de start- en landingsbaan met "shoulders" lijkt op een verkapte baanverbreding (van 30 naar 45 meter), zodat zwaardere vliegtuigen er kunnen opstijgen en landen. Dit is niet in overeenstemming met de PKB. Soorten gevaar 4) Ruim 20 insprekers benoemen verschillende soorten gevaar: - Toenemende risico's door opslag van kerosine (vlakbij een vuurwerkopslag); - Door het terugbrengen van de onderlinge vliegafstand en hogere vliegfrequentie neemt de onveiligheid toe; - Door zwaardere vliegtuigen neemt de veiligheid af; - Risico's door aanwezigheid windmolens; - Gevaar veiligheid door vogelaanvaring; - Vliegen op 600 meter hoogte is door de veelvuldige mist levensgevaarlijk; - Aanvliegroutes leiden tot onveiligheid; - De verlenging van de startbaan met 100 meter richting snelweg Harderwijk is risicovol; - Verlenging baan aan de noordoostzijde is onverantwoord (gevaar op Larserweg). (Onderzoeks)voorstellen 5) Ongeveer 10 insprekers doen de volgende (onderzoeks)voorstellen ten aanzien van veiligheid: - De gevolgen voor de veiligheid van Lelystad, Dronten, Swifterband, Urk, personeel RDW (bij testbaan), Almere Buiten en Zeewolde	1) In de onderhavige procedure gericht op fase 1 is de uitbreiding van Lelystad Airport niet aan de orde. In het onderhavige MER zullen de milieueffecten van de voorgenomen activiteit (maximaal gebruik op grond van de aanwijzing 2001) onderzocht worden. Overigens is het niet zo dat door toename van het aantal vluchten er een groter risico voor de omgeving bestaat; Immers het plaatsgebonden risico zal worden uitgedrukt in contouren waarbinnen functiebeperkingen zullen gelden. 2) In de onderhavige procedure gericht op fase 1 en doorkijk naar de toekomst is de aanleg van 'shoulders' niet aan de orde. In het onderhavige MER zullen de milieueffecten van de voorgenomen activiteit (maximaal gebruik op grond van de aanwijzing 2001) onderzocht worden. Daarnaast zal gekeken worden naar de voorzienbare verdere ontwikkeling van het luchtvaartterrein zoals neergelegd in de PKB Maastricht en Lelystad. Op grond van deze PKB wordt een verlenging van de verharde start- en landingsbaan tot maximaal 2100 meter met een breedte van maximaal 30 meter en de aanleg van een parallelle baan van maximaal 900 meter. De PKB biedt derhalve geen ruimte voor verbreding van de start- en landingsbaan van 30 naar 45 meter. 3) Zie reactie 2. 4) In het MER zal aandacht worden besteedt aan de externe veiligheidsaspecten van de luchthaven. Hierbij zal ook aandacht worden gegeven aan aspecten in de omgeving die van invloed kunnen zijn op de veiligheidsrisico's rond de luchthaven zoals vogelpopulaties, windmolens en andere risicovormende activiteiten in de omgeving van de luchthaven. Zie ook reactie 1.

moeten onderzocht worden. - Aanleg noordelijke parallelle taxibaan is wenselijk. - Indammen van het aantal vluchten; - Aanscherping scholing en kwaliteitsbewaking vliegtuigbemanning. - Onderzoek verkeersveiligheid (afgeleide automobilisten). - Vaststellen veiligheidscontouren fase 1 en fase 2 en deze vergelijken. - De toelichting over plaatsgebonden risico's is niet duidelijk. Neem de '10n contouren' mee in de woordenlijst. - Onderzoek de risico's van terrorisme en terrorismegevoelige objecten. - De huidige bebouwing en het bestaande verkeersoefenlocatie van ANWB bevinden zich binnenkort deels in onveilig gebied. - De bouwvergunning van de politieacademie is in verband met veiligheidscontouren geweigerd. - De aankoop van het motorcrossterrein door de ANWB is gestaakt in verband met veiligheidscontouren.	5) Zie reactie 1 en 4.
--	-------------------------------

