

Nota van Antwoord Zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan Lelystad – Uitbreiding Luchthaven

3 november 2015

1. Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan Lelystad – Uitbreiding Luchthaven bevat in aansluiting op het Luchthavenbesluit Lelystad 1 april 2015 een planologische regeling voor de uitbreiding van luchthaven Lelystad. Het bestemmingsplan biedt planologische mogelijkheden voor een verlenging van de start- en landingsbaan tot 2700 meter en de bouw van een nieuwe terminal met platform. Het bestemmingsplan vormt een planologisch kader maar de mogelijkheid tot uitbreiding van het vliegverkeer is reeds in het Luchthavenbesluit geregeld.

Op 1 april 2015 is het Luchthavenbesluit Lelystad in werking getreden. Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.47, tweede lid, en artikel 8.8 van de Wet luchtvaart dienen de gemeenten het luchthavengebied en de beperkingengebieden, alsmede de beperkingen, die daarin gelden, binnen een jaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit in hun bestemmingsplannen op te nemen. Hiervoor wordt derhalve door de gemeente een bestemmingsplan milieucontouren opgesteld.

Dit Luchthavenbesluit geldt als ware het een aanwijzing van het Rijk. Dat wil zeggen dat de gemeente verplicht is haar bestemmingsplan(nen) in overeenstemming met het Luchthavenbesluit te brengen. Tegen het Luchthavenbesluit is geen beroep mogelijk.

De verlenging van de start- en landingsbaan van de Luchthaven Lelystad en de bouw van een nieuwe terminal passen niet binnen het op 12 februari 2014 onherroepelijk geworden bestemmingsplan Lelystad Luchthaven. In voornoemd bestemmingsplan is het gebruik van de gronden van het Luchthaventerrein reeds geregeld. In het bestemmingsplan is zoveel mogelijk uitgegaan van de teksten zoals opgenomen in het Luchthavenbesluit en het onherroepelijke bestemmingsplan Lelystad Luchthaven.

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 gedurende zes weken vanaf 11 juni 2015 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 9 en bijlage 2 van de toelichting bij het bestemmingsplan.

2. Zienswijzen en ontvankelijkheid

Het ontwerp bestemmingsplan Lelystad – Uitbreiding Luchthaven heeft vanaf donderdag 11 juni 2015 voor een periode van 6 weken (t/m 23 juli 2015) ter inzage gelegen. In deze periode zijn door 9 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 is hoewel tijdig ingediend niet ondertekend. Dit gebrek is in strijd met de Algemene wet bestuursrecht. Desondanks wordt voorgesteld indiener van zienswijze ontvankelijk te verklaren. Dit omdat van gemeentezijde per abuis geen gelegenheid is geboden het gebrek binnen de gegeven termijn te herstellen. 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 wordt overgenomen, niet wordt overgenomen of gedeeltelijk wordt overgenomen. Indien (gedeeltelijk) gegrond wordt

bovendien aangegeven op welke wijze het ontwerp bestemmingsplan moet worden aangepast. In het vast te stellen bestemmingsplan zijn alle wijzigingen concreet gemaakt en gearceerd weergegeven.

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

Indiener geeft aan dat door de verlenging van de start- en landingsbaan de afstand tot zijn windmolen kleiner wordt. De windturbine steekt volgens indiener in de nieuwe plannen door de annex 14 en de CNS radar vlakken en staat recht in het verlengde van de start en landingsbaan. Indiener merkt op dat er formeel nog steeds geen vliegroute besluit is genomen waardoor er ook geen exacte berekening kan plaatsvinden.

Beantwoording

Uit de zienswijze blijkt dat bij indiener 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 het feit of de Luchthaven gebruik maakt van de mogelijkheden die het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 biedt. Uitbreiding van het vliegverkeer kan alleen plaatsvinden op basis van dit besluit. Daarnaast worden de milieucontouren uit het Luchthavenbesluit in het op te stellen bestemmingsplan Lelystad – Milieucontouren Luchthaven planologisch vastgelegd. Op dit moment zijn deze milieucontouren uit het Luchthavenbesluit rechtsreeks geldend door de bekendmaking van dit besluit die heeft plaatsgevonden. Het feit dat de planologische procedure met haar eigen inspraakmomenten nog moet worden opgestart doet daaraan niet af. Ook het routebesluit is nog niet genomen zoals indiener zelf aangeeft. Ook in het kader van de besluitvorming rond de routestructuur worden de belangen van indiener eventueel meegenomen. Wel wordt opgemerkt dat voorzover dit bestemmingsplan milieucontouren zijn grondslag vindt in de uitvoering van het luchthavenindelingbesluit het bepaalde in artikel 3.8, eerste lid, onderdeel d, van de Wet ruimtelijke ordening niet van toepassing is. Verwezen wordt in dit kader naar artikel 8.10 Luchtvaartwet m.b.t. het luchthavenindelingsbesluit. Er kunnen dan ook geen zienswijzen op de punten afkomstig uit het Luchthavenbesluit worden ingediend in het kader van dit bestemmingsplan worden ingediend en ook geen beroep

Indiener is voorts van mening dat de externe veiligheid steeds wordt overgeslagen. Hij vraagt zich af wat de gevolgen zijn als er ijs afzetting op de wieken zit en deze ineens loskomen. Indiener geeft aan dat de brokken ijs wel 350 meter kunnen worden weggeslingerd. Ook is het risico van wiekbreuk of gondel/rotorafworp niet meegenomen, indiener verwijst hierbij naar het handboek risicozonering windturbines (rijksdienst ondernemend Nederland). Ook turbulentie van zowel de molen als de vliegtuigen kunnen aan beide schade toebrengen. Een en ander is ook aangegeven in de zienswijze die tegen het ontwerp Luchthavenbesluit is ingediend.

