

**ANTWOORDNOTA VOOROVERLEG
BESTEMMINGSPLAN
LELYSTAD - LUCHTHAVEN**

24 augustus 2011

**Antwoordnota vooroverleg
Bestemmingsplan Lelystad - Luchthaven**

Code 113806 / 24-08-11

GEMEENTE LELYSTAD 113806 / 24-08-11
ANTWOORDNOTA VOOROVERLEG
BESTEMMINGSPLAN LELYSTAD - LUCHTHAVEN

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

blz

1. OVERLEGREACTIES	1
1. 1. Inspectie Verkeer en Waterstaat	2
1. 2. Provincie Flevoland	5
1. 3. Waterschap Zuiderzeeland	8
2. REACTIE EXPLOITANT LUCHTHAVEN	10
2. 1. Toelichting	10
2. 2. Regels	20

1. OVERLEGREACTIES

Om rechtskracht te krijgen, doorloopt het bestemmingsplan Lelystad – Luchthaven de bestemmingsplanprocedure. Een eerste stap hierin is het Overleg volgens artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening. Daarvoor is het concept-ontwerpbestemmingsplan Lelystad - Luchthaven naar de volgende instanties gestuurd:

1. VROM-Inspectie, Regio Noord-West, Haarlem
2. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Directie Regionale Zaken vestiging West, Utrecht
3. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-Generaal Luchtvaart, Den Haag
4. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Amersfoort
5. Rijkswaterstaat IJsselmeergebied, Lelystad
6. Regionale directie Domeinen IJsselmeerpolders, Lelystad
7. Staatsbosbeheer, Regio Oost, Deventer
8. Provincie Flevoland, t.a.v. hoofd afdeling RWN, Lelystad
9. Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie, Directie Noord, Zwolle
10. Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart, Hoofddorp
11. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Directie Regionale Zaken vestiging West, Utrecht
12. Dijkgraaf en Heemraden van het Waterschap Zuiderzeeland , Lelystad
13. Burgemeester en wethouders van Almere, Almere
14. Burgemeester en wethouders van Zeewolde, Zeewolde
15. Burgemeester en wethouders van Dronten, Dronten
16. Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland, Almere
17. Gastransport Services, District Noord, Deventer
18. NLTO, Drachten
19. Tennet bv, Arnhem
20. NV NUON, Arnhem
21. Vitens, Lelystad
22. KPN Operations Vaste Net, Operator Transmission Services, Apeldoorn

De instanties 1 tot en met 7, 9, 11, 13 en 16 tot en met 22 hebben niet gereageerd. De gemeente Zeewolde (14) en Dronten (15) hebben gereageerd en daarbij aangegeven dat het bestemmingsplan geen aanleiding geeft voor opmerkingen. De gemeente is ingenomen met deze reactie.

De Provincie Flevoland (8), Inspectie Verkeer en Waterstaat (10) en het Waterschap Zuiderzeeland (12) hebben inhoudelijk gereageerd. De reacties van deze instanties worden hierna behandeld. Daarbij wordt aangegeven of het nodig is het bestemmingsplan aan te passen naar aanleiding van de ingediende reactie.

1. 1. Inspectie Verkeer en Waterstaat

De inspectie heeft bij brief van 31 mei 2011, met kenmerk IENM/IVW-2011/4607, een overlegreactie gegeven op het bestemmingsplan. De overlegreacties zijn als volgt:

1.1.1. Algemeen

Sinds november 2009 is de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen (RVGLT) van kracht. De voorschriften op het gebied van de luchthaven zijn wettelijk vastgesteld. In de regeling wordt verwezen naar bijlage 14, deel I, van de International Civil Aviation Organization.

Reactie:

De RVGLT is vooral gericht op de aanleg, inrichting, uitrusting en het gebruik van de luchthavens, waaronder de luchthaven van Lelystad. De RVGLT wordt meegenomen bij de uitvoering van het bestemmingsplan. Voor zover ruimtelijk relevant is in het bestemmingsplan rekening gehouden met de RVGLT.

Het bestemmingsplan is op dit punt niet aangepast.

1.1.2. Vliegfunnel

Buiten het vrijwaren van de vliegfunnel beschrijft artikel 12 RVGLT ook mogelijke beïnvloeding van luchtvaart navigatie en communicatie apparatuur, zichtlijnen vanuit de verkeerstoren, en optredende turbulenties in relatie tot bouwwerken rond de start-/ landingsbaan. Indien een parallelle baan met een maximum lengte van 900 m wordt aangelegd gelden bovenstaande beperkingen ook voor die baan.

Reactie:

Uit de reactie lijkt de veronderstelling te komen dat op de luchthaven twee naast elkaar liggende start- en landingsbanen komen. Dit is echter niet het geval; er is sprake van één start- en landingsbaan en een daarnaast gelegen taxibaan voor vliegtuigen. De vliegfunnel, zoals verwoord in het bestemmingsplan, is alleen aanwezig rond een start- en landingsbaan. De aanwezigheid van één start- en landingsbaan is ook opgenomen in het aanwijzingsbesluit voor de luchthaven, waarop het bestemmingsplan grotendeels is gebaseerd. De taxibaan heeft geen vliegfunnel.

Het bestemmingsplan is op dit onderdeel niet aangepast.

1.1.3. Circuitverkeer, pagina 14 voetnoot 2

De definitie van circuitverkeer is beschreven als "vliegverkeer dat in de directe omgeving van de luchthaven vliegt, in verband met oefenen en het landen als onderdeel van lesvliegen" is niet correct. Circuitverkeer is niet uitsluitend vluchten verband houdend hiermee, maar vluchten in het bijzonder in verband hiermee. Er bestaan namelijk ook circuitvluchten die géén deel uitmaken van het oefenen van het landen, maar wel verplicht gevolgd moeten worden om de luchthaven aan te kunnen doen.

Reactie:

De definitie is in overeenstemming met de reactie aangepast. De genoemde definitie in de toelichting spreekt is nu als volgt: "Vliegverkeer dat in de directe omgeving van de luchthaven vliegt, in het bijzonder in verband met het lesvliegen, het oefenen van landen, het landen als onderdeel van lesvliegen en ook het vliegverkeer om de luchthaven aan te kunnen doen." Zoals door de Inspectie aangegeven gaan de circuitvluchten verder dan alleen het oefenen van het landen en het landen als onderdeel van het lesvliegen.

1.1.4. Watercompensaties en wadi's, pagina 37

In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op milieu- en omgevingsaspecten. Zo wordt op pagina 37 onder "waterberging" beschreven dat, ter compensatie van verhard oppervlak, 17.250 m² waterberging moet worden aangelegd. Paragraaf 9.4.4 van bijlage 14, deel I van ICAO geeft aan dat de aanleg van zaken die vogels of dieren aantrekken, moet worden voorkomen, tenzij met een fauna-effectonderzoek wordt aangetoond dat het risico voor de luchtvaart niet zal toenemen. Ik attendeer u erop dat bij de aanleg van wadi's hier aandacht aan moet worden besteed.