Effect: luchtkwaliteit

Thema: luchtkwaliteit	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Nummer inspraakreactie: 2, 5, 10, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 62, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 84, 85, 86, 87, 94, 97, 102, 103, 104, 105, 107, 109, 110, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 145, 146, 148, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 162, 166, 167, 170, 174, 175, 185, 201, 206, 207, 209, 212, 214, 215, 216, 217, 219, 237, 238, 239, 241, 244, 245, 247, 256, 259, 260, 261, 263, 264, 269, 272, 273, 274, 278, 279, 282, 291, 297, 299, 302, 303, 304, 317, 319, 325, 327, 330, 349, 350, 355, 356, 360, 362, 363, 370, 372, 375, 377, 379, 380, 381, 382, 386, 390, 392, 395, 396, 405, 406, 408, 409, 414, 415, 417, 421, 422, 428, 429, 432, 433, 434, 435, 439, 442, 446, 448, 456, 457, 461, 462, 465, 466, 469, 472, 473, 474, 481, 488, 496, 498, 509, 511, 513, 517, 518, 519, 520, 521, 523, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 533, 534, 535, 537, 538, 539, 540, 541, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 558, 559, 562, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 581, 582. Luchtvervuiling 1) Ruim 540 insprekers geven aan dat een uitbreiding van Lelystad Airport zal leiden tot een toename van schadelijke uitstoot, met luchtvervuiling als gevolg. Landbouw 2) Ruim 135 insprekers hebben bezwaar tegen een uitbreiding vanwege de negatieve effecten van de schadelijke uitstoot op de (biologische) landbouw en tuinbouw. Gezondheidsrisico's 3) Ruim 20 insprekers zijn van mening dat luchtvervuiling gezondheidsrisico's met zich meebrengt. Gezondheidsklachten die worden genoemd zijn: stress, concentratieverlies, allergie en ademhalingsproblemen. Onder de thema's geluid en leefomgeving worden ook inspraakreacties betreffende gezondheid beschreven.	1) In het MI R zal de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen worden berekend. Het gaat hierbij om emissies als concentraties van alle relevante bronnen in het studiegebied. De in het Besluit luchtkwaliteit genoemde stoffen dienen te worden onderzocht en getoetst aan de hier vereiste plandrempels en grenswaarden. Daarnaast zal in het MER per alternatief inzichtelijk worden gemaakt wat de totale concentraties zijn van de luchtverontreinigende stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 en het aandeel van de luchtvaart in deze concentraties. Zie ook paragraaf 4.4 van de Richtlijnen. 2) In de onderhavige procedure is uitbreiding van het luchthaventerrein niet aan de orde. 3) Luchtkwaliteit, geluid en ruimtelijke kwaliteit zijn milieugevolgen die worden onderzocht in het MER. Ten aanzien van luchtkwaliteit zullen zowel concentraties als emissies worden getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. (zie paragraaf 4.4). Eventuele gezondheidsklachten zullen in het MER niet worden onderzocht. Een m.e.r. is

Omgeving 4) Ongeveer 20 insprekers vinden dat bij de beoordeling van de effecten voor de luchtkwaliteit niet alleen naar de nabije omgeving van het vliegveld moet worden gekeken. Ook in de stedelijke gebieden zoals Lelystad, Almere en Zeewolde moeten de effecten op de luchtkwaliteit worden gemeten. 5) De Hollandse Hout, de Weerribben en de Oostvaardersplassen zullen worden aangetast door de luchtvervuiling, aldus enkele insprekers. 6) De gemeente Lelystad doet veel beloften over een schone en groene stad en heeft zelfs afgelopen jaar meegedaan aan 'schoonste stad van Nederland'. 7) Bij de beoordeling van de effecten van de luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met de activiteiten van de ANWB. 8) Zeewolde ligt onder NAP waardoor er veel <i>mistbanken zijn en de luchtvervuiling langer blijft hangen</i>. 9) Voor de Politieacademie, direct gelegen naast het luchthaventerrein, is het van belang om te weten of haar cursisten worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen of luchtvervuiling. Tevens dienen de risico's van gevaarlijke ladingen op en rondom het luchthaventerrein en in de vliegtuigen te worden onderzocht. Milieu-effectrapport 10) Bijna 20 insprekers geven aan dat in het MER de luchtkwaliteit en de uitstoot van schadelijke stoffen moeten worden onderzocht. 11) Enkele insprekers geven aan dat er een nulmeting voor de luchtkwaliteit moet worden verricht. 12) <i>De luchtkwaliteit moet voldoen aan de EU normen, aldus enkele insprekers.</i> 13) Bij het bepalen van de luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met: - De huidige emissie van de aanvliegroute naar Schiphol; - De huidige emissie kleine luchtvaart; - De nieuwe emissie van de uitbreiding; - De nieuwe emissie wegverkeer.	een instrument om uitsluitend het milieubelang een plaats te geven in de besluitvorming. 4) Ten aanzien van lucht zal een studiegebied van 5x5 km worden gehanteerd. de PKB Maastricht en Lelystad 2004 heet aangetoond dat zich buiten dit studiegebied geen effecten voordoen. 5) Zie reactie 1, 3 en 4. 6) Zie reactie 1 en 3. 7) Aanwezigheid van bedrijfsactiviteiten en gevoelige bestemmingen in de omgeving van het luchtvaartterrein zullen bij de beoordeling van de effecten worden betrokken. 8) Zie reactie 1, 3 en 4. Zie verder paragraaf 4.4 van de Richtlijnen. 9) Luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn milieugevolgen die zullen worden onderzocht in het MER. Zie voor de reikwijdte van het onderzoek op deze punten paragraaf 4.3 en 4.4 van de Richtlijnen. 10) Zie reactie 1, 3 en 4. Zie verder paragraaf 4.4 van de Richtlijnen. 11) Het onderzoek naar de luchtkwaliteit op en omtrent het luchtvaartterrein vindt plaats conform de geldende berekeningsmethoden (zie paragraaf 2.5 van de Richtlijnen onder 'luchtkwaliteit'). 12) Middels het Besluit luchtkwaliteit 2005 heeft implementatie van vigerende Europese ten aanzien van luchtkwaliteit plaatsgevonden. 13) Zie reactie 1,3 en 4. Zie ook paragraaf 4.4 van de Richtlijnen. Emissies ten gevolge van vliegverkeer naar en van Schiphol vallen buiten het bestek van dit MER. Cumulatie van luchtvaartgebonden wegverkeer en overige luchthavenbronnen worden meegenomen in de berekeningen.

