

Ontwikkeling Lelystad Airport

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
en de aanvulling daarop**

17 september 2009 / rapportnummer 2125-99

1. OORDEEL OVER HET MER

Luchthavenexploitant Lelystad Airport wil de start- en landingsbaan verlengen en het gebruik van de luchthaven wijzigen. De baanverlenging en de wijziging van het gebruik moeten binnen de grenzen blijven die de PKB Luchthaventerreinen Maastricht en Lelystad stelt. Het voornemen betreft een overheveling van zakelijk vliegverkeer dat nu nog op Schiphol Oost wordt afgehandeld en het faciliteren van een segment geregeld verkeer (lijn- en chartervluchten).

Voor de ontwikkeling van de luchthaven is een milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen. Bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM.¹ Het milieueffectrapport (MER) en het ontwerp-aanwijzingsbesluit zijn gelijktijdig ter visie gelegd.

In het MER zijn twee alternatieven uitgewerkt voor het voornemen: het planalternatief (PA) en het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). Uit het MER blijkt dat de geluidcontouren, het aantal geluidgehinderden, de slaapverstoring, ongevalsrisico's en atmosferische depositie toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. De verschillen tussen PA en MMA zijn voor deze thema's echter miniem. Uit berekeningen wordt aannemelijk gemaakt dat grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ (fijn stof) bij beide alternatieven niet worden overschreden. Uit de passende beoordeling blijkt dat bij het PA aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen niet is uit te sluiten.

De Commissie signaleerde bij de toetsing van het MER aan de vastgestelde richtlijnen een tweetal tekortkomingen, die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. Hierover heeft op 1 juli 2009 een gesprek plaatsgevonden met de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM en met de initiatiefnemer. Het gaat om de gevolgen van het voornemen voor de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen door:

- de toename aan atmosferische depositie door extra vliegverkeer;
- de samenhang van de gevolgen door het extra vliegverkeer met effecten van andere ontwikkelingen (cumulatie).

Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer een aanvulling aangeleverd die op deze aspecten ingaat.

De Commissie is van mening dat in het MER en de aanvulling tezamen objectieve basisinformatie aanwezig is, die voldoet aan de richtlijnen en die als basis kan dienen voor het besluit. De Commissie constateert dat er **geen essentiële tekortkomingen** zijn in de geleverde informatie.

In het MER staat de belangrijke conclusie dat de route over de Oostvaardersplassen² mogelijk kan leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van dit Natura 2000-gebied. In een dergelijk geval dient op grond van de Na-

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

² Deze route maakt deel uit van de routestructuur die als basis dient voor de effectbepaling van de milieueffecten van het planalternatief.

tuurbeschermingswet 1998 de ADC-toets³ te worden doorlopen alvorens een besluit genomen kan worden. De ADC-toets is nog niet doorlopen. Voor zover het alternatievenonderzoek is uitgevoerd in het MER blijkt dat er een alternatief is (en wel het MMA) dat niet of minder leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen.

De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom heeft de Commissie geen zienswijzen over de aanvulling in haar advies mee kunnen nemen.

■ De Commissie gaat ervan uit dat het bevoegde gezag de aanvulling alsnog publiceert, bijvoorbeeld bij een komende openbare stap in het besluitvormingsproces.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL EN AANBEVELINGEN

2.1 Algemeen

Het MER is qua structuur helder opgebouwd. Voor een eerste indruk van mogelijke alternatieven en hun effecten is de samenvatting bedoeld. Vervolgens kan men uitgebreidere informatie vinden in het MER en specifieke detailinformatie is in de achtergrondrapporten te verkrijgen. In de samenvatting is wel een gemis dat er geen kaarten zijn opgenomen die de tekst ondersteunen.