Beantwoording

Deze zienswijze heeft betrekking op het Luchthavenbesluit en kan geen rol spelen in de onderhavige bestemmingsplanprocedure. Verwezen wordt naar hetgeen hier in het "Luchthavenbesluit Lelystad" staat opgenomen. Daarin valt te lezen dat er, vanuit externe veiligheid bezien, er geen objecten zijn, die binnen de 10-5 PR-contour liggen, die voor amovering in aanmerking komen. En over de noodzaak en consequenties van beperkingenvlakken:

"Noodzaak en consequenties beperkingenvlakken

De hoogtebeperking en toetsingsvlakken die gelden voor een luchthaven zijn wettelijk gereguleerd in het Besluit Burgerluchthavens en de Regeling Burgerluchthavens. Deze regels hebben geen consequenties voor bestaande objecten die met een vergunning

zijn opgericht. Deze objecten mogen in beginsel blijven staan. Wel vindt een beoordeling plaats van eventuele doorsnijdingen voor de vliegveiligheid opdat de vliegveiligheid te allen tijde kan worden gegarandeerd. Deze toets wordt uitgevoerd door de ILT. De Outer Horizontal is wettelijk verplicht gesteld. Hiertoe is op 25 maart 2015 een wijziging van de Regeling Burgerluchthavens doorgevoerd die een Outer Horizontal voor alle regionale luchthavens met een start- en landingsbaan van langer dan 1200 meter verplicht stelt.”

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze niet over te nemen.

3.2 Indiener 2

Indiener geeft aan dat zij meedoen als partij in de aanbestedingsprocedure van de luchthaven voor de land- en luchtzijdige infrastructuur als mogelijke uitvoerder van werkzaamheden. Indiener geeft aan dat het bouwvlak voor de terminal te klein in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen en thans te beperkend is voor de situering van vliegtuigopstelplaatsen. Zij verzoeken het plan op dit punt aan te passen.

Beantwoording

Het bouwvlak zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van een terminal met bijbehorende voorzieningen. De opstelplaatsen van vliegtuigen zijn reeds bij recht mogelijk in het bestemmingsplan Luchthaven dat onherroepelijk is. De opstelplaatsen voor vliegtuigen hoeven derhalve niet binnen het bouwvlak te worden gesitueerd. Het bestemmingsplan biedt derhalve voldoende flexibiliteit om de opstelplaatsen elders te situeren.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze niet over te nemen.

3.3 Indiener 3

Indiener geeft aan dat de gevolgen voor zijn bedrijf van de bouw en de aanleg van een verlengde start- en landingsbaan onvoldoende inzichtelijk zijn gemaakt. Tevens heeft indiener vragen ten aanzien van de opvang en de verwerking van het oppervlaktewater op de luchthaven. Naar zijn mening is er onvoldoende borging dat er geen nadelige effecten zullen optreden op de agrarische productie rond de luchthaven.

Beantwoording

Zoals ook in onze beantwoording op de zienswijze van indiener 1 is aangegeven maakt dit bestemmingsplan niet de uitbreiding van de luchthaven mogelijk. Het besluit dat de uitbreiding van de Luchthaven mogelijk maakt is het Luchthavenbesluit. Daarin zijn ook de gevolgen voor het bedrijf van indiener onderzocht. De bouw van de terminal en de uitbreiding van de start- en landingsbaan hebben op zichzelf geen gevolgen voor het bedrijf van indiener. Het Luchthavenbesluit wel. Hiertegen heeft indiener een zienswijze ingediend. Verwezen wordt in dit kader naar het "Verantwoordingsrapport op zienswijzen en adviezen, Ontwerp Luchthavenbesluit van 31 maart 2015".

Met betrekking tot de opvang en verwerking van het oppervlaktewater op de luchthaven merken wij het volgende op. In de toelichting bij het bestemmingsplan is een waterparagraaf opgenomen. Deze is in nauw overleg en met goedkeuring van de inhoud door het waterschap Zuiderzeeland tot stand gekomen. De luchthaven heeft zich daarnaast bereid verklaard om in winterse omstandigheden waarbij stoffen tegen ijsvorming worden gebruikt extra monitoring te doen en hierover nadere afspraken

vast te leggen in haar plan van aanpak leefbaarheid en hinder dat aan de zogenaamde Alders Tafel met belanghebbenden zal worden besproken.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze gedeeltelijk over te nemen. Als gevolg van de toezegging van de luchthaven om extra monitoring te doen en hierover nadere afspraken te maken in haar plan van aanpak 'leefbaarheid en hinder', wordt de toelichting aangepast.

3.4 Indiener 4

Indiener geeft aan de onderbouwing van de waterparagraaf onvoldoende te vinden. Zij geeft de exploitant van de luchthaven in overweging om de inhoud van dit deel van de toelichting te herzien en wel zodanig dat duidelijk wordt in welke mate er concentraties van producten vanaf wegen, banen en platform in het oppervlaktewater zullen uitspoelen, hoe deze uitspoeling rondom de luchthaven adequaat gemonitord wordt en op welke wijze deze resultaten openbaar toegankelijk zijn. Indiener stelt zich hierbij op het standpunt dat de aanwezigheid van producten die gebruikt worden bij de de-icing en gladheidsbestrijding, in het oppervlaktewater tot een minimum moet worden beperkt en bij voorkeur geheel dient te worden voorkomen.

Beantwoording

Verwezen wordt voor de beantwoording naar hetgeen is opgemerkt in het tweede deel van de beantwoording van indiener 3.

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is de huidige proefdraaiplaats met de daarbij behorende contour weergegeven. Een dergelijke proefdraaiplaats is een zoneringplichtige activiteit. Gezien de komst van nieuwe vliegtuigtypen naar de luchthaven vragen indieners zich af of de huidige proefdraaiplaats met de bijbehorende contour nog zal voldoen. Indien dat antwoord negatief is, zijn zij van mening dat reeds in dit ontwerp bestemmingsplan inzicht dient te worden gegeven in de gewijzigde geluidscontour die daarmee samenhangt.

Beantwoording

De vigerende omgevingsvergunning (uit 2005) van Luchthaven Lelystad laat proefdraaien van toestellen met turboprop commuters en business jets onder voorwaarden toe. Dit nadat de baan is verlengd. Voorwaarden hierbij zijn de aanwezigheid van een afgeschermd proefdraailocatie en beperkte tijden van proefdraaien op laag/hoog vermogen. De exploitant zal bij het proefdraaien moeten blijven binnen de beperkingen met betrekking tot het proefdraaien zoals deze zijn vastgelegd in het reeds onherroepelijk geworden bestemmingsplan en de daarbij behorende geluidscontouren. Het eventueel proefdraaien van vliegtuigen, anders dan Boeings, dient gewoon te voldoen aan de vigerende vergunning. Het gaat hier dan om het proefdraaien na groot onderhoud.