Effect: ruimtelijke ordening

Thema: ruimtelijke ordening	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Nummer inspraakreactie: 4, 6, 9, 10, 11, 13, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 68, 69, 70, 71, 72, 75, 76, 77, 97, 98, 107, 109, 110, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 145, 146, 155, 156, 157, 158, 159, 167, 174, 176, 199, 201, 203, 204, 207, 209, 212, 216, 237, 238, 239, 244, 245, 247, 256, 259, 260, 262, 263, 266, 267, 269, 272, 278, 282, 289, 293, 294, 297, 301, 303, 304, 313, 321, 324, 325, 336, 346, 350, 360, 362, 377, 381, 382, 388, 391, 392, 406, 422, 424, 426, 427, 428, 435, 438, 439, 442, 446, 451, 454, 459, 462, 465, 471, 473, 480, 488, 503, 504, 506, 508, 509, 511, 516, 517, 519, 520, 521, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 554, 555, 556, 557, 559, 562, 564, 565, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 576, 579, 580, 581. Ruimtelijke ordening 1) Ongeveer 600 insprekers hebben een inspraakreactie gegeven op het gebied van ruimtelijke ordening. Toename weg- en spoorverkeer 2) Ruim 280 insprekers geven aan dat een uitbreiding van Lelystad Airport zal leiden tot een toename van het weg- en spoorverkeer als gevolg van het komen en gaan van passagiers. Hierdoor zal er verkeershinder optreden op de aan- en afvoerwegen van de luchthaven. De infrastructuur rond het vliegveld is nog niet op orde. Er moet onderzoek gedaan worden naar de effecten van de verkeerstoename. De kosten om de verkeersknelpunten op te lossen moeten in kaart worden gebracht. Vliegroutes 3) Ongeveer 280 insprekers verzoeken de vliegroutes niet boven of vlakbij Zeewolde, Bovenwater, Lelystad (Weerribben), Oostvaardersplassen, Harderwold, Randmeren en Hollandse Hout te laten lopen. De mogelijke aanvliegeroutes over het IJsselmeer/Markermeer moeten onderzocht worden.	1) Ruimtelijke kwaliteit is een van de aspecten die in het MER zal worden onderzocht. 2) De Wet milieubeheer geeft in artikel 7.10 aan welke vereisten de wet stelt aan de inhoud van het MER. Verkeershinder maakt hier geen deel van uit. Ook de kosten die gepaard gaan om eventuele verkeersknelpunten op te lossen is geen aspect wat in het MER dient te worden onderzocht. 3) De vliegroutes kunnen in het kader van dit MER (fase 1) niet gewijzigd worden. De looptijd van dit MER ten behoeve van onderbouwing van de beslissing op bezwaar (die voor 1 augustus 2006 dient te worden genomen) is te kort om wijzingen ten aanzien van

