



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

5 september 2014 / rapportnummer 2792-163



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

Lelystad Airport wil de luchthaven aanpassen zodat er 45.000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen per jaar kunnen worden afgehandeld. De initiatiefnemer wil daarvoor de start- en landingsbaan verlengen tot 2.400 meter. Ook zullen een nieuwe terminal, een platform en een parkeerterrein worden gebouwd. Om dit voornemen te kunnen realiseren, zijn een luchthavenbesluit en diverse vergunningen nodig. Als onderbouwing van de besluitvorming over het voornemen is een MER opgesteld.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER. De Commissie heeft naast het MER ook het ontwerp luchthavenbesluit ontvangen.

Het MER is helder ingedeeld en de bevindingen worden geïllustreerd aan de hand van uitgebreid en gedetailleerd kaartmateriaal. Ook de voorgeschiedenis en eerder gemaakte afwegingen komen aan de orde en zijn overzichtelijk samengebracht in een afzonderlijk deelrapport. Toch is de Commissie van oordeel **dat het MER niet alle essentiële informatie bevat** om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in een besluit over de aanpassing van de luchthaven.

De Commissie constateert de volgende essentiële tekortkomingen:

- **Natuur:** Informatie over de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden ontbreekt. Dit klemt omdat het MER duidelijk maakt dat de stikstofdepositie en de verstoring die het gevolg zijn van het voornemen, kunnen leiden tot significante effecten op Natura 2000-gebieden. Het inzicht in de ernst van deze effecten en daarmee in de uitvoerbaarheid van (de alternatieven voor) het voornemen is onvolledig. Deze informatie is essentieel voor een besluit over de haalbaarheid van het voornemen en bij de keuze van een voorkeursalternatief. Daarnaast ontbreekt informatie over de consequenties voor de natuur van maatregelen bedoeld om de vliegveiligheid te vergroten.
- **Integratie en samenhang:** Essentiële informatie in de samenvatting en het hoofdrapport is niet in overeenstemming met die in de addenda. En de informatie in de addenda over de effecten van het voornemen op nieuwbouwlocaties vertoont leemten.

De Commissie adviseert de tekorten in een aanvulling op het MER te herstellen en pas daarna een besluit te nemen. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe. In hoofdstuk 3 behandelt ze punten die niet essentieel zijn voor een besluit over het voornemen, maar die wel kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op www.commissiemer.nl. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn er te vinden door in het zoekvak van de website nummer 2792 in te vullen.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Effectenonderzoek natuur onterecht vooruitgeschoven

Het MER geeft aan dat een Passende beoordeling zal worden opgesteld nadat een voorkeursvariant voor de routes is gekozen. Als argument wordt aangevoerd dat op basis van deze keuze de effecten op Natura 2000-gebieden nader kunnen worden uitgewerkt.

Het MER concludeert dat voor de meeste varianten significante effecten op Natura 2000-gebieden niet op voorhand zijn uit te sluiten. Dit geldt voor de effecten van stikstofdepositie (A, B, B+) en voor verstoring van vogels in de Oostvaardersplassen (variant A). Inzicht in de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen, en daarmee in de uitvoerbaarheid van iedere variant — waarbij met mogelijke (mitigerende) maatregelen wordt rekening gehouden — ontbreekt echter. Naar het oordeel van de Commissie is deze informatie van belang voor de keuze van een voorkeursvariant, ook rekening houdend met de haalbaarheid van het voornemen. Deze informatie is ook nodig voor de Passende beoordeling die is vereist voor de verdere besluitvorming. Een essentieel deel van het onderzoek wordt dus onterecht vooruitgeschoven.² Daarnaast ontbreekt informatie over de consequenties voor de natuur van maatregelen die de vliegveiligheid vergroten. De drie bovengenoemde punten — stikstofdepositie, verstoring van vogels en mitigatie van vogelaanvaringen — worden hierna uitgewerkt.

