

Nota van Antwoord

Zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan Lelystad – Luchthaven

maart 2013

1. Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan Lelystad – Luchthaven bevat een planologische regeling voor de uitbreiding van luchthaven Lelystad. Het ontwerpplan biedt planologische mogelijkheden voor een verlenging van de start- en landingsbaan tot 2100 meter, de bouw van een nieuwe terminal met platform en de uitbreiding van het bedrijventerrein bij de luchthaven.

Het bestemmingsplan vormt een planologisch kader maar maakt geen daadwerkelijke uitbreiding van het vliegverkeer mogelijk. Hiervoor moet het rijk eerst – conform de Wet Luchtvaart - een nieuw luchthavenbesluit voor de luchthaven Lelystad nemen. Dit gebeurt vóór 1 november 2014.

Het rijks- en provinciale beleid voor de luchthaven Lelystad ligt ten grondslag aan het ontwerp bestemmingsplan. De planologische mogelijkheden die het plan biedt zijn afgestemd op het aanwijzingsbesluit van het rijk d.d. 16 oktober 2009 en het bijbehorende MER. Daarnaast vormen het gemeentelijke Structuurplan en de Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid een belangrijke basis voor het plan.

De procedure van het bestemmingsplan is inmiddels gevorderd tot het stadium van vaststelling door de gemeenteraad. De formele ter visielegging van het ontwerp bestemmingsplan heeft in 2012 plaatsgevonden. Daarbij zijn zienswijzen ingediend. In deze Antwoordnota zijn de ingediende zienswijzen samengevat en van commentaar voorzien.

Voor hetgeen zich voorafgaand aan de formele ter visielegging van het ontwerp bestemmingsplan rond het plan heeft afgespeeld wordt verwezen naar hoofdstuk 3, hoofdstuk 7 en bijlage 1 van de toelichting bij het bestemmingsplan.

2. Zienswijzen en ontvankelijkheid

Het ontwerp bestemmingsplan Lelystad – Luchthaven heeft vanaf donderdag 7 juni 2012 voor een periode van 6 weken (t/m woensdag 18 juli 2012) ter inzage gelegen. In deze periode zijn door 28 personen en/of instanties zienswijzen ingediend. Een volledig overzicht van de namen en adressen van degenen die een zienswijze hebben ingediend is te vinden in bijlage 1.

Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend. Eén zienswijze (genoemd onder nummer 8 in bijlage 1) is per mail tijdig ingediend maar niet ondertekend. Dit gebrek is in strijd met de Algemene wet bestuursrecht. In de gemeentelijke publicatie is ook niet de mogelijkheid geboden om zienswijzen elektronisch in te dienen. Desondanks wordt voorgesteld indiener van zienswijze uit oogpunt van zorgvuldigheid ontvankelijk te verklaren. Dit betekent dat alle zienswijzen ontvankelijk zijn.

3. Reactie op inhoud (overige) zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de ingediende zienswijzen samengevat en van commentaar voorzien. Per zienswijze is daarbij aangegeven of deze zijn overgenomen, niet zijn overgenomen of gedeeltelijk zijn overgenomen. Indien (gedeeltelijk) overgenomen wordt bovendien aangegeven op welke wijze het ontwerp bestemmingsplan moet worden aangepast. Deze zijn in het vast te stellen bestemmingsplan gearceerd aangegeven. Opgemerkt wordt dat een groot aantal zienswijzen ingaat op de voorgestelde baanverlenging. Aan deze zienswijzen wordt tegemoet gekomen door thans de baanverlenging te koppelen middels een wijzigingsbevoegdheid voor de baan en terminal aan het door het rijk te nemen Luchtvaartbesluit. De volgorde van behandeling van de zienswijzen in deze Antwoordnota correspondeert met de nummering in de opsomming van binnengekomen zienswijzen in bijlage 1.

3.1 Indiener 1

Met de vernietiging van het aanwijzingsbesluit voor de luchthaven is de grondslag en noodzaak voor het vaststellen van het bestemmingsplan weggefallen. Door de vernietiging van het besluit ontbreekt ook een goede ruimtelijke onderbouwing voor het bestemmingsplan. Het Alders advies kan niet als juridische grondslag voor het bestemmingsplan dienen. Om een verdere ontwikkeling van de luchthaven mogelijk te maken is eerst een nieuw aanwijzingsbesluit nodig. Of dit besluit er komt en of dit besluit conform het Alders advies is, is niet met zekerheid te stellen. Zo zijn er nog te onderzoeken (veiligheids)aspecten in het geding die de gewenste ontwikkeling van Lelystad - luchthaven kunnen belemmeren. Voorbeelden zijn de positionering van de start- en landingsbaan en de Buitenvelderbaan bij Schiphol.

Beantwoording

Grondslag voor het bestemmingsplan is het geldende rijks- en provinciale beleid voor de luchthaven Lelystad zoals vastgelegd in de Luchtvaartnota (2011), de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012), de Luchtruimvisie (2012) en het Omgevingsplan Flevoland 2006-2015. Kern van dit beleid is dat uitbreiding van de luchthaven Lelystad noodzakelijk is om een deel van het vliegverkeer van Schiphol op te kunnen vangen. Aan het genoemde beleid ligt een brede en zorgvuldige afweging van belangen ten grondslag. Het beleid is nog steeds van kracht, ook al is het aanwijzingsbesluit 2009 voor de luchthaven door de Raad van State vernietigd.

Uit de zienswijze blijkt dat bij indieners de indruk bestaat dat het bestemmingsplan de uitbreiding van het vliegverkeer regelt. Dit is niet het geval. Het bestemmingsplan geeft uitsluitend een planologisch kader. Of dit kader benut wordt hangt af van de inhoud van het - door het rijk op te stellen - luchthavenbesluit (onder de oude luchtvaartwetgeving aanwijzingsbesluit genoemd). Uitbreiding van het vliegverkeer kan alleen plaatsvinden op basis van dit besluit.

Uit de Wet Luchtvaart blijkt niet dat het luchthavenbesluit er moet zijn vóórdat de gemeente een bestemmingsplan voor de luchthaven kan vaststellen. Dit is een keus die de gemeente zelf kan maken. Dit is ook gebeurd: het ontwerp bestemmingsplan is in juni 2012 in procedure gebracht. Naast de wens om - conform het beleid van de hogere overheden - een stap te zetten in de luchthavenontwikkeling, is de wettelijke actualiseringsplicht voor het college reden geweest het ontwerpplan in procedure te brengen. Het laatste bestemmingsplan voor de luchthaven dateert uit 1987. Per 1 juli 2013 moeten alle bestemmingsplannen ouder dan 10 geactualiseerd zijn. Indien de gemeente deze datum niet haalt, handelt zij in strijd met de wet.

Ondanks het voorgaande bestaat er goede reden om het ontwerp bestemmingsplan aan te passen. De redenen liggen in de recente beleidsontwikkelingen rondom luchthaven Lelystad. Concreet gaat het om het verschijnen van de kabinetsreactie op het Alders advies (sept. 2012) en de Luchtruimvisie (sept. 2012). Deze ontwikkelingen hebben de voortgang van de planvorming voor de luchthavenontwikkeling op rijksniveau gewaarborgd. Daarmee is een einde gekomen aan een periode van stagnerende besluitvorming, waarvan na de vernietiging van het aanwijzingsbesluit 2009 sprake was. De diverse aandachtspunten bij de luchthavenontwikkeling worden de komende tijd verder onderzocht en uitgewerkt waarna het rijk vóór 1 november 2014 een luchthavenbesluit zal vaststellen. Het college wil dit proces niet doorkruisen. Daarom is de mogelijkheid die het ontwerp bestemmingsplan bij recht bood voor een verlenging van de start- en landingsbaan en de terminal uit het bestemmingsplan gehaald. In plaats daarvan is een wijzigingsbevoegheid (artikel 3.6 Wro) opgenomen op grond waarvan implementatie van het luchthavenbesluit kan plaatsvinden nadat de procedure voor dit besluit is afgerond.

In het bestemmingsplan is nu bij recht de bestaande start- en landingsbaan met de bijbehorende geluidcontouren opgenomen. Dit is conform de voorlopige voorziening die de Raad van State in december 2009 getroffen heeft in haar uitspraak over het aanwijzingsbesluit 2009. Als gevolg van deze voorlopige voorziening vormt de

aanwijzing uit 2001 het kader voor het gebruik van de luchthaven totdat een nieuw luchthavenbesluit genomen is.

Ook de veiligheidsstrook (RESA) is bij recht in het bestemmingsplan opgenomen. Voor het verharden van deze strook is recent een vergunningsprocedure afgerond.

De positie van de start- en landingsbaan leidt tot onevenredig zware geluidbelasting in de gemeente Dronten. Door de positie van de baan met -5 graden te draaien kan deze geluidbelasting tot een acceptabel niveau worden teruggebracht. Uit onderzoek blijkt dat een baandraaiing nagenoeg geen negatieve betekenis heeft voor de bereikbaarheid van de luchthaven. Bij een draaiing verwijderd de aanvliegroute zich 1300 meter van Dronten waardoor het aantal inwoners dat geluidbelasting van meer dan 47 dB ondervindt daalt van 816 naar 89. Het gehanteerde kostenargument dat de extra kosten van een baandraaiing niet opwegen tegen de opbrengst van minder geluidsoverlast is onvoldoende zwaarwegend. Bovendien verschillen de kosten van een nieuwe gedraaide baan niet significant met de kosten van het aanpassen van de huidige start- en landingsbaan.

Beantwoording

De planologische mogelijkheid die het ontwerp bestemmingsplan (bij recht) bood voor een verlenging van de start- en landingsbaan, is vervallen. Zie de beantwoording van het eerste onderdeel van deze zienswijze. De afweging over de ligging en afmeting van de start- en landingsbaan vindt niet plaats in het kader van dit bestemmingsplan maar in het kader van het luchthavenbesluit. Aan de Alderstafel wordt momenteel nogmaals gekeken naar de mogelijkheden om de start- en landingsbaan te draaien en naar andere mogelijkheden om de hinder te beperken voor de inwoners van Dronten.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze voor wat betreft de baanverlenging middels het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid gedeeltelijk over te nemen.

3.2 Indiener 2

Op grond van het provinciaal belang heeft indiener opmerkingen over het ontwerp bestemmingsplan. Zij verzoekt om bestuurlijke afstemming voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Beantwoording

Over de zienswijze heeft bestuurlijk afstemming met indiener plaatsgevonden.

In de plantoelichting staat aangegeven dat de provincie geen verordening heeft voor de (omgeving) Luchthaven Lelystad. Dit is onjuist. In de geldende verordening is bepaald dat industrieterrein Luchthaven Lelystad een industrieterrein van regionaal belang is als bedoeld in artikel 110 a, 7^e lid van de Wet geluidhinder.

Beantwoording

Deze opmerking is terecht. De plantoelichting wordt op dit punt aangepast.

In de milieuvergunning voor de luchthaven is vastgelegd dat bij realisatie van de beoogde baanverlenging de bestaande proefdraailocatie een 6 meter hoge geluidswal krijgt. In de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer – Luchthaven moet daarom de functie 'geluidwerende voorzieningen' worden opgenomen. Daarnaast moet de plantoelichting ingaan op de noodzakelijke geluidwal.

Beantwoording

De planologische mogelijkheid die het ontwerp bestemmingsplan bood voor de baanverlenging, is uit het bestemmingsplan gehaald. Zie ook de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1). In het bestemmingsplan is nu een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die de implementatie van het vastgestelde luchthavenbesluit in het bestemmingsplan mogelijk maakt. De aanleg van de geluidwal wordt als voorwaarde

bij deze wijziging opgenomen. Bij toepassing van de wijziging wordt te zijner tijd de functie 'geluidwerende voorzieningen' in de bestemmingsomschrijving opgenomen.

