



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Ontwikkeling Lelystad Airport

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

9 september 2008 / rapportnummer 2125-28





## **1. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES**

Luchthavenexploitant Lelystad Airport wil de start- en landingsbaan verlengen en het gebruik van de luchthaven wijzigen. De baanverlenging en de wijziging van het gebruik moeten binnen de grenzen blijven, die de PKB Luchthaventerreinen Maastricht en Lelystad stelt.

Voor de ontwikkeling van de luchthaven wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen. Bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM.<sup>1</sup>

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- De effecten van geluid voor bewoners van het beïnvloede gebied.
- Gevolgen voor natuur, met name in de Oostvaardersplassen.
- De effecten van het voornemen op de luchtkwaliteit (emissies en concentratieniveaus) en de externe veiligheid.
- Het meest milieuvriendelijke alternatief, waarbij gekeken wordt of het wijzigen van onder andere vliegroutes en –procedures kan bijdragen tot het verminderen van de milieubelasting.
- Een goede en publieksvriendelijke samenvatting, voorzien van overzichtelijk en ‘leesbaar’ kaartmateriaal om het MER toegankelijk te maken voor besluitvormers en insprekers.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

## **2. ACHTERGROND, DOELSTELLING EN BELEIDSKADER**

### **2.1 Achtergrond en doelstelling**

Beschrijf in het MER de achtergrond van het voornemen en destilleer daaruit een duidelijke doelstelling. Ga daarbij in op:

- de aantallen vluchten met grote en kleine vliegtuigen en helikopters (realistische vlootmix) en het aantal passagiers. Geef daarbij aan of en zo ja in welke mate sprake is van uitplaatsing van vliegverkeer vanuit Schiphol;<sup>2</sup>
- wanneer naar verwachting de verlenging van de landingsbaan gereed zal zijn.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1 voor meer project- en proceduregegevens.

<sup>2</sup> Zie ook de inspraakreactie van provincie Flevoland (nummer 16, bijlage 2) waar vraagtekens worden gezet bij het realiteitsgehalte van de vlootsamenstelling, mede in relatie tot uitplaatsing van Schiphol-Oost naar Lelystad.

## 2.2 Beleidskader

Neem in het MER een overzicht op van het wettelijk en beleidskader dat kaders stelt voor het voornemen. Geef aan welke randvoorwaarden hieruit voortvloeien. Ga hierbij onder andere in op de Natuurbeschermingswet (met name Natura-2000 gebieden), de Ecologische Hoofdstructuur en stiltegebieden.

## 3. VOorgenomen Activiteit en Alternatieven

### 3.1 Algemeen

De verlenging van de landingsbaan en het wijzigen van het gebruik zorgen ervoor dat de luchthaven moet worden aangepast. Geef op duidelijk en leesbaar kaartmateriaal niet alleen de baanverlenging, maar alle noodzakelijke aanpassingen weer, zoals de aanleg van opstelplaatsen, de taxibaan, etc.

In de startnotitie wordt vermeld dat de nieuwe baan 2100 meter lang wordt, maar over de breedte en over de aanwezigheid van “shoulders” wordt niet geïnterpreteerd. Deze elementen dienen wel in het MER beschreven te worden, met een toelichting op de gemaakte keuzes.

Ga in het MER uit van een realistische vlootmix, met daarbij behorend aantal vliegtuigbewegingen. Geef per categorie vliegtuig (helikopter, grote en kleine vliegtuigen, lesvluchten) aan hoe ze verdeeld worden over het etmaal en de seizoenen. Ga in op eventuele restricties tijdens de nacht. Geef aan of ultralights in de toekomst nog worden toegelaten op de luchthaven.