Stikstofdepositie

Het voornemen leidt tot een toename van stikstofdepositie op vijf hiervoor gevoelige Natura 2000-gebieden³ en op twaalf Beschermden natuurmonumenten. Daarom zijn significante effecten op deze gebieden, en wellicht op aangrenzende gebieden in Noordwest-Overijssel, niet op voorhand uit te sluiten.⁴ Een Passende beoordeling, waarin deze gevolgen zijn onderzocht, ontbreekt. De Commissie acht de informatie over de omvang van de depositie, over de (cumulatieve) effecten op habitats en leefgebieden van soorten in Natura 2000-gebieden en over de mogelijke (mitigerende) maatregelen essentieel voor de keuze van het voorkeursalternatief en voor een besluit over de haalbaarheid van het voornemen.

Verstoring van vogels

De routevariant A gaat dwars over de Oostvaardersplassen. Het MER constateert dat dit kan leiden tot verstoring van vogelsoorten waarvan het leefgebied deel uitmaakt van de instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura 2000-gebied. Ook constateert het MER dat zonder Passende beoordeling niet kan worden gekozen voor variant A. De Commissie merkt op dat de informatie over verstoring en de effecten op de Oostvaardersplassen noodzakelijk is voor een vergelijking van de varianten en het vertrekpunt vormt voor een beoordeling van de effectiviteit van (mitigerende) maatregelen.

² Diverse insprekers behandelen (de gevolgen van) het ontbreken van een Passende beoordeling, zoals: de Gelderse Natuur- en Milieufederatie, de gemeenten Kampen, Oldebroek, Elburg, Zwolle en Dronten, LTO, de Algemene Vereniging voor Dorpsbelangen Biddinghuizen en zienswijze nr. 255.

³ Veluwe, Wieden, Weerribben, Naardermeer en Oostelijke Vechtplassen. Zie Deel 4E (pag. 54-56).

⁴ De gemeenten Zwolle en Kampen geven aan dat voor de Uiterwaarden Zwarte water en Vecht resp. Uiterwaarden IJssel onterecht is geconcludeerd dat een extra depositie van 0,3 mol/ha/jaar niet leidt tot significant negatieve effecten.

Vogels en vliegveiligheid

Het MER constateert dat de kans op vogelaanvaringen een belangrijk aandachtspunt is, mede vanwege de grote vogelconcentraties in de Oostvaardersplassen en de daarmee verbonden vogelbewegingen van en naar foerageer- en slaapplekken. Op grond van het MER concludeert de Commissie dat vogelconcentraties in dit gebied een risico voor de vliegveiligheid vormen. De omvang van deze risico's vergt nader onderzoek, zoals ook in het MER is gesteld.⁵ Om te voldoen aan de eisen met de betrekking tot vliegveiligheid dienen maatregelen te worden getroffen, waaronder het vastleggen van een beperkingengebied in het luchthavenbesluit. De Commissie constateert dat de effectiviteit en de milieugevolgen van deze maatregelen vooraf in beeld moeten worden gebracht.⁵ Significant negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden door vogelwerende maatregelen zijn immers niet uitgesloten.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de effecten van stikstofdepositie en verstoring op Natura 2000-gebieden verder uit te werken voor de keuze van een voorkeursvariant, en om de natuureffecten van maatregelen die de vliegveiligheid moeten vergroten, in kaart te brengen. Meer concreet adviseert ze om:

- de effectbeschrijving van de verschillende varianten op Natura 2000-gebieden verder uit te werken en aan te geven of significant negatieve effecten zijn uit te sluiten;
- de effectbeschrijving van de verstoring van vogels in de Oostvaardersplassen voor de variant A verder uit te werken en aan te geven of significant negatieve effecten zijn uit te sluiten;
- in het MER maatregelen uit te werken, als effecten van de stikstofdepositie en/of de verstoring niet zijn uit te sluiten en als voor een van de risicovarianten wordt gekozen. Zijn maatregelen niet haalbaar of effectief, dan dient het MER aan te geven of/hoe de ADC-toets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 kan worden doorlopen;
- de maatregelen die aanvaringen tussen vliegtuigen en (groepen) vogels moeten voorkomen/beperken, verder uit te werken en aan te geven wat de consequenties zijn voor de vliegveiligheid, de natuur, de natuurontwikkeling en de vogels in het studiegebied.