Het ontwerp bestemmingsplan biedt langs de Eendenweg ten onrechte de mogelijkheid tot vestiging van categorie 4.1 bedrijven. Volgens het geldende zonebeheersmodel van het industrieterrein Luchthaven Lelystad komt de beschikbare geluidruimte overeen met categorie 3.2 bedrijven. De toegestane bedrijvigheid moet tot deze categorie worden beperkt. Indien de categorie indeling uitsluitend bedoeld is om aan andere milieu-emissies dan geluid ruimte te bieden, moet dit blijken uit de plantoelichting. Het toestaan van categorie 4 bedrijven kan afbreuk doen aan het beoogde karakter van deze bedrijvenlocatie. Bij deze categorie gaat het om bedrijven die op een industrieterrein thuishoren en niet op een hoogwaardige werklocatie als die van de luchthaven.

Beantwoording

Op het bedrijventerrein zijn conform de geldende planologische regeling bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan. Daarbij is milieucategorie 3 (van vóór 2007) - conform de zonering zoals gehanteerd door de VNG (Bedrijven en Milieuzonering) - in het bestemmingsplan opgesplitst in de categorieën 3.1 en 3.2. Deze vallen binnen de regeling van het zonebeheersplan. Op enkele plaatsen – op de verbeelding aangeduid – zijn bedrijven in de categorie 4.1 en 4.2 mogelijk. De basis voor het toestaan van deze hogere categorieën (zoals vliegtuigonderhoudsbedrijven) ligt in de Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid. Deze visie staat bij de luchthaven bedrijven uit categorie 1 t/m 4 toe. In de zonesystematiek van de VNG betekent dit concreet dat bedrijven uit de milieucategorieën 1 t/m 4.2 zijn toegestaan waarbij de richtlijnafstand voor 4.1 bedrijven 100 meter is en voor 4.2 bedrijven 200 meter. De begrenzing van de categorieën is zodanig dat de geluidcontouren vanuit het zonebeheersplan theoretisch niet wijzigen na realisatie van dergelijke bedrijven. De in de bedrijvenlijst opgenomen bedrijven zijn alleen mogelijk wanneer ze aan de definitie van platformgebonden en luchthavengebonden bedrijven voldoen. Bij de door de provincie genoemde voorbeelden is dit niet het geval. Een verdere selectie van de bedrijvenlijst is dan ook niet noodzakelijk.

De paragraaf externe veiligheid gaat in op de brandstof aanvoer en –opslag van de luchthaven. Vanuit een kleinschalige opslag wordt de brandstof via trucks met oplegger direct aan de vliegtuigen geleverd. Uit de tekst blijkt niet of deze wijze van bevoorrading hetzelfde blijft na uitbreiding van de luchthaven.

Beantwoording

De bedoeling is dat de wijze van brandstofbevoorrading na uitbreiding van de luchthaven hetzelfde blijft. Daarbij wordt opgemerkt dat de mogelijkheid van baanverlenging die het ontwerp bestemmingsplan bood, uit het plan is gehaald. Zie de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1).

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze gedeeltelijk over te nemen en het plan aan te passen op de hierboven beschreven wijzen, voor het overige wordt de zienswijze niet overgenomen.

3.3 Indiener 3

De plantoelichting geeft aan dat in de nabijheid van de start- en landingsbaan geen hoge bebossing aanwezig mag zijn in verband met de vliegfunnel. Bomen en beplanting kunnen ook een goede werking van de CNS-apparatuur (voor communicatie, navigatie en surveillance) beïnvloeden. De toetsingsvlakken voor deze apparatuur zijn daarom ook van toepassing op de bestemmingen Bos en Groen. Indiener van zienswijze geeft gelet op het bestaan en de bescherming van deze apparatuur een tekstvoorstel voor de plantoelichting.

Beantwoording

Het tekstvoorstel voor paragraaf 2.6 (Groen en water) en paragraaf 4.6.3. (ILS verstoringsgebied) in het bestemmingsplan overgenomen. Daarbij wordt opgemerkt dat – in verband met het vervallen van de planologische mogelijkheid van een baanverlenging – nu uitsluitend het ILS systeem behorende bij het bestaande banenstelsel in het bestemmingsplan is opgenomen.

In de plantoelichting mist een verwijzing naar de wettelijke taak/verantwoordelijkheid van de luchthavenexploitant. Deze taak biedt indiener van zienswijze de borging dat de exploitant er voor zorg draagt dat (bouw)plannen niet leiden tot verstoring van CNS-apparatuur en de exploitant hierover aan indiener van zienswijze advies vraagt.

Beantwoording

Het tekstvoorstel voor paragraaf 3.1.1 (Wet luchtvaart en RBML) wordt in het bestemmingsplan overgenomen.

Het bestemmingsplan moet voldoende flexibiliteit bieden voor het (ver)plaatsen van apparatuur. Met het oog hierop doet indiener van zienswijze een voorstel voor aanpassing van artikel 6.1 onder n.

Beantwoording

Het (ver)plaatsen van CNS-apparatuur valt binnen de huidige bestemmingsomschrijving van artikel 6.1 onder n. Voor alle duidelijkheid zijn de woorden ‘voorzieningen’ en ‘verkeersveiligheid’ hier aan toegevoegd.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze over te nemen op de hierboven beschreven wijze.

3.4 Indiener 4

Indiener van zienswijze is formeel niet bij het vooroverleg betrokken en is daarom verrast dat de opmerkingen die zij gemaakt heeft over het 1^e concept ontwerpplan (met de beantwoording van de gemeente) in het ontwerp bestemmingsplan zijn opgenomen.

Beantwoording

Bij het vooroverleg zijn uitsluitend de in de wet genoemde vooroverlegpartners betrokken. In het kader van een zorgvuldige procesvoering is de indiener van zienswijze wel gevraagd om een reactie op het concept voorontwerp bestemmingsplan. Omdat het college wil laten zien wat zij met deze reactie heeft gedaan is deze opgenomen in de plantoelichting.

De afmetingen van het banenstelsel worden bepaald in de procedure van de Wet Luchtvaart en moeten daarom niet in het bestemmingsplan genomen worden. In de plantoelichting staat bovendien een onjuiste beschrijving van de huidige baaninfrastructuur. Zo is de baanlengte 1310 meter waarvan 60 meter verharde RESA.

Beantwoording

De afweging over de afmetingen van het banenstelsel vindt inderdaad plaats in het luchthavenbesluit. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening is het echter niet mogelijk in het bestemmingsplan de start- en landingsbaan te bestemmen zónder daarbij de exacte afmetingen vast te leggen (zoals indiener van zienswijze wenst). Bovendien heeft het luchthavenbesluit de status van een voorbereidingsbesluit. Dit maakt dat - voordat van de verlengde baan gebruik kan worden gemaakt – deze eerst moet zijn geïmplementeerd in een bestemmingsplan. De huidige afmetingen van start- en landingsbaan zijn afgeleid van het nu geldende aanwijzingsbesluit uit 2001. Daarnaast is de vergunning voor het verharden van de veiligheidsstrook RESA die recent onherroepelijk is geworden in het bestemmingsplan meegenomen.

In de plantoelichting staan in hoofdstuk 3 een aantal onjuistheden;

- a. het aanwijzingsbesluit 2009 is in 2011 (i.p.v. 2012) door de Raad van State vernietigd;
- b. de tekst vermeldt niet dat luchthaven Lelystad is aangemerkt als van nationaal belang;
- c. de Alders afspraken over de luchthaven Schiphol hebben een wettelijk kader;
- d. de PKB vormt niet langer het wettelijke kader;
- e. het aanwijzingsbesluit van 2009 vloeit niet voort uit het advies van de Alders tafel. In 2012 heeft Alders voor het eerst advies uitgebracht over de luchthaven Lelystad uitgebracht en niet opnieuw;
- f. de beroepsmogelijkheden van overheden in het kader van de Crisis- en herstelwet zijn onjuist weergegeven.

Beantwoording

- a, d en f. Deze opmerkingen zijn juist en worden verwerkt in de plantoelichting.*
- b. Paragraaf 3.2 vermeldt dat de burgerluchthaven Lelystad van nationaal belang is.*
- c. De Alders adviezen hebben geen wettelijke status. De adviezen vormen wel een belangrijk bouwsteen voor het luchthavenbesluit.*
- e. Het Alders advies uit 2012 is een vervolg op het advies uit 2008 over de toekomst van Schiphol en het noodzaak van het verplaatsen van (zakelijke) vluchten naar de luchthavens van Eindhoven en Lelystad. In 2010 is vervolgens een advies van Alders over (alleen) de luchthaven Eindhoven verschenen, in 2012 een advies over (alleen) de luchthaven Lelystad. De toelichting wordt op dit punt verduidelijkt.*

De Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid is niet volgens de regels van de Awb tot stand gekomen en kan daarom niet als wettelijk kader voor de vestigingsmogelijkheden op de luchthaven dienen. Het beperken van de vestigingsmogelijkheden tot platformgebonden en luchthavengebonden bedrijvigheid en de strakke scheiding tussen beide is dan ook niet terecht. In de bestaande bebouwing is op diverse plaatsen kantoorruimte in gebruik door bedrijven die niet als platformgebonden kunnen worden aangemerkt.

Indiener van zienswijze pleit er voor ook luchthavengerelateerde functies toe te laten.

Beantwoording

De Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid is vastgesteld gemeentelijk beleid. In dit beleid geeft de gemeente aan onder voorwaarden voorstander te zijn van een verdere ontwikkeling van de luchthaven en haar directe omgeving. De visie staat de ontwikkeling van kantoren wel toe maar stelt daarbij de voorwaarde dat die een directe relatie met de luchthaven hebben.

De scheiding tussen platformgebonden en luchthavengebonden bedrijvigheid is gemaakt vanwege de verschillende veiligheidsregimes die aan beide zijn gekoppeld. Door de scheiding worden gevoelige functies langs de start- en landingsbaan uitgesloten. Op grond van het overgangsrecht kan het bestaande legale gebruik - dat in strijd is met de bepalingen uit het bestemmingsplan - worden voortgezet.

De plantoelichting is onduidelijk over de status van het beeldkwaliteitplan. Indiener van zienswijze begrijpt dat de gemeente het beeldkwaliteitplan niet goedkeurt maar dat de luchthaven het plan zelf moet gebruiken om nieuwe bouwplannen aan te toetsen.

Beantwoording

In de gemeentelijke welstandsnota is het luchthaventerrein aangewezen als welstandsvrij gebied. Voor welstandsvrije gebieden moet (bij ontwikkelingen) door initiatiefnemers een beeldkwaliteitplan worden opgesteld. Voor het luchthaventerrein is dit inmiddels gebeurd. Gezien de welstandsvrije status is het aan initiatiefnemer zelf om bouwplannen te toetsen aan dit beeldkwaliteitplan. Een supervisor die in dit kader wordt aangewezen zal over de resultaten (jaarlijks) verslag uitbrengen aan de gemeente. De plantoelichting wordt op dit punt aangepast.

In de beschrijving van de toekomstige brandstofvoorziening wordt voorbijgegaan aan de aanwezige ondergrondse installaties en afgiftepunten.

Beantwoording

In de plantoelichting is alsnog aandacht besteed aan de ondergrondse installaties en afgiftepunten.

In paragraaf 4.10 staat dat op dit moment een monitoringsprogramma wordt uitgevoerd voor de voedselveiligheid. Dit is nu nog niet het geval maar wel een voornemen uit het Alders advies voor Lelystad.

Beantwoording

Het is juist dat het opzetten van een monitoringsprogramma is een van de onderdelen van het Aldersadvies. De toelichting wordt op dit punt aangepast.

In paragraaf 5.1.2 is aangegeven dat de nieuwe terminal in de noordwesthoek over de oostelijke zijde van het luchthaventerrein ontsloten moet worden. Dit is niet mogelijk. Een nieuwe terminal kan alleen in gebruik worden genomen als voorzien is in een directe aansluiting op de Larserweg.