### 3.2 Alternatieven

De Commissie stemt in met de in de startnotitie onderscheiden alternatieven (in §§ 3.2.1, 3.2.5 en 3.2.6), met daarbij de volgende aandachtspunten:

- breng tevens expliciet in beeld een worst-case scenario (naar verwachting gelijk aan de PKB-contouren);
- in het planalternatief wordt uitgegaan van circa 60.000 bewegingen Ke-verkeer, tegenover 29.900 in de huidige situatie. Verschil zit hoofdzakelijk in meer ‘zware’ vliegtuigbewegingen (en nauwelijks verschil in helikopterbewegingen). Maak duidelijk waaruit die toename bestaat, en welk aandeel daarvan overplaatsing vanuit Schiphol is.

### 3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

De startnotitie bevat een goede aanzet voor een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) (zie § 3.2.4). De Commissie adviseert om daarnaast ook aandacht te besteden aan:

- mogelijkheden om de geluidbelasting op Natura-2000 gebied Oostvaardersplassen zoveel mogelijk te beperken;
- mogelijkheden voor een ‘schonere’ vlootmix (bij een gelijkblijvend of lager aantal vliegbewegingen).

- alternatieve routevoorstellen (anders dan die zijn opgenomen in de bijlagen van de startnotitie) die milieuwinst kunnen opleveren.<sup>3</sup>
- suggesties uit inspraakreacties.<sup>4</sup>

### 3.4 Referentie

In de startnotitie zijn twee referenties beschreven:

- alternatief continuering huidig gebruik (zie § 3.2.2).
- referentiealternatief (zie § 3.2.3), dat uitgaat van de situatie zoals deze mogelijk is gemaakt in de – momenteel nog geldige - aanwijzing van 1991.

Beide referenties zijn naar het oordeel van de Commissie wenselijk om in het MER op te nemen.

Ga bij de beschrijving van het “alternatief continuering huidige gebruik” uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten of die in een vergevorderd stadium van besluitvorming zijn. Daarbij kunnen ondermeer relevant zijn:

- ontwikkeling van diverse nieuwe woningbouwlocaties in de provincie Flevoland;
- uitbreiding industrieterrein Luchthaven Lelystad;
- Groenblauwe zone Oostvaarderswold.

## 4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

### 4.1 Algemeen

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het luchthaventerrein en haar omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit(en) kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen (geplande) bebouwing en gevoelige gebieden voor geluidhinder en externe veiligheid<sup>5</sup>.

Ga voor het bepalen van het aantal milieubelaste woningen uit van een actueel woningbestand en autonome ontwikkelingen.

Als peiljaar, moet het gebruiksjaar worden genomen, waarin de nieuwe aanwijzing van kracht wordt. Breng eventueel met behulp van scenario's de milieueffecten in kaart voor toekomstige jaren.

### 4.2 Geluid

De Commissie adviseert de onderstaande zaken in het MER aan te geven:

- de berekende 47 Bkl-contour en de indicatieve Bkl-contour zoals opgenomen in het PKB Maastricht en Lelystad;

<sup>3</sup> Veel inspraakreacties gaan ook in op mogelijke routevoorstellen die het (leef)milieu kunnen sparen.

<sup>4</sup> Zie bijvoorbeeld de inspraakreacties van de provincie Flevoland (nr. 16; bijlage 2) waarin aanvullende gebruiksbeperkingen en verdere aanbevelingen voor het mma worden gegeven, van de Vogel- en natuurwacht Zuid-Flevoland (nr. 72) en van Natuur en milieu Flevoland (nr. 77).

<sup>5</sup> Denk hierbij aan woongebieden, onderwijsinstellingen, inrichtingen voor de gezondheidszorg en verzorgings- of verpleeghuizen, recreatiegebieden, natuurgebieden en industrieterreinen)