2.2 Hoofdrapport en samenvatting: onvoldoende weergave van bijlagen

Het MER bevat drie addenda die de informatie uit het hoofdrapport en de verschillende deelrapporten corrigeren en aanvullen. De informatie uit de addenda is niet verwerkt in het hoofdrapport en in de samenvatting. Via verwijzingen moet de lezer zelf een goed beeld zien te krijgen van de belangrijkste milieu-informatie voor de besluitvorming.

Toekomstige bouwlocaties

In de beschrijving van de referentie en de alternatieven moeten de effecten worden meegenomen van en op ontwikkelingen waarover al is besloten. Een voorbeeld zijn de effecten van de luchthaven op woningen die zijn opgenomen in de goedgekeurde bouwplannen van de omliggende gemeenten. In het deelonderzoek geluid staan uitsluitend schattingen van ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden uitgaande van het aantal personen dat nu al in

⁵ Ook de Natuur- en Milieufederatie Flevoland en Vogelbescherming Nederland vragen hiervoor aandacht.

de omgeving van het plangebied woont.⁶ Het MER wekt echter de suggestie als zouden bewoners van geplande bouwlocaties ook zijn meegenomen. Zo zijn de geplande woongebieden gemarkeerd op de meeste kaarten van het deelonderzoek geluid, het hoofdrapport en de samenvatting.⁷ De tabellen in de bijlage bij het deelonderzoek geluid laten zien dat nieuwbouwlocaties niet zijn meegenomen in de tellingen. Zo lopen bijvoorbeeld de 40 en 42 L_{den}-contouren van de B+variant over het ten oosten van Almere afgebeelde woningbouwgebied Oosterwold (blz. 76, fig. 38), maar is het aantal ernstig gehinderden binnen deze contouren nul in de tabellen op blz. 126–129.⁸ Alleen in addendum 2 zijn effecten van nieuwbouw per gemeente beschreven.⁹ Wat in het addendum ontbreekt zijn aantallen voor de referentiesituatie en voor andere alternatieven dan B+ en een totaalbeeld voor het gehele voornemen. Verder zijn de bevindingen uit het addendum niet verwerkt in het hoofdrapport en de samenvatting. De gebrekkige beschrijving (van de status) van de bouwplannen maakt het voor de Commissie bovendien onmogelijk om de resultaten te verifiëren.¹⁰

Overigens is onduidelijk of de geplande bedrijventerreinen en kantoren zijn meegenomen in de veiligheidsberekeningen. Nabij de luchthaven zijn bedrijventerreinen gepland waarvan de planologische status niet is beschreven. De contouren voor het plaatsgebonden risico van 10⁻⁷ en 10⁻⁸ per jaar omvatten deze gebieden. Zijn ze niet meegenomen bij het tellen van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de externe veiligheidscontouren en bij de berekening van het groepsrisico dan beschouwt de Commissie dit als een tekort.

Stikstofdepositie

Eén van de addenda gaat in op de berekeningen van de stikstofdepositie. Hierin wordt geconcludeerd dat de maximale belasting op gevoelig gebied 0,4 mol N/ha/jaar bedraagt. Dit is een correctie op de berekeningen uit het hoofdrapport en deelrapport 4E, waarin een maximale belasting van 30 mol N/ha/jaar aan de rand van de Veluwe is berekend. Deze informatie komt niet terug in het hoofdrapport en de samenvatting. Verder mist de Commissie een onderbouwing van de aanpassing van de berekeningen en kan ze de stikstofdepositieberekeningen niet reconstrueren. De berekende depositie lijkt ook niet in lijn te zijn met wat op basis van berekeningen voor andere luchthavens mag worden verwacht.

Effectvergelijkingen onvolledig

De effectvergelijkingen in het MER geven geen transparant en volledige beeld van de effecten van de verschillende varianten. Dit is duidelijk te illustreren aan de hand van de tabellen in hoofdstuk 7.2 van het hoofdrapport. De tabellen vatten de effecten samen per woonlocatie.