Het testdraaien/warmdraaien voorafgaand aan de vlucht of het taxiën valt buiten de reikwijdte van de omgevingsvergunning. Dergelijke geluiden vallen onder de definitie van luchtvaart gebonden geluid. Samengevat: Lelystad Airport gaat niet proefdraaien met Boeings en het eventuele proefdraaien met overige vliegtuigen (na groot onderhoud) dient te voldoen aan de vigerende vergunning. Mocht sprake zijn dat niet voldaan kan worden aan de huidige eisen van de milieuvergunning dan zal een nieuwe omgevingsvergunning milieu worden aangevraagd.

Conclusie

Voorgesteld wordt om de zienswijzen niet over te nemen. De plantoelichting wordt voor zover nodig aangepast.

3.5 Indiener 5

Indiener geeft aan dat ten oosten van het RDW-terrein een terminal wordt gebouwd met een hoogte van in beginsel max. 15 meter. Tevens kunnen andere gebouwen worden gerealiseerd met een hoogte van max. 30 meter. Deze hoogte is voor het testen van motorvoertuigen en banden ongewenst. Daarbij wordt verwezen naar de 'elandproef' met de "Baby Benz" van Mercedes. Indiener verzoekt om die reden alsnog onderzoek te doen naar inkijk en de planregels zo aan te passen dat inkijk niet meer mogelijk is.

Beantwoording

Dit punt is door indiener ook aangehaald in de beroepsprocedures in het kader van het Bestemmingsplan Larserknoop-reparatie. Op 14 oktober 2015 heeft de raad van State een tussenuitspraak in deze zaak gedaan. De Raad van State geeft daarin het volgende aan; hoewel de Afdeling niet onaannemelijk acht dat enig zicht zal bestaan vanuit de in het plan voorziene bedrijfsbebouwing op het terrein van de RDW, geeft hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het plan in zoverre leidt tot een onevenredige belemmering van de bedrijfsvoering van de RDW. Daarbij is van belang dat de raad heeft onderkend dat voor de bedrijfsvoering van de RDW van belang is dat zicht op zijn terrein zoveel mogelijk wordt voorkomen en dit belang heeft behartigd door in het plan te bepalen dat doorzichtige gevelopeningen boven een hoogte van 15 meter niet zijn toegestaan in gebouwen op bouwpercelen aan de ontsluitingsweg parallel aan de Meerkoetentocht en daarnaast dat deze gebouwen niet mogen worden voorzien van een dakterras. Gelet ook op de met het plan gemoeide belangen en in aanmerking genomen de tussen het plangebied en het terrein van de RDW gelegen groenstrook met bomen tot een hoogte van ongeveer 20 meter, welke groenstrook bovendien in onderhoud en beheer is bij de RDW, heeft de RDW niet aannemelijk gemaakt dat hiermee niet op afdoende wijze aan zijn belangen is tegemoetgekomen. De raad heeft dan ook in zoverre in redelijkheid het plan kunnen vaststellen. Het beroep wordt op dit punt ongegrond verklaart aldus de Raad van State.

Hoewel grotendeels vergelijkbaar met de bovengenoemde situatie wijkt de situatie ter plaatse van het bouwvlak af in die zin dat er minder bomen zijn tussen het terrein van indiener en het opgenomen bouwvlak en ter plaatse een kombaant aanwezig is, die het zicht op het terrein belemmert. Om die reden zullen geen gevelopeningen of dakterrassen worden toegestaan middels de planregels.

De regels van het bestemmingsplan zullen worden aangepast in die zin dat gebouwen in het bouwvlak gelegen naast het terrein van indiener aan de zijde van indiener, niet voorzien worden van doorzichtige gevelopeningen boven een hoogte van 4 meter en dat de gebouwenvan indiener, niet voorzien worden van een dakterras zolang indiener daar haar activiteiten uitoefent. Exploitant heeft aangegeven zich te kunnen vinden in een dusdanige aanpassing van de regels.

Indiener maakt een verwijzing naar de MER behorende bij het luchthavenbesluit. De MER gaat uit van 25.000 vliegbewegingen voor het jaar 2020 en van 45.000 vliegbewegingen voor het jaar 2025. Voor het scenario 25.000 vliegbewegingen is de verkeersafwikkeling via de Larserweg en bij 45.000 vliegbewegingen is de verkeersafwikkeling vooral via de ontsluitingsweg Lelystad Luchthaven. Indiener is van mening dat bij gebruik van de ontsluitingsweg een achtergrondniveau van 50 dB(A) niet kan worden gegarandeerd.

Namens de gemeente Lelystad en de gemeenteraad is tijdens de procedure over het bestemmingsplan Larserknoop-reparatie gezegd dat er wordt uitgegaan van 25.000

vliegbewegingen. Met onderhavige bestemmingsplan wordt uitgegaan van 45.000 vliegbewegingen. De geluidsconsequenties daarvan dienen te worden onderzocht. Indien er wordt verzocht dit alsnog te doen en de planregels aan te passen. Indien er wordt uitgegaan van de procedure tegen het bestemmingsplan Larserknoop reparatie de suggestie gedaan om de ontsluitingsweg 150 meter naar het noorden te verplaatsen. Indien er wordt gemerkt op dat de verkeersintensiteiten van de MER te laag zijn en niet overeenkomen met het BP Larserknoop-reparatie. Indien er wordt verzocht de Raad daarom om van de juiste verkeersintensiteiten uit te gaan.

Beantwoording

De intensiteit op de weg langs de RDW is niet afhankelijk van het aantal vluchten dat wordt uitgevoerd op Lelystad Airport, omdat het luchthavenverkeer wordt afgewikkeld via de provinciale weg N302 / Larserweg en voor een klein gedeelte over de nog te realiseren Ontsluitingsweg Lelystad Airport. Hierbij slaat het luchthavenverkeer echter al voor het RDW terrein af naar het terminalterrein van Lelystad Airport.

Deze ontsluiting is de enige mogelijkheid om bij het nieuwe terminalterrein te komen tot het moment dat er een doorverbinding wordt gerealiseerd van de Ontsluitingsweg Lelystad Airport naar de toekomstige 3^e afslag op de A6. Met het onderhavige bestemmingsplan wordt alleen de bouw van de terminal en de verlenging van de start- en landingsbaan mogelijk gemaakt. In zowel de tussenuitspraak Bp Lelystad Larserknoop Reparatie als de uitspraak Lelystad Larserknoop Verbindingsweg Circuits is aangegeven dat de hogere intensiteiten die samenhangen met de doorverbinding van de A6 met de Ontsluiting Lelystad Airport dienen te worden onderzocht in de planologische procedure voor de weg die de doorverbinding mogelijk maakt. De zienswijze wordt op dit punt niet overgenomen

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat de Raad van State in haar tussenuitspraak van 14 oktober 2015 aangeeft in navolging van de StAB dat de door de gemeente Lelystad gehanteerde verkeersintensiteit zeker niet is onderschat. De door de gemeente Lelystad gehanteerde verkeersintensiteit bij 25.000 vliegbewegingen komt overeen met de verkeersintensiteiten bij 45.000 vliegtuigbewegingen van de MER (behorende bij het luchthavenbesluit).

