

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad in verband met onder andere wijziging van de wettelijke contouren en grenswaarden en vaststelling van aanvullende handhavingspunten

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op artikel 8.70, eerste lid, van de Wet luchtvaart;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Luchthavenbesluit Lelystad wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:
 - a. ATC-slot: door de luchtverkeersleidingsdienstverlener opgegeven aankomst- of vertrektijd waarbij een nominale tijd wordt aangehouden met een tolerantie van 5 minuten voor tot 10 minuten na de opgegeven aankomst- of vertrektijd (Air Traffic Control slot);
2. Onder verlettering van de onderdelen g tot en met j tot h tot en met k, wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - g. handelsverkeer: verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, en die betreffen: geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of commerciële vluchten, uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling, en niet-geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of commerciële vluchten met een ongeregeld karakter.

B

Artikel 3 komt te luiden:

Artikel 3 Grenswaarden voor de geluidbelasting

1. De geluidbelasting in een handhavingspunt dat is aangegeven op de kaart in bijlage 1b bedraagt niet meer dan de bij dat handhavingspunt aangegeven waarde.
2. In aanvulling op het eerste lid geldt voor handelsverkeer en onderhoudsvluchten ten behoeve van dit verkeer een grenswaarde van maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'gesloten van 23.00 uur tot 6.00 uur' vervangen door 'geopend van 6.00 uur tot 23.00 uur'.
2. Het derde lid komt te luiden:
 3. Het eerste lid geldt niet voor het uitvoeren van een landing tussen 23.00 uur en 00.00 uur plaatselijke tijd door een luchtvaartuig van een verkeersvlucht die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd had moeten arriveren voor zover sprake is van een vertraging op de laatste luchthaven van vertrek of gedurende de uitvoering van de laatste vlucht volgens schema vanaf die luchthaven, veroorzaakt door:
 - a. een technische storing van het luchtvaartuig, dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
 - b. extreme meteorologische omstandigheden; of
 - c. het onverwacht toekennen van een later ATC-slot dan gepland op de luchthaven van vertrek.
 3. In de aanhef van het vierde lid wordt "voor zover sprake is van" vervangen door: "voor zover sprake is van een vertraging voor vertrek op luchthaven Lelystad veroorzaakt door".
 4. Het vierde lid, onderdeel c, komt te luiden:
 - c. het onverwacht toekennen van een later ATC-slot dan gepland op de luchthaven van bestemming waardoor de vlucht bij een vertrek vóór 23.00 uur plaatselijke tijd kunstmatig lang zou worden.

D

In artikel 6 wordt "bijlage 1" telkens vervangen door "bijlage 1a".

E

Onder vervanging van ',of' aan het slot van onderdeel a door een puntkomma en onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door '; of' wordt aan artikel 9, derde lid, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

F

Onder vervanging van ',of' aan het slot van onderdeel a door een puntkomma en onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door '; of' wordt aan artikel 10, derde lid, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven of Luchtverkeersleiding Nederland beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven.

G

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste en tweede lid wordt 'bijlagen 6a tot en met g' vervangen door 'bijlagen 6a tot en met m'.
2. Onder vervanging van ',of' aan het slot van onderdeel a door een puntkomma en onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door '; of' wordt aan het derde lid, een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven of Luchtverkeersleiding Nederland beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de apparatuur, bedoeld in het eerste lid, oplevert.

H

Bijlage 1a (nieuw) wordt vervangen door de in bijlage 1 bij dit besluit opgenomen bijlage 1a.

I

Bijlage 1b (nieuw) wordt vervangen door de in bijlage 2 bij dit besluit opgenomen bijlage 1b.

J

Bijlage 2 wordt vervangen door de in bijlage 3 bij dit besluit opgenomen bijlage 2.

K

Bijlage 3 wordt vervangen door de in bijlage 4 bij dit besluit opgenomen bijlage 3.

L

Bijlagen 6a en 6b worden vervangen door de in respectievelijk bijlagen 5 en 6 bij dit besluit opgenomen bijlagen 6a en 6b.

M

Onder vernummering van de Bijlagen 6c tot en met 6g tot 6e tot en met 6i, worden de in bijlage 7 en 8 bij dit besluit opgenomen bijlagen 6c en 6d ingevoegd.

N

Bijlagen 6e tot en met 6i (nieuw) worden vervangen door de in respectievelijk bijlagen 9 tot en met 13 bij dit besluit opgenomen bijlagen 6e tot en met 6i.

O

Na bijlage 6i (nieuw) worden de in bijlagen 14 tot en met 17 opgenomen bijlagen 6j tot en met 6m toegevoegd.

ARTIKEL II

Dit besluit wordt aangehaald als: wijzigingsbesluit Luchthavenbesluit Lelystad.