⁶ Deel 4A, deelonderzoek geluid, blz. 6: *'op basis van een recent woningen- en inwonerbstand'*.

⁷ *'De gebieden op de kaart met geplande woningbouw zijn (mede) aangeleverde door de gemeenten in en rond de Provincie Flevoland'* (blz. 67 van het deelonderzoek geluid). Het deelrapport geluid somt de gemeenten op waar plannen zijn geïnventariseerd, zonder de beschouwde plangebieden en hun omvang expliciet te benoemen en zonder de planologische status te omschrijven (blz. 68). Het hoofdrapport stelt: *'Deze plannen zijn door Lelystad Airport geïnventariseerd en - voor een controle op de volledigheid - voorgelegd aan provincie en gemeenten'* (blz. 30).

⁸ Oosterwold is hierbij slechts een voorbeeld. Op de kaarten staan nog andere geplande woongebieden die niet zijn terug te vinden in de tabellen.

⁹ MER-addendum 'Advies Alderstafel optimalisaties'.

¹⁰ De onduidelijkheid die van dit alles het gevolg is, blijkt ook uit een aantal van de zienswijzen die suggereren dat bepaalde plannen niet zouden zijn beschouwd (bijv. zienswijzen van de Belangenvereniging Almere Hout en de zienswijze met nummer 81) of dat ook gerealiseerde woningen ontbreken in de inventarisatie (zie de zienswijzen van de gemeente Dronten en van de Algemene Vereniging voor Dorpsbelangen Biddinghuizen).

De Commissie constateert dat daarin de effecten onder de wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid niet zijn opgenomen. Deze waarden zijn in de effectbeschrijving in hoofdstuk 6.3 geluid wel opgenomen, waar ook voor lagere geluidbelastingen¹¹ berekeningen zijn gemaakt. De samenvattende tabellen in hoofdstuk 7.2 geven daarom een onvolledig beeld van de effecten van het voornemen.¹² Ook is de eerder besproken informatie over nieuwbouwlocaties niet beschouwd in die tabellen.

Samenvatting niet zelfstandig leesbaar

Uit de meeste voorgaande punten blijkt dat de samenvatting geen zelfstandig leesbaar document is en dat ze geen goede afspiegeling vormt van de inhoud van het MER. Een overzichtstabel van de belangrijkste milieueffecten ontbreekt en belangrijke informatie uit de addenda is niet verwerkt.

De Commissie adviseert om het MER te actualiseren met de informatie uit de addenda. Beschrijf in het MER ook de belangrijke effecten van geluid onder de grenswaarden voor de verschillende varianten en woonlocaties. Verwerk deze informatie samen met de belangrijkste conclusies uit het MER in een zelfstandig leesbare samenvatting met een overzichtelijke tabel met milieu-effectscores.

Daarnaast adviseert de Commissie om in een aanvulling op het MER:

- een totaalbeeld te schetsen van het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden voor de referentie en de alternatieven/varianten, zowel met als zonder de aantallen in toekomstige woningbouwlocaties;
- de omvang en de status van de geplande bedrijventerreinen aan te geven;
- aan te geven hoe deze terreinen zijn meegenomen in de berekeningen voor externe veiligheid. Corrigeer, zo nodig, de berekeningen en geef aan wat de consequenties zijn voor het groepsrisico;
- de berekende stikstofdeposities herleidbaar te onderbouwen.

3. Aandachtspunten voor de besluitvorming

De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De meeste opmerkingen in dit hoofdstuk hebben betrekking op onderzoeken die nu zijn verdaagd, maar die op enig moment in het traject van besluitvorming zullen moeten worden uitgevoerd. Naast het eerder vermelde essentiële onderzoek naar de effecten van het voornemen op Natura 2000-gebieden, worden namelijk nog een aantal onderzoeken vooruitgeschoven. Ze zijn niet essentieel voor de keuze van een voorkeursalternatief of bepalend voor de haalbaarheid van het voornemen, maar betreffen problemen die op enig moment opgelost moeten worden. Het vooruitschuiven van (zicht op) een oplossing kan de discussie over het wel of niet uitvoeren van het voornemen belasten. Voor enkele van

¹¹ 40 en 42 dB(A) L_{den} en 30 dB(A) L_{night} .