Reactie:

Bij het aanleggen van de wadi's wordt hiermee rekening gehouden. Op de inhoud van het bestemmingsplan heeft dit geen invloed.

1.1.5. Obstakelvrije zones luchthaven, pagina 42

Zie opmerkingen vermeld onder pagina 9, vliegfunnel, inclusief de opmerking met betrekking tot de parallelle 900 m baan.

Reactie:

Op de luchthaven is in de nieuwe situatie sprake van één start- en landingsbaan en een daarnaast gelegen taxibaan voor vliegtuigen. De vliegfunnel, zoals verwoord in het bestemmingsplan, is alleen aanwezig rond een start- en landingsbaan. De aanwezigheid van één start- en landingsbaan is ook opgenomen in het aanwijzingsbesluit voor de luchthaven, waarop het bestemmingsplan grotendeels is gebaseerd. De taxibaan heeft geen vliegfunnel. Het bestemmingsplan is op dit onderdeel niet aangepast.

1.1.6. Obstakelbeheersgebied pagina 43

De beschrijving van IHCS is niet correct. Het verzoek is om in de 2^e alinea de eerste zin te vervangen door de volgende tekst: "Het IHCS heeft tot doel vliegtuigen die in het circuit vliegen (circuitverkeer), voorafgaand aan de landing, te beschermen tegen hoge objecten."

Reactie:

De tekst op pagina 43 is in overeenstemming met de reactie aangepast.

1.1.7. Bebouwing in 6.6.1 regels

Beschreven wordt dat de verkeerstoren maximaal 15 meter hoog mag zijn. In het belang van de luchtvaart en toekomstige ontwikkelingen is het niet raadzaam om een maximale hoogte vast te leggen. Als gevolg van de baanverlenging kan het vanwege eisen m.b.t. het zicht op baan en rijbanen noodzakelijk zijn de verkeerstoren te verhogen. De ICAO voorschriften voorzien in de mogelijkheid om van de hoogtebeperkingen af te wijken indien dit vanuit luchtvaarnavigatiedoeleinden noodzakelijk is. Dit geldt ook voor luchtvaartapparatuur en hulpmiddelen op de grond, mits deze licht van gewicht en breekbaar van constructie zijn.

Reactie:

In de toelichting is aangegeven dat de verkeerstoren in de huidige situatie een hoogte heeft van maximaal 15 meter. Dit is het uitgangspunt voor de regeling in het bestemmingsplan, omdat de toekomstige hoogte nog niet bekend is.

Om aan de toekomstige – mogelijk hogere – hoogte van de verkeerstoren te voldoen, is een afwijkingsmogelijkheid (omgevingsvergunning) in de regels opgenomen. De voorwaarde die hieraan verbonden is dat dit noodzakelijk moet zijn vanuit luchtvaart navigatiedoeleinden. De toelichting geeft hiervoor een nadere toelichting.

In artikel 6.4 is al een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder de luchtvaartapparatuur en hulpmiddelen vallen. De voorwaarde dat de constructie licht van gewicht en breekbaar moet zijn, past onder het algemene afwijkingscriterium dat er geen onevenredige bezwaren mogen bestaan vanuit de luchtvaart.

1.1.8. Kader in 6.2 regels

Zie opmerkingen vermeld onder pagina 9, vliegfunnel, inclusief de opmerking m.b.t. de parallelle 900 m baan.

Reactie:

Op de luchthaven is in de nieuwe situatie sprake van één start- en landingsbaan en een daarnaast gelegen taxibaan voor vliegtuigen. De vliegfunnel, zoals verwoord in het bestemmingsplan, is alleen aanwezig rond een start- en landingsbaan. De aanwezigheid van één start- en landingsbaan is ook opgenomen in het aanwijzingsbesluit voor de luchthaven, waarop het bestemmingsplan grotendeels is gebaseerd. De taxibaan heeft geen vliegfunnel.

Het bestemmingsplan is op dit onderdeel niet aangepast.

1.1.9. Bouwhoogte verkeerstoren, pagina 55

Zie opmerking onder pagina 46, 6.2.1. bebouwing over de hoogte van de verkeerstoren.

Reactie:

In 6.2.1 onder c is aangegeven, dat de verkeerstoren ten hoogste 15 meter mag bedragen. Dit is gebaseerd op de bestaande hoogte van de verkeerstoren.

Een mogelijkheid om af te wijken (omgevingsvergunning) is nu in 6.4 opgenomen, Onder voorwaarde dat een grotere bouwhoogte noodzakelijk is vanuit luchtvaart-navigatiedoeleinden.

1.1.10. Specifieke beperking in relatie RVGLT, pagina 57, regels 7.4.1 en 7.4.2

Vraag is of deze specifieke beperkingen noodzakelijk zijn. De RVGLT regelt immers de beperkingen binnen het luchthavengebied.

Reactie:

Een vliegfunnel heeft ruimtelijke consequenties voor de omgeving. Door de ligging van de vliegfunnel ontstaat een beperking voor bijvoorbeeld de hoogte van gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en beplanting. Door dit specifiek in het bestemmingsplan te regelen is het voor een ieder duidelijk dat er beperkingen zijn. Een aanvraag om omgevingsvergunning, bijvoorbeeld voor de bouw van een gebouw, wordt immers eerst getoetst aan het bestemmingsplan.

De veiligheidszones rond de luchthaven hebben gevolgen voor de gebruiksmogelijkheden van de gronden. Niet alle functies zijn toegestaan binnen de veiligheidszones. De exploitant heeft aangegeven meer bedrijven en dergelijke op het terrein te willen realiseren. Dit kunnen (beperkt) kwetsbare objecten zijn. Om duidelijk te maken binnen welke gebieden deze (beperkt) kwetsbare objecten niet zijn toegestaan, zijn de veiligheidszones in het bestemmingsplan opgenomen.

1. 2. Provincie Flevoland

De provincie Flevoland heeft in een brief met kenmerk 1169543, haar overlegreactie gegeven op het bestemmingsplan. De overlegreacties kunnen als volgt worden weergegeven.

1.2.1. Het plan vloeit voort uit het aanwijzingsbesluit

Met het bestemmingsplan wordt beoogd uitvoering te geven aan de verplichting het bestemmingsplan aan te passen aan het aanwijzingsbesluit van 16 oktober 2009. Het aanwijzingsbesluit is in werking getreden op 16 mei 2010. Ingestemd kan worden met het landzijdige deel van de luchthaven. De gemeentelijke verantwoordelijkheid met betrekking tot de interne en externe veiligheid is op adequate wijze opgepakt en vormgegeven door opnemings van veiligheidszones. Eén en ander conform de afspraken die over dit onderwerp zijn gemaakt.

Reactie:

De gemeente is ingenomen met deze reactie van de provincie. De brief wordt voor dit onderdeel voor kennisgeving aangenomen.