2.2 Toetsing aan Natuurbeschermingswet 1998

2.2.1 MER

Uit het MER en bijlagerapport *Effecten van de MER-alternatieven Lelystad Airport in relatie tot groene wet- en regelgeving* (hierna: natuurbijlage) blijkt dat het PA kan leiden tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen. Dit vanwege een toegenomen geluidbelasting door vliegtuigen die op 3000 voet hoogte vliegen en de gevolgen voor broedende moerasvogels waarvoor herstelopgaven geformuleerd zijn. De natuurbijlage geldt formeel ook als passende beoordeling. De passende beoordeling behandelt volgens de Commissie alle relevante aspecten, uitgezonderd cumulatie⁴ en de eventuele gevolgen van de extra atmosferische depositie voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Oostvaardersplassen.

Door verschillende insprekers wordt opgemerkt dat ook naar de gevolgen op Natura 2000-gebieden Veluwerandmeren, Arkemheen en Veluwe gekeken had moeten worden. De Commissie is van mening dat in de passende beoordeling de gevolgen voor Markermeer & IJmeer, Veluwerandmeren en Ketelmeer & Vossemeer correct zijn behandeld. De gevolgen op Arkemheen en Veluwe komen inderdaad niet aan de orde. De Commissie vindt dit acceptabel omdat

³ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

⁴ Onder cumulatie kan bijvoorbeeld verstaan worden een aantal stedelijke ontwikkelingen, zoals rond Lelystad, die invloed hebben op foerageermogelijkheden van bepaalde vogels waarvoor instandhoudingsdoelstellingen gelden.

aantasting van de natuurlijke kenmerken op grond van de informatie in de passende beoordeling is uit te sluiten. Arkemheen is overigens (naast twee vissoorten) aangewezen voor de overwinterende Kleine Zwaan, maar daarop zijn in de (dichterbij gelegen) Veluwerandmeren effecten al uitgesloten. Het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren is vanwege de slaap- en fourageerfunctie voor Kleine Zwanen in beginsel meer verstoringsgevoelig dan Arkemheen (met alleen een foerageerfunctie).

2.2.2 Aanvulling

De aanvulling bij het MER⁵ gaat alsnog in op de cumulatie en op de atmosferische depositie.

Cumulatieve effecten

In het document over de cumulatieve effecten worden de stadsuitbreidingen van Lelystad en Almere (inclusief industrieterreinen zoals Larserpoort) en de toekomstige Robuuste ecologische verbinding Oostvaarderswold betrokken. Het rapport geeft aan dat deze plannen tezamen leiden tot vermindering van foerageergebied van de kwalificerende broedvogelsoorten Bruine en Blauwe Kiekendief, alsmede drie soorten overwinterende ganzen, Smient en Wilde Zwaan. In het document wordt becijferd dat alle plannen en projecten naar verwachting leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Oostvaardersplassen vanwege vermindering van foerageergebied voor de kieken-dieven.

■ Het document geeft naar het oordeel van de Commissie een goed beeld van de cumulatieve gevolgen op Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen.

Extra depositie

In het document wordt ingegaan op de extra atmosferische depositie⁶ van stikstof (NO_x) en zwavel (SO₂). Bij het PA bedraagt de extra depositie op de Oostvaardersplassen maximaal 8 mol SO₂/ha/jaar (3% van de achtergronddepositie) en 3 mol NO_x/ha/jaar (2% van de achtergronddepositie). Bij het MMA speelt SO₂ vanwege een andere vliegroute geen rol.

In de aanvulling wordt geconcludeerd dat er *“geen voor depositie gevoelige flora en fauna in de Oostvaardersplassen leeft. Door het ontbreken van de kritische grenswaarden⁷ en tevens de zeer kleine bijdrage van de nieuwe depositie kan geconcludeerd worden dat de [extra] depositie door de alternatieven voor Lelystad Airport geen gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Oostvaardersplassen”*. De Commissie acht de conclusie dat gevolgen voor flora en fauna door extra depositie vanwege het ontbreken van grenswaarden zijn uitgesloten niet terecht. Uit de effectindicator op de LNV-website blijkt dat 24 van de in het concept-aanwijzingsbesluit Oostvaardersplassen genoemde vogelsoorten gevoelig zijn voor verzuring en 11 soorten gevoelig zijn voor vermesting. De Commissie acht bij een vliegroute over de Oostvaardersplassen niet uitgesloten dat extra depositie van SO₂ en NO_x een

⁵ De aanvulling bestaat uit de documenten *Aanvulling MER 2009 Lelystad Airport, cumulatieve effecten van MER-alternatieven in beeld cf Natuurbeschermingswet* (rapport 09-110, 14 augustus 2009, Bureau Waardenburg) en *Nieuwe depositie Oostvaardersplassen, MER Lelystad Airport* (rapport le090811.rap, 17 augustus 2009, Adecs Airinfra BV). Beide stukken heeft de Commissie op 17 augustus 2009 ontvangen.