¹² Tabel 39 met de effecten voor Almere is illustratief omdat hij geen inzicht geeft in het onderscheid tussen de varianten en suggereert dat geen enkel effect optreedt ten opzichte van de referentie.

de hierna genoemde punten is dat ook het geval, zo blijkt uit de zienswijzen bij het voornemen.

Evaluatie van het voornemen en meting hinderbeleving

De insprekers benadrukken vooral de noodzaak om bij aanvang duidelijk te zijn over de inhoud, de beoordelingscriteria en de planning van het evaluatieonderzoek op grond waarvan over de tweede tranche zal worden besloten.¹³ De Commissie adviseert om met het oog op die evaluatie een actuele meting uit te voeren van het periodiek te herhalen gezondheidsbelevingsonderzoek, in vervolg op het RIGO-onderzoek uit 2006.¹⁴ De Commissie merkt op dat een actuele meting van de hinderbeleving noodzakelijk is als vertrekpunt voor een gedegen evaluatie.

- De Commissie adviseert om voor het gezondheidbelevingsonderzoek en de monitoring die op basis daarvan kan plaatsvinden, een meting uit te voeren voorafgaand aan het besluit.

Gefaseerde uitplaatsing van helikopters en General Aviation naar ander vliegvelden

De Commissie adviseerde eerder¹⁵ om de gevolgen in beeld te brengen van het gefaseerde uitplaatsen naar andere luchthavens van vliegverkeer dat niet verenigbaar is met de commerciële burgerluchtvaart.¹⁶ Het MER gaat echter niet in op de milieuruimte die nodig is voor de uitplaatsing van 60.000 vluchten General Aviation en op effecten die daarvan het gevolg zijn.¹⁷ In het MER¹⁸ staat dat de uitplaatsing wordt onderzocht in werkstroom 8 van de Alderstafel Lelystad. Gegeven de onzekere uitkomst en de te verwachten effecten van een omvangrijke uitplaatsing van General Aviation op vooral de hinderbeleving en de veiligheid, leidt dit tot vragen over het proces bij de huidige gebruikers van de luchthaven en tot twijfels over het resultaat en de haalbaarheid van een uitplaatsing.¹⁹

- De Commissie adviseert om de aspecten geluidhinder, veiligheid (en luchtkwaliteit) expliciet mee te nemen in de besluitvorming over uitplaatsing van helikoptervluchten en General Aviation naar andere vliegvelden en bij de 'inpassing' een saldobenadering uit te werken voor deze milieueffecten.

¹³ Zie bijvoorbeeld de zienswijzen van de Provincie Flevoland, de gemeenten Harderwijk, Zeewolde en Zwolle, de Belangenvereniging Almere Hout en de Natuur- en Milieufederatie Flevoland.

¹⁴ Ook bijvoorbeeld de gemeenten Oldebroek en Elburg hechten veel belang aan een dergelijke meting.

¹⁵ Advies over reikwijdte en detailniveau van het MER (document nummer 2792-78)

¹⁶ Omdat het luchthavenbesluit deze uitplaatsing niet regelt, stelt de Commissie voor om deze analyse gescheiden van de rest te behandelen en in te perken tot een (kwalitatieve) beschrijving van voor- en nadelen van beschikbare alternatieven, op grond waarvan onder andere uitspraken kunnen worden gedaan over de belangrijke knelpunten en te overwegen maatregelen bij uitplaatsing, en daarmee over de haalbaarheid van de alternatieven.

¹⁷ Het geluidrapport geeft aan: "Omdat er nog onduidelijkheid bestaat over waar deze kleine luchtvaart activiteiten naar toe zal verplaatsen, kan het MER niet ingaan op de impact van een verplaatsing naar andere locaties. Wel kan inzicht gegeven worden in de geluidsbelasting die optreedt door klein verkeer in beide marktscenario's die in het MER gebruikt zijn" (blz. 77).

¹⁸ Hoofdrapport blz. 19.