Beantwoording

Hoewel de terminal thans mogelijk wordt gemaakt middels een wijzigingsbevoegdheid is het eindbeeld is inderdaad dat de ontsluiting van de terminal via een nieuwe 3^e afslag op de A6 en de Larserweg gaat lopen. De aanleg van deze nieuwe ontsluiting is voorzien in het naastgelegen bestemmingsplan Larserknoop. Dit plan was ten tijde van de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan voor de luchthaven nog in procedure. Inmiddels is het plan voor Larserknoop grotendeels onherroepelijk. Over de realisatie van de Larserweg worden momenteel afspraken gemaakt tussen luchthaven, provincie, Omala en gemeente. De verwachting is dat de weg spoedig kan worden aangelegd. De nieuwe afslag op de A6 wordt naar verwachting tussen 2015 en 2020 aangelegd. Totdat de nieuwe ontsluiting is gerealiseerd blijft de huidige ontsluiting van de luchthaven in stand. De plantoelichting is op dit punt geactualiseerd.

In de toelichting en op de verbeelding is verzuimd het bestaande restaurant als horeca op te nemen.

Beantwoording

Het restaurant bij het Aviodrome is in de regels als ondergeschikte functie bij het luchtvaartmuseum opgenomen. Omdat het restaurant onderdeel is van het museum is een aparte bestemming op de verbeelding niet aan de orde. Het (tijdelijke) bestaande restaurant aan de Emoeweg is alsnog aangeduid binnen de bedrijfsbestemming.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze gedeeltelijk over te nemen op de hierboven beschreven wijzen.

3.5 Indiener 5

Indiener van zienswijze maakt bezwaar tegen elke vermindering van de toegestane bouwhoogte zoals vastgelegd in het huidige bestemmingsplan Buitengebied Lelystad. Een lagere bouwhoogte beperkt de mogelijkheden voor de tiphoogte van het merendeel van de windturbines op de terreinen van indiener en daarmee ook de opbrengsten en exploitatie. Het is verder onduidelijk hoe de wens te komen tot een ILS zich verhoudt tot een informatiebijeenkomst over het advies van de Alderstafel, waar is aangegeven dat een ILS speciale eisen stelt aan de plaats en hoogte van de aanvliegroutes en obstakelvrije zones. Daarnaast kan het draaien van de start- en landingsbaan - conform het verzoek van de indiener van zienswijze genoemd onder 1 – nog grotere beperkingen geven voor de terreinen indiener van zienswijze.

Beantwoording

De grondslag voor het opnemen van het ILS-systeem met de bijbehorende vliegfunnels ligt in het internationale recht (Verdrag van Chicago). De internationale burgerluchtvaartorganisatie die bij dit verdrag is ingesteld, hanteert veiligheidseisen die door de Nederlandse Staat moeten worden geïmplementeerd in de nationale wetgeving en in bestemmingsplannen. Jurisprudentie heeft dit ook bevestigd. De implementatie van het ILS-systeem heeft gevolgen voor de mogelijkheden voor windmolens rondom de luchthaven. Hierbij wordt opgemerkt dat de planologische mogelijkheid die het ontwerp bestemmingsplan (bij recht) bood voor een baanverlenging, is vervallen. Het bestemmingsplan bevat nu uitsluitend hoogtebeperkingen die samenhangen met het bestaande gebruik van de luchthaven. Of en hoe het ILS-systeem wordt uitgebreid en wat de gevolgen hiervan zijn voor de bouwhoogte van (nieuwe) windturbines wordt onderzocht in het kader van het luchthavenbesluit en is niet in dit bestemmingsplan aan de orde. Dit geldt ook voor een mogelijke draaiing van de start- en landingsbaan.

Indien indieners van zienswijze van mening zijn dat sprake is van schade als gevolg van het bestemmingsplan kan – na het onherroepelijk worden van het plan – een verzoek om planschade worden ingediend.

Indiener van zienswijze verzoekt het college van Lelystad haar organisatie schriftelijk te informeren over alle relevante ontwikkelingen rond de luchthaven Lelystad en te betrekken bij elk bestaand en toekomstige overleg over de invulling van de ruimte rond en boven Lelystad.

Beantwoording

Via de Alders tafel zijn vele organisaties direct of indirect vertegenwoordigd bij de discussie over de uitbreiding van luchthaven Lelystad. Het opstellen van het nieuwe luchthavenbesluit is primair een taak van het rijk. Het college ziet daarom geen reden indiener van zienswijze afzonderlijk te informeren. Het staat indieners van zienswijze vanzelfsprekend vrij om zelf met het gemeentebestuur over deze materie in overleg te treden.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze gedeeltelijk over te nemen op de hierboven beschreven wijze en voor het overige niet over te nemen.

3.6 Indiener 6

Hoewel het aanwijzingsbesluit door de Raad van State is vernietigd maakt het bestemmingsplan gebruik van de uitgangspunten en onderzoeksresultaten van de MER die destijds voor de PKB is gemaakt. Deze MER ligt niet bij de stukken ter inzage. Hetzelfde geldt voor de (relevante delen van) de Crisis- en herstelwet waarnaar verwezen wordt.

Beantwoording

Het MER dat onderdeel vormde van het ontwerp bestemmingsplan is niet opgesteld in het kader van de PKB 2004 maar in het kader van het aanwijzingsbesluit 2009. De planologische mogelijkheden die het ontwerpplan bood, zijn afgeleid van dit aanwijzingsbesluit. Het MER vormde daarom ook onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing van het ontwerpplan. Het MER heeft op het gemeentehuis bij de stukken ter inzage gelegen. De Crisis- en herstelwet vormt op zichzelf geen onderdeel van het bestemmingsplan en is daarom niet bij de stukken ter inzage gelegd.

Een vliegveld valt in milieucategorie 6 op de bedrijvenlijst. Een bedrijf met een dergelijke impact is te dicht gelegen bij zowel Lelystad als bij belangrijke natuur- en recreatiegebieden. De investeringen die tot nu toe in de luchthaven gedaan zijn, zijn beperkt en maken het nu nog mogelijk en wenselijk een andere locatie te overwegen.

Beantwoording

De situering (en ontwikkeling) van luchthaven Lelystad op de huidige locatie vloeit voort uit het geldende rijks- en provinciale beleid. In de recent verschenen Luchtruimvisie en de kabinetsreactie op het Alders advies is dit beleid recent bevestigd. In de opdracht aan de heer Alders om te komen tot een advies over de luchthaven Lelystad heeft het rijk gevraagd om ook de locatiekeuze voor de luchthaven en het draagvlak in de regio te onderzoeken. Uit het Aldersadvies 2012 en het kabinetsstandpunt hierover blijkt dat alternatieve locaties niet meer onderzocht worden omdat het draagvlak hiervoor in de regio ontbreekt en gezien de brede voorkeur in de Tweede Kamer voor de huidige locatie. De gemeente onderschrijft dit standpunt.

Het bestemmingsplan is gebaseerd op de PKB maar houdt rekening met de toekomstige ontwikkelingen zoals beschreven in het Alders advies. Dat gebruik gaat ver uit boven het in de PKB beschreven gebruik. Ook in dit verband is het de vraag of de oude MER nog wel bruikbaar is.

Beantwoording

Het ontwerp bestemmingsplan biedt planologische ruimte voor ontwikkelingen die reeds zijn vastgelegd in het geldende rijks- en provinciale beleid. De mogelijkheid voor het verlengen van de start- en landingsbaan zijn daarbij afgestemd op het aanwijzingsbesluit uit 2009. In het kader van dit aanwijzingsbesluit is ook het MER gemaakt. Deze dateert ook uit 2009 en is dus niet verouderd. Overigens is de mogelijkheid die het ontwerp bestemmingsplan bood voor een baanverlenging naar aanleiding van recente beleidsontwikkelingen, uit het plan gehaald. Zie de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1). Dit geldt ook voor de terminal.

In de plantoelichting wordt gesproken over 'duurzame luchtvaart'. Dit is een contradictie in terminis. Luchtvaart is sterk vervuילend en veroorzaakt veel hinder. De toelichting geeft ook aan dat geluidhinder en luchtverontreiniging de belangrijkste milieuproblemen zijn die de luchtvaart veroorzaakt. Een uitbreiding van de luchtvaart zal nooit de (milieu)kwaliteit van de leefomgeving vergroten.

Beantwoording

De door indiener van zienswijze aangehaalde termen en passages zijn geciteerd uit het rijksbeleid (Luchtvaartnota en Milieubeleidsplan 4) dat in deze paragrafen besproken wordt. Er bestaat daarom geen aanleiding de plantoelichting aan te passen.

In het beleid van Lelystad staat het handhaven en versterken van de kernkwaliteiten rust, ruimte, groen en water centraal. De wens naar groei staat hier haaks op. Vanuit oogpunt van goed nabuurschap is het wenselijk dat ook naar de gevolgen van - met name de geluidsoverlast - op omringende gemeenten wordt gekeken.

Beantwoording

In het gemeentelijke Structuurplan is aangegeven dat groei noodzakelijk is om te kunnen blijven investeren in de kernkwaliteiten. Het bestemmingsplan gaat uit van het bestaande gebruik van de luchthaven. In het kader van het nieuwe luchthavenbesluit wordt gekeken naar de effecten van een toename van het vliegverkeer. In het bestemmingsplan is dit niet aan de orde.

Over de beschrijving van de effecten van het ontwerp bestemmingsplan in hoofdstuk 4 heeft indiener van zienswijze de volgende opmerkingen:

- a. Een stijging van de uitstoot van stikstofdioxiden is onder geen enkele voorwaarde acceptabel. Het ontwerpplan geeft aan dat de emissies wel stijgen maar binnen de normen blijven. Opnieuw is onduidelijk van welk aantal vliegbewegingen hierbij wordt uitgegaan: van het Alders advies of het MMA uit het MER.

- b. De ligging van het vliegveld is te vergelijken met een dal tussen bergen. Daarom zijn recente methoden om brandstof te besparen door geleidelijk dalen en stijgen niet toe te passen. Van een duurzaam vliegveld kan daarom nog minder sprake zijn;
- c. De nabijheid van de Oostvaardersplassen en de aangrenzende foerageergebieden van vogels levert een groot risico op vogelaanvaringen op met alle gevolgen voor natuur en veiligheid. Onduidelijk is of er een vliegroute over de Oostvaardersplassen ligt. Het ontwerp bestemmingsplan zegt van niet, het Alders advies zegt van wel;
- d. De aanwezigheid van het vliegveld met vliegfunnels en ILS hoogte belemmert de mogelijkheden voor het plaatsen van (grote) windturbines;
- e. Voor onderzoek naar slaapverstoring is gebruik gemaakt van de gegevens van Schiphol. De situatie in Flevoland is echter geheel anders. Vooral 's nachts ontbreekt het in Flevoland aan achtergrondgeluid. Daarom is de kans dat mensen wakker worden groter. Uit onderzoek blijkt dat veel mensen omwille van hun gezondheid verhuisd zijn naar Flevoland;
- f. Het vliegveld heeft gevolgen voor de (biologische) landbouw en de voedselveiligheid. Het ontwerp bestemmingsplan stelt dat gemonitord wordt en zo nodig per geval maatregelen worden genomen. Dit voornemen is absoluut onvoldoende.

Beantwoording

Uit de zienswijze blijkt dat bij indieners de indruk bestaat dat het bestemmingsplan de uitbreiding van het vliegverkeer regelt. Dit is niet het geval. Uitbreiding van het vliegverkeer kan alleen plaatsvinden op basis van een luchthavenbesluit. Het bestemmingsplan biedt alleen een planologisch kader. De mogelijkheid die het ontwerp bestemmingsplan bood voor een baanverlenging, is inmiddels uit het plan gehaald. Zie de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1). Het bestemmingsplan gaat nu uit van de bestaande start- en landingsbaan conform de voorlopige voorziening die de Raad van State in december 2011 heeft getroffen.