ARTIKEL III

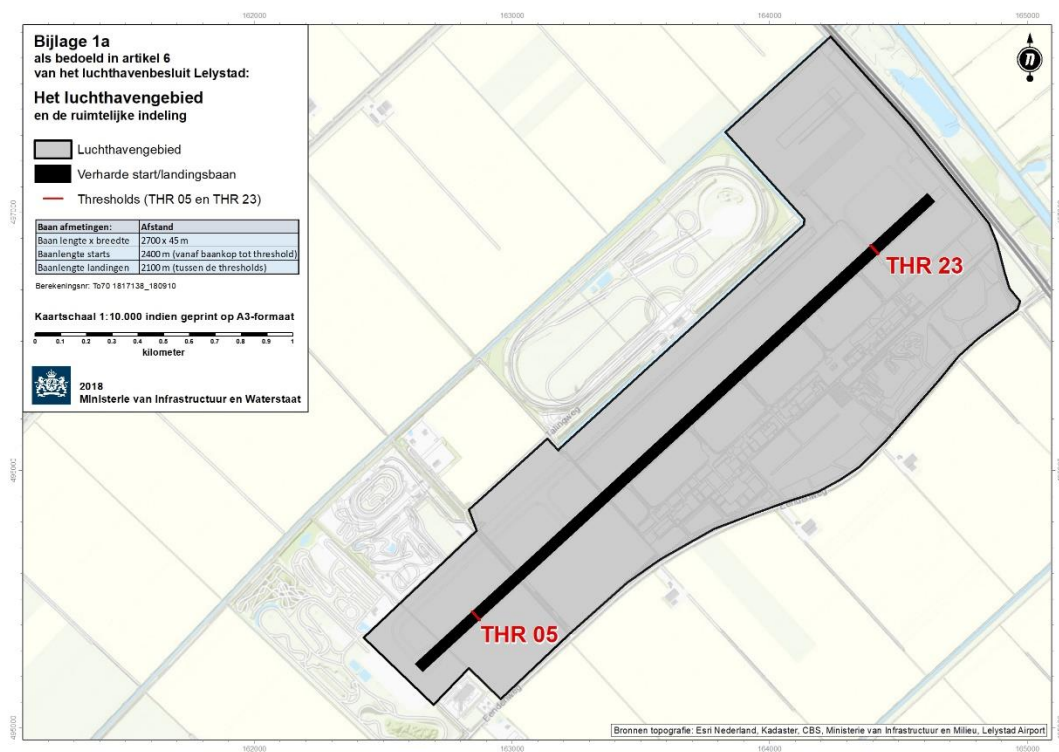
Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

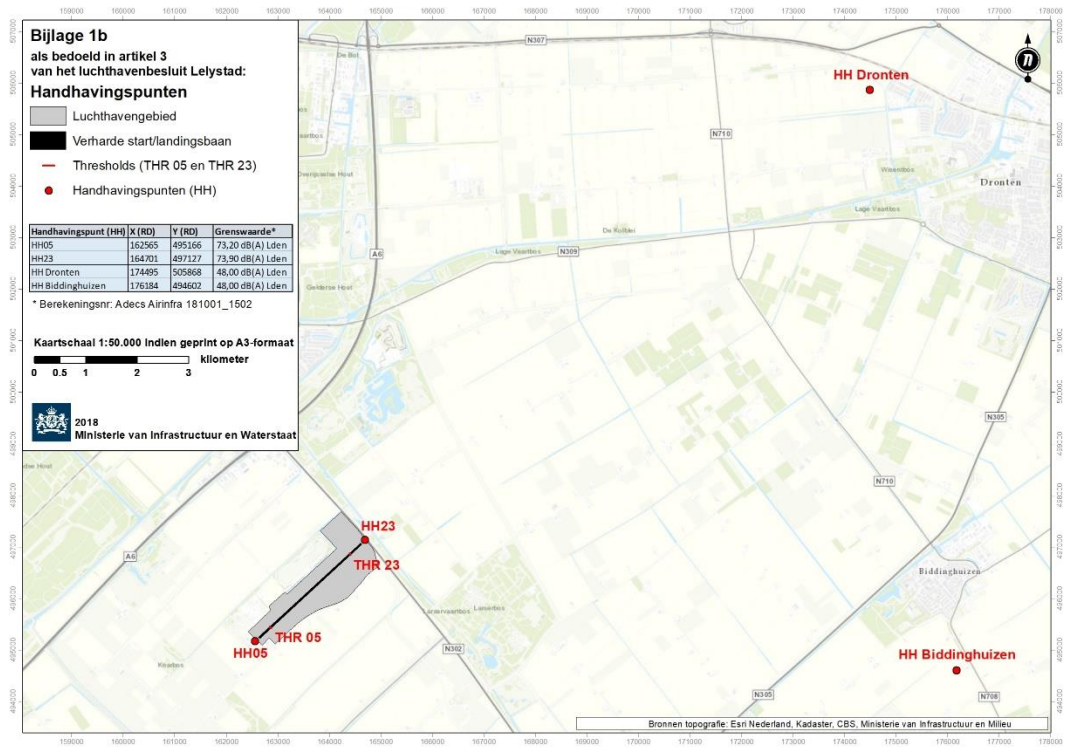
Bijlage 1. als bedoeld in artikel I, onderdeel H

Bijlage 1a. als bedoeld in artikel 6



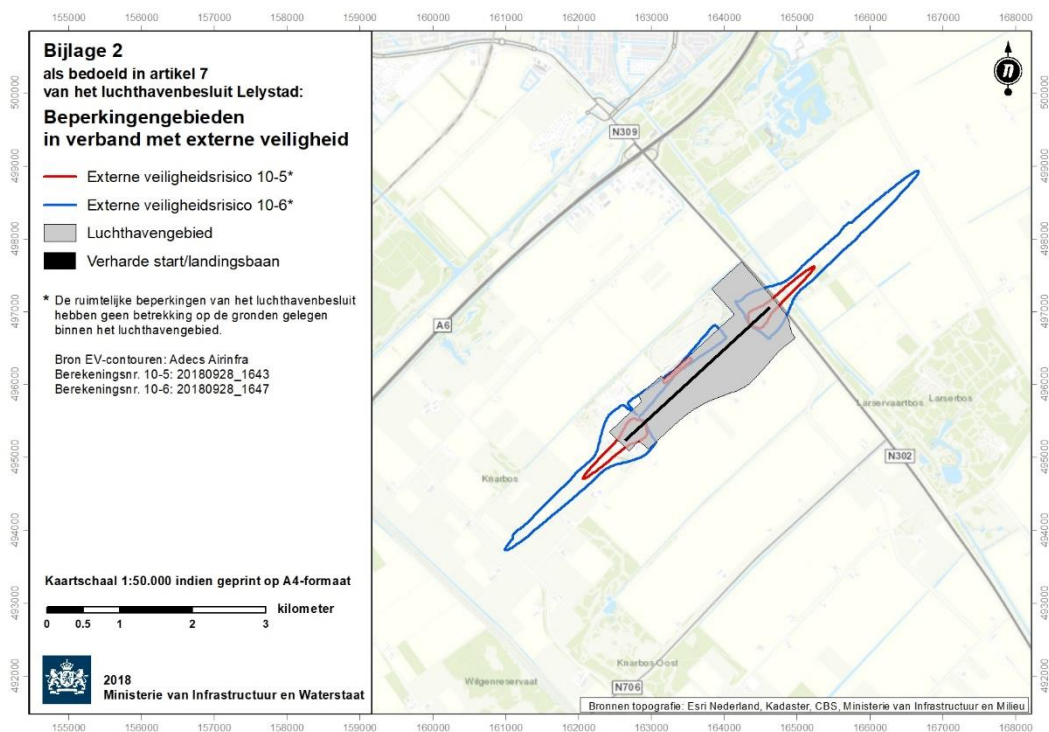
Bijlage 2. als bedoeld in artikel I, onderdeel I