- de berekende 35 Ke-contour en de indicatieve 35 Ke-contour zoals opgenomen in het PKB Maastricht en Lelystad;
- de 20 Ke-contour;
- de  $L_{den}$ -contouren, oplopend vanaf 45 dB(A) in stappen van 5 dB(A) en het aantal geluidsbelaste woningen binnen de opeenvolgende contouren; deze gegevens worden ook gebruikt om het totaal aantal ernstig gehinderden binnen de 45 dB(A)-contour te schatten;
- voor het planalternatief tevens de  $L_{den}$ -contouren van 45 en 55 dB(A) afzonderlijk voor de grote en de kleine luchtvaart, om daarmee de geluidbelasting die veroorzaakt wordt door de kleine en de grote luchtvaart apart zichtbaar te maken;
- de  $L_{night}$ -contouren, oplopend vanaf 20 dB(A) in stappen van 5 dB(A) ; deze worden gebruikt om, overeenkomstig de in TNO-rapport 2007-D-R0011/B (maart 2007) aangegeven systematiek, het aantal personen te bepalen met de volgende effecten door nachtelijk vliegverkeer: 1) “tussentijds ontwaken”, 2) “ernstige hinder” en 3) “gezondheid”;
- de aanwezigheid van geluidsgevoelige objecten (zie voetnoot 5) binnen bovengenoemde contouren, evenals mogelijke maatregelen om die objecten te beschermen.

Geef in het MER een kwalitatieve beschouwing van de cumulatie van geluid van het luchtverkeer in de omgeving van de luchthaven (aanvliegroute en wachtgebied voor Schiphol, helikopters van defensie, vliegverkeer van luchthaven Lelystad en eventueel grondgeluid)<sup>6</sup>.

Geef voor de dorpskernen binnen het studiegebied een kwalitatieve beschouwing over de verandering van de geluidssituatie door het veranderde vliegverkeer.

Geef in het MER de ligging van stiltegebieden in provincie Flevoland aan en maak aannemelijk dat de geluidsbelasting in deze gebieden onder de gestelde normen blijft.

Geef in het MER een analyse van de geluidsbelasting door wegverkeer op bestaande en nieuwe wegen indien de geluidsbelasting naar verwachting met meer dan 1dB(A) toe neemt (dit komt overeen met een verkeerstoename van meer dan 30%).

### 4.3 Externe veiligheid

Het **plaatsgebonden risico** dient in beeld te worden gebracht door de ligging van de individuele risico contouren  $5 \cdot 10^{-5}$ ,  $10^{-5}$ ,  $10^{-6}$  en  $10^{-7}$ , het aantal woningen binnen deze contouren en het aantal omwonenden<sup>7</sup>. Tevens dient te worden aangegeven of zich binnen deze contouren kwetsbare objecten (zie voetnoot 5) bevinden. Binnen de  $10^{-5}$  contouren dienen ook de beperkt kwetsbare objecten (zoals bedrijfsruimten) in beeld gebracht te worden.

Het **groepsrisico** dient te worden weergegeven voor het hele studiegebied<sup>8</sup>. Het groepsrisico moet worden weergegeven in de vorm van de zogenoemde FN curve. Dit is een weergave van het verband tussen de kans op en de omvang

<sup>6</sup> In vele inspraakreacties wordt hierom gevraagd.

<sup>7</sup> Gezien de ontwikkelingen rondom Schiphol in verband met rampenbestrijding kan het raadzaam zijn om tevens de  $10^{-8}$  contour te bepalen.

<sup>8</sup> Toevallig is het studiegebied voor het groepsrisico in dit specifieke geval gelijk aan het gebied binnen de 45 dB(A)-contour.

van een incident met meerdere slachtoffers. Voor het groepsrisico worden de mensen meegenomen, die zich binnen het studiegebied bevinden, zowel in woningen als in andere gebouwen. De modellering van de populatie in de omgeving (gebouwen- en woningenbestand) dient voldoende verfijnd te zijn in relatie met de te beschouwen effecten (inslaggebied). Daarbij dient in de populatiedichtheid, waarin alle gebouwen meegenomen moeten worden waar zich mensen bevinden, onderscheid gemaakt te worden naar de dag- en de nachtsituatie.

Luchthaven Lelystad is gesitueerd in een vogelrijke omgeving. Schenk in het MER aandacht aan het botsingsgevaar van vliegtuigen met vogels en geef aan welke vogelafschrikmethodes gehanteerd zullen worden op de luchthaven.