Indien indiener van mening is dat de gehanteerde verkeersintensiteit in het MER behorende bij het Luchthavenbesluit te laag is, had indiener in het kader van de procedure rond het Luchthavenbesluit op dit punt haar zienswijze naar voren dienen te brengen.

Onderstaand is een overzicht gegeven van de gehanteerde verkeersintensiteiten:

<u>Vliegtuigbewegingen</u>	25.000	45.000
MER Luchthavenbesluit	1.472 mvt/etmaal	7.820 mvt/etmaal
BP Larserknoop-reparatie	7.760 mvt/etmaal	12.720 mvt/etmaal

(De MER gaat uit van een werkdag maar voor akoestische berekeningen gaan we uit van een weekdag en dat is gemiddeld binnen Lelystad een percentage van ongeveer 92 % ($8.500 \text{ mvt/etmaal} \times 0,92 = 7.820$)).

Zoals eerder aangegeven en uit het overzicht is op te maken, komt de gehanteerde verkeersintensiteit voor 25.000 vliegbewegingen BP Larserknoop-reparatie, nagenoeg overeen met de MER bij 45.000 vliegbewegingen. Dit is ook verklaarbaar, aangezien de verkeersintensiteiten naar beneden zijn aangepast ten gevolge van de economische crisis. De groei van Lelystad was namelijk voor de crisis hoger geprognostiseerd. Gemeente Lelystad heeft dus met de juiste verkeersintensiteit gerekend en dat is ook bevestigd door de StAB. Tevens heeft de

StAB nog aangegeven dat met deze verkeersintensiteit er geen aanvullende akoestische maatregelen noodzakelijk zijn.

Indiener geeft aan geluidtesten van banden en voertuigen te kunnen uitvoeren ondanks de situering op een geluid gezoneerd industrieterrein grenzend aan het terrein van de luchthaven. Indiener wordt hierdoor naar eigen zeggen niet beperkt. Indiener is van mening dat de uitbreiding van de luchthaven hierin geen verandering brengt. Het is namelijk aannemelijk dat er in "blokken" zal worden gevlogen. Indiener kan buiten die blokken om zijn testen uitvoeren. Daarnaast verwacht de RDW geen geluidshinder van de geplande bedrijvigheid ten oosten van zijn terrein in verband met de grote afstand tot het meettraject en de beperkte impact vanwege het platform- en luchthavengebonden karakter van de activiteiten.

Beantwoording

De gemeente heeft met instemming kennis genomen van het standpunt van indiener dat ondanks de uitbreiding van de Luchthaven haar bedrijfsactiviteiten kan blijven uitvoeren. Het verbaast de gemeente overigens dat indiener persisteert in haar bezwaren tegen de uitbreiding van de luchthaven, daar waar tegelijkertijd de intentie tot bedrijfsverplaatsing uitgesproken is. Nogmaals wordt opgemerkt dat door Lelystad Airport is aangegeven dat er niet in blokken wordt gevlogen en dat er geen afspraken met de RDW zijn gemaakt over het informeren van de RDW over momenten waarop het stil zou zijn.

Indiener geeft aan geen problemen te hebben met de uitvoering van het onderhavige bestemmingsplan dat de uitbreiding van de start- en landingsbaan en de bouw van de terminal. Wij kunnen de zienswijze van indiener in dit kader verder dan ook niet volgen.

Opgemerkt wordt ten overvloede, dat de ontwikkeling van de Lelystad Airport in eerste aanleg mogelijk wordt gemaakt met het Luchthavenbesluit. Dit besluit is op 1 april 2015 in werking getreden. Indiener heeft als reactie (zienswijze) op het ontwerp Luchthavenbesluit Lelystad aangegeven kennis te hebben genomen van het besluit en heeft aangegeven dat de activiteiten van de RDW goed zijn te combineren met de uitbreiding. Voor het luchthavenbesluit is ook een milieueffectrapport opgesteld en bijbehorende onderzoeken zoals o.a. een verkeersonderzoek en geluidsonderzoek. Uit deze onderzoeken is duidelijk de akoestische consequentie voor indiener te herleiden. Indiener heeft geen inhoudelijke zienswijze ingediend tegen de MER en onderliggende onderzoeken en heeft daarmee het signaal afgegeven akkoord te zijn met de inhoud. Indiener verzoekt thans de gemeente Lelystad om de consequenties in beeld te brengen ten gevolge van de ontwikkeling van de luchthaven. Deze onderzoeken zijn echter reeds uitgevoerd met de MER en de consequenties zijn ruim voldoende in kaart gebracht. Het is niet aan de gemeente Lelystad om met onderhavige bestemmingsplanprocedure deze onderzoeken opnieuw uit te gaan voeren. Opgemerkt wordt dat de gemeente Lelystad niet verantwoordelijk is voor de bedrijfsvoering van Lelystad Airport, maar dat deze verantwoordelijkheid ligt bij het Ministerie van I&M, waar ook indiener als zelfstandig bestuursorgaan onder valt. Dit deel van de zienswijze wordt dan ook niet overgenomen.

Indiener merkt op dat er met het MER geen kwalitatieve berekening is gemaakt van het grondgeluid, dat wil zeggen het taxiën en warmdraaien van de vliegtuigen. Ook heeft er geen onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen van het geluid in de aanlegfase.

Beantwoording

Het taxiën en warmdraaien van vliegtuigen vallen onder het luchtzijdig geluid en zijn daarmee afgewogen in het kader van het Luchthavenbesluit.

De onderzoeken waar indiener op doelt worden ten behoeve van het Luchthavenbesluit opgesteld. De consequentie is middels geluidcontouren in het akoestisch onderzoek behorende bij het MER inzichtelijk gemaakt. Een ieder is in deze procedure in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijze kenbaar te maken. Indiener heeft hiervan gebruik gemaakt en heeft in zijn zienswijze aangegeven dat de activiteiten van de RDW goed zijn te combineren met de uitbreiding van de luchthaven.