4) In het MER dienen de volgende specificaties van vliegroutes aangegeven te worden: - Aanvlieg- en vertrekroutes; - De toegestane vlieghoogtes per route en de invloed hiervan op de dalingssnelheid; - Toegestane handelingen per route. Landbouwgronden 5) Ongeveer 240 insprekers geven aan dat uitbreiding van Lelystad Airport ten koste gaat van de landbouwgebieden. Woningbouw 6) Ruim 50 insprekers hebben opmerkingen over de relatie tussen de luchthaven en de woningbouw: - De stadsuitbreiding Lelystad-Zuid (woonlocatie) kan door de uitbreiding niet doorgaan. - Er is onbegrip voor het realiseren van woonwijken waar vervolgens vlakbij een vliegveld wordt gebouwd. - Er dient rekening te worden gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen van Almere. - De woningbouw wordt aan banden gelegd door overschrijding van de geluidsnormen. - In het MER moet rekening worden gehouden met de geplande nieuwbouw (uitgaande van het bouwprogramma) tot minstens 2015 (uitgaan van de woningvoorraad op de datum van vaststellen van de Startnotitie) - Planologische effecten voor de ANWB moeten aan de orde komen in het MER. - De in paragraaf 2.2. van de Startnotitie aangewezen contouren komen niet meer overeen met de huidige bebouwing. Economie & ruimtelijke ontwikkeling 7) Ruim 10 insprekers leggen verband tussen economische ontwikkelingen en de uitbreiding van Lelystad Airport: - De ontwikkeling van de (agrarische) bedrijven rond de luchthaven stagneert sinds 1993. - In het MER moet de relatie onderzocht worden tussen de uitbreidingsplannen van de gemeente Lelystad en de uitbreiding van het vliegveld. - Onderzoek de (economische) schade doordat er geen stadsuitbreiding in Lelystad plaatsvindt. - Gunstige financiële ontwikkeling is gebaseerd op rust, ruimte en recreatie. - De Kamer van Koophandel Flevoland geeft aan dat de groei van Lelystad Airport van belang is voor de economische ontwikkeling van Flevoland.	routing in het bestaand gebruik door te voeren. Ten aanzien van het verzoek tot uitbreiding van <i>luchtvaartterrein Lelystad (fase 2)</i> zullen in het voor de beoordeling van deze uitbreiding op te stellen MER de routes wel opnieuw onderzocht moeten worden en zo mogelijk geoptimaliseerd. (zie ook paragraaf 3.2) 4) Zie reactie 3. Eventuele wijzingen in routing zullen niet in dit MER (fase 1) worden onderzocht 5) In het MER dient te worden aangegeven wat de gevolgen zijn van de inpassing van de voorgenomen activiteit voor de inrichting en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving van de luchthaven. Daarnaast dient aangegeven te worden wat de gevolgen zijn inpassing van de voorgenomen activiteit voor de ruimtelijke ordening buiten het luchtvaartterrein. Zie ook paragraaf 4.5 van de Richtlijnen. 6) Het onderhavige MER dient te worden opgesteld ter onderbouwing van (het bezwaar tegen) de vigerende aanwijzing 2001. Met betrekking tot het uitbreidingsverzoek van de exploitant dient opnieuw een m.e.r.-procedure te worden doorlopen. Zie ook reactie 5. 7) Een m.e.r. is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De Wet milieubeheer geeft in artikel 7.10 aan welke vereisten de wet stelt aan de inhoud van het MER. Een uiteenzetting van het verband tussen uitbreiding luchtvaartterrein en economische ontwikkelingen in het gebied maakt hier geen deel van uit. De economische effecten zullen dan ook niet onderzocht worden in het MER. In een MER wordt uitsluitend ingegaan op milieugerelateerde aspecten
---	--

Effect: natuur en milieu

Thema: natuur en milieu	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Nummer inspraakreactie: 1, 2, 3, 5, 6, 11, 12, 15, 19, 23, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 86, 100, 106, 109, 110, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 145, 146, 151, 156, 157, 158, 159, 160, 166, 170, 171, 174, 175, 178, 181, 185, 189, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 212, 216, 218, 227, 234, 236, 237, 238, 239, 243, 247, 251, 254, 256, 260, 262, 263, 264, 272, 273, 274, 281, 282, 284, 285, 288, 289, 290, 291, 293, 297, 301, 311, 312, 313, 323, 324, 326, 328, 332, 333, 336, 339, 344, 350, 353, 356, 357, 358, 360, 361, 362, 366, 367, 369, 370, 373, 374, 376, 380, 382, 393, 395, 396, 403, 407, 415, 416, 418, 419, 421, 422, 423, 425, 426, 427, 429, 434, 435, 436, 438, 439, 441, 442, 443, 449, 450, 454, 456, 458, 462, 465, 467, 468, 470, 472, 483, 486, 487, 488, 491, 492, 494, 495, 496, 501, 503, 504, 505, 506, 508, 509, 510, 511, 515, 516, 517, 519, 520, 521, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 533, 534, 535, 537, 538, 539, 540, 541, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 564, 565, 566, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583 Verstoring natuur & milieu 1) Ruim 800 insprekers hebben bezwaar tegen de uitbreiding van Lelystad Airport omdat het milieu en de natuurgebieden in de omgeving, zoals de Oostvaardersplassen en het natuurpark Lelystad, verstoord zullen worden. 2) In het bijzonder wordt aandacht gevraagd voor watervogels in het Markermeer, het IJsselmeer en de Oostvaardersplassen. Daarnaast vragen zij aandacht voor broedvogels in de natuurgebieden en wordt gewezen op de aanwezigheid van ijsvogels, reeën en vossen. Onderzoek milieu-effectrapport 3) Ongeveer 250 insprekers geven aan dat in het MER aandacht besteed moet worden aan de effecten op het milieu en de natuurgebieden, in	1) Aantasting van natuur-, stilte- en recreatiegebieden zijn aspecten die in het MER een belangrijke plaats innemen. Er moet een inventarisatie in het MER gemaakt worden of in de omgeving of op het luchtvaartterrein gebieden liggen die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben (of krijgen) en wat de consequenties hiervan zijn van de alternatieven. Dit zijn tenminste gebieden die tot de vastgestelde Ecologische Hoofdstructuur horen, stiltegebieden, Vogel- en Habitatrichtlijn gebieden en andere provinciale, regionale of gemeentelijke groene hoofdstructuren. Aangegeven dient te worden welke preventieve en