#### 4.4 Luchtkwaliteit

Door de wijziging van de aanwijzing zal er meer vliegverkeer afgehandeld worden op luchthaventerrein Lelystad dan dat binnen de huidige aanwijzing mogelijk is. Dit zal hoogstwaarschijnlijk een verslechtering van de luchtkwaliteit betekenen.

Onderzoek de emissies en bijdragen van het vliegverkeer en van het aan de luchthaven gerelateerde autoverkeer aan de luchtverontreiniging. Samen met de bijdragen van de andere bronnen van luchtverontreiniging resulteert dit in een overzicht van totale concentraties. Deze totale concentraties moeten conform artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer worden getoetst.

De gehanteerde aannames, rekenmodellen en systematiek moeten in voldoende detail worden beschreven om de juistheid en toepasbaarheid te kunnen beoordelen. Indien beschikbaar dienen validatiegegevens te worden verstrekt. Voor zover van toepassing dient te worden voldaan aan de vereisten in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit van 2007. Let ook op wijzigingen van die Regeling in de loop van 2008. Waar gehanteerde aannames of rekenmethoden afwijken van die welke in recente andere MER studies aan vliegvelden zijn gehanteerd, dient dit te worden beargumenteerd.

Geef in het MER voor fijn stof ( $PM_{10}$  en indicatief voor  $PM_{2,5}$ ) en  $NO_2$ , middels tabellen en gedetailleerde contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de emissies en concentratieniveaus binnen het studiegebied en eventuele overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels voor  $NO_2$ ), zowel in de referentiesituatie als bij de uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschrijf:

- de ligging en grootte van emissies en de veranderingen hierin;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden<sup>9</sup>;
- de veranderingen in concentratieniveaus ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen;
- de mate van eventuele overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

---

<sup>9</sup> Deze informatie is niet relevant voor de toetsing aan de grenswaarden en plandrempels uit de Wet Milieubeheer. Deze gelden immers voor de buitenlucht in zijn algemeenheid. Voor het verkrijgen van inzicht in de mogelijke gezondheidseffecten acht de Commissie het echter van belang ook inzicht te geven in de mate van blootstelling van de bevolking.

De Commissie merkt op dat niet te verwachten is dat de grenswaarden voor de overige stoffen uit de Wet Milieubeheer (SO<sub>2</sub>, CO, Pb en benzeen) zullen worden overschreden. Gezien jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

In de Wet Milieubeheer 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. Mocht een dergelijke verslechtering aan de orde zijn en de normen uit de Wet Milieubeheer niet gehaald worden, beschrijf dan in het MER in detail de te treffen maatregelen en de effecten hiervan op de emissies en concentratieniveaus en maak aannemelijk dat er voor de luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie.

Volgens het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)"<sup>10</sup> kunnen ruimtelijk-economische projecten die niet "in betekenende mate bijdragen" aan de concentratie in de buitenlucht van die stoffen, waarvoor in bijlage 2 van de Wet Milieubeheer een grenswaarde is opgenomen, doorgang vinden, zonder dat daarbij een individuele toetsing van het project aan die grenswaarden plaatsvindt. Mocht een dergelijke situatie aan de orde zijn, beschrijf dan in het MER in detail waar en voor welke jaren en stoffen dit het geval is en hoe dit is geconstateerd.

## 4.5 Natuur

Het gebied wordt omgeven door beschermde natuurgebieden en andere gebieden die beperkingen stellen aan het grondgebruik. Geef de ligging van natuurgebieden weer op kaart en beschrijf het vigerende en toekomstige beschermingsregime (beschermd natuurmonument, Natura 2000-gebied, ecologische hoofdstructuur, ganzengedooogebieden).