Luchthaven Lelystad maakt deel uit van een geluid gezoneerd industrieterrein, waarvoor bij uitspraak van de Raad van State d.d. 8 augustus 2012 een verruimde geluidszone is vastgesteld. Bij het aanvragen van een omgevingsvergunning zal ook getoetst moeten worden in hoeverre het grondgeluid past binnen deze geluidszone. Dit onderdeel van de zienswijze kan derhalve worden aangedragen bij de procedure met betrekking tot de omgevingsvergunningaanvraag van de luchthaven. De geluidszone is inmiddels onherroepelijk en biedt tevens geluidruimte voor toekomstige ontwikkelingen.

Ten aanzien van het onderzoek in de aanlegfase heeft de Raad van State in haar tussenuitspraak van 14 oktober 2015 aangegeven dat dit in beginsel niet in de bestemmingsplanprocedures behoeft te worden betrokken. De zienswijze wordt niet overgenomen.

Conclusie:

De zienswijze wordt overgenomen in de zin dat de bouwregels zullen worden aangepast conform aangegeven in de beantwoording van de zienswijze. Voor het overige wordt de zienswijze niet overgenomen.

3.6 Indiener 6

Indiener geeft aan dat de onderwijsinstelling van de Politieacademie aan de Eendenweg 12 een kwetsbaar object is in de zin van het BEVI en het onderwijsgebouw een kwetsbaar gebouw is qua externe veiligheid in de zin van de Wet luchtvaart en het Besluit burgerluchthavens. Bij het opstellen van een bestemmingsplan voor een luchthaven moet daar rekening mee worden gehouden. Dat is in het onderhavige ontwerpbestemmingsplan ten onrechte niet gebeurd. In paragraaf 4.5.1.2 van de plantoelichting staat dat er geen kwetsbare gebouwen binnen de 10"5 PR-contour zouden liggen. Dat is niet juist. Het lesgebouw van de Politieacademie ligt binnen de 10"5 PR-contour van de luchthaven.

Beantwoording

In het kader van het Luchthavenbesluit Lelystad is onderzoek gedaan naar kwetsbare objecten in de omgeving van de Luchthaven. Daarbij zijn de gebouwen van indiener niet als kwetsbaar object aangemerkt. Ook in het vigerende bestemmingsplan Larserknoop waarin de gebouwen van indiener liggen worden deze niet als kwetsbaar object aangemerkt. Tegen deze beide besluiten heeft indiener geen zienswijzen op dit punt ingediend. De door indiener van zienswijze aangehaalde termen en passages zijn rechtstreeks geciteerd uit het rijksbeleid (toelichting Luchthavenbesluit Lelystad) dat in deze paragrafen besproken wordt. Er bestaat daarom geen aanleiding de plantoelichting aan te passen. Daarnaast merken wij het volgende op; het ontwerp bestemmingsplan Lelystad uitbreiding luchthaven vind zijn grondslag in de uitvoering van het luchthavenindelingbesluit. Op grond hiervan is artikel 3.8, eerste lid, onderdeel d, van de Wet ruimtelijke ordening niet van toepassing. Verwezen wordt in dit kader naar artikel 8.10 Luchtvaartwet m.b.t. het luchthavenindelingbesluit. Er kunnen dan ook geen zienswijzen op dit punt tegen dit bestemmingsplan worden ingediend en ook dus ook geen beroep. De zienswijze wordt niet overgenomen.

Het ontwerp bestemmingsplan is onvoldoende zorgvuldig en gemotiveerd nu met de bestaande lesgebouwen en indeling (trial) van het terrein van indiener niet wordt rekening gehouden. Voorts dient gekeken te worden naar de huidige situatie en niet naar de toekomstige situatie.

Beantwoording

Het terrein van indiener heeft op grond van het bestemmingsplan Larserknoop de bestemming verkeer – oefenterrein. Op grond van artikel 9 van de regels zijn gronden met deze bestemming bestemd voor:

- a. een verkeersoefenterrein;*
- b. een testbaan voor motorvoertuigen;*
- c. een slipschool en andere rijopleidingen;*
- d. een motorcrossbaan, ter plaatse van de aanduiding 'motorcrossterrein';*
- e. een autosportcircuit, ter plaatse van de aanduiding 'autocircuit';*
- f. een wegenwachtstation, een keuringsstation en een informatie- en demonstratieruimte, ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - aanvullende voorzieningen voor automobielen";*
- g. gebouwen ten behoeve van de in lid 9.1. sub a tot en met f genoemde voorzieningen;*
- h. bedrijfswoningen, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning';*
- i. aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen bij bedrijfswoningen; en mede bestemd voor:*
- j. het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege het vliegtuiglawaai BKL op geluidsgevoelige objecten, ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - vliegtuiglawaai BKL';*
- k. het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege het vliegtuiglawaai KE op geluidsgevoelige objecten, ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - vliegtuiglawaai KE';*
- l. het tegengaan van te hoge bouwwerken en beplanting in verband met het vrijhouden van invlieghoogtes van het nabijgelegen vliegveld, ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone';*
- m. het tegengaan van een te hoog veiligheidsrisico van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten vanwege de luchthaven, ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - luchthaven 1';*
- n. het tegengaan van een te hoog veiligheidsrisico van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten vanwege de luchthaven, ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - luchthaven 2';*
- met daaraan ondergeschikt:*
- o. groenvoorzieningen;*
- p. nutsvoorzieningen;*
- q. water;*
- met de daarbijbehorende:*
- r. sloten, bermen en beplanting;*
- s. parkeervoorzieningen;*
- t. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.*

Het gebruik van de gebouwen als onderwijsvoorziening en de terreininrichting zoals beschreven wordt niet aangeduid nog specifiek bestemd in het bestemmingsplan. Overwogen dient te worden of het gebruik van het terrein zoals door indiener in deze zienswijze wordt aangegeven in overeenstemming is met het bestemmingsplan Lelystad – Larserknoop. Voor het overige wordt verwezen naar onze reactie op de eerste zienswijze van indiener. De zienswijze wordt niet overgenomen.

Naar mening van indiener dienen volgens de wet Burgerluchtvaart kwetsbare gebouwen binnen 10-5 contour aan de bestemming te worden onttrokken. Daarnaast ontstaat door het laag overvliegen van vliegtuigen een situatie die onwerkbaar is in relatie tot de instructie die binnen en buiten wordt gegeven.