1.2.2. De toegelaten bedrijfscategorieën

In de regels bij de bestemming “Verkeer - Luchthaven” wordt bij de platformgebonden en luchthavengebonden bedrijvigheid uitgegaan van bedrijven tot en met milieucategorieën 4.1 en 4.2. Dit uitgangspunt wordt gezien als discrepantie tussen de mogelijkheden van het bestemmingsplan en het zonebeheersplan ex artikel 164 van de Wet geluidhinder door het college van GS vastgesteld. Ten aanzien van het betreffende beheersplan loopt een beroepsprocedure en het bestemmingsplan mag die procedure niet frustreren. In overeenstemming met het beheersplan dient uitgegaan te worden van bedrijven tot en met milieucategorie 3. In overweging wordt gegeven een voorziening te treffen om eventuele bedrijfsontwikkelingen met afwijkende categorie mogelijk te maken.

Reactie:

Op het gehele bedrijventerrein zijn bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan. Deze vallen binnen de regeling van het zonebeheersplan. De milieucategorie 3 (van voor 2007) is in de huidige zonering zoals gehanteerd door VNG (Bedrijven en milieuzonering 2009) namelijk opgesplitst in de categorieën 3.1 en 3.2.

Op enkele plaatsen, op de verbeelding aangeduid, zijn de categorieën 4.1 (richtafstand 200 meter) en 4.2 (richtafstand 300 meter) mogelijk. De basis voor de voor deze hogere categorieën ligt in de Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid. Hierin staat vermeld dat bedrijven in de categorieën 1 tot en met 4 zijn toegestaan. Daarbij is uitgegaan van de vervallen zoneringssystematiek van Lelystad, in de methode van de VNG (Bedrijven en milieuzonering) betekent dit categorie 1 tot en met 4.2.

Bij de mogelijke hogere categorieën is gebruik gemaakt van een zonering. De begrenzing van de categorieën is dusdanig dat de geluidcontouren vanuit het zonebeheersplan theoretisch niet wijzigen na realisatie van dergelijke bedrijven.

Het bestemmingsplan is niet gewijzigd.

1.2.3. Relevante aspecten als het Instrument Landing Systems (ILS)

In relatie tot de obstakelbeheersgebieden wordt in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven, dat voor de nieuwe start- en landingsbaan te zijner tijd een ILS gaat gelden. Hoewel geen wettelijke grondslag wordt in overweging gegeven, gelet op de ontwikkelingsdoelstellingen van de luchthaven, inzichtelijk te maken wat de effecten en consequenties zijn van toepassing van het ILS op de omgeving en de luchthaven zelf en dit te bespreken met de exploitant van de luchthaven.

Reactie:

In de toelichting was al het nodige weergegeven over de werking van het ILS. Deze tekst is aangevuld met een toelichting op de effecten van het ILS op de omgeving. De consequenties zijn besproken met luchthaven.

1.2.4. Aandacht opslag vliegtuigbrandstof

In het bestemmingsplan en in de toelichting is geen aandacht geschonken aan de opslag van vliegtuigbrandstof. Duidelijk moet worden gemaakt waar en in welke mate deze opslag plaatsvindt en hoe de relatie is met de overige functies in de omgeving.

Reactie:

De constatering dat aan de opslag van vliegtuigbrandstoffen geen aandacht is besteed, is juist. Inmiddels is het bestemmingsplan hierop aangepast.

1.2.5. Niet klassikaal praktijkonderwijs

In de regels wordt een onderscheid gemaakt tussen niet-klassikaal praktijkonderwijs en klassikaal theorieonderwijs. Verzocht wordt in de toelichting de relatie van dit onderscheid aan te geven in relatie tot de in- en externe veiligheid.

Reactie:

De toelichting is op dit onderdeel aangepast.

1.2.6. Nieuwe terminal

In de toelichting wordt gesproken over realisatie nieuwe terminal. Niet vermeld wordt hoe deze terminal wordt ontsloten. Verzoek om de toelichting op dit punt aan te passen.

Reactie:

In paragraaf 5.2.3 "Geluid" bij het onderdeel "wegverkeerslawaaï" en in paragraaf 6.1.2 "Infrastructuur" wordt gesproken over ontsluiting van de nieuwe terminal. In de toelichting is vermeld dat de nieuwe terminal verkeer aantrekt. Het verkeer kan vrij snel vanaf de Larserweg op het luchthaventerrein komen. Verder is aangegeven dat de nieuwe terminal via een nieuwe erftoegangsweg over de oostelijke zijde van het luchthaventerrein een ontsluiting krijgt. Na aanleg van bedrijventerrein Larserknoop aan de noordzijde van het plangebied, krijgt de terminal een nieuwe ontsluiting via dit terrein. Het bestemmingsplan is op dit onderdeel niet aangepast.

1.2.7. Bijlage 1 bevat "niet-passende" bedrijvigheid

In de regels wordt verwezen naar bedrijven in bijlage 1. Deze bedrijven hebben geen link met de luchthaven- en platformgebonden bedrijvigheid. Verzocht wordt de bedrijvenlijst te screenen en enkel de bedrijven te noemen die passen op het bedrijventerrein, op het terrein van de General Aviation, onderhoud, onderwijs en leisure.

Reactie:

De luchthaven- of platformgebondenheid van de toegestane bedrijvigheid wordt niet bepaald door de bedrijvenlijst, maar door de begrippen 'luchthavengebonden en platformgebonden bedrijvigheid'. De in de bedrijvenlijst opgenomen bedrijven zijn alleen mogelijk wanneer ze aan de begrippen voor luchthaven- en platformgebonden bedrijvigheid voldoen. Een verdere selectie van de bedrijvenlijst is daarom niet noodzakelijk.

1.2.8. Bestemmingsplan is bijna niet “te lezen”

Door het samengaan van allerlei regels, binnen dezelfde bestemming is het soms moeilijk de bestemmingsplankaart “te lezen”. Voorgaande komt voornamelijk voort uit de IMRO-codering. Het verdient aanbeveling de toelichting met kaartmateriaal te verduidelijken.

Reactie:

De constatering dat de verbeelding van het plan slecht leesbaar is, is te wijten aan de hoeveelheid bestemmingen en aanduidingen die erover liggen. Deze zijn onvermijdelijk, omdat ze nodig zijn voor het regelen van de (on)mogelijkheden voor de luchthaven. Digitaal is het plan, wanneer voldoende ingezoomd, goed leesbaar. Bovendien worden, wanneer op één van de objecten in de verbeelding wordt geklikt, alle van toepassing zijnde regels getoond.

Bovendien zijn in de toelichting zijn al kaartjes opgenomen die de verschillende aanduidingen verklaren, denk daar bij aan de kaartjes van de vliegfunnel, maar ook aan de overzichtskaart met daarop de locatie van de luchthavengebonden bedrijvigheid, platformgebonden bedrijvigheid, en de terminals 1 en 2. Ook is in de toelichting een inrichtingsschets opgenomen van de luchtzijdige infrastructuur en installaties, het brandweeroefenterrein en de proefdraaiplaats.