Bijlage 1b. als bedoeld in artikel 3



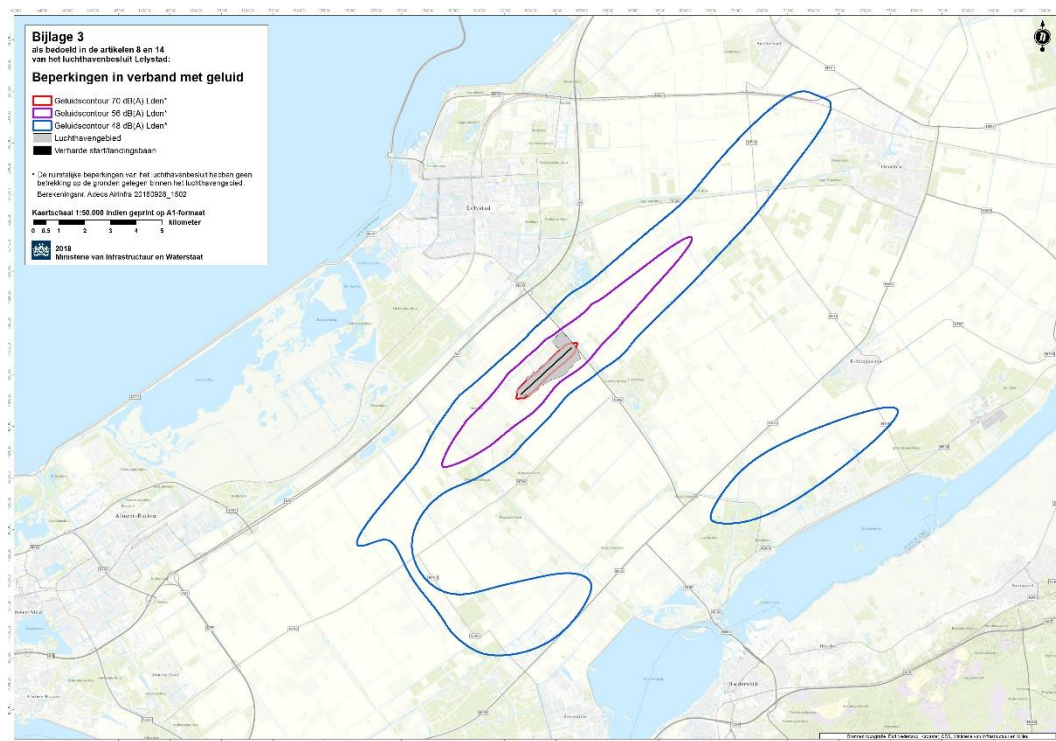
Bijlage 3. als bedoeld in artikel I, onderdeel J

Bijlage 2. als bedoeld in artikel 7



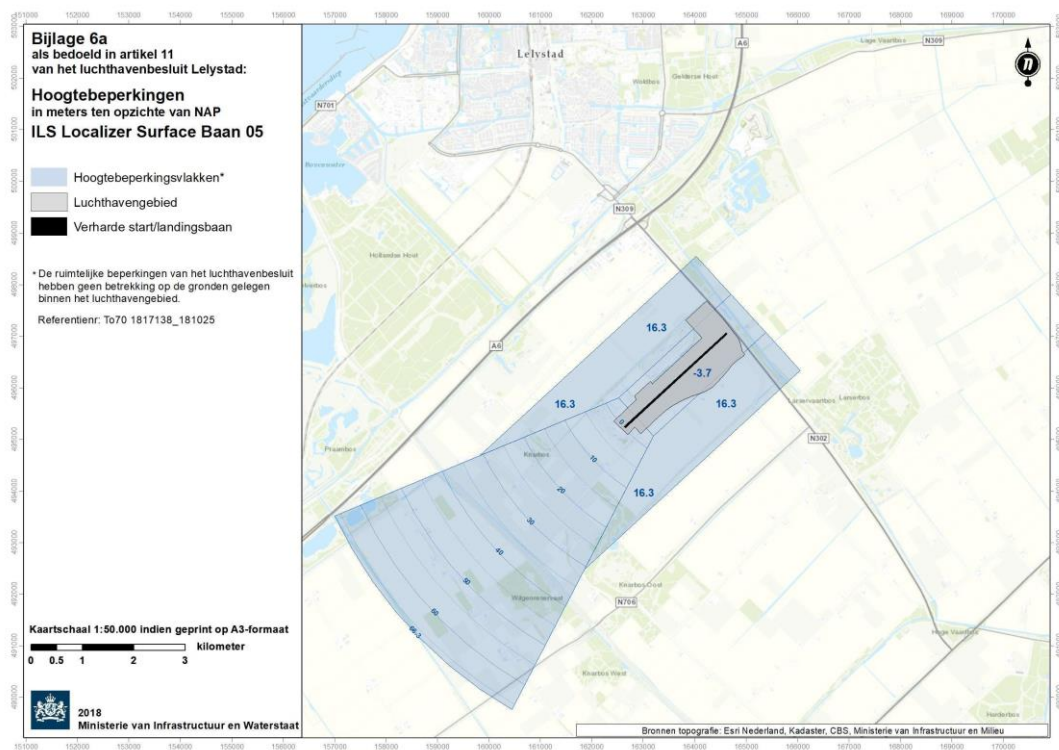
Bijlage 4. als bedoeld in artikel I, onderdeel K