De ontwikkeling van de luchthaven kan leiden tot (geluids)verstoring van vogels en mogelijk andere diergroepen. Daarnaast kan atmosferische depositie gevolgen hebben voor de natuur in de regio. De Commissie verwacht dat significante gevolgen voor Natura-2000 gebieden op voorhand niet zijn uit te sluiten zodat een passende beoordeling deel dient uit te maken van het MER.<sup>11</sup>

### *Geluid*

- Bepaal welke Natura 2000-gebieden (via externe werking) significant nadelige gevolgen *kunnen* ondervinden van gewijzigd gebruik van Airport Lelystad. Doe dit op basis van de beschikbare informatie over de vlieghoogtes en afstanden waarop vogels en eventueel andere soorten kunnen worden verstoord door vliegtuiggeluid<sup>12</sup>;
- Bepaal per gebied vervolgens de soorten die kunnen worden beïnvloed door (geluids)verstoring door vliegtuigen. Betrek ook de vlieghoogte van vliegtui-

---

<sup>10</sup> Besluit van 30 oktober 2007, houdende regels omtrent het niet in betekenende mate bijdragen, bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder c, van de Wet milieubeheer (Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)).

<sup>11</sup> LNV, Directie Regionale Zaken (inspraakreactie nr. 80, bijlage 2) wijst in dit kader op een recente en in het m.e.r.-onderzoek te betrekken publicatie: *Notitie betreffende een toetsing van de verwachte ecologische effecten van uitbreiding van de vliegbewegingen op Airport Lelystad* (Alterra, december 2007).

<sup>12</sup> Verstoring van diersoorten kan tot uitdrukking komen in veranderingen in gedrag, fysiologie, aantallen, reproductie of overleving, en kan aldus gevolgen hebben voor de populatieomvang



gen daarbij<sup>13</sup>. Maak wanneer relevant onderscheid naar de verschillende functies van de gebieden voor de relevante soorten (broeden, rusten, foerageren, ruien, etc.);

- Breng in beeld in hoeverre geluidswaarname via grote oppervlaktewateren leidt tot een versterkend negatief effect op daarvoor gevoelige natuurgebieden. (bijvoorbeeld vogels in de Oostvaardersplassen). Breng bij gebrek aan informatie ook een worst-case scenario in beeld.

#### *Atmosferische depositie*

Breng, bijvoorbeeld via depositiecontouren, in beeld in hoeverre de depositie van verzurende en vermestende stoffen kan toenemen. Druk de informatie uit in mol/ha/jaar voor vermestende stoffen en voor verzurende stoffen. Toets dit aan de kritische depositiewaarden van habitattypen en natuur(doel)typen in het beïnvloede gebied<sup>14</sup>. Ga ook in op de gevolgen van Vluchtige Organische Stoffen (VOS)<sup>15</sup>.

### **Gebiedsbescherming**

#### *Natura 2000-gebieden*

- Ga in de mogelijke beïnvloede gebieden in op de concept-instandhoudingsdoelen, inclusief eventuele opgelegde verbeteropgaven;
- Beschrijf de gevolgen voor soorten en eventueel habitattypen en toets dit aan de instandhoudingsdoelstellingen. Houd daarbij rekening met de landelijke staat van instandhouding en het relatief belang van het betreffende gebied;
- Bepaal of het project afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten kan leiden tot significante gevolgen. Geef aan wat de consequenties of vervolgstappen naar aanleiding hiervan kunnen zijn, bijvoorbeeld doorlopen van de ADC-criteria<sup>16</sup>.

#### *Beschermde Natuurmonumenten*

Beschrijf voor de beschermde natuurgebieden de gevolgen van het voornemen voor het natuurschoon, de natuurwetenschappelijke betekenis of voor (kwetsbare) planten en dieren in het gebied.

#### *Ecologische Hoofdstructuur*

Beschrijf de gevolgen van het voornemen voor de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Besteed daarbij met name aan de gevolgen van depositie voor natuur(doel)typen.