De aspecten die indiener noemt zijn niet in dit bestemmingsplan aan de orde, maar in het nieuwe luchthavenbesluit. Aan dit besluit gaat een milieueffectrapport vooraf waarin de (milieu)aspecten worden onderzocht en afgewogen.

Binnen de geluidscontour van 50 dB(A) van het vliegveld ligt de Airport Academy. Door de geluidsoverlast zal onderwijs moeilijk te volgen zijn. De vraag is daarnaast hoe de veiligheid in de studentenhuisvesting wordt gegarandeerd.

Beantwoording

De mogelijkheid voor vestiging van de Airport Academy (via een binnenplanse afwijkingsprocedure) komt voort uit de beleidsmatige wens tot vestiging van een onderwijsfunctie op de luchthaven. In de regels is vastgelegd dat het moet gaan om onderwijsvoorzieningen die gerelateerd zijn aan de luchthaven. Via bouwvoorschriften kan een goed binnenklimaat, zonder geluidsoverlast, gerealiseerd worden.

Op grond van de regels moeten zowel de academy als de studentenhuisvesting buiten de veiligheidscontouren gesitueerd worden. Op deze wijze is ook de veiligheid gewaarborgd.

Indiener van zienswijze heeft twijfels bij de economische haalbaarheid van het bestemmingsplan. Alle pogingen in het verleden om de luchthaven door uitbreiding winstgevend te maken zijn mislukt. Daar komt de verslechterde mondiale economische situatie nu bij. Concrete vragen op dit punt zijn:

- in hoeverre gaat het om nieuwe werkgelegenheid en niet om verplaatsing en verdringing?
- in hoeverre wordt er werkgelegenheid weggetrokken uit andere regio's?
- hoe groot is het risico van leegloop en verpaupering van bestaande bedrijventerreinen?

Beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het plan waarin de uitbreiding van het vliegverkeer wordt geregeld. Dit doet het luchthavenbesluit. Onderdeel van het luchthavenbesluit is een actuele economische onderbouwing.

Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan is de economische onderbouwing van de beperkte ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt aan de orde. Daarbij gaat het om de uitbreiding van het bedrijventerrein, de vestiging van de airport academy en kleinschalige uitbreidingen van het museum en het hotel.

Uit de verzoeken die op dit moment bij de gemeente lopen blijkt dat ook zonder luchthavenbesluit marktpartijen geïnteresseerd zijn om zich te vestigen op de luchthaven Lelystad. Bovendien zal de aanleg c.q. verharding van de veiligheidsstroken (RESA) een groei van het aantal bedrijven op de luchthaven tot gevolg hebben. Omdat de bedrijvigheid op de luchthaven luchthavengebonden moet zijn en gezien de verwachte groei van het vliegverkeer is de kans op verdringing en verpaupering van bestaande terreinen als gevolg van de uitbreiding van de luchthaven gering.

Het nieuwe luchthavenbesluit wordt vóór 1 november 2014 vastgesteld. Uit de onderzoeken die in het kader van het rijks- en provinciale beleid tot nu toe zijn verricht blijkt de regionale impuls die van een uitbreiding uit kan. Hierdoor zal de vraag naar bedrijfskavels op de luchthaven verder toenemen.

Gezien de samenhang met het Luchthavenbesluit wordt de bouw terminal mogelijk gemaakt middels een wijzigingsbevoegdheid

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze over te nemen op de hierboven beschreven wijzen en voor het overige niet over te nemen.

3.7 Indiener 7

Omdat de exacte aan- en uitvliegroutes nog niet bekend of aangewezen zijn is het onmogelijk de effecten van het vliegverkeer op beschermde natuurgebieden te onderzoeken. Verwezen wordt naar de uitspraak van de Raad van State over het aanwijzingsbesluit 2009 waarin staat dat ten opzichte van de in het MER onderzochte aan- en uitvliegroutes waarschijnlijk enkele wijzigingen zullen plaatsvinden.

Beantwoording

In het nieuwe luchthavenbesluit zal duidelijkheid worden gegeven over de routestructuur en de effecten van het vliegverkeer op beschermde natuurgebieden. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan zijn deze aspecten niet aan de orde.

De mogelijkheid die het ontwerp bestemmingsplan bood voor een verlenging van de start- en landingsbaan, is vanwege de recente beleidsontwikkelingen uit het plan gehaald. Zie de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1).

Indiener van zienswijze vraagt om een uitleg over de uitgevoerde onderzoeken waar het ontwerpplan aan refereert en hoe deze zich verhouden tot de mogelijke effecten van activiteiten die mogelijk worden gemaakt door het ontwerp bestemmingsplan.

Beantwoording

Omdat de planologische mogelijkheid voor een baanverlenging uit het ontwerp bestemmingsplan is gehaald, maakt ook het MER niet langer onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zie de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1).

Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan zijn alleen de beperkte effecten aan de orde die kunnen worden toegerekend aan de uitbreiding van de bebouwing en de bedrijfsactiviteiten die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. De effecten van het toenemende vliegverkeer vindt plaats in het kader van het luchthavenbesluit.

De (milieu)effecten als gevolg van dit bestemmingsplan zijn onderzocht in het MER voor het naastgelegen bedrijvenpark Larserknoop. In deze MER zijn alle voorziene ontwikkelingen op het luchthaventerrein meegenomen. Uit het MER blijkt dat de effecten aanvaardbaar zijn en binnen de wettelijke normen blijven.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze gedeeltelijk gegrond te verklaren.

3.8 Indiener 8

Indieners van zienswijze vinden dat zij ten onrechte niet zijn meegenomen in het plan en het Alders advies. Dit terwijl de opdracht aan de heer Alders was specifieke aandacht te geven aan het informeren en betrekken van omwonenden en belanghebbenden.

Beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het plan waarin de uitbreiding van het vliegverkeer wordt geregeld. Dit gebeurt in het nieuwe luchthavenbesluit. Het Alders advies vormt één van de bouwstenen voor dit besluit. Bij het opstellen van het Alders advies 2012 zijn vele partijen betrokken. Gezien de hoeveelheid verantwoordelijken en belanghebbenden is gewerkt met vertegenwoordiging in verschillende delegaties. Gemeente(n) en provincie hebben daarbij het belang van de ruimtelijk economische ontwikkeling van de regio vertegenwoordigd. Hieronder valt ook het belang van de recreatieve sector. Daarnaast zijn indieners van zienswijze vertegenwoordigd via het CDO, bij wie zij zich hebben aangesloten.

De geluidcontouren van het bestemmingsplan zijn kleiner dan in het Alders advies. Een onafhankelijke berekening van de contouren is op zijn plaats.

Beantwoording

Omdat de planologische mogelijkheid voor een baanverlenging in het bestemmingsplan is vervallen, zijn in het plan nu de geluidcontouren opgenomen die op dit moment van kracht zijn. Door de uitspraak van de Raad van State van december 2011 over het aanwijzingsbesluit 2009 zijn dat de geluidcontouren uit het aanwijzingsbesluit uit 2001. Deze zijn kleiner dan de contouren die in het ontwerp bestemmingsplan waren opgenomen. Zodra een nieuw luchthavenbesluit genomen is worden de contouren die bij dat besluit horen in het bestemmingsplan verwerkt.

In dit stadium is onduidelijk is hoe de gemeenteraad er op toe gaat zien dat hinder buiten de wettelijke contouren ook wordt meegenomen.

Beantwoording

Het bestemmingsplan regelt niet de uitbreiding van het vliegverkeer en de effecten daarvan. Hierover gaat het nieuwe luchthavenbesluit. Voor het bestrijden van hinder buiten de wettelijke normen en contouren heeft de gemeenteraad geen formele bevoegdheid. Betrokken partijen doen er echter alles aan om de negatieve effecten van het vliegverkeer – ook binnen de wettelijke kaders – te minimaliseren.

Omdat de vliegroutes nog niet bekend zijn is ook de overlast voor de bungalowparken nog niet te bepalen. De bungalowparken zijn ook niet meegenomen in de veiligheidsanalyse. Verder heeft het onderzoek met betrekking tot de hinderbeleving en slaapverstoring geen betrekking op de 1300 recreanten in de naaste omgeving en zijn stankoverlast en horizonvervuiling niet in kaart gebracht. Tot slot ontbreekt het Larserbos in het bestemmingsplan.

Beantwoording

De vliegroutes vormen geen onderdeel van dit bestemmingsplan maar zijn onderdeel van het nieuwe luchthavenbesluit. Voorafgaande de vaststelling van dit besluit worden de effecten ervan onderzocht in een milieueffectrapport (MER). Daarin komen alle door indiener van zienswijze genoemde aspecten aan de orde, inclusief de effecten op de recreatieve functie en de ecologische waarde van het Larserbos. De inzet daarbij is om

de milieuproblematiek voor de bungalowparken te benaderen als ware er sprake van een gewone woonwijk.

Het grondgeluid van zowel het toenemende wegverkeer als van op de grond staande vliegtuigen is niet meegenomen in het bestemmingsplan.

Beantwoording

Het bestemmingsplan regelt niet de uitbreiding van het vliegverkeer en de effecten daarvan. Hierover gaat het nieuwe luchthavenbesluit. In het kader van dit besluit wordt onderzoek gedaan naar de geluidbelasting van opstijgende en landende vliegtuigen en de effecten van het toenemende vliegverkeer op het wegverkeer. Het geluid van proefdraaiende vliegtuigen is gereguleerd door de geluidcontour voor het industrielawaai. Bij de vaststelling van deze contour is rekening gehouden met zowel de uitbreiding van het vliegverkeer als het bedrijventerrein van de luchthaven. In het kader van de vaststelling is ook een MER opgesteld.

De dienstregeling is niet inzichtelijk dus onduidelijk is welke tijden overlast geven.

Beantwoording

Het gebruik van de luchthaven met de bijbehorende openingstijden wordt niet geregeld in het bestemmingsplan maar in het nieuwe luchthavenbesluit.

Het is onduidelijk hoe wordt omgegaan met waardedaling van bungalows indien er een toename van overlast plaatsvindt.

Beantwoording

Indien indieners van zienswijze van mening zijn dat sprake is van schade als gevolg van het bestemmingsplan kan – na het onherroepelijk worden van het plan – een verzoek om planschade worden ingediend.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze voor het deel wat betreft zienswijzen tegen de baanverlenging over te nemen en voor het overige niet over te nemen.

3.9 Indiener 9

Indieners van zienswijze hebben bezwaren tegen de uitbreiding van het vliegveld vanwege:

- a. De gevolgen voor het leefmilieu. De situering van de start- en landingsbaan op 425 m van hun woning zal een cumulatieve toename van de geluidsbelasting en daarmee een toename van de slaapverstoring en stress veroorzaken.
- b. de economische gevolgen. Door ligging binnen de toekomstige risicocontour worden de gebruiksmogelijkheden ernstig belemmerd en loopt de waarde van het bedrijf en het perceel terug tot een onaanvaardbaar niveau.
- c. De gevolgen voor de voedselveiligheid. Onderzoek moet vóór de uitbreiding van het vliegverkeer plaatsvinden.
- d. De gevolgen voor de gezondheid. De psychische en lichamelijke gezondheid zal door de toenemende geluidsoverlast onder druk komen te staan.

Beantwoording

Het bestemmingsplan regelt niet de uitbreiding van het vliegverkeer en de effecten daarvan. Hierover gaat het nieuwe luchthavenbesluit. In het kader van dit besluit wordt in een milieueffectrapport (MER) onderzoek gedaan naar de effecten op het leefmilieu en de gezondheid. Met betrekking tot de voedselveiligheid stelt het Alders advies een stappenplan voor om te komen tot mitigatie, compensatie en monitoring van de effecten van de luchtvaartontwikkeling op de voedselveiligheid. De gemeente ondersteunt dit plan.

De planologische mogelijkheid die het ontwerp bestemmingsplan bood voor een verlenging van de start- en landingsbaan, is vanwege recente beleidsontwikkelingen uit het bestemmingsplan gehaald. Zie de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1).