Bijlage 3. als bedoeld in de artikelen 8 en 14



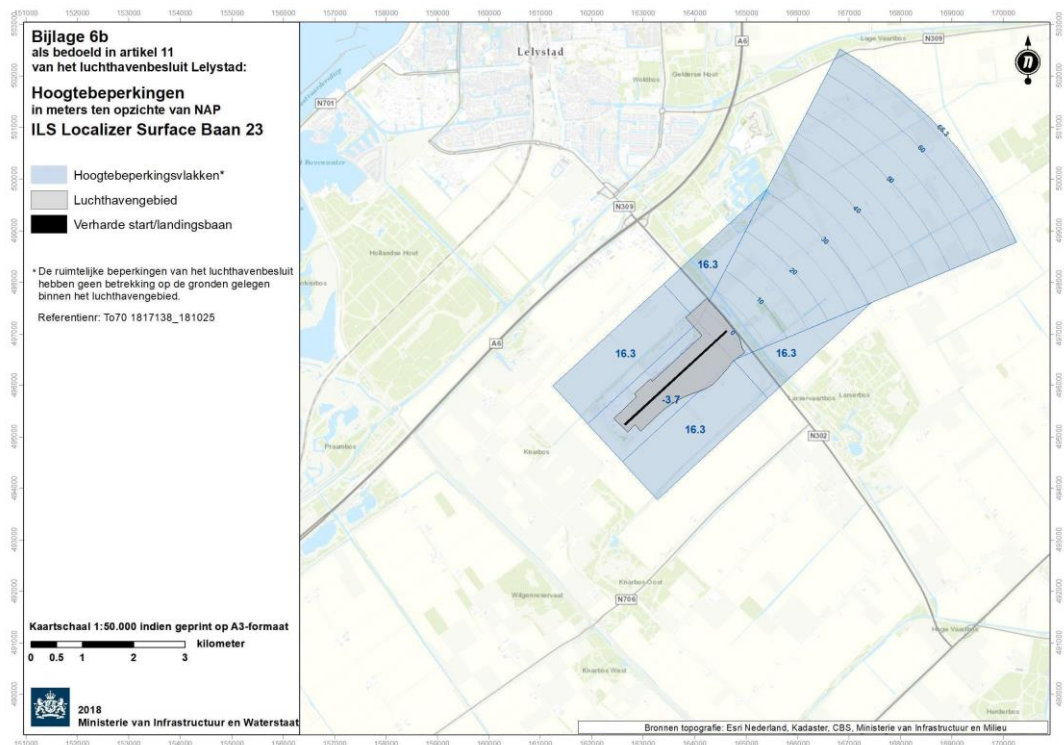
Bijlage 5. als bedoeld in artikel I, onderdeel L

Bijlage 6a. als bedoeld in artikel 11



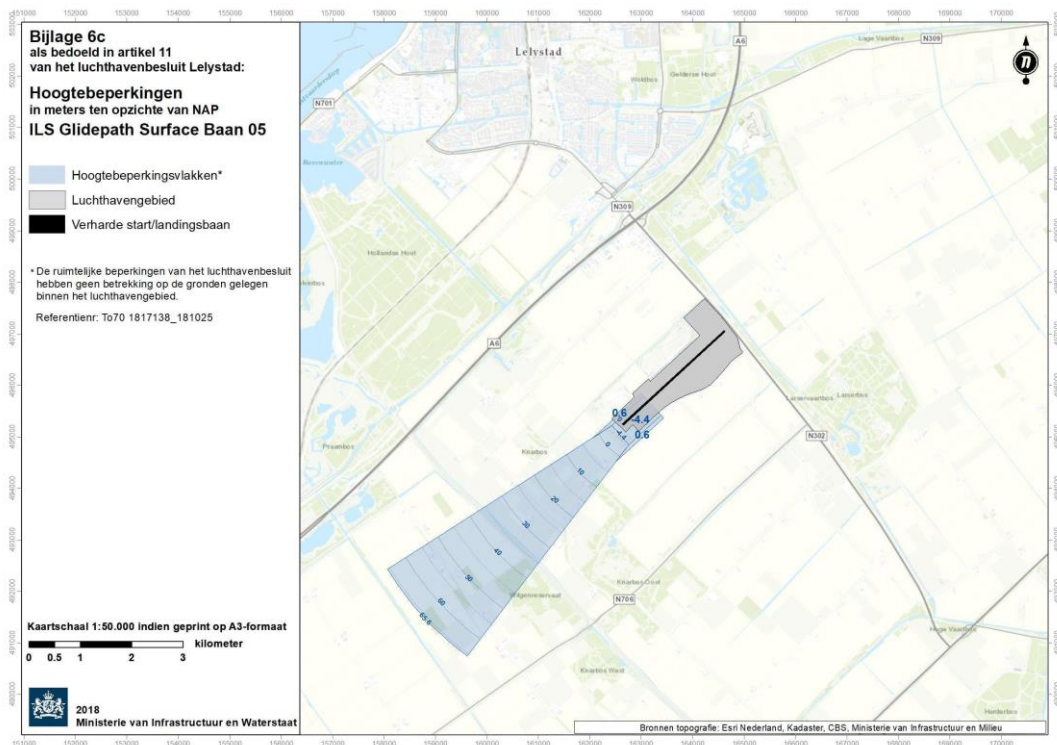
Bijlage 6. als bedoeld in artikel I, onderdeel L