⁶ Dit wordt in het rapport “nieuwe depositie” genoemd.

⁷ Zie *Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden* (Alterra-rapport 1654, Van Dobben & Hinsberg, 2008). Voor Natura 2000-gebieden waar habitattypen geen deel uitmaken van de instandhoudingsdoelstellingen (zoals Oostvaardersplassen) zijn op grond van de gehanteerde systematiek geen grenswaarden berekend. Dit betekent echter niet dat gebieden die alleen voor soorten zijn aangewezen niet gevoelig zijn voor depositie.

verruigend effect kan hebben op moerasvegetaties, resulterend in negatieve gevolgen voor moerasvogels waaronder Kiekendieven.

■ Het document geeft een nuttig beeld van de te verwachten extra depositie. De Commissie kan echter niet de conclusie delen dat flora en fauna van de Oostvaardersplassen niet gevoelig zijn voor depositie. Extra atmosferische depositie kan bij keuze van een vliegroute over het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen mogelijk bijdragen aan verruiging en aantasting van de natuurlijke kenmerken. Bij een keuze voor het MMA is er geen toename van zwaveldepositie door een gunstiger ligging van de vliegroute ten opzichte van de Oostvaardersplassen. De Commissie adviseert dit aspect te betrekken bij de besluitvorming.

2.3 Aanwijzingsbesluit onder de Luchtvaartwet

De Commissie wil de volgende aandachtspunten naar voren brengen die van belang kunnen zijn bij de verdere besluitvorming.

ADC-toets

■ Uit de Natuurbeschermingswet 1998 volgt dat een project alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast of als de zogenaamde ADC-toets⁸ met succes is doorlopen.⁹ Deze ADC-toets is niet in het MER opgenomen, hoewel in het MER en in de natuurbijlage¹⁰ wordt gesteld dat de ADC-fase doorlopen moet worden indien voor een route over de Oostvaardersplassen wordt gekozen. Dit klemt omdat in het MMA, waarin alleen haalbare maatregelen zijn opgenomen¹¹, de ligging van de vliegroutes vanaf de luchthaven zodanig wordt geoptimaliseerd dat een vliegroute boven de Oostvaardersplassen achterwege kan blijven.

Monitoring natuur

In de ontwerp-aanwijzing wordt gekozen voor een route over de Oostvaardersplassen. Voor deze route kan niet worden uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen worden aangetast. Het bevoegd gezag stelt daarom in de ontwerp-aanwijzing voor om een 'hand aan de kraan'-monitoring te volgen, naar analogie van die bij de gaswinning onder de Waddenzee.¹²

De Commissie merkt op dat de situatie bij de genoemde 'hand aan de kraan'-monitoring voor de gaswinning om verschillende redenen niet vergelijkbaar is met de situatie voor Lelystad Airport. De volgens de Commissie belangrijkste verschillen of aandachtspunten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Gaswinning onder de Waddenzee	Uitbreiding Lelystad Airport
Aannemelijk is dat er door het gekozen alternatief volgens de best beschikbare wetenschappelijke kennis geen significante gevolgen optreden. De insteek voor de monitoring is hier	Significante gevolgen van het gekozen alternatief zijn niet uit te sluiten. De monitoring is bedoeld om meer informatie en kennis te vergaren om trent onzekerheden.

⁸ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

⁹ Art. 6, lid 3 en 4 Habitatrichtlijn, geïmplementeerd in art. 19g en 19h Natuurbeschermingswet 1998.

¹⁰ Bijvoorbeeld blz. 79, 87 en 95.