Indien indieners van zienswijze van mening zijn dat sprake is van schade als gevolg van het bestemmingsplan kan – na het onherroepelijk worden van het plan – een verzoek om planschade worden ingediend .

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze niet over te nemen.

3.10 Indiener 10

In de toelichting van het bestemmingsplan is geen aandacht gegeven aan de landzijdige ontsluiting van de luchthaven van het verkeer en vervoer. Dit dient alsnog te gebeuren.

Beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het plan waarin de uitbreiding van het vliegverkeer wordt geregeld. Dit doet het luchthavenbesluit. In het kader van het luchthavenbesluit wordt ook onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten (op land) van een toename van het vliegverkeer.

De ontsluiting van het luchthaventerrein zal in de toekomst lopen via een nieuwe 3^e afslag op de A6 en de Larserweg. De aanleg van deze nieuwe ontsluiting is voorzien in het naastgelegen bestemmingsplan Larserknoop. Dit plan is inmiddels grotendeels onherroepelijk. Totdat de nieuwe ontsluiting is gerealiseerd blijft de huidige ontsluiting van de luchthaven in stand. De plantoelichting is op dit punt geactualiseerd.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze over gedeeltelijk over te nemen en de plantoelichting op het genoemde punt aan te passen. .

3.11 Indiener 11

Indiener van zienswijze trekt de toelaatbaarheid van de verlaging van de afstandscriteria voor bedrijven in twijfel. De Eendenweg is immers geen hoofdinfrastructuur en de woningen aan deze weg liggen het dichtst bij de luchthaven.

Beantwoording

Het bestemmingsplan hanteert voor de bedrijvigheid op de luchthaven de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering'. Hierin staan richtlijnen voor de afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies (woningen). Daarbij is uitgegaan van de afstanden die worden aanbevolen voor een 'gemengd gebied' in plaats van de afstanden die worden aanbevolen voor een 'rustige woonwijk'. Dit primair vanwege de aanwezigheid van de luchthaven en de ligging van de omringende woningen binnen de geluidcontour van zowel de luchthaven als het bedrijventerrein. Ook de Eendenweg ligt binnen deze contouren. Als secundaire reden wordt de Larserweg genoemd die langs het plangebied loopt en onderdeel is van de hoofdinfrastructuur. Indiener van zienswijze heeft gelijk dat de Eendenweg geen onderdeel is van de hoofdinfrastructuur. De plantoelichting is op dit punt aangepast. Gezien de ligging binnen de geluidcontour van de luchthaven en de aanwezige (agrarische) bedrijvigheid is de Eendenweg wel beschouwd als 'gemengd gebied'.

Het bestemmingsplan neemt aan dat de woningen rond het plangebied geen extra hinder ervaren door extra verkeersbewegingen van en naar de luchthaven omdat het

luchtvaartgeluid het verkeersgeluid overstemt. Dit wordt betwijfeld omdat de Eendenweg de toegangsweg vormt naar de overige bedrijven op de luchthaven en er een parallelweg met extra parkeerplaatsen langs de Eendenweg is gepland.

Beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het plan waarin de uitbreiding van het vliegverkeer wordt geregeld. Dit doet het luchthavenbesluit. In het kader van het luchthavenbesluit wordt onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van een toename van het vliegverkeer.

De ontsluiting van het luchthaventerrein zal in de toekomst lopen via een 3^e afslag op de A6 en de Larserweg. De aanleg van deze nieuwe ontsluiting is voorzien in het naastgelegen bestemmingsplan Larserknoop. Dit plan is inmiddels grotendeels onherroepelijk. Totdat de nieuwe ontsluiting is gerealiseerd blijft de huidige ontsluiting van de luchthaven in stand.

De nieuwe ontsluiting via de afslag A6/Larserweg betekent dat de Eendenweg - die nu de ontsluitingsweg vormt - aanzienlijk wordt ontlast. In tegenstelling tot wat in de plantoelichting staat is het niet de bedoeling vanaf het bedrijventerrein bij de luchthaven - via de aan te leggen parallelweg - doorsteken naar de Eendenweg te realiseren. Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast.

Het onderzoek dat is uitgevoerd naar hinder- en slaapverstoring heeft alleen betrekking op volwassenen. De slaapverstoring van kinderen en van diegenen die eerder dan 23.00 uur naar bed gaan is onduidelijk en niet afdoende onderzocht.

Beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het plan waarin de omvang van het vliegverkeer wordt geregeld. Dit doet het luchthavenbesluit. De aspecten hinder- en slaapverstoring zijn dan ook niet bij de vaststelling van dit bestemmingsplan aan de orde. Aan het nieuwe luchthavenbesluit gaat een milieueffectrapport vooraf waarin deze aspecten (opnieuw) worden onderzocht.

Het bestemmingsplan geeft voor wat betreft de veiligheid aan dat de nieuwe situatie meer risico's oplevert dan de bestaande maar dat deze risico's aanvaardbaar zijn. Indiener van zienswijze vraagt zich af welke toename nog aanvaardbaar is.

Beantwoording

Omdat de planologische mogelijkheid voor een baanverlenging is vervallen, zijn in het bestemmingsplan nu uitsluitend de contouren opgenomen die op dit moment van kracht zijn. Door de uitspraak van de Raad van State van december 2011 zijn dat de contouren uit het aanwijzingsbesluit uit 2001. Deze zijn kleiner dan de contouren die in het ontwerp bestemmingsplan waren opgenomen. Zodra een nieuw luchthavenbesluit genomen is worden de geluid- en veiligheidscontouren die bij dat besluit horen in het bestemmingsplan verwerkt.

De uitbreiding van de bebouwing heeft gevolgen voor verkeer, geluid en uitzicht.

Beantwoording

De uitbreiding van de bebouwing op het luchthaventerrein heeft inderdaad gevolgen voor het verkeer, het geluid en het uitzicht. Uit onderzoek blijkt echter dat deze gevolgen aanvaardbaar zijn c.q. binnen de wettelijke normen blijven. Voor het verlies aan uitzicht bestaan geen wettelijke normen. Het beeldkwaliteitplan moet waarborgen dat de nieuwe bebouwing van hoge kwaliteit is. Dit kan de negatieve effecten van het verlies aan uitzicht verzachten.

Indiener van zienswijze vraagt zich af waar de genoemde passagiersaantallen in het kader van de economische uitvoerbaarheid op gebaseerd zijn.

Beantwoording

De passagiersaantallen die in het ontwerp bestemmingsplan worden genoemd zijn gebaseerd op cijfers van de exploitant van de luchthaven.

De direct omwonenden zijn niet uitgenodigd voor overleg.

Beantwoording

Via de Alders tafel zijn vele organisaties – waaronder die van indieners van zienswijze - vertegenwoordigd bij de discussie over de uitbreiding van luchthaven Lelystad. In het kader van dit bestemmingsplan heeft geen extra overleg plaatsgevonden met omwonenden (of andere belanghebbenden) omdat het plan rechtstreeks voortvloeit uit reeds vastgesteld beleid van rijk, provincie en gemeente. Het staat indieners van zienswijze vanzelfsprekend vrij om zelf met het gemeentebestuur over deze materie in overleg te treden.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze gedeeltelijk over te nemen op de hierboven genoemde punten.

3.12 Indiener 12

3.13 Indiener 13

De zienswijzen genoemd onder 12 en 13 (zie bijlage 1) zijn gelijkkluidend. Daarom worden ze hieronder gezamenlijk behandeld.

Het aanwijzingsbesluit uit 2009 en het hieraan ten grondslag liggende MER kunnen geen basis zijn voor het bestemmingsplan omdat het aanwijzingsbesluit door de Raad van State is vernietigd. Het Aldersadvies is niet meer dan een advies. Het bestemmingsplan wekt ten onrechte de indruk dat dit advies al is aangenomen door de Tweede Kamer. Pas nadat een nieuw luchthavenbesluit is genomen is een nieuw bestemmingsplan mogelijk. Wanneer actualisering nodig is moet worden uitgegaan van het huidige gebruik. Ook het opnemen van de geluid- en veiligheidszones uit het vernietigde aanwijzingsbesluit in het bestemmingsplan Buitengebied 2009 is achteraf onterecht.

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1).

Indieners van zienswijze behouden zich het recht voor om – zodra vaststelling van het bestemmingsplan of aanwijzingsbesluit een feit is – alle mogelijke planschade te claimen.

Beantwoording

Indien indieners van zienswijze van mening zijn dat sprake is van schade als gevolg van het bestemmingsplan kan – na het onherroepelijk worden van het plan – een verzoek om planschade worden ingediend.

In paragraaf 2.7 staat dat de geluidzone industrielawaai vast staat. Dit is onjuist omdat deze zone nog ter goedkeuring ligt bij de Raad van State.

Beantwoording

De Raad van State heeft hierover op 12 augustus 2012 een uitspraak gedaan. Als gevolg van deze uitspraak is de geluidzone onherroepelijk.

De stelling dat de luchthaven zich binnen de grenzen van de PKB kan ontwikkelen klopt niet nu er geen wettelijke basis meer is voor de PKB. De voorziene ontwikkeling van de luchthaven gaat ook veel verder dan de ruimte in de PKB. Bovendien stelt het Alders advies juist dat de ontwikkeling van de luchthaven niet mogelijk is binnen de PKB.

Beantwoording

Ook voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1).

Het is onduidelijk welke onderzoeken, die in het kader van het aanwijzingsbesluit zijn gedaan, zijn gebruikt voor dit bestemmingsplan en welke – als gevolg van de vernietiging van dit besluit – onbruikbaar zijn. Daarnaast zijn sommige onderzoeken gedateerd en ontbreken onderzoeken.

Beantwoording

Indieners geven niet aan welke onderzoeken volgens hen gedateerd zijn of ontbreken. Omdat de planologische mogelijkheid voor een baanverlenging uit het ontwerp bestemmingsplan is gehaald, maakt het MER niet langer onderdeel uit van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan gaat nu uit van het huidige gebruik van de luchthaven c.q. de bestaande start- en landingsbaan. Dit is conform de voorlopige voorziening die de Raad van State in december 2011 heeft getroffen. Zie verder de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1).

De verlaging van het afstandscriterium van bedrijven is onterecht omdat de woningen in het landelijke gebied liggen. Ook is niet duidelijk voor welke aspecten deze afstanden gelden.

Beantwoording

Het bestemmingsplan hanteert de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' voor het bepalen van de afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies (woningen). Daarbij is uitgegaan van de afstanden die worden aanbevolen voor een 'gemengd gebied' in plaats van de afstanden die worden aanbevolen voor een 'rustige woonwijk'. Dit vanwege de aanwezigheid van de luchthaven en de ligging van de omringende woningen binnen de geluidcontour van zowel de luchthaven als het bedrijventerrein. De afstandseisen hebben betrekking op de aspecten geluid, stank, stof en gevaar waarbij steeds de grootste aan te houden afstand de uiteindelijk aanbevolen afstand bepaald.

De Ke- en Bkl-contouren waarvan het bestemmingsplan spreekt zijn gebaseerd op rapporten die niet meer van toepassing zijn op de nieuwe situatie. Aangezien er s' nachts niet gevlogen wordt kan niet gesproken worden van een nachtcontour.

Beantwoording

Omdat de planologische mogelijkheid voor een baanverlenging is vervallen, zijn in het bestemmingsplan nu uitsluitend de contouren opgenomen die op dit moment van kracht zijn. Door de uitspraak van de Raad van State van december 2011 zijn dat de contouren uit het aanwijzingsbesluit uit 2001. Deze zijn kleiner dan de contouren die in het ontwerp bestemmingsplan waren opgenomen. Zodra een nieuw luchthavenbesluit genomen is worden de geluid- en veiligheidscontouren die bij dat besluit horen in het bestemmingsplan verwerkt.

Bij het aspect wegverkeer is geen rekening gehouden met de mogelijke uitbreidingen van het Aviodrome en de bouw van een academie. Daarnaast zijn de gebruikte onderzoeken voor dit aspect gedateerd.