Het bestemmingsplan is hiervoor niet aangepast.

1. 3. Waterschap Zuiderzeeland

Bij brief van 30 juni 2011 heeft het waterschap een reactie gegeven op het conceptontwerp. Het waterschap stelt vast dat voorafgaande aan het conceptontwerp een uitgebreide afstemming tussen initiatiefnemer, de gemeente en het waterschap heeft plaatsgevonden. Geconstateerd wordt dat de uitgangspunten en conclusies van het rapport “Bestemmingsplan Lelystad Airport; Watertoets” in de waterparagraaf zijn opgenomen.

1.3.1. Onderzoek de-icing methoden en overkappen tankplaats

Naar aanleiding van het conceptontwerp vraagt het waterschap betrokken te worden bij het nader onderzoek naar de de-icing methoden en het overkappen van de tankplaats.

Reactie:

Het waterschap wordt betrokken bij het onderzoek. Dit heeft geen invloed op het bestemmingsplan.

1.3.2. Aanleg waterberging

Gewezen wordt de noodzaak van een ontheffing op grond van de keur voor het aanleggen van een waterberging. Gevraagd wordt de initiatiefnemer van de luchthaven hiervan op de hoogte te brengen.

Reactie:

De initiatiefnemer van de luchthaven wordt hierover geïnformeerd. Dit heeft geen invloed op het bestemmingsplan.

1.3.3. Lozing verontreinigd hemelwaterafvoer en inzet van wadi

Voor een lozing van verontreinigd hemelwaterafvoer en voor de inzet van een wadi is een vergunning of een melding op grond van de Wet verontreinigde oppervlaktewateren noodzakelijk.

Gevraagd wordt de initiatiefnemer van de luchthaven hiervan op de hoogte te brengen, zodat vroegtijdig overleg kan plaatsvinden.

Reactie:

De initiatiefnemer van de luchthaven wordt hierover geïnformeerd. Dit heeft geen invloed op het bestemmingsplan.

2. REACTIE EXPLOITANT LUCHTHAVEN

De exploitant van Lelystad Airport is niet specifiek benaderd voor het leveren van een overlegreactie. Wel heeft de exploitant reacties geleverd op het concept-ontwerpbestemmingsplan. Deze reacties zijn overwogen en voorzien van een antwoord. De inhoud en overweging staan opgenomen in het bestemmingsplan en worden waar nodig meegenomen. Er is een verdeling gemaakt tussen de toelichting en op de regels.

2. 1. Toelichting

2.1.1. Ontstaansgeschiedenis

Bij 1.1.

Gemist wordt het essentiële verhaal dat de Gemeente in 1993 de luchthaven verkocht heeft en zich daarbij verplicht heeft om zich in te spannen voor een wettelijk kader om uitbreidingen mogelijk te maken. In 1995 is de gemeente op verzoek van de N.V. Luchthaven Lelystad begonnen aan een nieuw bestemmingsplan. Helaas heeft dit tot op heden niet geleid tot een bestemmingsplan dat toetsing bij de Raad van State heeft doorstaan. Als gevolg hiervan is de ontwikkeling van het vastgoed op de luchthaven moeizaam verlopen en moest tot op heden vrijwel alles via ontheffingsprocedures geregeld worden.

Reactie:

De bestemmingsplantoelichting is op dit punt aangevuld.

2.1.2. Oriëntatie start- en landingsbaan en hoogtebeperkingen

Bij 2.3. Een start- en landingsbaan kent altijd twee richtingen. In ons geval noord-oost en zuidwest. Hier moet in ieder geval vastgelegd worden dat hoogtebeperkingen rond een luchthaven door meerdere zaken bepaald worden.

Reactie:

De tekst in paragraaf 2.3 is aangepast, wat betreft de oriëntatie van de start- en landingsbaan. Vastgesteld wordt dat de hoogtebeperkingen inderdaad door meerdere zaken worden bepaald. Voorgaande kan op basis van diverse onderdelen uit de toelichting van het bestemmingsplan worden herleid. Onder meer uit paragraaf 2.3.

2.1.3. Situering gebouwen

Het gebouw Aviodrome is niet in een tweede bebouwingsstrip gerealiseerd. Het Airport Plaza is niet de terminal. Het is een naam die de gemeente gegeven heeft aan het plein tussen het luchthavengebouw en de Eendenweg. Gemist wordt dat er ook al diverse kantoorlocaties op de luchthaven zijn waar onder andere aan de gemeente gelieerde organisaties in gevestigd zijn.

Reactie:

De tekst is aangepast.

2.1.4. Maximale hoogte

Bij 2.4. wordt een maximale hoogte van 12 meter vermeld. Diverse gebouwen zitten daar nu al boven. De verkeerstoren is geen 15 meter hoog. Het directiekantoor heeft twee bouwlagen in plaats van één.

Reactie:

In paragraaf 2.4 is aangegeven dat het bij de hangars veelal gaat om grootschalige loodsen met een hoogte tussen de 5,00 en 10,00 meter. Hierop zijn natuurlijk uitzonderingen mogelijk. Een maximale hoogte van 12,00 meter wordt in 2.4 niet genoemd. De toelichting is op dit onderdeel niet aangepast. Binnen de bestemming van Artikel 6 "Verkeer – Luchthaven" wordt aangegeven dat de bouwhoogte ten hoogste 12,00 meter bedraagt. Hiermee is de maximale hoogte voldoende gegarandeerd.

2.1.5. Airport Plaza is geen terminal

Ook bij 2.6. wordt weer aangegeven dat Airport Plaza de huidige terminal is.

Reactie:

De tekst in 2.6 is aangepast.

2.1.6. Milieuzones relatie met zonebeheersplan

In 2.7. wordt ten onrechte vermeld dat de huidige milieuzones zijn vastgelegd in het aanwijzingsbesluit 1991. Bedoeld wordt natuurlijk de PKB 2003 en de aanwijzing 2009. Er is geen maximaal aantal vliegtuigbewegingen opgenomen. Aangeraden wordt iets dieper in te gaan op het zonebeheersplan gezien de gevoeligheden die er liggen

Reactie:

Paragraaf 2.7 gaat over de huidige milieuzones, waaronder de geluidzones vliegtuiglawaai en industrielawaai. Deze hebben ieder een eigen regeling, de geluidzones voor vliegtuiglawaai zijn (nu nog) vastgelegd in de aanwijzing van 1991.

De PKB is geëffectueerd in het aanwijzingsbesluit van 2009. Deze aanwijzing is echter nog niet onherroepelijk en wordt uitgewerkt in dit bestemmingsplan. Zolang zowel het aanwijzingsbesluit als het bestemmingsplan nog niet onherroepelijk zijn, is de aanwijzing van 1991 nog van kracht.

De geluidzones voor industrielawaai zijn opgenomen in het zonebeheersplan, de afbeelding die in de toelichting is opgenomen geeft daarvan een beeld. Dat zonebeheersplan staat los van de PKB (2004) en de aanwijzing 2009.

De toelichting is niet aangepast.