Beantwoording

Zoals ook in onze beantwoording bij de eerst zienswijze (3.6.1) aangegeven dienen de zienswijzen van indiener te worden ingediend in het kader van de vaststelling van het Luchthavenbesluit en kunnen op grond van de wet Luchtvaart geen rol spelen in het kader van deze planologische procedure. De zienswijze wordt niet overgenomen.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.7 Indiener 7

In paragraaf 4.7 van de toelichting wordt vermeld dat is gekeken naar effecten op de wezenlijke waarde van de Ecologisch Hoofdstructuur (EHS). Wat deze effecten zijn, en in welke mate deze plaatsvinden, wordt in de toelichting niet concreet benoemd. Vanuit het oogpunt van zorgvuldig omgaan met de omgeving is het aanbevelenswaardig om een integrale, ruimtelijke belangenafweging deel te laten uitmaken van de toelichting van het bestemmingsplan.

Beantwoording

De door indiener van zienswijze aangehaalde termen en passages zijn rechtstreeks geciteerd uit het rijksbeleid (toelichting Luchthavenbesluit Lelystad) dat in deze paragrafen besproken wordt. Het Luchthavenbesluit is opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het onderhavige ontwerpplan. Er bestaat daarom geen aanleiding de plantoelichting aan te passen. In het nieuwe luchthavenbesluit is duidelijkheid 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. Wel kunnen deze een rol spelen in een eventueel aan te vragen Natuurbeschermingswetvergunning. Daarnaast merken wij het volgende op; het ontwerp bestemmingsplan Lelystad Uitbreiding Luchthaven vindt zijn grondslag in de uitvoering van het luchthavenindelingbesluit. Op grond hiervan is artikel 3.8, eerste lid, onderdeel d, van de Wet ruimtelijke ordening niet van toepassing. Verwezen wordt in dit kader naar artikel 8.10 Luchtvaartwet m.b.t. het luchthavenindelingbesluit. Er kunnen dan ook geen zienswijzen op dit punt tegen dit bestemmingsplan worden ingediend en ook dus ook geen beroep. Voor het overige wordt verwezen naar de onderzoeken en toelichting van het Luchthaven Besluit Lelystad 2015. De zienswijze wordt niet overgenomen.

Voorts verzoekt indiener in het vervolgtraject aandacht te besteden aan monitoring. Indien uit het monitoringsonderzoek blijkt dat de uitbreiding van de luchthaven in belangrijke mate nadeligere gevolgen heeft voor de omgeving dan werd verwacht, dan verzoeken wij u maatregelen te treffen om deze gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Beantwoording

Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan zijn alleen de beperkte effecten aan de orde die kunnen worden toegerekend aan de uitbreiding van de start- en landingsbaan en de bouw van de terminal. Onderzoek naar de mogelijke relatie tussen emissies van luchtverkeer en de voedselkwaliteit vindt plaats in het kader van het luchthavenbesluit en afspraken hierover zijn vastgelegd in het Convenant voedselveiligheid in de omgeving van Lelystad Airport (Stcrt. 9636) Zie verder onze beantwoording van de eerste zienswijze (3.6.1).De zienswijze wordt niet overgenomen.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3.8 Indiener 8

Indiener is van mening dat een geheel nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is, omdat het Bestemmingsplan Lelystad Luchthaven uit 2014 slechts ziet op een business airport en

niet op een luchthaven voor grote luchtvaart. Ook is de MER waarop het BP 2014 is gebaseerd achterhaald, inclusief de economische uitvoerbaarheid.

Beantwoording

Omdat de verlenging van de start- en landingsbaan en de bouw van de terminal niet past binnen het reeds onherroepelijke bestemmingsplan Lelystad Luchthaven wordt een nieuw bestemmingsplan Lelystad uitbreiding Luchthaven, rechtstreeks voortvloeiend uit het Luchthavenbesluit, vastgesteld. Een en ander is ons inziens duidelijk aangegeven in de toelichting en de publicatie. Het planregime voor het overige deel van het luchthaventerrein volstaat volgens exploitant goed en biedt voldoende ontwikkelingsruimte. Opgemerkt wordt dat ten behoeve van het Luchthavenbesluit een uitgebreid en zorgvuldig Milieueffectrapport is opgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan vindt zijn grondslag in het genoemde Luchthavenbesluit en bijbehorende MER. Voor het opstellen van een nieuw MER bestaat geen aanleiding. De zienswijze wordt niet overgenomen.

Indiener merkt op dat het beperkingengebied van de luchthaven binnen de Oostvaardersplassen is gelegen. Indiener pleit daarom voor een inkorting of verplaatsing van de start en landingsbaan of een combinatie van beide op zodanige wijze dat de wettelijke beperkingenzone (6km voor vogel aantrekkende werking) geen overlap meer heeft met het Natura 2000-gebied de Oostvaardersplassen. Daartoe zou de totale lengte van de start- en landingsbaan niet langer dan 2100 m of korter moeten zijn.

Beantwoording

Uit de zienswijze blijkt dat bij indiener 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 het feit of de Luchthaven gebruik maakt van de mogelijkheden die het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 biedt. Uitbreiding van het vliegverkeer kan alleen plaatsvinden op basis van dit besluit. Daarnaast worden de milieucontouren uit het Luchthavenbesluit in het op te stellen bestemmingsplan Lelystad – Milieucontouren Luchthaven planologisch vastgelegd. Op dit moment zijn deze milieucontouren uit het Luchthavenbesluit rechtsreeks geldend door de bekendmaking van dit besluit die heeft plaatsgevonden. Het feit dat de planologische procedure voor de Milieucontouren met haar eigen inspraakmomenten nog moet worden opgestart doet daaraan niet af. Verwezen wordt voor het overige naar onze beantwoording onder zienswijze 3.6.1.

Indiener merkt met betrekking tot het beperkingengebied buiten de Oostvaardersplassen het volgende op. Verzocht wordt in de toelichting op het definitieve bestemmingsplan op te nemen dat het gebruik van de start- en landingsbaan zodanig dient te zijn, respectievelijk zodanig wordt aangepast, dat de door de Staatssecretaris in het Luchthavenbesluit aangegeven verklaring van geen bezwaar Luchtvaart afgegeven kan worden.

Beantwoording

Verwezen wordt naar onze beantwoording onder 3.6.1 en 3.8.2. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat in het kader van de uitvoering van het Luchthavenbesluit mogelijk een natuurbeschermingswetvergunning noodzakelijk is. Een en ander kan in het kader van genoemde procedure worden meegenomen.