¹⁹ Voorbeelden zijn de zienswijzen van Singles&Twins Flying School Lelystad, de Gelderse Milieufederatie en de Aircraft Owners and Pilots Association en zienswijze nr. 261.

Consequenties voor de ecologische hoofdstructuur

In het MER zijn voor de natuurgebieden Larservaartbos en Larserbos de effecten van een beperkte kwaliteitsafname (geluidsbelasting leidt tot iets lagere dichtheid van vogels) voldoende in beeld gebracht. Echter, de mogelijke consequenties voor ruimtelijke plannen en besluiten verbonden aan deze effecten worden niet beschreven²⁰.

- De Commissie adviseert bij de besluitvorming aan te geven wat de consequenties van het voorname zijn voor het provinciale EHS-beleid en of gewenste en/of noodzakelijke maatregelen om effecten te mitigeren, uitvoerbaar zijn.

Risico's brandstofopslag

Het deelonderzoek externe veiligheid (4B) geeft aan dat de brandstof voor het vliegverkeer over de weg, met tankwagens zal worden geleverd, zoals dat momenteel ook het geval is. De aanvoerfrequentie zal toenemen naarmate het klein verkeer plaats maakt voor groot verkeer. De consequenties voor het risico en daarmee voor het brandstofbeleid zijn nog niet bepaald. De Commissie constateert dat de risico's van brandstofopslag moeten worden uitgezocht voor de vergunningverlening.

- De Commissie adviseert om in voorbereiding op een besluit via een worst-case-schatting aan te tonen of een probleem ontstaat dat maatregelen vereist, en, indien nodig, maatregelen uit te werken.

Consequenties voor windenergie

Verschillende insprekers signaleren tekorten in de inventarisatie van de objecten die een risico kunnen vormen voor het veilig functioneren van de luchthaven.²¹ Voorbeelden van dergelijke objecten zijn windturbines. Verder stellen ze dat een hoogtebeperking van 143 m voor de 'outer surface zone' tal van lopende en geplande initiatieven voor windenergie dreigt onmogelijk te maken. Hierdoor zouden de provinciale doelstellingen voor windenergie niet meer kunnen worden gerealiseerd.²² Ook de omvang van een eventueel uit voeren sanering is nog onduidelijk.²³

De Commissie stelt vast dat met strikt hanteren van de beperkingen zoals vastgelegd in het ontwerpbesluit slechts realisatie van windprojecten overeenkomstig de uitgangspunten van de Rijksstructuurvisie Wind op Land mogelijk is in een groot deel van Flevoland.²⁴ Wat ontbreekt, is een evaluatie van de gekozen hoogtebeperking in het licht van de voortdurende

²⁰ Gesteld wordt dat de extra belasting dermate klein is dat geen enkele soort in het voortbestaan binnen de EHS wordt bedreigd (deelrapport 4F, pag. 50). De gevolgen zijn niet vertaald naar de wezenlijke kenmerken en waarden van de provinciale EHS als bedoeld in artikel 10 4^e lid van de Verordening voor de Leefomgeving 2012 van de provincie Flevoland.

²¹ MER-bijlage 4I: Conflictanalyse beperkingengebieden

²² Voorbeelden zijn de zienswijzen van de provincie Flevoland, de gemeente Lelystad, Eneco, de Wageningen Universiteit, de Windvereniging Oostelijk Flevoland, Raedthuys, de Federatie Windverenigingen Flevoland, Ecofys WTTS en anderen.

²³ Zie hiervoor de zienswijze van Lelystad Airport.

²⁴ De Structuurvisie Wind op Land gaat uit van turbines met een vermogen van maximaal 3 MW en een hoogte kleiner dan 150 m (<http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p26/p2636/2636-076planmer.pdf>, blz. 25). Bij het inventariseren van de mogelijkheden voor Flevoland houdt de structuurvisie rekening met de 'inner surface zone' die hoort bij de geplande uitbreiding van Lelystad Airport (blz. 91-97 van het MER bij de structuurvisie).

toename van het productievermogen (en dus de hoogte) van windturbines en rekening houdend met lopende en in voorbereiding zijnde initiatieven.