2.1.7. Functies strikt luchthavengebonden

In 3.1.2. wordt door de gemeente aangegeven dat vanuit het aanwijzingsbesluit volgt dat 'de functies in het plangebied strikt luchthavengebonden zijn' Waar hebben jullie dat gelezen?

Reactie:

De constatering is juist dat luchthavengebondenheid van de bedrijvigheid niet direct in de aanwijzing is opgenomen. De aanwijzing spreekt (in 4.1.1 van de toelichting) over platformgebonden bedrijven. De toelichting van dit bestemmingsplan wordt in 3.1.2. op dit punt aangepast.

Echter, de luchthavengebonden bedrijvigheid op het terrein van de luchthaven is wel opgenomen in de Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid (3.6.2). Dit beleid is het uitgangspunt voor het opnemen van de luchthavengebondenheid, het is ook uitgangspunt voor de milieucategorisering die mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan.

2.1.8. Coalitieakkoord 2007

Om in 3.2.2. het coalitieakkoord uit 2007 aan te halen is volgens mij achterhaald.

Reactie:

Paragraaf 3.2 gaat in op afspraken en het beleidskader luchtvaart. Hierin past de verwijzing naar het Coalitieakkoord. Temeer nu het coalitieakkoord is verwerkt in het Aldersadvies, zoals opgenomen in 3.2.3. Er is geen aanleiding paragraaf 3.2.2 van de toelichting aan te passen.

2.1.9. Alders Advies

Bij 3.2.3. moet aangegeven worden dat het Aldersadvies bovenop hetgeen komt dat nu in de aanwijzing is mogelijk gemaakt.

Reactie:

Het Aldersadvies is een advies en daarom niet leidend voor de ontwikkeling van de luchthaven. De Aanwijzing is wel leidend bij het bestemmingsplan Lelystad-Luchthaven. Dit vormt immers de basis voor de uitbreiding van de start- en landingsbaan en de verruiming van de geluids- en risicocontouren.

2.1.10. Aanwijzingstraject in relatie met Crisis- en Herstelwet

Bij 3.3.1. moet vermeld worden dat het aanwijzingstraject voor Lelystad Airport al in gang gezet was voor implementatie van de Crisis- en Herstelwet en deze dus niet van toepassing is op die procedure. Exploitant kan niet beoordelen of die wet in het vervolg een rol kan gaan spelen.

Reactie:

Voor de onderbouwing van de uitvoerbaarheid is het van belang de Crisis- en herstelwet (2010) op te nemen. In deze wet is het project van de luchthaven opgenomen, waardoor het sneller uitgevoerd kan worden. Er is geen aanleiding de toelichting op dit onderdeel aan te passen.

2.1.11. Status vestigingsbeleid 3.6.2.

De Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid is een document dat geen wettelijke status heeft. In deze paragraaf blijkt dit echter niet. Het is niet meer dan een beleidsvoornemen. Exploitant heeft altijd aangegeven dat in dit gebied ook de ontwikkeling van kantoren mogelijk moet zijn. Deze visie lijkt niet anders dan tot doel te hebben het vastgoedbedrijf van de gemeente te beschermen. Wij verzoeken heel 3.6.2. te schrappen.

Reactie:

De Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid is vastgesteld gemeentelijk beleid. In dit beleid heeft de gemeente aangegeven voorstander te zijn van een verdere ontwikkeling van de luchthaven en directe omgeving, echter wel onder voorwaarden. De visie staat bijvoorbeeld de ontwikkeling van kantoren wel toe, maar stelt daarbij de voorwaarde dat die een relatie met de luchthaven hebben. Het beleid onderbouwt de ontwikkeling van de luchthaven en daarmee de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Er is geen aanleiding de toelichting op dit onderdeel aan te passen.

2.1.12. Ontwikkeling luchthaven

In 5.1.2. wordt vermeld dat de ontwikkelingen op de luchthaven alleen kunnen plaatsvinden na amovering van de woning die in de veiligheidssloopzone ligt. Wij hebben altijd begrepen dat dit pas aan de orde is als door daadwerkelijk gebruik van het volledig vergunde volume de zone zich tot over die woning strekt. Eerdat wij volume hebben bereikt kan nog vele jaren duren en waarschijnlijk kan tot die tijd die woning gewoon blijven bestaan.

Reactie:

Het bestemmingsplan staat de ontwikkeling van de luchthaven toe, gebaseerd op een bepaalde lengte van de start- en landingsbaan, met de daarbij behorende vliegbewegingen. In dit geval betekent dit dat in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de maximale mogelijkheden vanuit het aanwijzingsbesluit en dus ook met de maximale risicocontouren. Door al rekening te houden met de maximale uitgangspunten, is maar eenmalig een bestemmingsplan nodig. Het amoveren van de betreffende woning vloeit hieruit voort en uit de genoemde "veiligheidssloopzone". Er is geen aanleiding de toelichting op dit onderdeel aan te passen.

2.1.13. Verwijzingen MER in bestemmingsplan

Over het algemeen vraagt exploitant zich af of het zinvol is selectief stukken uit een meer dan 600 pagina's tellend MER over te nemen in het bestemmingsplan. Wat neem je over en wat niet? In hoeverre kan je dat voor de voeten geworpen worden? Je haalt zaken op deze manier wel uit hun verband. Het plangebied van de aanwijzing waarbinnen de effecten in de MER zijn onderzocht, is immers vele malen groter dan het plangebied van het bestemmingsplan. Zou het bestemmingsplan niet alleen zich moeten richten op die zaken die in het bestemmingsplangebied mogelijk worden gemaakt?

Dat zijn in ieder geval niet de vliegtuigbewegingen en hun effecten want daarin voorziet de aanwijzing. Volgens mij worden aanwijzing en bestemmingsplan hier dus door elkaar gehaald. Nergens in hoofdstuk 5 wordt hier iets over duidelijk gemaakt.

Reactie:

Het milieueffectrapport (MER) maakt deel uit van dit bestemmingsplan. In het MER vindt een belangrijke effectentoets plaats van de gewenste ontwikkeling op de luchthaven voor de omgeving. De ontwikkeling wordt in dit bestemmingsplan juridisch mogelijk gemaakt.

Dit is de reden dat in hoofdstuk 5 de resultaten van het MER benoemd worden. De conclusies die daaruit getrokken worden, zijn voor het bestemmingsplan van belang. De onderbouwing van de conclusies is gedaan in het MER, daarom zijn tekstgedeelten daaruit overgenomen.

Er is geen aanleiding de toelichting op dit onderdeel te herzien.

2.1.14. Beperkingen bouwhoogtes

In 5.2.7. zijn de beperkingen opgenomen t.a.v. mogelijke bouwhoogtes op het luchthaventerrein. Hieruit blijkt dat op sommige delen van het luchtvaartterrein wel tot 45 meter hoog zou kunnen worden gebouwd. Dit is in tegenspraak met hetgeen later in de voorschriften wordt gemeld.