### **Soortenbescherming**

Vermeld in het MER welke beschermde planten en dieren voorkomen in het gebied dat betrokken wordt bij de uitbreiding van de luchthaven (baanverlenging, nieuwe toegangswegen e.d.). Geef, zo mogelijk aan de hand van verspreidingsgegevens, aan welke effecten worden verwacht op de aanwezige soorten, voor zover vermeld in Tabel 2 en Tabel 3 van de AMvB Artikel 75 Flora- en faunawet. Maak daarbij onderscheid in de aanlegfase en de exploitatie-

---

<sup>13</sup> Het rapport "Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar de vliegvelden Lelystad en Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" (Lensink *et al.* 2002, Bureau Waardenburg) geeft hiervoor een goede aanzet.

<sup>14</sup> Zie de publicaties van Bal *et al.* (LNV, MNP, Alterra) die ingaan op kritische stikstofdeposities per habitattypen (Natura 2000) en natuurdoeltype (EHS). Ga uit voor de meest kritische depositiewaarde zoals genoemd per Natura 2000-gebied. Voor zure deposities zijn 'critical loads' bekend maar zijn geen grenswaarden vastgesteld.

<sup>15</sup> Stoffen als benzeen kunnen schadelijk zijn voor de fauna. Er zijn geen grenswaarden voor VOS vastgesteld. De toename ten opzichte van de achtergronddepositie dient in ieder geval te worden beschreven.

<sup>16</sup> Alternatief, Dwingende redenen van openbaar belang en Compensatie: Zie hiervoor onder andere de Algemene Handreiking Natuurbeschermingswet van het Ministerie van LNV, september 2005

fase. Geef aan of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora en faunawet. Motiveer in dat geval in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat de ontheffing verleend zal worden<sup>17</sup>.

#### 4.6 Wegverkeer

In het MER moet inzicht worden gegeven in de aantallen en herkomsten van de vertrekkende reizigers en de bestemmingen van de aankomende reizigers, alsmede de verdeling in vervoerwijzekeuze (modal split). Maak tevens de relatie tussen OV-gebruik en OV-aanbod inzichtelijk.

Geef aan welke knelpunten er kunnen ontstaan in het wegennet. In het geval dat de wegcapaciteit onvoldoende is, dient aangegeven te worden welke maatregelen getroffen gaan worden.

#### 4.7 Overige

In de PKB worden geen uitspraken gedaan over de effecten op bodem en waterhuishouding. Ondanks dat de Commissie geen grote effecten verwacht, adviseert zij om voor de volledigheid deze aspecten toch kwalitatief te beschouwen en er bij onverwachte uitkomsten dieper op in te gaan.

### 5. OVERIG

Voor de onderdelen “leemten in kennis”, “vergelijking van alternatieven” en “samenvatting van het MER” heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

---

<sup>17</sup> Voor het MER van belang voor zover dit duidelijk maakt of (en hoe) schade aan de staat van instandhouding van beschermde soorten wordt voorkomen, al dan niet na mitigatie. De ontheffingaanvraag op grond van de Flora- en faunawet is een zelfstandige procedure (Dienst Regelingen toetst deze procedureel, DLG toetst inhoudelijk). Informatie ten behoeve van de ontheffingaanvraag hoeft dus niet volledig in het MER te worden opgenomen.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Lelystad Airport

**Bevoegd gezag:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**Besluit:** Aanwijzingsbesluit o.g.v. de Luchtvaartwet

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C6.3

**Activiteit:** Ontwikkeling van Lelystad Airport door verlenging van de start- en landingsbaan en wijziging van het gebruik van de luchthaven.