het bijzonder op flora en fauna, zoals broed- en trekvogels. 4) Ongeveer 220 insprekers vragen in hoeverre klachten en overtredingen op het gebied van milieuzaken tussen 1991 en nu worden meegenomen in het MER. 5) Enkele insprekers vragen om aandacht in het MER voor bodemverontreiniging, water en de kernkwaliteit rust. Ook zou aandacht besteed moeten worden aan de afvoer van hemelwater en de invloed op het grondwater. 6) Een aantal insprekers voorziet geluidshinder in natuur- en stiltegebieden. De insprekers vragen te het effect van de geluidsoverlast op de buitengebieden in de Flevopolder te onderzoeken. Welke meet- of berekeningsmethode wordt gebruikt voor geluidseffecten? 7) In het MER moet worden ingegaan op instrumentarium om overlast in kwetsbare natuurgebieden, zoals de Oostvaardersplassen, te voorkomen. 8) Staatsbosbeheer is van mening dat in het MER aandacht besteed moet worden aan: - Artikel 19 van de Natuurbeschermingswet, onder meer voor de Oostvaardersplassen, waarbij uitgegaan moet worden van de werkelijke vlieghoogte; - Auditieve en visuele verstoring van vogels en zoogdieren, niet alleen broedgebieden maar ook trekbanen; - Verwachte verstoring voor recreanten. 9) Een inspreker vraagt om in het MER te onderzoeken in hoeverre het milieu gebaat is bij meer vluchten met minder zware vliegtuigen, dan wel bij minder vluchten met zwaardere vliegtuigen. Milieu versus economie 10) De afweging tussen ecologie en economie moet zorgvuldig gemaakt worden. Drie insprekers brengen naar voren dat ecologie geen ondergeschikte rol mag krijgen. 11) Enkele insprekers wijzen op de gevolgen van kerosinelozingen door vliegtuigen voor het milieu. 12) Enkele insprekers zijn van mening dat ingezet moet worden het heffen van accijns op kerosine en het uitrusten van vliegtuigen met roetfilters. Bovendien zou ook de mogelijkheid van een luchthaven in zee onderzocht moeten worden. Vogels & veiligheid 13) Enkele insprekers geven aan dat voor de Oostvaardersplassen goed moet worden gekeken naar de effecten op de vogelstand, gezien de mogelijke strijdigheid op dit punt met de Natuurbeschermingswet en de Europese	mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen. Zie paragraaf 4.5 van de Richtlijnen. 2) Zie reactie 1. 3) Zie reactie 1. 4) Klachten en overtredingen van milieuzaken zijn geen aspecten die in het MER dienen te worden onderzocht. 5) Bodemverontreiniging en water zijn geen aspecten die in dit MER worden onderzocht; Er vindt geen aanleg van nieuwe infrastructuur plaats. Ook vinden er geen ingrepen in de bodem plaats. Het luchtvaartterrein dient op grond van de milieuvergunning -onder meer- verontreiniging van bodem en grondwater t.g.v. gebruik van kerosine, schoonmaakmiddelen dan wel chemicaliën te voorkomen. 6) Zie reactie 1. Voor alle alternatieven zullen Bkl- en Ke-geluidscontouren worden berekend. De BKL- en Ke-contouren van het planalternatief worden vergeleken met de corresponderende contouren van het nulalternatief, het MMA en de geluidscontouren van de PKB Maastricht en Lelystad. Deze contouren worden gepresenteerd op een actuele achtergrondkaart. Hierbij wordt het oppervlak, het aantal woningen en geluidsgevoelige bestemmingen dat zich binnen de contour bevindt voor alle alternatieven gepresenteerd. Hierdoor wordt tevens inzichtelijk gemaakt welke invloed het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Lelystad heeft op natuur - en stiltegebieden in de Flevopolder. Geluidsberekeningen moeten gemaakt worden met rekenmodellen die voldoen aan de rekenvoorschriften. Voor de verschillende geluidsmaten zijn de volgende voorschriften van toepassing: <i>Ke</i> Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer, RLD/BV-01, maart 1998. <i>Bkl</i> Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting tengevolge van de kleine luchtvaart, NLR TR 88125 U <i>Laeq</i> Voorschrift voor de berekening van de Laeq-geluidsbelasting in dB(A)) ten gevolge van structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer, RLD/BV-02, maart 1998.
---	--