¹¹ Zie blz. 42 in het MER.

¹² Zie blz. 39 in ontwerp-aanwijzingsbesluit.

een extra zekerheid te bieden.	
Bij het ontwerp-besluit is een inhoudelijke en procesmatige aanzet voor de monitoring gevoegd.	Bij het ontwerp-besluit is een convenant aangekondigd, maar er is nog geen inhoudelijke aanzet voor de vorm van monitoring.
De monitoring, rapportageverplichting, controle en handhaving zijn onderdeel van het besluit. Indien de resultaten uit de monitoring daar aanleiding toe geven, kan de gaswinning direct gestopt worden.	Onduidelijk is of de vliegroute over de Oostvaardersplassen direct kan worden beëindigd.
Beëindiging van de activiteit leidt – met inachtnaam van een bepaald naijleffect – tot beëindiging van de bodemdaling. Herstel van het gemeenten effect is mogelijk door extra zandsuppleties.	Het is onduidelijk of er na beëindiging van de activiteit nog een levensvatbare populatie aanwezig is van de soorten waarop significante gevolgen zijn opgetreden (bijvoorbeeld broedvogels). Langlevende soorten gaan pas na enkele jaren broeden, waardoor bij verminderde reproductie een naijleffect kan optreden, dat tot onomkeerbare gevolgen kan leiden.

- Indien de route behorende bij het definitieve aanwijzingsbesluit gelijk blijft als in het ontwerp-aanwijzingsbesluit is beschreven, dus over de Oostvaardersplassen, dan is het raadzaam om daar een uitgewerkt monitoringsprogramma bij te voegen. Enkele aandachtspunten daarbij kunnen zijn: de soorten waarop de monitoring zich richt, de te meten aspecten (aantal broedparen, broedsucces/reproductie, omvang slaapplaatsen, aantal overwinteraars), de benodigde duur van monitoring om statistisch betrouwbare uitspraken te kunnen doen, de wijze van ingrijpen bij overschrijding van bepaalde effectdrempels, het risico op optreden van onomkeerbare effecten.

Hindereffecten PA en MMA

Het MER behandelt de effecten van geluid door het PA en door het MMA binnen bepaalde geluidscontouren. Hieruit concludeert de Commissie dat de negatieve effecten van geluid op mensen voor beide alternatieven nagenoeg dezelfde zijn.¹³

Voor de afweging in het ontwerp-aanwijzingsbesluit om toch te kiezen voor een route over de Oostvaardersplassen is het volgende doorslaggevend: de grotere geluidshinder bij het MMA ten opzichte van het PA vanwege de hogere bebouwingsgraad in de buurt van de 27 kilometer lange route.¹⁴

De Commissie constateert dat deze conclusie niet op basis van het onderhavige MER kan worden gebaseerd. De Commissie sluit echter niet uit dat, als ruimere contouren beschouwd zouden worden, er wel verschillen tussen beide alternatieven tot uiting zouden kunnen komen.

- Indien in het definitieve aanwijzingsbesluit de route gelijk blijft als in het ontwerp-aanwijzingsbesluit is beschreven, dus over de Oostvaardersplassen, dan acht de Commissie het raadzaam een nadere motivering en getalsmatige onderbouwing te geven over de hindereffecten die nopen tot een dergelijk besluit en het MER hierop aan te passen.

¹³ Slaapverstoring: nauwelijks verschil (zie §3.2 in Bijlage slaapverstoring). Aantal ernstig gehinderden binnen 20 Ke: nauwelijks verschil (zie blz. 65 in het MER). Aantal woningen binnen 45 BKL: MMA gunstiger (zie blz. 66 in het MER). Aantal woningen binnen 26 dB(A) LAeq-night contour: geen verschil (zie blz. 69 in het MER). Ontzien van woonkernen: geen verschil.

¹⁴ Zie ontwerp-aanwijzingsbesluit: blz. 38.

2.4 Overige thema's

Naast bovenstaande punten, heeft de Commissie onderstaande oordelen over thema's. Waar relevant geeft zij aanbevelingen die benut kunnen worden bij de verdere besluitvorming over de uitbreidingsplannen voor Lelystad Airport.