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

**Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de Staatscourant van 4 juni 2008

advies aanvraag: 11 juni 2008

ter inzage legging: 5 juni 2008

richtlijnenadvies: 9 september 2008

**Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt.

**Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

prof.dr. B.J.M. Ale

drs. M.P. Laeven (secretaris)

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

ing. R.L. Vogel

dr. J. Wesseling

dr.ir. T. ten Wolde

## **BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen**

- 1 M.L. Wolters, ZEEWOLDE
- 2 L.H. van der Putten, ZEEWOLDE
- 3 H. Huecl, DRACHTEN
- 4 389 eensluitende reacties ontvangen,
- 5 J.J. van Wijk, ZEEWOLDE
- 6 L. Lamboij, LELYSTAD
- 7 P. Smulders, LELYSTAD
- 8 W. Vogelzang, SWIFTERBANT
- 9 S. Plaul, LELYSTAD
- 10 G.H. Olthof, LELYSTAD
- 11 H.P.A. Grote Gansey, DRONTEN
- 12 B.M. Werring, ALMERE
- 13 H.D. Wiersma, LELYSTAD
- 14 H.G.J. Appeldoorn, LELYSTAD
- 15 M. Janssens, ZEEWOLDE (mede namens: G.A.F. Janssens)
- 16 Provincie Flevoland, LELYSTAD
- 17 R. Bant, ALMERE
- 18 G. Wiertz, ZEEWOLDE (mede namens: M.P. Wiertz Helmich)
- 19 H.J. Platen, ZEEWOLDE
- 20 126 eensluitende reacties ontvangen, (mede namens: A. Hellevoort)
- 21 P. Baaten, LELYSTAD
- 22 M. Jonker, ZEEWOLDE
- 23 H. Visser, ZEEWOLDE
- 24 M.C. van Hagen, LELYSTAD
- 25 R.C. Kersbergen, HARDERWIJK
- 26 Y. Nijveldt, ZEEWOLDE
- 27 R. Trost, ZEEWOLDE
- 28 H. Schenk, ZEEWOLDE
- 29 W.K. van der Velde, DRONTEN
- 30 J.A. Hensen, LELYSTAD
- 31 R. Nolte, LELYSTAD
- 32 P.A.M. Schoot Uiterkamp, LELYSTAD
- 33 S. de Kluijver, ZEEWOLDE
- 34 W. de Lange, LELYSTAD
- 35 J.I.M. Jacops, ZEEWOLDE (mede namens: G. Jacops)
- 36 Gemeente Almere, ALMERE
- 37 Actiegroep "Herrie boven Hierden", HIERDEN
- 38 Dr. J. Nicolai, LELYSTAD
- 39 Stichting CDO Lelystad Airport, LELYSTAD
- 40 Gemeente Zeewolde, ZEEWOLDE
- 41 14 eensluitende reacties ontvangen,
- 42 R.G.Chr. Stom, ZEEWOLDE
- 43 W. van Rijn, ZEEWOLDE
- 44 F.H.J. Stuber, ZEEWOLDE
- 45 R.P. Wetters, ZEEWOLDE
- 46 J.H.M. Ludwig, LELYSTAD
- 47 R. van Voorst, DRONTEN
- 48 J.Th. Buijgers, ZEEWOLDE
- 49 J. Baars, ZEEWOLDE
- 50 G.J. Kox, DRONTEN
- 51 W. Dijkstra, ZEEWOLDE
- 52 A.W. van Ommen, ZEEWOLDE
- 53 R.T. van den Dungen, ZANDVOORT