regelgeving: Vogefrichtlijn, Habitatrichtlijn en de Ramsarconventie. 14) Het aantal en de grootte van de vogels rond Lelystad Airport kan een ernstig gevaar opleveren voor de vliegveiligheid. Hierdoor wordt niet alleen het plaatsgebonden risico maar ook het groepsrisico significant wordt vergroot. Dit risico zal in de trekseizoenen nog eens exponentieel kunnen toenemen. 15) Voor een vliegveld is goed zicht nodig. Een inspreker waarschuwt dat het nodig kan zijn dat hiervoor bossen moeten wijken, waardoor het <i>groene aanzicht van de polder in het geding komt</i>. Vliegroutes 16) In de PKB zijn enkele vliegroutes opgenomen die vlak langs en over de huidige en toekomstige bebouwde kom en natuurterreinen van Lelystad leiden. Daarom dienen hiervoor in het MER alternatieve routes te worden onderzocht die slechts over het open agrarische gebied van Flevoland leiden. 17) Er wordt ook door enkele sprekers gewezen op de milieuvoordelen voor Zeewolde van het verplaatsen van alle beoogde vliegbewegingen van route Nyker (over het dorp) naar route Lekko (langs het dorp). 18) Vijf sprekers waarschuwen dat de meest vervuulende en luidruchtige vliegtuigen worden verplaatst vanuit Schiphol naar Lelystad. 19) Ook vragen sprekers in hoeverre nu rekening wordt gehouden met de kenmerken van het landschap, de standaard uitwijk van vliegtuigen en indirecte effecten op omliggende natuurgebieden. 20) Een spreker vindt dat er in de polder genoeg ruimte is voor uitbreiding van het vliegveld.	<i>Lden en Lnight</i> Voorschrift voor de berekening van de Lden en Lnight geluidbelasting in dB(A). De Lden-rekeneenheid zal t.z.t. de Ke- en Bkl-eenheid vervangen. De Lnight zal dan de Laeq-eenheid vervangen. Part 1: Berekeningsvoorschrift, Herzien versie, NLR-CR-2001-372-PT-1. 7) Zie reactie 1 en 6. 8) Zie reactie 1. 9) De vlootsamenstelling die gebruikt wordt bij het onderzoek van de verschillende milieueffecten van de vier alternatieven zal dezelfde zijn als de vlootsamenstelling die is gebruikt voor het opstellen van het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (2004). Zie verder paragraaf 2.4 van de Richtlijnen. 10) Ecologie is een van de aspecten die in het MER zullen worden onderzocht. Zie paragraaf 4.5 van de Richtlijnen. 11) Kerosinelozingen vinden in het normale geval niet plaats, behalve in geval van een dreigende noodlanding. 12) De onderwerpen die door sprekers worden genoemd zijn geen aspecten die thans in deze procedure ter discussie staan. In het kader van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) dient op basis van de te onderzoeken milieueffecten onderzocht te worden welke veranderingen en verbeteringen van het huidige gebruik mogelijk zijn. Zie paragraaf 3.2 van de Richtlijnen. 13) Zie reactie 1. 14) Bij de bepaling van de externe veiligheid in het MER krijgen vogelaanvaringen vanwege grote vogelpopulaties in dichtbij gelegen natuurgebieden extra aandacht. 15) Boskap is op grond van gebruik van de huidige aanwijzing (2001) niet aan de orde. 16) Zie bij effect Ruimtelijke Ordening reactie 3. 17) Zie bij effect Ruimtelijke Ordening reactie 3. 18) Op grond van de huidige aanwijzing (en huidige gebruik) zal geen sprake zijn van verplaatsing van vliegverkeer van
---	---

	Schiphol naar luchtvaartterrein Lelystad. Zie ook bij effect Ruimtelijke Ordening reactie 3. 19) Zie reactie 1. 20) De eventuele mogelijkheden voor uitbreiding van het luchtvaartterrein staat thans niet ter discussie. Hiervoor dient een aparte procedure (fase 2) te worden doorlopen.
--	--

Effect: leefomgeving

Thema: leefomgeving	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Nummer inspraakreactie: 3, 4, 5, 8, 9, 15, 16, 17, 23, 26, 38, 39, 40, 45, 47, 51, 52, 58, 59, 62, 66, 71, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 101, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 112, 113, 117, 118, 122, 127, 128, 131, 132, 135, 137, 139, 142, 143, 147, 151, 153, 155, 157, 161, 163, 165, 166, 167, 170, 171, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 180, 181, 182, 183, 185, 186, 190, 191, 192, 195, 196, 198, 199, 203, 204, 206, 207, 210, 214, 215, 220, 221, 222, 223, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 234, 235, 237, 238, 239, 240, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 250, 251, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 263, 265, 269, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 280, 281, 284, 287, 288, 291, 292, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 326, 327, 328, 329, 331, 332, 333, 341, 342, 343, 347, 349, 350, 353, 355, 356, 358, 361, 364, 366, 367, 369, 371, 372, 374, 380, 381, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 397, 399, 400, 403, 404, 406, 407, 409, 411, 413, 414, 416, 417, 418, 419, 421, 422, 425, 428, 431, 432, 434, 436, 437, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 454, 456, 457, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 472, 473, 474, 475, 476, 479, 482, 483, 488, 489, 491, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 502, 503, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 522, 523, 524, 527, 530, 533, 535, 537, 538, 540, 541, 542, 543, 544, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 564, 565, 566, 567, 568, 570, 571, 572, 574, 575, 576, 577, 578, 580, 581, 582, 583 Effecten op de leefomgeving 1) Ruim 380 insprekers hebben bezwaar tegen de uitbreiding van Lelystad Airport omdat dit een verstoring van de leefomgeving met zich mee zal brengen. 2) Een inspreker geeft aan dat groei van een luchthaven zorgt voor stijgende huizenprijzen en economische bloei. Gezondheidsrisico's 3) Ruim 80 insprekers geven aan dat de uitbreiding van Lelystad Airport negatieve gevolgen zal hebben voor de gezondheid.	1) In de onderhavige m.e.r.-procedure ter onderbouwing van de vigerende aanwijzing staan de uitbreidingsplannen van de luchthaven (fase 2) niet ter discussie. (Hiervoor is thans een aparte procedure gestart.) Voor het overige verwijzen wij naar paragraaf 1.2 van de Richtlijnen. 2) Voor kennisgeving aangenomen. 3) Het MER is niet het instrument om in te gaan op eventuele gezondheidsrisico's. Wel worden de milieueffecten van de

4) Geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen zijn de meest genoemde factoren die klachten over de gezondheid veroorzaken. Gezondheidsklachten die worden genoemd zijn: stress, concentratieverlies, allergie en ademhalingsproblemen. 5) Onder de thema's geluid en luchtkwaliteit worden ook inspraakreacties betreffende gezondheid beschreven. 6) Ruim 30 insprekers geven aan dat in het MER de psychische stress voor de omwonenden moet worden onderzocht. 7) Ongeveer 5 insprekers geven aan dat in het MER de negatieve gevolgen voor de gezondheid inzichtelijk gemaakt moeten worden. 8) Enkele insprekers geven aan dat de nachtrust verstoord zal worden. Aantasting woongenot 9) Ruim 120 insprekers zijn tegen de uitbreiding van Lelystad Airport vanwege het aantasten van het woongenot. Veel insprekers geven aan dat met name het woongenot van Lelystad en Zeewolde zal worden aangetast. 10) Bijna 70 insprekers geven aan dat zij in Flevoland zijn komen wonen vanwege de rust en ruimte. Dit moet behouden blijven. 11) Ongeveer 20 insprekers vinden dat de aantasting van het leefmilieu moet worden onderzocht in het MER. 12) Ruim 15 insprekers geven aan dat het woongenot op dit moment al aangetast wordt door vliegverkeer van en naar Schiphol. 13) Een aantal insprekers vinden dat de uitbreiding van Lelystad Airport een negatief effect heeft op de recreatie en het toerisme. 14) Een aantal insprekers geeft aan dat: "Alleen een luchtvaartbaken in de buurt van Nijkerk voorkomt dat vluchten op 600 meter boven Zeewolde komen die milieuoverlast veroorzaken". Waardedaling woning 15) Bijna 140 insprekers geven aan dat de uitbreiding van Lelystad Airport zal leiden tot waardedaling van de woning. De waardeontwikkeling van het onroerend moet goed onderzocht worden. Er kan op dit moment een taxatie gemaakt worden en wie zal de eventuele planschade vergoeden? 16) Een aantal insprekers wil weten wat de geluidseffecten zijn buiten Ke-contouren op de aanwezige woonbebouwing? Wat zijn de kosten van isolatie van de woningen? Er moet in het MER bij het onderzoek naar geluidsoverlast uit worden	verschillende alternatieven in beeld gebracht. Het MER gaat niet in op de eventuele relatie tussen deze milieueffecten en de gezondheid van mensen die leven in de omgeving van het luchtvaartterrein. Zie ook reactie 1. 4) Zie reactie 3. 5) Zie reactie 3 (pag. 23) bij effect Geluid en reactie 3 Luchtkwaliteit pagina 31 6) Zie reactie 3. Psychische stress is geen thema dat in het MER dient te worden onderzocht. 7) Zie reactie 3. 8) Aangezien er op grond van de huidige aanwijzing niet gevlogen mag worden in de nachturen kan hier geen sprake van zijn. Zie verder bij effect Geluid onder kopje 'Nachtrust' pagina 25 9) In de onderhavige m.e.r.-procedure ter onderbouwing van de vigerende aanwijzing staan de uitbreidingsplannen van de luchthaven (fase 2) niet ter discussie. (Hiervoor is thans een aparte procedure gestart.) Voor het overige verwijzen wij naar paragraaf 1.2 van de Richtlijnen. 10) Zie reactie 9. 11) Een m.e.r. is een instrument om het <i>milieubelang een volwaardige plaats te</i> geven in de besluitvorming. Per alternatief (zoals beschreven in de Startnotitie) zullen de milieueffecten worden beschreven. De Wet milieubeheer geeft in artikel 7.10 aan welke vereisten de wet stelt aan de inhoud van het MER. Zie ook hoofdstuk 2 van de Richtlijnen. 12) Het vliegverkeer van en naar Schiphol staat in de onderhavige m.e.r procedure niet ter discussie. 13) Een MER is niet het instrument om effecten van de voorgenomen activiteit op recreatieve en toeristische mogelijkheden in beeld te brengen. Zie ook reactie 11. 14) Boven Zeewolde wordt op een hoogte van minimaal 2000 meter gevlogen 15) De waardedaling van onroerend goed zal niet in een MER worden onderzocht. Voor een verzoek tot vergoeding van planschade is een procedure voorgeschreven in art 49 van de Wet op de ruimtelijke ordening.
--	---