- De Commissie adviseert om in voorbereiding op een besluit een nadere beoordeling uit te voeren van mogelijke beperkingen voor grootschalige windenergieopwekking, rekening houdend met lopende initiatieven en met recente technologische ontwikkelingen op dit terrein.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: N.V. Luchthaven Lelystad

Bevoegd gezag: de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu

Besluit: vaststellen Luchthavenbesluit

Categorie Besluit m.e.r.: C6.1

Activiteit: mogelijk maken van de verlenging van de start- en ladingsbaan en vastleggen van het gebruik van de luchthaven en van de beperkingen aan het grondgebruik in de omgeving van de luchthaven

Procedurele gegevens:

aankondiging in de Staatscourant d.d. 6 augustus 2013

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 6 augustus t/m 16 september 2013

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 14 juni 2013

2^e adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 1 augustus 2013

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 16 oktober 2013

kennisgeving MER in de Staatscourant van 19 juni 2014

ter inzage legging MER: 20 juni t/m 31 juli 2014

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 20 juni 2014

toetsingsadvies uitgebracht: 5 september 2014

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Ir. A.G.M. Dassen

Dr. Y.S. Kok-Palma

Dr. J. Lembrechts (secretaris)

Dr. C.A. Linse (voorzitter)

Ing. R.L. Vogel

Dr. J. Wesseling

Dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen,

vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieu Effect Rapport Lelystad Airport
 - (-89) Deel 1 Hoofdrapport (31 maart 2014)
 - (-90) Deel 2 Achtergronden (31 maart 2014)
 - (-91) Deel 3 Het Route-optimalisatieproces (31 maart 2014)
 - (-92) Deel 4A Deelonderzoek Geluid (31 maart 2014)
 - (-93) Deel 4B Deelonderzoek Externe Veiligheid (29 maart 2014)
 - (-94) Deel 4C Deelonderzoek Luchtkwaliteit (29 maart 2014)
 - (-95) Deel 4D Verkeersonderzoek (27 maart 2014)
 - (-96) Deel 4E Deelonderzoek Beschermde Natuurgebieden (31 maart 2014)
 - (-97) Deel 4F Deelonderzoek EHS en Stillegebieden (31 maart 2014)
 - (-98) Deel 4G Deelonderzoek Beschermde planten & dieren (31 maart 2014)
 - (-99) Deel 4H Deelonderzoek Vogels & vliegveiligheid (31 maart 2014)
 - (-100) Deel 4I Conflictanalyse beperkingsgebieden (maart 2014)
 - (-101) Deel 4J Deelonderzoek Voedselkwaliteit (maart 2014)
 - (-102) Deel 5 Kaarten (31 maart 2014)
 - (-103) Deel 6 Samenvatting (31 maart 2014)
 - (-104) Addendum 1 Het ondernemingsplan en het MER (4 juni 2014)
 - (-015) Addendum 2 Advies Alderstafel optimalisaties (31 mei 2014)
 - (-106) Addendum 3 Stikstofdeposities (2 juni 2014)
- (-108) Ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Lelystad (19 juni 2014)
- (-109) Kaartenbijlage bij het ontwerpbesluit (19 juni 2014)
- (-110) Aanvraag Luchthavenbesluit Lelystad Airport (2 april 2014)
- (-112) Second opinion Business Case Lelystad Airport (12 mei 2014)
- (-114) Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn, bijschaling en actualisatie kengetallen en scenario's (3 juni 2014)
- (-115) Ontwikkeling regionale luchthavens in alternatieve scenario's (mei 2014)
- (-120) Naderingsopties Lelystad (6 mei 2014)
- (-124) Notitie Verkenning Marktonwikkelingen Luchtvaart (5 juni 2014)
- (-127) Samenvatting studietraject tbv MER Lelystad (niet gedateerd)
- (-142) Stofstofberekeningen luchthavens t.b.v. de programmatische aanpak stikstof (juni 2014)

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 5 augustus 2014 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Luchthavenbesluit Lelystad Airport

ISBN: 978-90-421-4007-3



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