Reactie:

Van alle 'belemmeringzones' bepaalt de zone met de laagste toegestane bouwhoogte de maximale bouwhoogte die opgenomen is in het bestemmingsplan.

De obstakelvrije zone is een van de hoogste belemmeringzones, deze ligt op een hoogte van 45 meter. De obstakelvrije zone is uitgewerkt in de zogenaamde "pannenkoek", een ovaalvormige zone met een straal van ongeveer 4 kilometer rond de landingsbaan. Er is geen aanleiding het bestemmingsplan op dit onderdeel aan te passen.

2.1.15. Onjuist gebruik kaarten

Bij 5.2.7. wijzen wij op de eerder gebruikte onjuiste kaarten. Aangenomen wordt dat er nu gecontroleerd is of de juiste kaarten behorend bij een baanlengte van 2100 meter zijn gebruikt? Exploitant ziet alleen een ILS-verstoringsgebied aan de noordoostzijde van de baan. Het bestemmingsplan moet rekening houden met de komst van een ILS aan de zuidwestzijde.

Reactie:

De figuur die opgenomen is in de toelichting is de juiste. Hoewel in de figuur niet het ILS-verstoringsgebied aan de zuidwestzijde is aangegeven, is hier voor zover mogelijk in het bestemmingsplan wel rekening mee gehouden.

Zoals in de toelichting is aangegeven (5.2.7) mag nieuwe bebouwing geen belemmering vormen voor de ILS.

2.1.16. Maximale bouwhoogte in relatie tot vliegfunnel

In 6.1.1. wordt ten onrechte vermeld dat de maximale bouwhoogte van 12 meter voortvloeit uit wat de vliegfunnel toestaat. Dit is dus onjuist.

Reactie:

Zoals ook bij 2.1.14 in deze reactienota aangegeven, wordt de maximaal toegestane bouwhoogte hoofdzakelijk bepaald door de laagste belemmeringzone. In het plangebied is dit de vliegfunnel, die in het plangebied lineair oploopt van 0,00 meter tot 45,00 meter, waarop de obstakelvrije zone ligt.

De exacte maat van 12,00 meter is daarnaast ingegeven door de bouwhoogte van de bestaande bebouwing. Geconstateerd is dat op dit ogenblik de bebouwing niet hoger is dan 12,00 meter.

2.1.17. Dubbele rooilijn

In deze zelfde paragraaf wordt in de tekst niet gesproken over de door ons voorgestelde dubbele rooilijn.

Reactie:

Een dubbele rooilijn wordt in dit bestemmingsplan niet geregeld om meer flexibiliteit in plaatsing van de bedrijven te houden. Wanneer de dubbele rooilijn van belang is, dan moet deze vastgelegd worden in het vast te stellen beeldkwaliteitplan voor de luchthaven.

2.1.18. Mogelijkheid kantoorfunctie in Airport Academy

Kan op het deel dat nu is gereserveerd voor de Airport Academy in de toekomst ook kantoorhuisvesting mogelijk worden gemaakt zoals oorspronkelijk de bedoeling was?

Reactie:

Bij recht is het gebruik van gebouwen voor kantoren niet toegestaan (artikel 6.5 onder g). Van deze regel kan - onder voorwaarden - worden afgeweken door het afgeven van een omgevingsvergunning. De voorwaarde voor de afwijking is dat de kantoren niet komen in gebouwen binnen de gebieden met de aanduiding "veiligheidszone – luchthaven 1" of "veiligheidszone – luchthaven 2". Dit heeft te maken met de veiligheid van de gebruikers van de kantoren.

2.1.19. Ontbreken leesbare kaart

Wij missen bij het plan overigens een goed leesbare kaart.

Reactie:

De constatering dat de kaart (verbeelding) van het plan slecht leesbaar is, is te wijten aan de hoeveelheid bestemmingen en aanduidingen die erover liggen. Deze zijn onvermijdelijk, omdat ze nodig zijn voor het regelen van de (on)mogelijkheden voor de luchthaven.

Digitaal is het plan, wanneer voldoende ingezoomd, goed leesbaar. Bovendien worden, wanneer op één van de objecten in de verbeelding wordt geklikt, alle van toepassing zijnde regels getoond.

De bestemmingen en aanduidingen voldoen aan de wettelijke vereisten, dit kan niet aangepast worden. In de toelichting staan, waar mogelijk, kaartjes die een onderbouwing geven voor de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en aanduidingen. Het bestemmingsplan is niet aangepast.

2.1.20. Platformgebonden en/of luchthavengebonden bedrijven

Wederom wordt in dit plan aangegeven dat op de luchthaven alleen sprake is van platformgebonden en of luchthavengebonden bedrijven. Wij hebben bij herhaling aangegeven dat deze beperking voor ons niet acceptabel is. De luchthaven is een normaal bedrijventerrein en de gemeente mag een bestemmingsplan niet gebruiken om haar eigen grondbedrijf in een voorkeurspositie te brengen. Voor ons is de nu door de gemeente nu gekozen insteek dus niet acceptabel en wij daartegen officieel bezwaar blijven maken.

Reactie:

Vanuit het aanwijzingsbesluit en het (gemeentelijk) beleid is aangegeven dat wel bedrijvigheid mogelijk is op het luchthaventerrein, maar dan alleen wanneer sprake is van platform- of luchthavengebonden bedrijven. Bovendien hecht ook de provincie Flevoland aan deze voorwaarde, zoals zij in een overlegreactie heeft aangegeven. De begrippen 'luchthavengebonden bedrijvigheid' en 'platformgebonden bedrijvigheid' (artikel 1 in de regels) en de bedrijvenlijst geven uitsluitend over de mogelijkheden hieromtrent.

2.1.21. Bouwen binnen risicocontour 10^{-6}

Wij zijn het evenmin eens met de bepaling dat de bebouwing in principe niet binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} mag komen.

Reactie:

Bij het bouwen binnen de 10^{-6} contour moet onderscheid gemaakt in kwetsbare en niet kwetsbare objecten (bestemmingen). Niet kwetsbare objecten mogen wel degelijk binnen die contour gebouwd worden, wanneer het bestemmingsplan het toelaat.

Woningen en andere kwetsbare objecten zijn binnen de risicocontour van 10^{-6} niet toegestaan. Het bouwen van kwetsbare objecten binnen die contour geeft voor de gebruikers ervan te veel risico's op overlijden bij een ongeval. Deze regeling is wettelijk vastgelegd.

2.1.22. Ontsluiting nieuwe terminal

Dat de ontsluitingsweg voor een nieuwe terminal via de oostelijke zijde van het luchthaventerrein loopt is onjuist. De nieuwe terminal wordt rechtstreeks ontsloten door een aansluiting op de Larserweg aan de noordkant van de luchthaven. Ik stel dit voor in een goede tekening duidelijk te maken.

Reactie:

Het eindbeeld is inderdaad dat de ontsluiting van de nieuwe terminal over de Larserweg gaat lopen. Dit vindt echter pas plaats na realisatie van het bedrijventerrein Larserpoort. Tot dat moment moet de nieuwe terminal ook een ontsluiting hebben, via de oostelijke zijde van het luchthaventerrein.