Bijlage 6b. als bedoeld in artikel 11



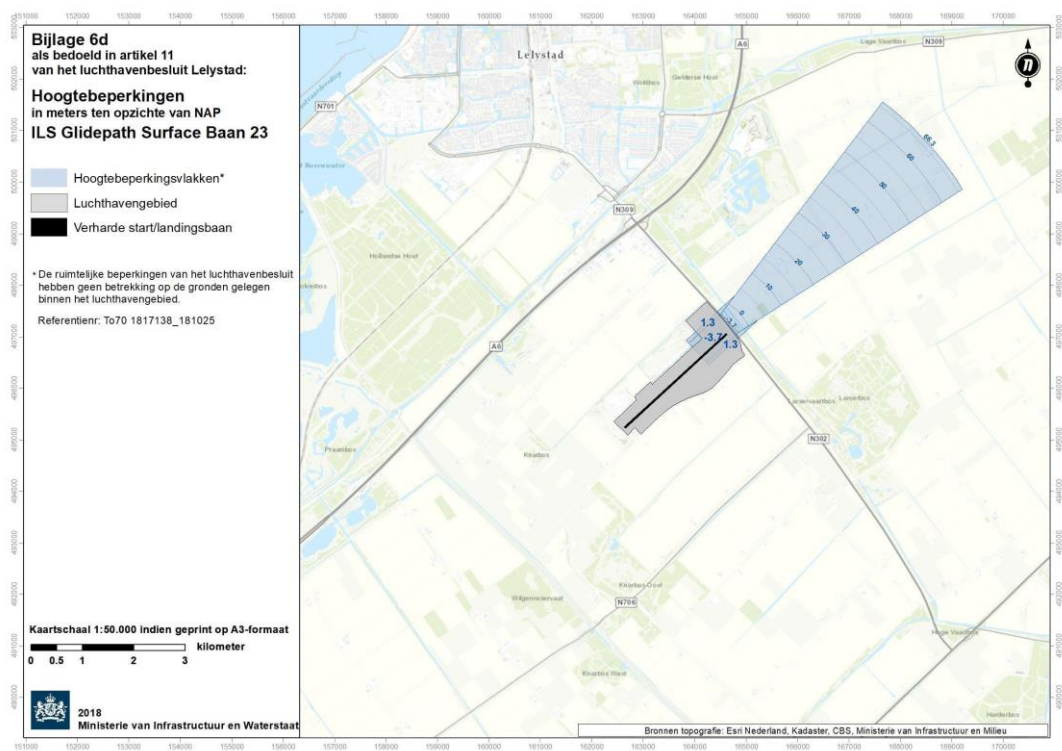
Bijlage 7. als bedoeld in artikel I, onderdeel M

Bijlage 6c. als bedoeld in artikel 11



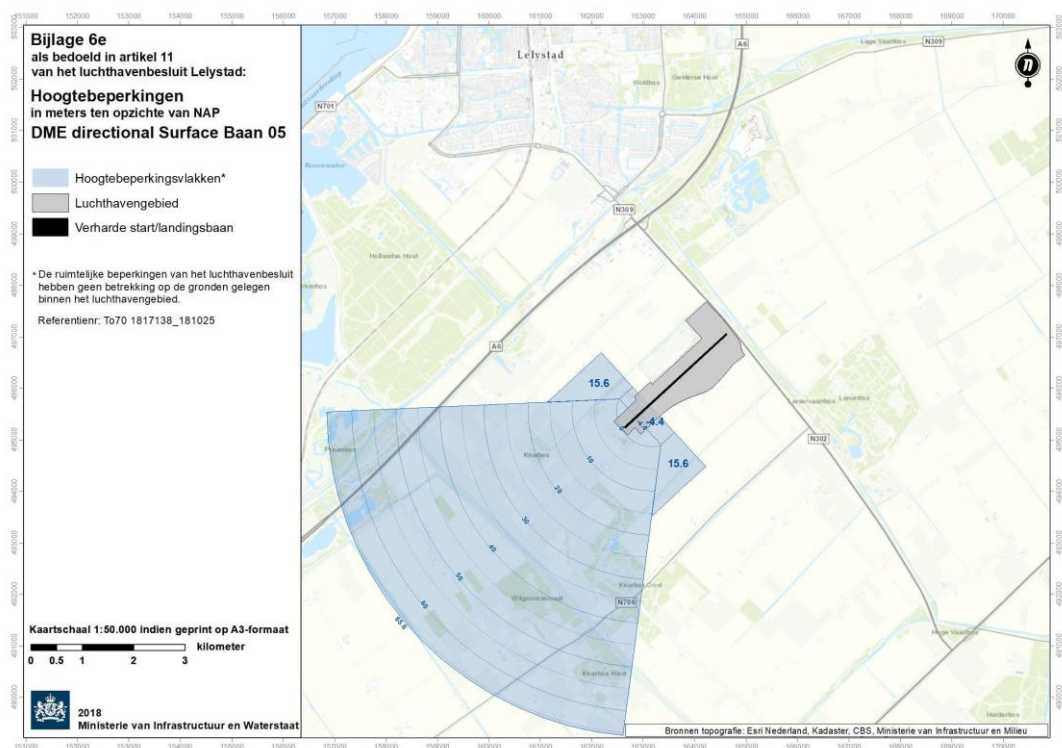
Bijlage 8. als bedoeld in artikel I, onderdeel M