Beantwoording

De ontsluiting van de luchthaven zal plaatsvinden via een nieuwe 3^e afslag op de A6 en de Larserweg. De aanleg van beide wegen is mogelijk op basis van het bestemmingsplan voor het bedrijvenpark Larserknoop. In het (MER)onderzoek naar de effecten van dit bestemmingsplan is ook rekening gehouden met de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkelingen op het luchthaventerrein. Uit het onderzoek blijkt dat deze effecten aanvaardbaar zijn. Bij de uitbreiding van het Aviodrome gaat het om een kleine uitbreiding die naar verwachting niet zal leiden tot een grote toename in het bezoekersaantal. De gebouwen van de Airport Academy beogen een

concentratie van voor een deel al aanwezige lesactiviteiten op de luchthaven. Het merendeel van de leerlingen zal gebruik maken van het openbaar vervoer gelet op de al aanwezige openbaar vervoersverbindingen en de verwachte uitbreiding hiervan in de toekomst. Door het regime van betaald parkeren bij de Airport Academy wordt het gebruik van eigen vervoer ontmoedigd.

De vraag is of de vestiging van bedrijven uit milieucategorie 4.2. is meegenomen in het zoneringsmodel voor industrielawaai.

Beantwoording

De basis voor het toestaan van bedrijven uit categorie 4.2 ligt in de Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid. Deze visie staat bij de luchthaven bedrijven uit categorie 1 t/m 4 toe. In de zonesystematiek van de VNG betekent dit concreet dat bedrijven uit de milieucategorieën 1 t/m 4.2 zijn toegestaan waarbij de richtlijnafstand voor 4.1 bedrijven 100 meter is en voor 4.2 bedrijven 200 meter.

De begrenzing van de categorieën is zodanig dat de geluidcontouren vanuit het zonebeheersplan theoretisch niet wijzigen na realisatie van dergelijke bedrijven.

Bij de bepaling van de emissies missen de emissies als gevolg van het wegverkeer. Het uitgaan van een afname van concentraties door een lager achtergrondniveau en lagere bijdrages van het verkeer is niet zinvol omdat deze niet door het bestemmingsplan worden gerealiseerd en beïnvloedbaar zijn.

Beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het plan waarin de uitbreiding van het vliegverkeer wordt geregeld. Dit doet het luchthavenbesluit. In het kader van het luchthavenbesluit wordt ook onderzoek gedaan naar emissies van het wegverkeer als gevolg van een toename van het vliegverkeer. Bij het bepalen van de effecten moet rekening gehouden worden met het achtergrondniveau. Als gevolg van de toepassing van schonere technieken is in het algemeen sprake van een verlaging van het achtergrondniveau van vervuilende stoffen én een lagere toekomstige bijdrage van het wegverkeer.

In het bestemmingsplan is niet gekeken naar de ecologische verbindingzones en wordt daarnaast gerekend met oude rapporten. Er is ook niet gekeken naar vogelpopulaties op de akkers rondom de agrarische bedrijven.

Beantwoording

In het ecologisch onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het ontwerp bestemmingsplan c.q. het MER is wel degelijk gekeken naar de effecten op de ecologische verbindingzone Oostvaarderswold. Daarnaast is onderzoek gedaan naar flora- en faunasoorten die overal (dus ook buiten de beschermde natuurgebieden) voorkomen. Omdat de planologische mogelijkheid voor een baanverlenging uit het ontwerp bestemmingsplan is gehaald, maakt het MER nu geen deel meer uit van het bestemmingsplan. In het kader van het luchthavenbesluit vindt (opnieuw) ecologisch onderzoek plaats.

Het is onduidelijk wat de status is van de obstakelvrije zones en wat de (planologische) gevolgen voor de omringende gebieden zijn.

Beantwoording

De obstakelvrije zones hangen samen met het ILS-systeem. Op grond van internationaal recht moet dit systeem in het bestemmingsplan worden opgenomen. Als gevolg daarvan gelden maximale hoogtes voor gebouwen, bouwwerken en opgaande beplanting.

Voor wat betreft de brandstof en afvoer is onduidelijk hoe groot de veiligheidscirkels rond de opleggers met brandstof zijn. Verder is het de vraag of de onderhoudsdivisie van de luchthaven aan de normering voor de uitstoot van schadelijk stoffen voldoet. Wordt er

gespoten met waterdragende lakken of schadelijk oplosbare stoffen. Is rekening gehouden met de geluidoverlast van proefdraaiende grote vliegtuigen? Welke beschermende maatregelen voor omwonenden worden op beide punten genomen?

Beantwoording

Opleggers met brandstof hebben op zichzelf geen veiligheidscirkel maar vallen onder de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ten aanzien van de uitstoot van schadelijke stoffen is de exploitant van de luchthaven gebonden aan de wettelijke normen en voorschriften. Deze zijn ook vastgelegd in de diverse vergunningen. Het geluid van proefdraaiende vliegtuigen is gereguleerd via de zonering voor industrielawaai.

Er is een hinderbelevingsonderzoek gedaan naar de 'nieuwe situatie'. Onduidelijk is wat deze 'nieuwe situatie' is. Het onderzoek is gedateerd en de vergelijking die wordt gemaakt met Schiphol is onterecht. Vanwege het lage achtergrondniveau in Lelystad is de verstoring groter. Ten onrechte rekent het onderzoek hinder pas vanaf 23.00 uur. Agrariërs gaan vaak eerder slapen vanwege de vroege ochtendwerkzaamheden.

Beantwoording

Omdat de planologische mogelijkheid voor een baanverlenging uit het ontwerp bestemmingsplan is gehaald, maakt het MER niet langer onderdeel uit van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan gaat nu uit van het huidige gebruik van de luchthaven c.q. de bestaande start- en landingsbaan. Dit is conform de voorlopige voorziening die de Raad van State in december 2011 heeft getroffen. Het aspect hinder is niet bij de vaststelling van dit bestemmingsplan aan de orde maar in het kader van het nieuwe luchthavenbesluit. Voorafgaande aan dit besluit wordt een MER opgesteld waarin het aspect (opnieuw) wordt onderzocht.

Ook de paragraaf over de externe veiligheid spreekt van een 'nieuwe situatie'. Ook hier van is onduidelijk wat hiermee wordt bedoeld. Ook dit onderzoek is gedateerd. Voor de situatie zoals beschreven in het Alders advies is nog geen externe veiligheidszone bekend.

Beantwoording

Het bestemmingsplan gaat uit van het huidige gebruik van de luchthaven c.q. de bestaande start- en landingsbaan. Dit is conform de voorlopige voorziening die de Raad van State in december 2011 heeft getroffen. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan zijn alleen de beperkte effecten aan de orde die kunnen worden toegerekend aan de uitbreiding van de bebouwing en de bedrijfsactiviteiten die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. De effecten van het toenemende vliegverkeer vindt plaats in het kader van het luchthavenbesluit.

Voor het monitoren van de voedselveiligheid is op dit moment nog geen nulmeting bekend. In het kader van het Alders advies wordt gewerkt aan een uitwerking van een monitoringssysteem op voedselveiligheid.

Beantwoording

Het is juist dat opzetten van een monitoringsprogramma gebeurt in het kader van de uitwerking van het Aldersadvies. De toelichting wordt op dit punt aangepast. De eerste stap hierbij is het vaststellen van de nul-situatie.

Investeringsverplichtingen zijn onvoldoende in beeld gebracht. Bijvoorbeeld voor wat betreft de investeringen ten behoeve van hinderbeperkende maatregelen, monitoring voedselveiligheid en planschade.

Beantwoording

Het bestemmingsplan regelt niet de uitbreiding van het vliegverkeer, hierover gaat het nieuwe luchthavenbesluit. In dit kader worden ook afspraken gemaakt met de

exploitant van de luchthaven over onder meer hinderbeperkende maatregelen, het monitoringssysteem en de benodigde investeringen hiervoor.

Het voorontwerp bestemmingsplan is niet naar indiener van zienswijze verstuurd. Dit was wel correct geweest.

Beantwoording

De instanties die betrokken moeten worden bij het vooroverleg zijn in de wet benoemd. Indiener van zienswijze behoort hier niet toe. Daarnaast heeft de gemeente besloten voor bestemmingsplannen geen inspraakprocedure meer te voeren.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze gedeeltelijk over te nemen op de hierboven beschreven wijze.

3.14 Indiener 14

Aan de geluidoverlast van het proefdraaien van motoren moet iets gedaan worden. Indiener van zienswijze heeft al genoeg lawaai van het vliegveld.

Beantwoording

Het geluid van proefdraaiende vliegtuigen is aan een maximum gebonden door de geluidcontour voor het industrielawaai. De geluidbelasting mag deze contour niet overschrijden.

In het plan staat dat de eventuele hinder van de bestaande bedrijvigheid te verwaarlozen is gelet op de afstand van meer dan 100 meter tot de dichtstbijzijnde agrarische bedrijfswoningen. Indiener van zienswijze is het hier niet mee eens en wijst daarbij op de overlast door het hotel.

Beantwoording

Het hotel is meegenomen in de milieuzonering waarbij ruimschoots wordt voldaan aan de richtlijnafstand tot nabijgelegen (bedrijfs)woningen.

Het bestemmingsplan neemt aan dat de woningen rond het plangebied geen extra hinder ervaren door extra verkeersbewegingen van en naar de luchthaven omdat het luchtvaartgeluid het verkeersgeluid overstemt. Dit is een verkeerde redenatie die aangeeft dat het vliegverkeer veel overlast geeft.

Beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het plan waarin de uitbreiding van het vliegverkeer wordt geregeld. Dit doet het luchthavenbesluit. In het kader van dit besluit wordt ook onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van een toename van het vliegverkeer. De ontsluiting van het luchthaventerrein zal in de toekomst plaatsvinden via een nieuwe afslag op de A6 en de Larserweg. De aanleg van beide wegen is mogelijk op grond van het bestemmingsplan voor het naastgelegen bedrijvenpark Larserknoop. Deze nieuwe ontsluiting betekent dat de Eendenweg - die tot nu toe de ontsluitingsweg vormt – aanzienlijk zal worden ontlast.

Uit de conclusies die het plan trekt over de effecten van het helikopterverkeer (4.3.3.) blijkt dat meer onderzoek wordt gedaan naar de effecten op dieren dan naar de effecten op direct omwonenden.

Beantwoording

De conclusies waar indiener van zienswijze naar verwijst zijn de resultaten uit het ecologisch onderzoek. Dit onderzoek is specifiek gericht op de effecten van het bestemmingsplan op flora en fauna. De onderzoeksresultaten van de onderzoeken naar de effecten op mensen staan beschreven in de andere paragrafen van hoofdstuk

4. Overigens voorziet het bestemmingsplan niet in een toename van het vliegverkeer. Hier gaat het luchthavenbesluit over.

Bij de opmerking dat de toename van het aantal vluchten waarschijnlijk tot een toename van de slaapverstoring leidt kan het woord waarschijnlijk vervallen. In het Alders advies advies staat dat de direct omwonenden met ernstige hinder en slaapverstoring te maken krijgen.

Beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het plan waarin de uitbreiding van het vliegverkeer wordt geregeld. Dit doet het luchthavenbesluit. In dat kader wordt ook (opnieuw) onderzoek gedaan naar hinder en slaapverstoring.

Uit het veiligheidsonderzoek blijkt dat de nieuwe situatie meer risico's oplevert voor omwonenden maar dat deze risico's aanvaardbaar zijn. In de bestaande situatie echter is indiener van zienswijze bang omdat er regelmatig dichtbij vliegtuigen crashen.

Beantwoording

Het bestemmingsplan gaat uit van het huidige gebruik van de luchthaven. Dit is conform de voorlopige voorziening die de Raad van State in december 2011 heeft getroffen.