Er wordt in de toelichting gesteld dat het bestemmingsplan ziet op de aanleg van de start- en landingsbaan en de bouw van de terminal geen significant negatieve effecten zijn te verwachten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Oostvaardersplassen. Er dient ook rekening te worden gehouden met het doel en gebruik van beide objecten en de mogelijke gevolgen die dit op de omgeving heeft. Wij verzoeken u op te nemen dat significant negatieve effecten niet uit te sluiten of de betreffende tekst in deze vorm te schrappen.

Beantwoording

Verwezen wordt naar onze beantwoording onder 3.6.1 en 3.8.2. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat in het kader van de uitvoering van het Luchthavenbesluit mogelijk een natuurbeschermingswetvergunning noodzakelijk is. Een en ander kan in het kader van genoemde procedure worden meegenomen.

Wij verzoeken u in het bestemmingsplan op te nemen dat het luchthaventerrein, vooral in de nabijheid van de banen, onaantrekkelijk wordt gemaakt voor vogels door een goede keuze van ondergrond en gewas (bijv. lang gras). Zo kan zo veel mogelijk voorkomen worden dat er gevaar ontstaat, dat vogels gedood worden of dat zij door hun aanwezigheid verkeersvluchten ophouden. De plannen en de waterparagraaf moet aangepast worden zodat er geen extra wateroppervlak wordt gecreëerd i.v.m. vogel aantrekkende werking.

Beantwoording

Verwezen wordt naar onze beantwoording onder 3.6.1 en 3.8.2. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat in het kader van de uitvoering van het Luchthavenbesluit mogelijk een natuurbeschermingswetvergunning noodzakelijk is. Een en ander kan in het kader van genoemde procedure worden meegenomen. De zienswijze wordt niet overgenomen.

In de toelichting is onvoldoende opgenomen over de gevolgen van de uitbreiding voor de waterkwaliteit. Zo is niet duidelijk hoe op voorhand voorkomen zal worden dat verontreinigd water van zowel start- en landingsbaan als de platvormen in de Larservaart terecht zal komen. Gesteld wordt dat aparte afspraken met het waterschap gemaakt moeten worden om het afstromend hemelwater op te vangen en lokaal te behandelen en dat dit onderdeel kan vormen van een nog op te stellen uitgebreider waterplan op structuurniveau. Wij verzoeken u de gehele afwatering inclusief drainage op het luchtvaartterrein en het aanleggen van wadi's langs de banen van het gehele hot-spotgebied van figuur 5.4 van de toelichting hierin te betrekken.

Daarnaast is indiener van mening dat de monitoring van de waterkwaliteit door middel van opname van een meetpunt in de Meerkoetentocht in het roulerend netwerk volstrekt onvoldoende is. Verzocht wordt om vooral in de winterperiode frequente en luchthaven-specifieke metingen van de waterkwaliteit door te voeren op alle punten die afwateren in de Larservaart en dient de huidige waterkwaliteit te worden vastgelegd.

Beantwoording

Zoals ook in onze beantwoording op de zienswijze van indiener 1 is aangegeven maakt dit bestemmingsplan niet de uitbreiding van de luchthaven mogelijk. Het besluit dat de uitbreiding van de Luchthaven mogelijk maakt is het Luchthavenbesluit. Met betrekking tot de opvang en verwerking van het oppervlaktewater op de luchthaven merken wij het volgende op. In de toelichting bij het bestemmingsplan is een waterparagraaf opgenomen. Deze is in nauw overleg en met goedkeuring van de inhoud door het waterschap Zuiderzeeland tot stand gekomen. De luchthaven heeft zich daarnaast bereid verklaard om in winterse omstandigheden waarbij stoffen tegen ijsvorming worden gebruikt extra monitoring te doen en hierover nadere afspraken vast te leggen in haar plan van aanpak leefbaarheid en hinder dat aan de zogenaamde Alders Tafel met belanghebbenden zal worden besproken. De toelichting wordt op dit punt aangepast.

Verzocht wordt de niet ter zake doende vergelijking met de gemeenteweg in paragraaf 5.4. te schrappen. Situatie is niet vergelijkbaar omdat luchthaven op 250 meter ligt van een ecologische verbindingszone de Larservaart en dat de drukke Larserweg als cumulerende factor hier nog tussen ligt.

Beantwoording

De toelichting wordt voor zover niet ter zake doend op dit punt aangepast.

In het Ontwerpbestemmingsplan staat dat de emissie van overige stoffen toeneemt en dat met name de toename van het broeikasgas CO₂ aanzienlijk is. In het bestemmingsplan wordt dit afgedaan met de opmerking dat er voor luchthavens geen wettelijke grenzen gelden. Daarmee blijft een afweging van de aan deze gassen verbonden risico's voor mens en natuur, namelijk dat zij onder meer in belangrijke mate verantwoordelijk zijn voor de opwarming van de aarde, achterwege. Dit is naar mening van indiener onjuist. De overheid heeft zich internationaal verplicht de uitstoot te verminderen en weet dat de nationale doelstelling niet gehaald wordt. Hier dient ook in een bestemmingsplan zeker daar de feiten van een aanzienlijke toename van broeikasgas bekend zijn, rekening mee te worden gehouden. De raad wordt verzocht het Ontwerpbestemmingsplan niet om te zetten in een definitief bestemmingsplan of dit in ieder geval aan te houden totdat meer duidelijkheid is verkregen omtrent de wijze waarop de Nederlandse Staat de op korte termijn noodzakelijke en aanzienlijke reductie van de emissie van broeikasgassen waaronder CO₂ invulling heeft gegeven.

Beantwoording

Verwezen wordt naar onze beantwoording onder 3.6.1 en 3.8.2. De zienswijzen van indiener kunnen in het kader van deze procedure geen rol spelen.

Indiener is van mening dat de economische uitvoerbaarheid niet voldoet, omdat het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente waardoor de financieel-economische haalbaarheid van het plan aangetoond dient te worden. Zo zijn investeringen in ondernemingsplan te laag ingeschat en opbrengsten in het ondernemingsplan te hoog ingeschat, omdat de gemeente geen concurrentie beperkt voor parkeren. Het Break-even point zou volgens Stratagem pas in 2035 behaald kunnen worden en de regionaal-economische versterking wat betreft de werkgelegenheidssituatie veel geringer is dan gesuggereerd wordt en in de toelichting op dit ontwerpbestemmingsplan is opgenomen.