Bijlage 6d. als bedoeld in artikel 11



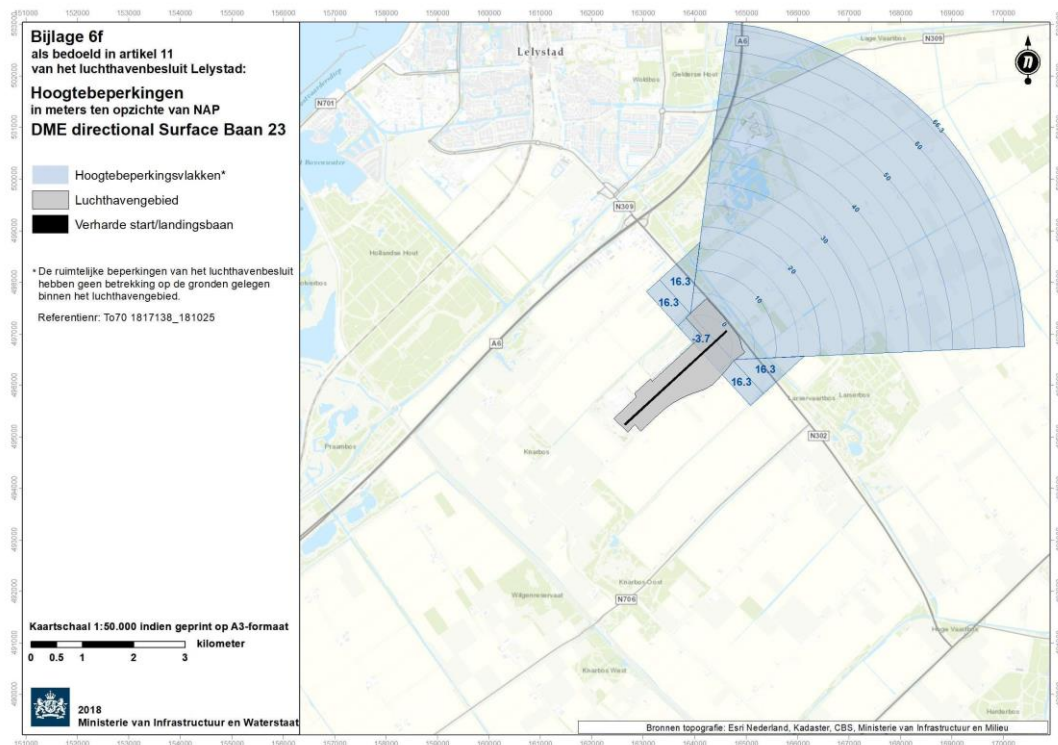
Bijlage 9. als bedoeld in artikel I, onderdeel N

Bijlage 6e. als bedoeld in artikel 11



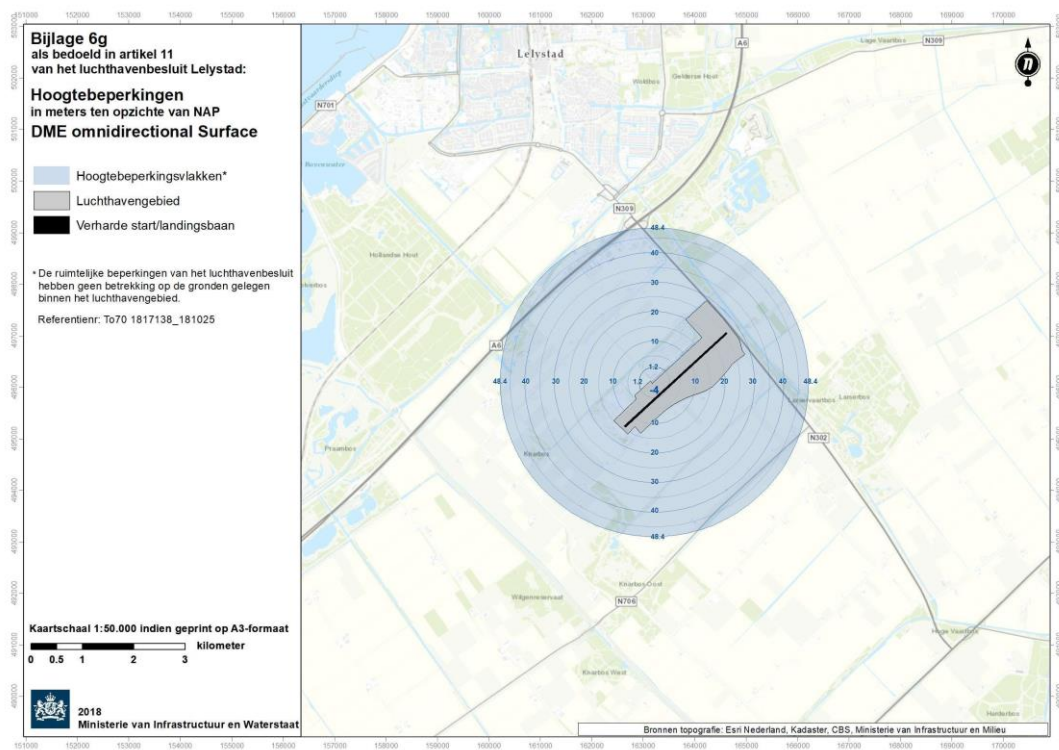
Bijlage 10. als bedoeld in artikel I, onderdeel N

Bijlage 6f. als bedoeld in artikel 11



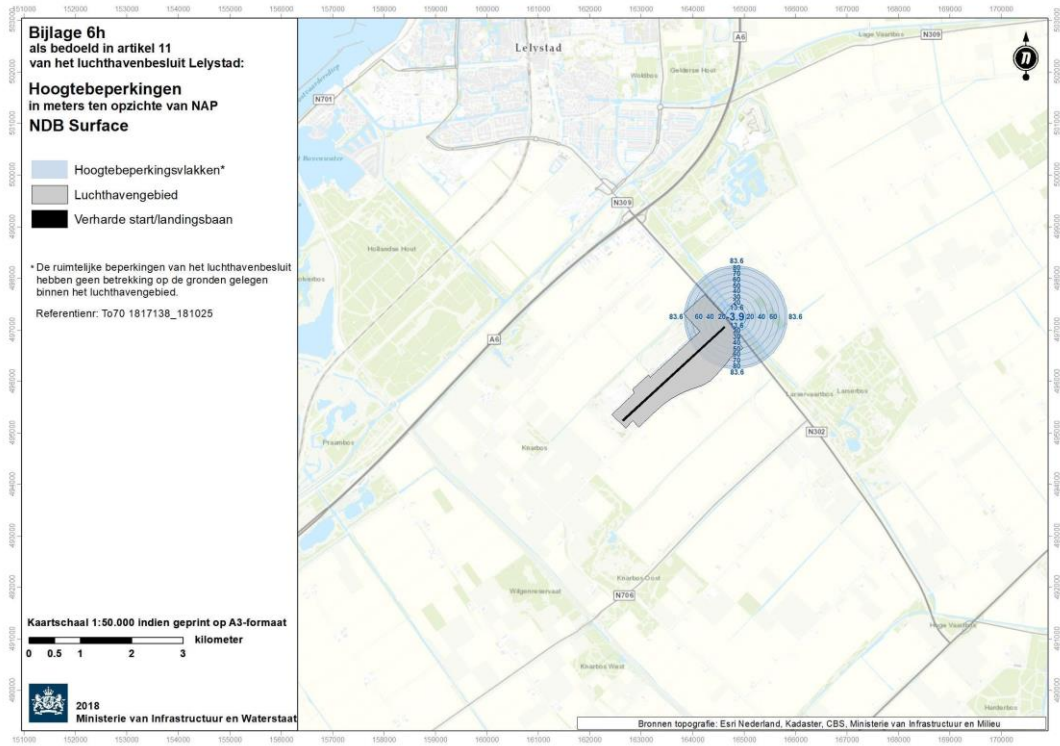
Bijlage 11. als bedoeld in artikel I, onderdeel N