Het hotel zorgt voor overlast bij feesten. Een uitbreiding van het hotel en de studentenhuysvesting zullen voor meer overlast zorgen. Bovendien kan het geklaag van het hotel en studenten de bedrijfsvoering van indiener van zienswijze in gevaar brengen. De opmerking in 6.2.4 dat het bij het hotel gaat om een voorziening voor overnachtingen is dus heel anders dan de huidige situatie.

Beantwoording

De afstand tussen het hotel en omringende woningen voldoet ruimschoots aan de richtlijnen die gelden voor de milieuzonering. Dit geldt ook voor de beoogde studentenhuysvesting. Op grond van de geldende regels is het houden van feesten in het hotel niet mogelijk.

Het voornemen om parallel aan de Eendenweg een parallelweg met parkeermogelijkheden aan te leggen is zeer ongewenst omdat dit de verkeersveiligheid van de Eendenweg en het bestaande fietspad niet ten goede komt.

Beantwoording

Het is niet de bedoeling dat vanuit de parallelweg extra ontsluitingen naar de Eendenweg worden gecreëerd. De parallelweg met parkeerplaatsen heeft uitsluitend een functie in de interne ontsluiting van het luchthaventerrein. Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast.

De tekeningen en impressies op blz. 49, 51 en 53 komen niet overeen. Wat is de echte situatie?

Beantwoording

De tekening op blz. 53 heeft betrekking op de gewenste groeninrichting langs de Larserweg, de beide overige tekeningen op de bebouwing in de zuidelijke bebouwingsstrip.

Indiener van zienswijze is er fel op tegen dat zijn/haar perceel staat ingetekend als toekomstige industrie.

Beantwoording

In de plantoelichting is een kaart opgenomen uit het Structuurplan Lelystad 2015. Op deze kaart staat het perceel van indiener van zienswijze ingetekend als toekomstige

industrie. De bedoelde gronden zijn echter niet in dit bestemmingsplan opgenomen. Het Structuurplan staat in het kader van dit bestemmingsplan niet ter discussie.

Tot slot is het plan doorspekt met woorden als kan, wenselijk, waarschijnlijk en aangenomen mag worden waardoor onduidelijk is waar echt van uit mag worden gegaan.

Beantwoording

Het gebruik van deze woorden komt de duidelijkheid van het plan inderdaad niet ten goede. Het bestemmingsplan wordt op dit punt nagelopen en waar mogelijk wordt het gebruik van de betreffende woorden vermeden.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze gedeeltelijk over te nemen op de hierboven beschreven wijze.

3.15 Indiener 15

Alle soortgelijke plannen voor luchthavens wijzen uit dat deze niet rendabel zijn. De rapporten over de effecten van de uitbreiding op de economie zijn tegenstrijdig. De beloofde banenmotor zal door goedkope arbeidskrachten worden ingevuld en de kosten van de infrastructuur moeten ongetwijfeld door de belastingbetaler worden betaald. Daar komt nog het milieuaspect bij. De mensen die naar Flevoland zijn gekomen was rust en ruimte en schone lucht beloofd. De uitbreiding is ook niet wenselijk voor de biologische bedrijven, waarvan Lelystad de grootste concentratie ter wereld heeft. Het geld kan beter ingezet worden op prestigieuzere en duurzame projecten, bijvoorbeeld de samenwerking met de Landbouwuniversiteit van Wageningen.

Beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het plan waarin de uitbreiding van het vliegverkeer wordt geregeld. Dit doet het luchthavenbesluit. Onderdeel van het luchthavenbesluit is een actuele economische onderbouwing en een beschrijving van de milieueffecten in een MER. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan is de economische onderbouwing van de beperkte ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt aan de orde. Daarbij gaat het om de uitbreiding van het bedrijventerrein, de vestiging van de Airport Academy en kleinschalige uitbreidingen van het museum en het hotel.

Uit de verzoeken die op dit moment bij de gemeente lopen blijkt dat ook zonder luchthavenbesluit marktpartijen geïnteresseerd zijn om zich te vestigen op de luchthaven Lelystad. Bovendien zal de aanleg c.q. verharding van de veiligheidsstroken (RESA) een groei van het aantal bedrijven op de luchthaven tot gevolg hebben.

Het nieuwe luchthavenbesluit wordt vóór 1 november 2014 vastgesteld. Uit de onderzoeken die in het kader van het rijks- en provinciale beleid tot nu toe zijn verricht blijkt de regionale impuls die van een uitbreiding uit kan. Hierdoor zal de vraag naar bedrijfskavels op de luchthaven verder toenemen.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze verder niet over te nemen.

3.16 Indiener 16

De economische uitvoerbaarheid en exploitatie van het plan wordt niet aangetoond. De onderbouwing van het plan is gebaseerd op onrealistische verwachtingen die niet zijn gestaafd met juridisch bindende afspraken over de benodigde financiën en over het zeker stellen van voldoende aanbod van passagiers en vracht. Dit maakt het niet aannemelijk dat het plan binnen 10 jaar wordt uitgevoerd. De vaststelling van het plan zal echter wel andere, realistische en haalbare plannen frustreren.

Daarnaast is ook de actuele en toekomstige vraag niet aannemelijk gemaakt. Het is onduidelijk hoe Lelystad een concurrerende positie kan verwerven ten opzichte van Schiphol gelet op de enorme bestaande en geplande investeringen op Schiphol.

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de vorige zienswijze (3.15).

Het blijft ongewis of over alle beschikkingen en vergunningen die vereist zijn met betrekking tot de landingsrechten, verkeersleiding en luchtruimstructuur beschikt kan worden.

Beantwoording

Het bestemmingsplan gaat uit van het huidige gebruik van de luchthaven c.q. de bestaande start- en landingsbaan. Dit is conform de voorlopige voorziening die de Raad van State in december 2011 heeft getroffen. Het bestemmingsplan voorziet niet in de uitbreiding van het vliegverkeer. Hierover gaat het luchthavenbesluit.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze niet over te nemen .

3.17 Indiener 17

De basis voor de resultaten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit is het planMER. Dit MER is opgesteld voor het aanwijzingsbesluit van 2009 dat in december 2011 door de Raad van State is vernietigd. Uit de uitspraak van de Raad van State blijkt het onderzoek dat aan de MER ten grondslag ligt onvoldoende is. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken is het maken van een goede inschatting van de gevolgen van het bestemmingsplan op de luchtkwaliteit onmogelijk.

Beantwoording

Omdat de planologische mogelijkheid voor een baanverlenging uit het ontwerp bestemmingsplan is gehaald maakt het MER niet langer onderdeel uit van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan gaat nu uit van het huidige gebruik van de luchthaven c.q. de bestaande start- en landingsbaan. Dit is conform de voorlopige voorziening die de Raad van State in december 2011 heeft getroffen. Zie verder de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1).

De gevolgen van de uitbreiding op de voedselveiligheid worden gemonitord. Dit is volstrekt onvoldoende. Niet alleen de voedselveiligheid maar ook de effecten op de opbrengsten van gewassen moeten onderzocht worden voordat de uitbreiding mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast moet er een duidelijke schaderegeling komen waarbij direct en snel verhaal op de luchthaven mogelijk is.

Beantwoording

In het kader van het luchthavenbesluit wordt aan de Alderstafel (en dus niet in het kader van dit bestemmingsplan) overlegd over het stappenplan om te komen tot mitigatie, compensatie en monitoring van de effecten van de luchtvaartontwikkeling op de voedselveiligheid. Voordat het nieuwe luchthavenbesluit wordt vastgesteld zal de concrete uitwerking van het stappenplan duidelijk zijn.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze niet over te nemen.

3.18 Indiener 18

3.19 Indiener 19

3.20 Indiener 20

3.21 Indiener 21
3.22 Indiener 22
3.23 Indiener 23
3.24 Indiener 24

De zienswijzen genoemd onder de nummers 18 t/m 24 zijn gelijklopend. Daarom worden ze hieronder gezamenlijk behandeld.

Indieners van zienswijze zijn samen met de gemeente Lelystad bezig met de realisatie van Test Site Lelystad voor windturbines. Hiervoor is aan hen een vergunning verleend voor het bouwen van een prototype windturbine. Het ontwerp bestemmingsplan zorgt op twee punten voor beperking van de Test Site:

- De vergunde turbine en eventueel bijbehorende windmeetkast hebben een hoogte die ruimschoots de hoogte van de obstakelvrije zone (ten behoeve van een ILS) doorsnijdt en minder is dan de toegestane hoogte in het geldende bestemmingsplan Buitengebied. Het bestemmingsplan geeft aan dat deze hoogte niet geldt voor bestaande objecten maar de intentie van indieners van zienswijze is om op termijn een vervangende turbine te bouwen. Hiervoor zou een uitzondering op de hoogtebeperking moeten worden gemaakt;
- Eén van de meest voorkomende tests is het uitvoeren van geluidsmetingen naar het brongeluid van windturbines. Bij sterke toename van het vliegverkeer gaat de geluidsdruk toenemen waardoor het doen van ongestoorde metingen niet langer mogelijk is.

Beantwoording

De grondslag voor het opnemen van het ILS-systeem met de bijbehorende vliegfunnels ligt in het internationale recht (Verdrag van Chicago). De internationale burgerluchtvaartorganisatie die bij dit verdrag is ingesteld hanteert veiligheidseisen die door de Nederlandse Staat moeten worden geïmplementeerd in de nationale wetgeving en in bestemmingsplannen. Jurisprudentie heeft dit ook bevestigd.

De implementatie van het ILS-systeem heeft gevolgen voor de mogelijkheden voor windmolens rondom de luchthaven. Hierbij wordt opgemerkt dat de planologische mogelijkheid die het ontwerp bestemmingsplan (bij recht) bood voor een baanverlenging, is vervallen. Het bestemmingsplan bevat nu uitsluitend hoogtebeperkingen die samenhangen met het bestaande gebruik van de luchthaven. Of en hoe het ILS-systeem wordt uitgebreid en wat de gevolgen hiervan zijn voor de bouwhoogte van (nieuwe) windturbines wordt onderzocht in het kader van het luchthavenbesluit en is niet in dit bestemmingsplan aan de orde.

Indieners van zienswijze verzoeken om hun organisaties te betrekken bij de communicatie rondom de voorgestelde plannen en te betrekken bij de verdere plannen rondom de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Beantwoording

Via de Alders tafel zijn vele organisaties direct of indirect vertegenwoordigd bij de discussie over de uitbreiding van luchthaven Lelystad. Het opstellen van het nieuwe luchthavenbesluit is primair een taak van het rijk. Het college ziet daarom geen reden indiener van zienswijze afzonderlijk te informeren. Het staat indieners van zienswijze vanzelfsprekend vrij om zelf met het gemeentebestuur over deze materie in overleg te treden.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze gedeeltelijk over te nemen middels het opnemen van de wijzigingsbevoegheden voor de baanverlenging en terminal.

3.25 Indiener 25

Zowel in het Alders advies als het ontwerp bestemmingsplan is de positie van de General Aviation (GA) onderbelicht. De ontwikkeling van de luchthaven vormt een serieuze bedreiging voor de GA in Nederland. AOPA betwijfelt of een sluitende businesscase is rond te krijgen. Bij de overflow van Schiphol kan beter gebruik worden gemaakt van de bestaande faciliteiten op andere luchthavens in Nederland. Hier dreigt kapitaalvernietiging en bovendien brengt de verdere ontwikkeling van Lelystad juist nieuwe knelpunten in het luchtruim met zich mee. Over de toegang tot en toekomst van de GA in Lelystad heeft ook nauwelijks tot geen overleg plaatsgevonden. AOPA stelt het op prijs om betrokken te worden bij de ontwikkeling en pleit voor behoud en ontwikkeling van de GA op of nabij Lelystad. AOPA is bereid bij te dragen aan studies naar een verantwoorde ontwikkeling van de luchthaven die rekening houdt met de belangen van de GA.