2.4.1 (Externe) veiligheid

Uit het MER komt naar voren dat het groepsrisico wordt vergroot door het voornemen, maar binnen de normen voor externe veiligheid blijft. Het Aviodrome, dat formeel niet onder de regels voor externe veiligheid valt¹⁵, heeft een belangrijk aandeel in het groepsrisico.

■ In die zin is een rampenbestrijdingsplan voor het Aviodrome van belang. Aandachtspunten zijn met name de ontruiming in het geval een vliegtuig in moeilijkheden de luchthaven nadert en de hulpverlening aan de slachtoffers mocht een vliegtuig het Aviodrome treffen. In beide gevallen is het noodzakelijk dat het Aviodrome terstond wordt gewaarschuwd en dat een op het aantal bezoekers aangepaste bezetting van de bedrijfshulpverlening aanwezig is.

2.4.2 Luchtkwaliteit

De berekeningen van de luchtkwaliteit zijn in het MER uitgebreid en goed beschreven. In een oplegnotitie bij de luchtrapportage¹⁶ bij het MER staat dat de bijdrage van het vliegverkeer (op de grond en in de lucht) met een van het NNM afgeleid model is berekend. Hoewel de mate waarin het als 'NNM' beschreven model dat ook feitelijk is, niet kan worden vastgesteld, maakt dit volgens de Commissie voor de constatering dat ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan niet uit.

2.5 Zienswijzen

De Commissie heeft kennis genomen van de ingediende zienswijzen. Een aantal ervan brengt specifieke onderwerpen naar voren waarop de Commissie wil reageren.

Naderingsroutes

In een groot aantal zienswijzen wordt gesteld dat de naderingsroutes ten onrechte niet in het MER en in de ontwerpaanwijzing aan de orde komen. De Commissie is van mening dat deze wel in het MER zijn meegenomen, alsook dat deze op alle milieuaspecten zijn beoordeeld.¹⁷

Periode na 2015

In diverse zienswijzen wordt gesteld dat het MER niet alleen zou moeten gaan over de ontwikkelingen tot 2015, maar ook over de periode daarna.

De Commissie merkt op dat besluitvorming over eventuele uitbreidingen na 2015 aan de dan geldende wetgeving en beleidskaders onderhevig is.¹⁸ De evaluatie van het huidige MER kan een belangrijke rol vervullen bij de be-

¹⁵ Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beheersen van de risico's voor de omgeving waarin activiteiten met risico's plaatsvinden. In casu buiten het luchtvaartterrein. Omdat het Aviodrome op het luchthaventerrein staat is het beleid voor groepsrisico hier niet van toepassing. Activiteiten op het luchthaventerrein vallen onder de verantwoordelijkheid van de luchthaven.

¹⁶ *Bijlage Emissies en luchtkwaliteit* (rapport Ie090308, Adecs Airinfra BV, 25 maart 2009).

¹⁷ Zie onder andere blz. 46, 47 en 51 van het Hoofdrapport en blz. 11 t/m 13 en 66 t/m 80 van het deelrapport Geluid.

¹⁸ Voor een dergelijke besluitvorming is dan mogelijk ook m.e.r. aan de orde.

sluitvorming en de milieu-informatie die daartoe naar voren moet worden gebracht. Op dat moment kunnen de volgende punten aandacht krijgen:

- De gebleken effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden, met name Oostvaardersplassen. Hierbij ligt een relatie met de voorgestelde monitoring (zie paragraaf 2.3 van dit advies). Er ligt dan een beter onderbouwde basis om een verandering in belasting (geluid, atmosferische depositie e.d.) te beoordelen voor de na 2015 voorgestelde ontwikkeling.
- De gebleken effecten op hinderbeleving. Bij het voorliggende MER is een hinderbelevingsonderzoek gedaan. De resultaten daarvan kunnen getoetst worden door in 2015 een nieuw hinderbelevingsonderzoek uit te voeren. De resultaten daaruit kunnen een meer gefundeerde basis vormen voor daaropvolgende voorgestelde ontwikkelingen.
- De gebleken geluidseffecten. Op grond van een meetprogramma op relevante meetpunten, kan in 2015 beter gefundeerd worden ingeschat welke veranderingen in geluidsbelasting van de omgeving van het vliegveld zullen gaan optreden bij dan voorgestelde ontwikkelingen.