2.1.23. Breedte en lengte start- en landingsbaan niet in bestemmingsplan

De toekomstige breedte van de start- en landingsbaan behoort niet in het bestemmingsplan vermeld te worden. De aanwijzing of de opvolger daarvan ziet daar op toe. Ook ligging en lengte vloeien voort uit de aanwijzing, niet uit het bestemmingsplan.

Reactie:

Het aanwijzingsbesluit vormt de wettelijke basis voor de uitbreiding van de start- en landingsbaan. In het aanwijzingsbesluit staat aangegeven dat de (wijziging van de) geluid- en veiligheidscontouren uit het aanwijzingsbesluit in een bestemmingsplan juridisch vastgelegd moeten worden. Dit is voor de gemeente een verplichting.

De aanleiding voor de (wijziging van de) geluid- en veiligheidscontouren is de verlenging van de start- en landingsbaan. Het is daarom van belang de exacte ligging en afmeting van de start- en landingsbaan vast te leggen. Hierdoor wordt voorkomen dat afgeweken wordt van de - in het bestemmingsplan opgenomen - geluids- en veiligheidscontouren. Bovendien wordt zo voorkomen dat andere effecten op de omgeving ontstaan dan in onder meer het MER zijn beschreven.

2.1.24. Nieuw areaal Meerkoetentocht niet in hoofdstuk 6 getoond

Waarom worden in hoofdstuk 6 alleen plaatjes getoond van het bestaande areaal, maar niet van het nieuwe areaal aan de Meerkoetentocht?

Reactie:

In hoofdstuk 6 zijn afbeeldingen weergegeven van mogelijke eindbeelden in het plangebied. De bebouwing buiten het plangebied, bijvoorbeeld in Larserknoop, staat los van de mogelijkheden binnen het luchtvaartterrein. De luchthaven is immers een unieke functie in de gehele provincie Flevoland.

Voor de luchthaven worden onder meer in figuur 12 een impressie gegeven van mogelijke nieuwe bebouwing. De exacte invulling van het te bebouwen areaal is relatief vrij, zolang het voldoet aan de bouwregels binnen het bestemmingsplan.

2.1.25. Hoogtebeperking 10 meter (7.2.2.)

Waarom die bouwhoogtebeperking van 10 meter binnen de bestemming "Groen"?

Reactie:

Er is een onderscheid tussen reclamemasten - van maximaal 20,00 meter hoog - en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Onder deze andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, vallen meer bouwwerken dan alleen reclamemasten.

De andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is gebonden aan een maximale hoogte van 10,00 meter. In eerste instantie is deze hoogte beperkt, vanwege de standaard opzet van de bouwregels binnen de gemeente Lelystad.

Daarnaast is met de hoogtebeperking rekening gehouden met de hoogtebeperkingen vanuit de vliegfunnel (aanduiding 'luchtvaartzone'). Deze loopt grotendeels binnen de bestemming "Groen". De toelichting is op dit onderdeel niet aangepast.

2.1.26. Tankstation ruimer weergeven 7.2.3.

Waarom bij het tankstation slechts een gebouw van 25 m² en maximaal 3,5 meter hoog. Iedereen weet dat een volwaardig tankstation een veel groter gebouw vraagt. Ook hier lijkt het of de gemeente haar tankstations buiten het luchthaventerrein wil beschermen. Bij een volwaardige luchthaven horen een of meerdere volwaardige tankstations met daarin een shop etc.

Reactie:

Het bestaande tankstation is vastgelegd in het bestemmingsplan. De genoemde afmetingen zijn bedoeld voor het gebouw van de shop, deze mag bij recht een oppervlakte van 25 m² en een bouwhoogte van 3,50 meter hebben. Daarnaast kan door een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan de shop verder vergroot worden tot maximaal 50 m².

De overkapping boven het tankstation is een 'overig bouwwerk, geen gebouw zijnde' en mag een maximale bouwhoogte van 10,00 meter hebben. De oppervlakte van de overkapping is alleen beperkt tot het met 'verkooppunt motorbrandstoffen' aangeduide vlak. Dit vlak is ruim om het bestaande tankstation gelegd.

In de algemene afwijkingsregels is de mogelijkheid om, na het verkrijgen van een omgevingsvergunning, af te wijken van het bestemmingsplan. Dit kan voor een afwijking van de in het plan opgenomen maten en afmetingen met maximaal 10%.

Het bestemmingsplan biedt daarmee mogelijkheden voor de vergroting van het bestaande tankstation.

2.1.27. Airport Academy alleen via afwijking mogelijk 7.2.4.

Waarom wordt een Airport Academy alleen via een afwijking mogelijk gemaakt?

Reactie:

Op dit moment is het nog niet zeker of de Airport Academy daadwerkelijk op het luchthaventerrein wordt gerealiseerd, waar het gebouw precies komt en welke afmetingen het gebouw krijgt. Omdat er zo weinig zeker is, kan het gebouw niet bij recht worden opgenomen in het bestemmingsplan. Om de Airport Academy toch mogelijk te maken is hiervoor een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Dit, in vergelijking met een bestemmingsplan, is een relatief lichte planologische procedure.

2.1.28. Categorieën bedrijvigheid i.r.t. luchthaven en helikopterlandingsplaats

Hier wordt verwezen dat alleen bedrijven in de categorieën 1 tot en met 4.1 en 4.2 mogelijk worden gemaakt. Een luchthaven is echter categorie 6 en een helikopterlandingsplaats categorie 5.1. Die zijn dus niet mogelijk?

Reactie:

De categorie-indeling voor bedrijven moet bekeken worden in relatie tot de regels in 6.1 onder e en f (luchthaven- en platformgebonden bedrijvigheid). In verband met de effecten op omgeving en milieu en de beleidsuitgangspunten (maximaal categorie 4) kunnen deze niet hoger.

De luchthaven zelf en de helikopterlandingsplaats zijn bij recht mogelijk, deze vallen onder de bestemmingsomschrijving weergegeven in 6.1 onder a en c.

2.1.29. Hoogtebeperking hangar niet juist

Ook hier weer de bouwhoogtebeperking van 12 meter. Vooral voor hangaars is een grotere bouwhoogte noodzakelijk.

Reactie:

De bouwhoogtebeperking van 12,00 meter geldt voor de meeste gebouwen. Zoals eerder aangegeven is de bouwhoogtebeperking vooral ingegeven door de vliegfunnel. Terminal 1 vormt hierop een uitzondering. Hier is namelijk een maximale hoogte van 15,00 meter toegestaan. Binnen de regels is dit aangegeven met een specifieke aanduiding. Het plan is op dit onderdeel niet aangepast.

2.1.30. Verwijzing naar vliegfunnel 7.4.1.

Ook hier weer de verwijzing naar de vliegfunnel die veel grotere hoogtes mogelijk maakt.