Bijlage 6g. als bedoeld in artikel 11



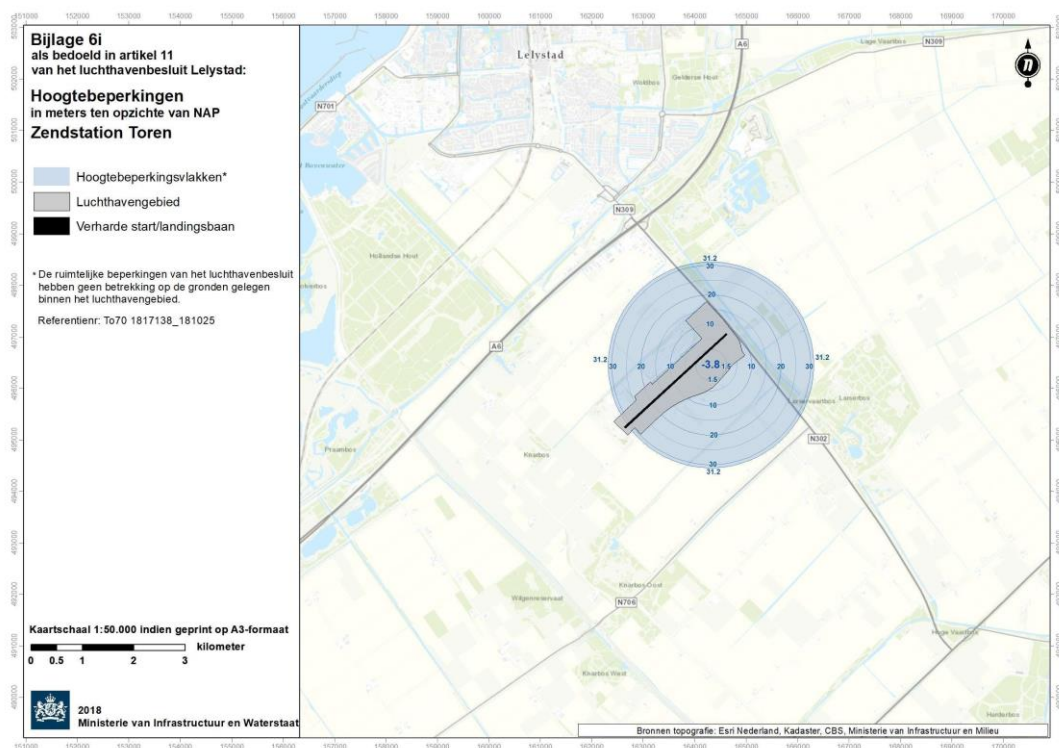
Bijlage 12. als bedoeld in artikel I, onderdeel N

Bijlage 6h. als bedoeld in artikel 11



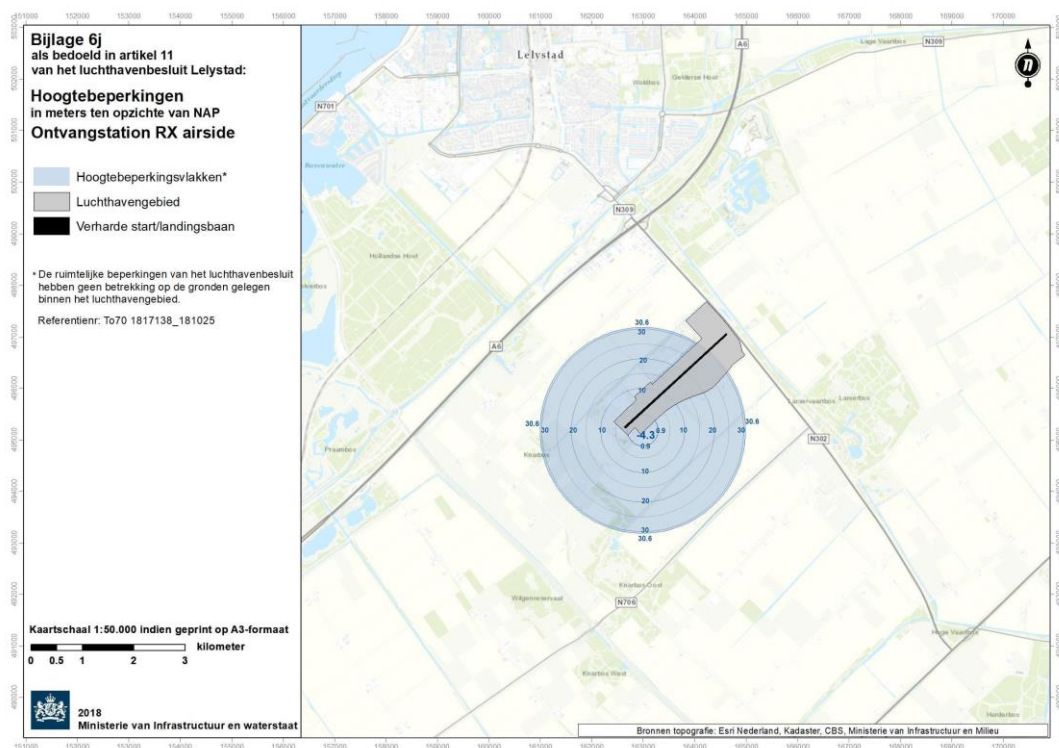
Bijlage 13. als bedoeld in artikel I, onderdeel N