gegaan van het huidige aantal woningen (inclusief de woningen uit 2004). Economie & werkgelegenheid 17) Ongeveer 50 insprekers geven aan dat de economische nadelen van de uitbreiding van Lelystad Airport onderzocht moeten worden. Volgens het merendeel biedt de uitbreiding geen economische groei. 18) Meer dan 20 insprekers geven aan dat de uitbreiding geen extra werkgelegenheid met zich mee zal brengen. 19) Ongeveer 10 insprekers vinden dat de voordelen van de uitbreiding onderzocht dienen te worden. 20) Een paar insprekers vinden dat de uitbreiding van Lelystad Airport goed is voor de werkgelegenheid. 21) Een aantal insprekers geeft aan dat Lelystad Airport geen tweede Schiphol mag worden. 22) Een paar insprekers zijn van mening dat de beschikbaarheid van brandstof op de langere termijn en de ontwikkeling van de wereldeconomie moeten worden meegenomen in het MER. Alleen op deze wijze kunnen de ecologische factoren tegen de economische factoren worden afgewogen en wordt een juist beeld verkregen.	16) De Ke-contouren zullen vanaf 20 Ke t/m 65 Ke worden berekend. Buiten deze contouren zijn geen geluidseffecten te verwachten. Isolatie van woningen zal in de situatie Lelystad niet aan de orde zijn omdat zich geen woningen of gevoelige bestemmingen bevinden binnen de isolatie-plichtige afstand. In het MER zal gebruik worden gemaakt van het meest actuele woningbestand. 17) Een m.e.r. is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De Wet milieubeheer geeft in artikel 7.10 aan welke vereisten de wet stelt aan de inhoud van het MER. Een uiteenzetting van het verband tussen uitbreiding luchtvaartterrein en economische ontwikkelingen in het gebied maakt hier geen deel van uit. De economische effecten zullen dan ook niet onderzocht worden in het MER. In een MER wordt uitsluitend ingegaan op milieugerelateerde aspecten. 18) De economische effecten zullen niet onderzocht worden in het MER. In een MER wordt uitsluitend ingegaan op milieugerelateerde aspecten. Zie ook reactie 17. 19) In de onderhavige m.e.r.-procedure ter onderbouwing van de vigerende aanwijzing staan de uitbreidingsplannen van de luchthaven (fase 2) niet ter discussie. (Hiervoor is thans een aparte procedure gestart.) Voor het overige verwijzen wij naar paragraaf 1.2 van de Richtlijnen. 20) De economische effecten zullen niet onderzocht worden in het MER. In een MER wordt uitsluitend ingegaan op milieugerelateerde aspecten. Zie ook reactie 17. 21) Zie reactie 19. 22) Een m.e.r. is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De Wet milieubeheer geeft in artikel 7.10 aan welke vereisten de wet stelt aan de inhoud van het MER. Een uiteenzetting van de verhouding tussen ecologische/economische factoren valt dan ook buiten het onderzoeksbereik van het MER.
---	---

Thema: Fase 2: ontwikkelingsoptie/uitbreiding	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Nummer inspraakreactie: 4, 6, 11, 112, 113, 124, 160, 324, 339, 355, 427, 438, 534. Ontwikkelsoptie 1) Bijna 250 insprekers hebben hun reactie gegeven op de ontwikkelingsoptie/uitbreiding van Lelystad Airport. Ongeveer 235 insprekers zijn van mening dat er onderzocht moet worden of het milieu gebaat is bij meer vluchten met minder zware vliegtuigen of minder vluchten met zwaardere vliegtuigen. 2) De voorgestelde vliegtuigbewegingen bieden geen houvast. Het is waarschijnlijk dat de getallen veel hoger zullen zijn. 3) In de voorgestelde plannen voor fase 2 komen 22 bedrijven in de Ke-zone te liggen. 4) Provincie Flevoland vraagt voor fase 2 uit te gaan van het voorstel van de exploitant, zoals dat in september 2005 is ingediend. In die aanvraag is (anders dan op bladzijde 6 van de SN fase 1) geen parallelle baan voor BKL verkeer opgenomen. 5) Om de vliegbewegingen veilig te kunnen uitvoeren zal rond de luchthaven een controlzone (CTR, klasse C) moeten komen (gecontroleerd door LVNL). Met een vergroot vliegruim (uitbreiding TMA1, EHR3 en EHR4) zal het vliegverkeer op een veiligere wijze kunnen opstijgen en landen.	1) De vlootsamenstelling die gebruikt wordt bij het onderzoek van de verschillende milieueffecten van de vier alternatieven zal dezelfde zijn als de vlootsamenstelling die is gebruikt voor het opstellen van het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (2004). Zie verder paragraaf 2.4 van de Richtlijnen. 2) De geluidszone maximeert het aantal vliegtuigbewegingen (afhankelijk van het type) dat kan worden uitgevoerd. Hierop vindt strikte monitoring en handhaving plaats door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. 3) In de onderhavige m.e.r.-procedure ter onderbouwing van de vigerende aanwijzing staan de uitbreidingsplannen van de luchthaven (fase 2) niet ter discussie. (Hiervoor is thans een aparte procedure gestart.) Voor het overige verwijzen wij naar paragraaf 1.2 van de Richtlijnen. 4) Zie reactie 3. 5) Na baanverlenging (fase 2) zal Lelystad Airport worden voorzien van verkeersleiding. Vanaf dat moment zal ook een CTR van toepassing zijn. Over een herindelings van het luchtruim en het optimaliseren van toekomstige vliegroutes zal overleg met o.a. de LVNL plaatsvinden.