Effecten voor regio zijn negatief, omdat er geen positief effect is en de regionale overheid moet bijdragen aan Air Traffic Control en i.v.m. de infrastructurele investeringen is er geen interesse vanuit Luchtvaartmaatschappijen en zijn andere regionale luchthavens verliesgevend.

Beantwoording

Voor het verplichte kostenverhaal ten behoeve van publieke investeringen is in het kader van de Wet ruimtelijke ordening een anterieure overeenkomst met exploitant gesloten. Private investeringen van exploitant vallen hier niet onder en zijn van de rekening van exploitant. Voor het overige wordt verwezen naar het Luchthavenbesluit Lelystad op dit punt. De zienswijze wordt op dit punt niet overgenomen.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze gedeeltelijke over te nemen en de toelichting op genoemde punten aan te passen en voor het overige ongegrond te verklaren.

3.9 Indiener 9

Indieners zijn van mening dat aannemelijk is dat de uitbreiding van Lelystad Airport en daarbij behorend gebruik kan leiden tot significant negatieve effecten op omliggende Natura-2000 gebieden en de instandhoudingsdoelstellingen. Hierdoor is het mogelijk dat de Natuurbeschermingswet de uitvoerbaarheid van onderhavig ontwerpbestemmingsplan in de weg staat. Het ontwerpbestemmingsplan kan pas worden vastgesteld wanneer accuraat onderzocht is of de veranderingen in bestemming en gebruik van de gronden geen significant negatieve effecten met zich meebrengen op de beschermde topnatuurgebieden in (de nabijheid van) het plangebied.

Daarbij gaat het specifiek om:

- Strijd met artikel 19j van de Natuurbeschermingswet, omdat er is geen onderzoek dat uitsluit dat het bestemmingsplan afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor de nabij gelegen Natura 2000-gebieden.
- Gebruik van de luchthaven is ten onrechte niet meegenomen in beoordeling op Oostvaardersplassen.
- Wat betreft het Ketelmeer hebben Burgemeester & Wethouders het oordeel dat geen sprake zal zijn van significante verstoring, omdat de vogels kunnen uitwijken, niet onderbouwd. Dit is daarom niet toetsbaar. Dit standpunt dient nader gemotiveerd te worden met verwijzing naar de natuurtoets waarop dit oordeel is gebaseerd.
- Mogelijk significant negatieve effecten op Natura 2000 gebied de Oostvaardersplassen: Er is geen gedegen onderzoek naar de vliegbewegingen uitgevoerd. Dat op dit moment nog niet beoordeeld en onderzocht is in welke vorm, straal en intensiteit faunabeheer rondom Lelystad Airport plaats zou moeten vinden en niet inzichtelijk gemaakt is om welke (beschermde) vogelsoorten en aantallen het zal gaan, is niet toetsbaar of er een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet hiervoor zal kunnen worden verleend. Tevens is niet duidelijk of er een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet nodig is en of deze wel verleend kan worden.
- Mogelijk significante effecten van het Vogelbeperkingengebied ten onrechte niet in kaart gebracht: Het ontwerpbestemmingsbesluit ziet toe op aanleg van een verlengde start- en landingsbaan, hiermee ziet het ontwerpbestemmingsplan indirect tevens toe op de wettelijk verplichte beperkingenzone van 6 km rondom de Luchthaven. In deze zone gelden beperkingen voor vogel aantrekkende bestemmingen en gebruik. Wij vragen in het speciaal uw aandacht voor de effecten hiervan op de instandhoudingsdoelstellingen voor kiekendieven van de Oostvaardersplassen. Gezien de landelijke zeer ongunstige staat van instandhouding, de hersteldoelstelling die geldt voor deze soort in de Oostvaardersplassen en het belang van foerageergebieden buiten de begrenzing van Natura-2000 gebied de Oostvaardersplassen adviseren wij om het effect van de uitbreiding van Lelystad Airport, met alle maatregelen om de vliegveiligheid te kunnen garanderen te toetsen aan het realiseren van de instandhoudingsdoelstelling voor blauwe kiekendief van de Oostvaardersplassen.
- Aantrekkende werking van het luchthaventerrein op vogels: In het bestemmingsplan wordt niets vermeld over het voor vogels ongeschikt of onaantrekkelijk maken van de grond naast de start- en landingsbaan. Het dempen van sloten en de toename van de verharding wordt gecompenseerd met open water op het luchthaventerrein en het verbreden van tochten op en langs het terrein waarbij geen gebruik gemaakt zal worden van het aanleggen van natuurvriendelijke oevers. Desondanks zal oppervlaktewater een aantrekkende werking op, met name grotere, vogels blijven hebben. Het creëren van meer open oppervlaktewater op het terrein versterkt daarmee mogelijk het gevaar op vogelaanvaringen.

Beantwoording

Verwezen wordt naar onze beantwoording onder 3.6.1 en 3.8.2. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat in het kader van de uitvoering van het Luchthavenbesluit en gebruik van de luchthaven mogelijk een natuurbeschermingswetvergunning noodzakelijk is. Een en ander kan in het kader van genoemde procedure worden meegenomen. In het kader van de planologische procedure dient het bevoegd gezag zich ervan te overtuigen dat de natuurbeschermingswetvergunning kan worden verleend. Op basis van de uitgebreide onderzoeken die in het kader van het Luchthavenbesluit zijn gedaan hebben wij geen aanleiding gezien tot het oordeel dat dit niet het geval zou zijn. De zienswijze wordt niet overgenomen.

Conclusie

Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

5 november 2015

= = = =

Lijst van indieners zienswijzen

Indiener 1: M.J. Janssen, Lisdoddeweg 52, 8219 PR, LELYSTAD;

Indiener 2; Fa. Gebr. Van der Lee V.O.F. Lekdijk 28, 4124 KC Hagestein;

Indiener 3; Peter Schoot Uiterkamp, Vlotgrasweg 26, 8219 PP Lelystad;

Indiener 4; Stichting CDO, Lisdoddeweg 53 8219PR Lelystad;

Indiener 5; Houthoff Buruma, namens Rijksdienst wegverkeer

Indiener 6; Banning advocaten namens politieacademie;

Indiener 7; Stichting Flevo-landschap, Vlotgrasweg 11 8219 PP Lelystad

Indiener 8; Vogelbescherming Nederland, Postbus 925, 3700 AX Zeist

Indiener 9; Stichting Vogel- en Natuurwacht 'Zuid-Flevoland', Watercipresstraat 140, 1326 C K Almere;