- 54 W.P.M. Schrijver, ZEEWOLDE  
55 P.C.M. Boers, LELYSTAD  
56 N. Dijkshoorn, LELYSTAD  
57 Drs. J.N. Entken, ZEEWOLDE  
58 J.L. Koppejan-de Baas, ZEEWOLDE  
59 C. Merhai, LELYSTAD  
60 P.C.J. van Put, LELYSTAD  
61 J. Boerma, ALMERE  
62 D. Kerkhoff, SPAARNDAM  
63 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt  
64 Gemeente Dronten, College van Dronten, DRONTEN (mede namens:  
drs. G.K. Zijlstra)  
65 Vereniging Milieudefensie, AMSTERDAM  
66 Staatsbosbeheer en Natuur en Milieu Flevoland, DRIEBERGEN-  
RIJSENBURG  
67 Y. van Weegberg, LELYSTAD  
68 Gemeente Harderwijk, College van B&W, HARDERWIJK  
69 4 eensluitende reacties ontvangen, (mede namens: L. Haslinghuis,  
R. Haslinghuis & I. Nieuwhof)  
70 Regio Noord-Veluwe, HARDERWIJK  
71 Gemeente Nunspeet, Nunspeet (mede namens: Burgemeester en  
wethouders van Nunspeet ir. D.H.A. van Hemmen )  
72 Vogel- en Natuurwacht "Zuid-Flevoland", ALMERE (mede namens:  
A.Hindriks (penningmeester), )  
73 J. Voskuilen, LELYSTAD  
74 Belangenvereniging Almere Hout, ALMERE  
75 Stichting Flevo-landschap, LELYSTAD  
76 MTS Schieman-Kruit, LELYSTAD  
77 Natuur en Milieu Flevoland, LELYSTAD  
78 Stuurgroep Ecologie en Milieu, Zeewolde  
79 Belangenvereniging Bewoners Hollandse Hout, LELYSTAD (mede  
namens: Mr. R.P.J. Sax, C. van Vliet, Belangen Vereniging Hollandse  
Hout )  
80 Landbouw, natuur en voedselkwaliteit, Utrecht  
81 B.H. Bessembinders, HIERDEN (mede namens: G. Sterenborg)  
82 Maatschap Florissen, DRONTEN  
83 Mr. P.H. Everhardus, LELYSTAD  
84 IVN Zeewolde, ZEEWOLDE  
85 Mr. C.J. van Vliet, LELYSTAD  
86 Mr. J.G. Jacobs, LELYSTAD  
87 Kamer van Koophandel Gooi, Eem- en Flevoland, ALMERE (mede  
namens: R. Zieck, B. Gijsberts)  
88 Mr. J.N. Schipper, ZEEWOLDE  
89 Zweefvliegclub Flevo te Biddinghuizen, AMSTERDAM  
90 Milieudefensie afdeling Lelystad, LELYSTAD  
91 Mr. B.B. Akkerman, ZEEWOLDE  
92 Maatschap J.& A. Rodenburg, LELYSTAD  
93 A.S.G. en P.P.O. als onderdelen van Wageningen Universiteit & Re-  
search. Locatie Lelystad, LELYSTAD  
94 Akkerbouwbedrijven Ooievaarsweg 13, 14 en 17, ZEEWOLDE  
95 Mr. J.G.M. Evers, ZEEWOLDE  
96 Stichting Milieugroep Dronten, BIDDINGHUIZEN  
97 R. Pannekoek, HARDERWIJK  
98 J.H. Bossink, LELYSTAD  
99 Cammingha Projectontwikkeling Recreatie, ZEEWOLDE

100 Luchtverkeersleiding Nederland, Luchthaven Schiphol  
101 A.M. Buijs, ZEEWOLDE  
102 Mr. J.M.H.G Komar, LELYSTAD (mede namens: E.I. Komar)  
103 S. Heerkens, LELYSTAD  
104 Mr. J.L. van der Laan, HIERDEN  
105 Mr. H. Hoeve, LELYSTAD (mede namens: D.S. Damsma)  
106 Mr. A.C. Schilpzand, LELYSTAD  
107 S.A.M.E. van Son, LELYSTAD  
108 Mr. H. Backers, HIERDEN  
109 P.R.C.M Heirbaut, LELYSTAD  
110 L. Bouscholte, LELYSTAD (mede namens: Marius Bouscholte)  
111 Mr. J.M. Verkleij, ZEEWOLDE (mede namens: F.C. Verkleij, H.W.J.  
Verkleij, F.A.M. Verstraelen.)



## Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Ontwikkeling Lelystad Airport

Luchthavenexploitant Lelystad Airport wil de start- en landingsbaan verlengen en het gebruik van de luchthaven wijzigen. De baanverlenging en de wijziging van het gebruik moeten binnen de grenzen blijven, die de PKB Luchthaventerreinen Maastricht en Lelystad stelt. Voor de ontwikkeling van de luchthaven wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen

ISBN: 978-90-421-2481-3



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