Beantwoording

Het bestemmingsplan voorziet niet in de uitbreiding van het vliegverkeer. Hierover gaat het luchthavenbesluit. In dit kader wordt ook de toekomstige positie van de GA op Lelystad afgewogen. Het bestemmingsplan gaat uit van het bestaande gebruik van de luchthaven. De mogelijkheden voor GA worden door dit bestemmingsplan dan ook niet beperkt.

Over de toegang tot en toekomst van de GA in Lelystad heeft ook nauwelijks tot geen overleg plaatsgevonden. AOPA stelt het op prijs om als belangenhartiger van de GA betrokken te worden bij de ontwikkeling van Lelystad luchthaven.

Beantwoording

Zoals gezegd vindt de afweging over de toekomstige uitbreiding van het vliegverkeer en de positie van de GA in Lelystad plaats in het kader van het luchthavenbesluit. Hierover vindt aan de Alderstafel overleg plaats. Het opstellen van het luchthavenbesluit is primair een taak van het rijk. Het college ziet daarom geen reden om met indiener van zienswijze afzonderlijk te overleggen. Het staat indieners van zienswijze vanzelfsprekend vrij om zelf met het gemeentebestuur over deze materie in overleg te treden.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze niet over te nemen.

3.26 Indiener 26

Het aanwijzingsbesluit uit 2009 en de hieraan ten grondslag liggende MER kunnen geen basis zijn voor het bestemmingsplan omdat het aanwijzingsbesluit door de Raad van State is vernietigd. Het Aldersadvies, het beleid van de gemeente en de provincie, het Masterplan en het beeldkwaliteitplan vormen geen wettelijke basis voor een uitbreiding van de luchthaven. Pas nadat een nieuw luchthavenbesluit is genomen is een nieuw bestemmingsplan mogelijk.

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1).

Indien de gemeente ondanks het bovenstaande toch van mening is dat het vernietigde aanwijzingsbesluit en de oude planMER nog zeggingskracht hebben, dan maakt de inspraakreactie die indiener van zienswijze destijds tegen de aanwijzing en planMER heeft ingediend integraal onderdeel uit van de zienswijze tegen het ontwerp bestemmingsplan.

Beantwoording

Door de uitspraak van de Raad van State is het aanwijzingsbesluit vernietigd. Door de voorlopige voorziening die de Raad van State in de uitspraak heeft getroffen is het aanwijzingsbesluit van 2001 van kracht.

De mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt voor het geven van klassikaal onderwijs en studentenhuysvesting moeten worden geschrapt. Op de luchthaven geldt immers een hoog veiligheidsrisico en normaal gesproken zijn deze functies niet toegestaan op een luchthaventerrein. Beide functies zullen worden gestoord door het lawaai en hebben ook geen directe link met de luchthaven. Bovendien kan het klassikale onderwijs binnen de bebouwde kom van Lelystad een plek vinden.

Beantwoording

De mogelijkheid voor vestiging van de Airport Academy met campus komt voort uit de beleidsmatige wens tot vestiging van een onderwijsfunctie op de luchthaven.

In de regels is vastgelegd dat het moet gaan om onderwijsvoorzieningen die gerelateerd zijn aan de luchthaven. Via bouwvoorschriften kan een goed binnenklimaat, zonder geluidsoverlast, gerealiseerd worden. Op grond van de regels dienen zowel de academy als de studentenhuysvesting buiten de veiligheidscontouren gesitueerd te worden. Op deze wijze is de veiligheid gegarandeerd.

In artikel 6.6 staat onder c een verwijzing naar het bepaalde in artikel 6.5 sub k. Sub k komt echter niet in het plan voor.

Beantwoording

Dit is inderdaad een onjuiste verwijzing. Sub k moet sub j zijn. Dit is gecorrigeerd.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze gedeeltelijk over te nemen op de hierboven beschreven wijze.

3.27 Indiener 27

Het Alders advies over de uitbreiding van Lelystad Airport gaat volledig voorbij aan de uitspraak van de Raad van State. Omdat cruciale informatie over de aan- en uitvliegroutes ontbreekt kan geen inschatting worden gemaakt over de te verwachten overlast. Het advies blijft daarom gebaseerd op wankelende groeicijfers zonder concrete onderbouwing. Indiener van zienswijze is tegen de uitbreiding van de luchthaven. Het vele belastinggeld wat de uitbreiding kost kan beter gespendeerd worden aan duurzame oplossingen en werkgelegenheidsprojecten die minder geld kosten en meer opleveren.

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de eerste zienswijze (3.1).

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze gedeeltelijk over te nemen.

3.28 Indiener 28

Indiener van zienswijze exploiteert drie windturbines. De wens te komen tot een ILS-systeem kan een beperking in de toegestane hoogte van windmolens tot gevolg hebben. De door de provincie gewenste opschaling van windmolens komt hiermee onder druk te staan.

Beantwoording

De grondslag voor het opnemen van het ILS-systeem met de bijbehorende vliegfunnels ligt in het internationale recht (Verdrag van Chicago). De internationale burgerluchtvaartorganisatie die bij dit verdrag is ingesteld hanteert veiligheidseisen die door de Nederlandse Staat moeten worden geïmplementeerd in de nationale wetgeving en in bestemmingsplannen. Jurisprudentie heeft dit ook bevestigd.

De implementatie van het ILS-systeem heeft gevolgen voor de mogelijkheden voor windmolens rondom de luchthaven. Hierbij wordt opgemerkt dat de planologische mogelijkheid die het ontwerp bestemmingsplan (bij recht) bood voor een baanverlenging, is vervallen. Het bestemmingsplan bevat nu uitsluitend hoogtebeperkingen die samenhangen met het bestaande gebruik van de luchthaven. Of en hoe het ILS-systeem wordt uitgebreid en wat de gevolgen hiervan zijn voor de bouwhoogte van (nieuwe) windturbines wordt onderzocht in het kader van het luchthavenbesluit en is niet in dit bestemmingsplan aan de orde. Het opschalingsbeleid van de provincie gaat uit van het aanzienlijk terugbrengen van het aantal windmolens in de provincie van 600 naar 300. Dit beleid hoeft niet te botsen met de (toekomstige) implementatie van het ILS-systeem.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze niet over te nemen.

= = = =

Zienswijzen zijn ingediend door:

1. College van burgemeester en wethouders gemeente Dronten;
2. Provincie Flevoland;
3. Luchtverkeersleiding Nederland;
4. Lelystad Airport;
5. Praktijkonderzoek Plant & Omgeving WUR – Wageningen te Lelystad;
6. Milieudefensie afdeling Lelystad;
7. Natuur- en Milieufederatie Flevoland;
8. Het bestuur van bungalowparken KVM en Bos & Heide, namens de leden van beide organisaties;
9. Rijkswaterstaat IJsselmeergebied te Lelystad;
10. Familie van Gaalen, Eendenweg 11 te Lelystad;
11. ARAG Rechtsbijstand Leusden namens de heer J. Rodenburg, Eendenweg 5 te Lelystad;
12. Donateurs Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport (namens en door bewoners van 41 adressen);
13. H.H. Levers, Knarweg 6 te Lelystad;
14. H.S. Wiersema, Eendenweg 3 te Lelystad;
15. I.M. Douwenga, Kraanweg 26-28 te Lelystad;
16. J. van den Berg, Golfpark 39 te Lelystad;
17. Maatschap Florissen, Knooplaan 13 te Dronten;
18. STX Windpower B.V. te Lelystad;
19. EWT Project B.V. te Amersfoort;
20. Countus namens Zeshoek B.V. te Swifterbant;
21. SE Blades Technology B.V. Hengelo;
22. Ecofys, Kanaalweg 15 te Utrecht;
23. Eneco Wind B.V. te Rotterdam,
24. Lagerwey Wind B.V. te Barneveld;
25. AOPA (Aircraft Owners & Pilots Association) te Lelystad;
26. J. Jacobs, Horst 19-31 te Lelystad;
27. F.A.M. Verstraelen, Muiderweg 17 te Zeewolde;
28. E. Brommer, Elandweg 85 te Lelystad.

Wijzigingen bestemmingsplan Lelystad Luchthaven ten opzichte van voorgaande bestemmingsplannen.

Inleiding en relatie bestemmingsplan Luchthaven met Luchthavenbesluit

Hoewel het noodzakelijk is dat het bestemmingsplan Lelystad Luchthaven wordt vastgesteld voor 1 juli 2013 vanwege de landelijke actualiseringsverplichting, is het bestemmingsplan Lelystad Luchthaven geen 'traditioneel actualiseringplan'. Het nieuwe bestemmingsplan vervangt het bestaande planologische regime voor de Luchthaven (bestemmingsplan Buitengebied Noord-Oost 1979) en het bedrijventerrein Lelystad Luchthaven. Daarnaast komt het bestemmingsplan tegemoet aan de wensen van Luchthaven en Aviodrome om meer uitbreidingsruimte om in het geval van de Luchthaven Lelystad Airport te voldoen aan internationale veiligheidsverplichtingen voor bijvoorbeeld radarapparatuur en bouwhoogtes bij vliegvelden.

Zoals hierboven aangegeven bevat het bestemmingsplan Lelystad – Luchthaven een planologische regeling voor de uitbreiding van luchthaven Lelystad. Het bestemmingsplan vormt een planologisch kader maar maakt geen daadwerkelijke uitbreiding van het vliegverkeer mogelijk. Hiervoor moet het rijk eerst – conform de Wet Luchtvaart - een nieuw luchthavenbesluit voor de luchthaven Lelystad nemen. Dit gebeurt vóór 1 november 2014.

Om een luchthaven te kunnen exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Het luchthavenbesluit zal gebaseerd zijn op het nieuwe stelsel van de Wet luchtvaart. In het luchthavenbesluit wordt zowel het luchthavengebied als de regels voor het gebruik van de luchthaven vastgesteld. Het luchthavengebied is het gebied dat daadwerkelijk is bestemd voor gebruik als luchthaven en waarbinnen het banenstelsel wordt vastgelegd en de verdere inrichting van de luchthaven. De regels voor het gebruik van de luchthaven betreffen onder meer de openingstijden en vluchtuitvoeringsbeperkingen. Als laatste bevat het Luchthavenbesluit regels voor de ruimtelijke indeling van de omgeving van een luchthaven. Deze komen tot uitdrukking in een beperkingengebied waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden met het oog op de geluidbelasting, de externe veiligheid en internationale eisen ten behoeve van de vliegveiligheid (o.a. obstakelvlakken en vogelaantrekkende activiteiten).

Globaal en flexibel

- Globaal en flexibel bestemmen is toegepast wat ondermeer dus inhoudt dat;
 - het luchthaventerrein bestemd is voor alle zaken die bij een in werking zijnde luchthaven behoren of zouden kunnen behoren.
 - wegen en water alleen bestemd zijn waar zij feitelijk aanwezig zijn als hoofdstructuur, binnen de overige bestemmingen wordt water en wegen overal mogelijk gemaakt;
 - binnen de bestemming groen ook wegen en paden mogelijk zijn.

Wijzigingsbevoegdheid voor de benodigde baanverlenging op grond van Luchthavenbesluit

In het bestemmingsplan zijn de wijzigingsbevoegdheden als 'rode vlakken' op de Verbeelding aangegeven. Voor de baanverlenging zijn deze gebaseerd op de 2100 meter baan, waarop alle andere contouren op de verbeelding eveneens zijn gebaseerd.

Voor de terminal is deze gelijk aan het gebied dat vanaf het begin van het bestemmingsplan gereserveerd was voor de nieuwe terminal.

De wijzigingsbevoegdheid is nadrukkelijk gekoppeld aan het Luchthavenbesluit.

Relatie met bestemmingsplan Larserknoop

De opzet en bestemmingsplanregeling in het bestemmingsplan Lelystad-Luchthaven sluit nauw aan bij de opzet van bestemmingsplan Larserknoop, waarin ook de verkeersoefenterreinen (RDW, Midland, ANWB, Politieacademy) dat op 8 augustus 2012 grotendeels onherroepelijk is geworden.