Reactie:

De tekst zoals deze in 7.4.1 is opgenomen klopt. Hiervoor wordt ook verwezen naar 2.1.14 en 2.1.16 van deze reactienota.

In eerste instantie geldt de bouwhoogte zoals deze voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is opgenomen in de onderliggende bestemmingen. Echter, de aanwezigheid van de aanduiding 'luchtvaartzone' geeft een extra aanwijzing voor de bouwhoogte. Voor de aanduiding zijn daarom bouwregels opgenomen in de 'algemene aanduidingsregels'. Er kunnen twee situaties voorkomen:

- 1. De maximale bouwhoogte van de 'luchtvaartzone' is lager dan de maximale bouwhoogte van de onderliggende bestemming. In dat geval geldt de maximale bouwhoogte van de 'luchtvaartzone'. De ruimte en daarmee veiligheid voor het vliegverkeer gaat in deze gevallen voor.*
- 2. De maximale bouwhoogte van de 'luchtvaartzone' is hoger dan de maximale bouwhoogte van de onderliggende bestemming. In dat geval geldt de maximale bouwhoogte van de onderliggende bestemming. In deze gevallen is de huidige situatie en ruimtelijke inpassing de bepalende factor voor de maximaal toegestane bouwhoogte.*

2.1.31. Juridisch basis veiligheidszone 7.4.2.

Wat is de juridische basis voor de hier genoemde veiligheidszone.

Reactie:

De veiligheidszones rond de luchthaven hebben gevolgen voor de gebruiksmogelijkheden van de gronden. Niet alle functies zijn toegestaan binnen de veiligheidszones. De exploitant heeft aangegeven meer bedrijven en dergelijke op het terrein te willen realiseren. Dit kunnen (beperkt) kwetsbare gebouwen zijn. Om duidelijk te maken binnen welke gebieden deze (beperkt) kwetsbare gebouwen niet zijn toegestaan, zijn de veiligheidszones in het bestemmingsplan opgenomen. Wettelijk zijn de veiligheidszones rond inrichtingen verankerd in de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens.

2. 2. Regels**2.2.1. Hoogtes en oppervlaktes binnen artikel 5**

Bij 5.2.1. hoogte van 3,5 meter en oppervlakte van 25 m² schrappen. Erfscheidingen moeten hoger kunnen zijn dan 2 meter. Een hekwerk rond een luchthaven dat voldoet aan huidige veiligheidseisen is veel hoger dan 2 meter. Waarom palen en masten beperken tot 20 meter? Waarom overige bouwwerken beperken tot 10 meter?

Reactie:

Het bestaande tankstation is vastgelegd in het bestemmingsplan. De genoemde afmetingen zijn bedoeld voor het gebouw van de shop, deze mag bij recht een oppervlakte van 25 m² en een bouwhoogte van 3,50 meter hebben. Hierbij is gekeken naar de huidige situatie en is ruimte geboden voor uitbreiding. Daarnaast kan door een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan de shop verder vergroot worden tot maximaal 50 m².

De maat van 2 meter voor een erfscheiding is standaard binnen de gemeente Lelystad. Deze erfscheidingen hebben betrekking op de bestemming "Verkeer" en dienen ter afscheiding van de functies binnen die bestemming. De afscherming van de luchthaven vindt plaats binnen de bestemming "Verkeer - Luchthaven". Daarin is de maximale bouwhoogte voor dergelijke bouwwerken 5,00 meter.

Onder palen en masten vallen onder andere lichtmasten en vlaggenmasten. Deze kunnen wenselijk zijn voor de veiligheid, maar ook voor de entree van het gebied. De hoogte van 20,00 meter is een standaardmaat die hiervoor gehanteerd wordt.

Onder de overige bouwwerken valt de overkapping boven het tankstation. Een maximale bouwhoogte van 10,00 meter is voor een dergelijke overkapping meer dan voldoende en hoger dan de standaard in de gemeente Lelystad (5,00 meter).

In de algemene afwijkingsregels is de mogelijkheid om, na het verkrijgen van een omgevingsvergunning, af te wijken van het bestemmingsplan. Dit kan voor een afwijking van de in het plan opgenomen maten en afmetingen met maximaal 10%. Het bestemmingsplan biedt daarmee mogelijkheden voor de vergroting van het bestaande tankstation.

2.2.2. Bestemmingsomschrijving niet volgens afspraak

Artikel 6.1. is niet in overeenstemming met de eerdere bestemmingsomschrijving waarover wij overeenstemming hadden bereikt. Waar worden nu kantoren toegestaan? Zoals het er nu staat alleen als daaraan ondergeschikte functie in de terminal en in het luchtvaartmuseum. Wat moeten wij met de overige kantoren doen?

Reactie:

Zoals ook bij 2.1.11 van deze reactienota aangegeven, is de Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid bepalend vastgesteld gemeentelijk beleid, waar het gaat om de mogelijkheden voor kantoren bij de luchthaven. Deze visie staat bijvoorbeeld de ontwikkeling van kantoren wel toe, maar stelt daarbij de voorwaarde dat die een relatie met de luchthaven hebben. Dit is de reden voor de formulering van artikel 6.1 voor de functie kantoren.

Hoogtes binnen artikel 6

Ook hier weer de bouwhoogtebeperkingen die onjuist zijn.

Reactie:

Hierover is in 2.1.4 in deze reactienota ook al aandacht besteed. Deze bouwhoogte is in eerste instantie gerelateerd aan de bouwhoogte van bestaande bebouwing. Daarbij gaat het veelal om grootschalige loodsen met een hoogte tussen de 5,00 en 10,00 meter. Hierop zijn natuurlijk uitzonderingen mogelijk. Anderzijds is de bouwhoogte gerelateerd aan de (on)mogelijkheden die de verschillende beperkingzones bieden.

2.2.3. Verbod kantoren in relatie tot 6.6 onder d.

Artikel 6.5. geeft een explicieter verbod op kantoren. Heft 6.6. onder d dat verbod op?

Reactie:

Deze constatering is juist. Zoals ook bij 2.1.18 van deze reactienota aangegeven, is bij recht het gebruik van gebouwen voor kantoren niet toegestaan (artikel 6.5 onder g). Van deze regel kan - onder voorwaarden - worden afgeweken door het afgeven van een omgevingsvergunning (artikel 6.6. onder d). De voorwaarde voor de afwijking is dat de kantoren niet komen in gebouwen binnen de gebieden met de aanduiding "veiligheidszone – luchthaven 1" of "veiligheidszone – luchthaven 2". Dit heeft te maken met de veiligheid van de gebruikers van de kantoren.

2.2.4. Basis afmetingen veiligheidszones

Artikel 12

Waar kunnen wij de afmetingen vinden van die veiligheidszones en waar zijn die afmetingen op gebaseerd?

Reactie:

De veiligheidszones en daarbij horende afmetingen zijn gebaseerd op de berekende risicocontouren. De berekeningen hiervoor zijn opgenomen in het MER en het daarbij horende bijlage "Externe veiligheid".

===