Methodiek geluid

In enkele zienswijzen wordt, in verschillende bewoordingen, gesteld dat de geluidsberekeningen in het MER een systematische fout bevatten. In beide gevallen is de achtergrond van de bewering dat verwacht wordt dat de berekende waarden van K_e , L_{den} en L_{night} systematisch afwijken van gemeten waarden.

De Commissie deelt deze zorg en is daarom al enkele jaren in gesprek met de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM over verbetering van de rekenmethode. Het gaat hierbij naar het inzicht van de Commissie primair om de kwaliteit van de geluid- en prestatiegegevens van de vliegtuigen zoals die in de "appendices" van het rekenvoorschrift gegeven worden. De Commissie vindt echter dat deze discussie buiten het kader van het onderhavige MER moet worden gehouden. De rekenmethode, die op dit moment door het bevoegd gezag wordt voorgeschreven, is correct toegepast. De Commissie vermoedt dat deze goed genoeg is om de grote lijnen van de geluidssituatie, en in het verlengde daarvan van de effecten hinder en slaapverstoring, juist weer te geven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing besluit-MER

Initiatiefnemer: Lelystad Airport

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Besluit: Aanwijzingsbesluit o.g.v. de Luchtvaartwet

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C6.2

Activiteit: Luchthavenexploitant Lelystad Airport wil de start- en landingsbaan verlengen en het gebruik van de luchthaven wijzigen. Het voornemen betreft een overheveling van zakelijk vliegverkeer dat nu nog op Schiphol Oost wordt afgehandeld en het faciliteren van een segment geregeld verkeer (lijn- en chartervluchten).

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van 4 juni 2008

advies aanvraag: 11 juni 2008

ter inzage legging: 5 juni 2008

richtlijnenadvies: 9 september 2008

richtlijnen vastgesteld: november 2008

kennisgeving MER in de Staatscourant van 10 juni 2009

ter inzage legging MER: 11 juni t/m 22 juli 2009

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 28 mei 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 17 september 2009

Samenstelling van de werkgroep:

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

prof.dr. B.J.M. Ale

ir. F.D. Dotinga (secretaris)

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

ing. R.L. Vogel

dr. J. Wesseling

dr.ir. T. ten Wolde

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het MER. Zij gaat daarbij uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER (zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer) en de vastgestelde richtlijnen voor het MER. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofd zaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- MER Lelystad Airport, Hoofdrapport (mei 2009)
- MER Lelystad Airport, Bijlage Geluid (mei 2009)
- MER Lelystad Airport, Bijlage Hinderbeleving Lelystad Airport (mei 2009)
- MER Lelystad Airport, Bijlage Slaapverstoring (mei 2009)
- MER Lelystad Airport, Bijlage Emissies en luchtkwaliteit (mei 2009)
- MER Lelystad Airport, Bijlage Externe veiligheid (mei 2009)
- MER Lelystad Airport, Bijlage Effecten van de MER-alternatieven Lelystad Airport in relatie tot groene wet- en regelgeving (mei 2009)
- Routealternatieven Lelystad Airport; Voorstellen uit inspraakreacties op startnotitie mei 2008 (AdecS airinfra, maart 2009)
- Ontwerp Aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad (min. VenW en VROM)

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

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Ontwikkeling Lelystad Airport en de aanvulling daarop**

Luchthavenexploitant Lelystad Airport wil de start- en landingsbaan verlengen en het gebruik van de luchthaven wijzigen. Het voornemen betreft een overheveling van zakelijk vliegverkeer dat nu nog op Schiphol Oost wordt afgehandeld en het faciliteren van een segment geregeld verkeer (lijn- en chartervluchten).

Voor de ontwikkeling van de luchthaven is een milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2863-7