Bijlage 6i. als bedoeld in artikel 11



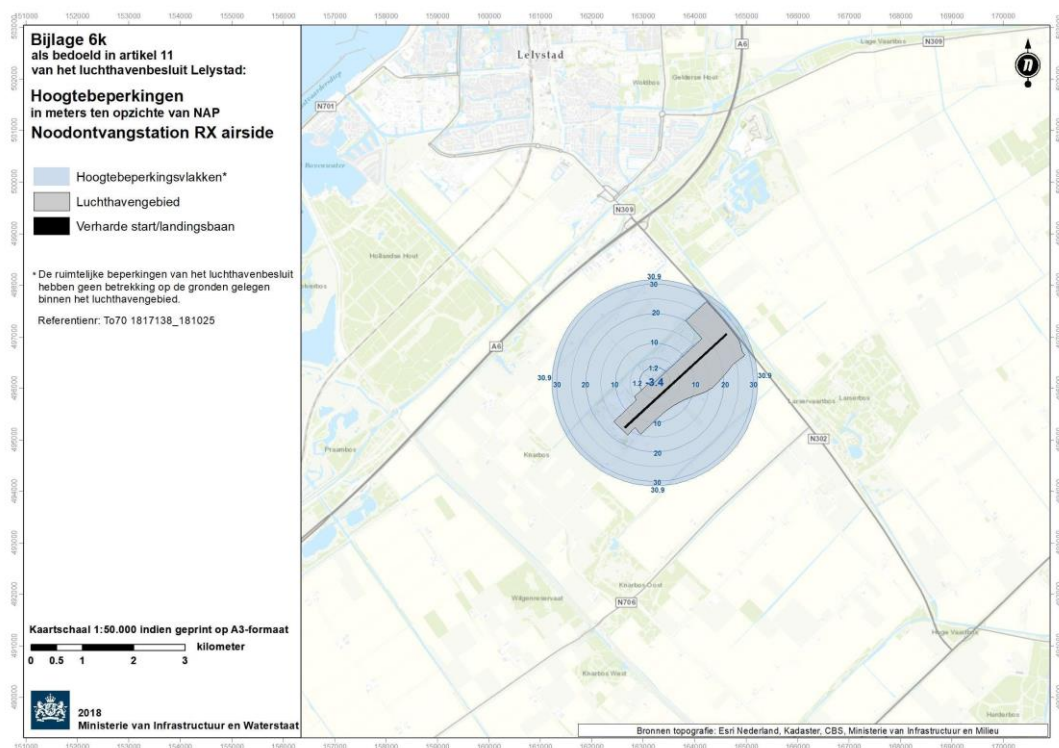
Bijlage 14. als bedoeld in artikel I, onderdeel O

Bijlage 6j. als bedoeld in artikel 11



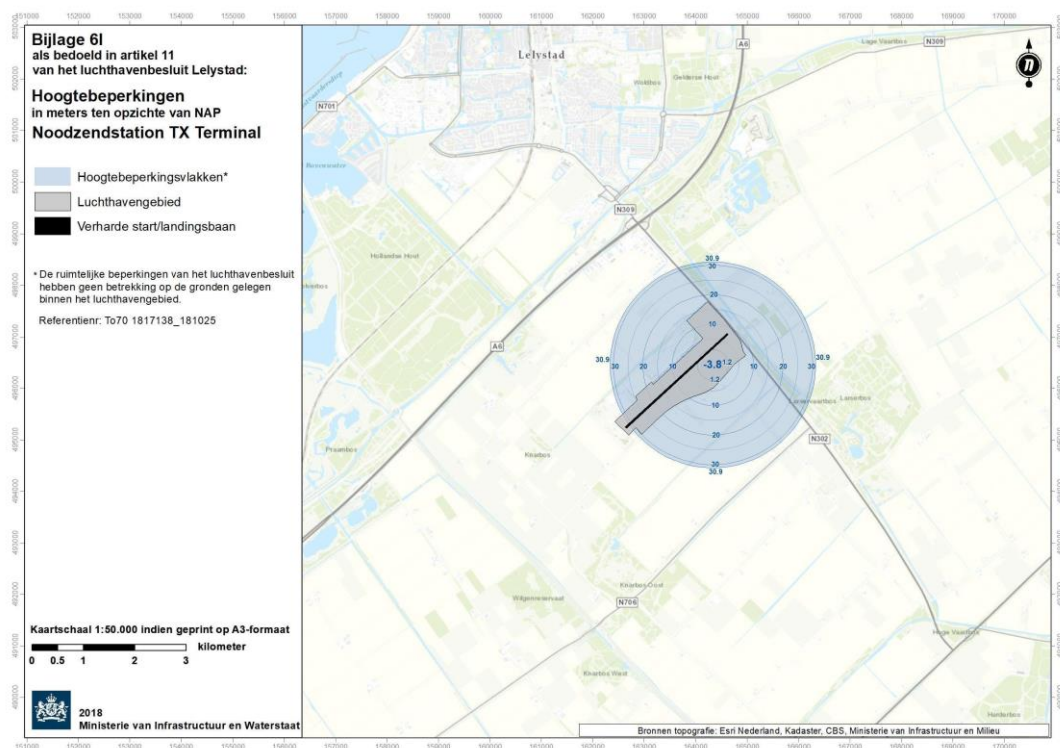
Bijlage 15. als bedoeld in artikel I, onderdeel O

Bijlage 6k. als bedoeld in artikel 11



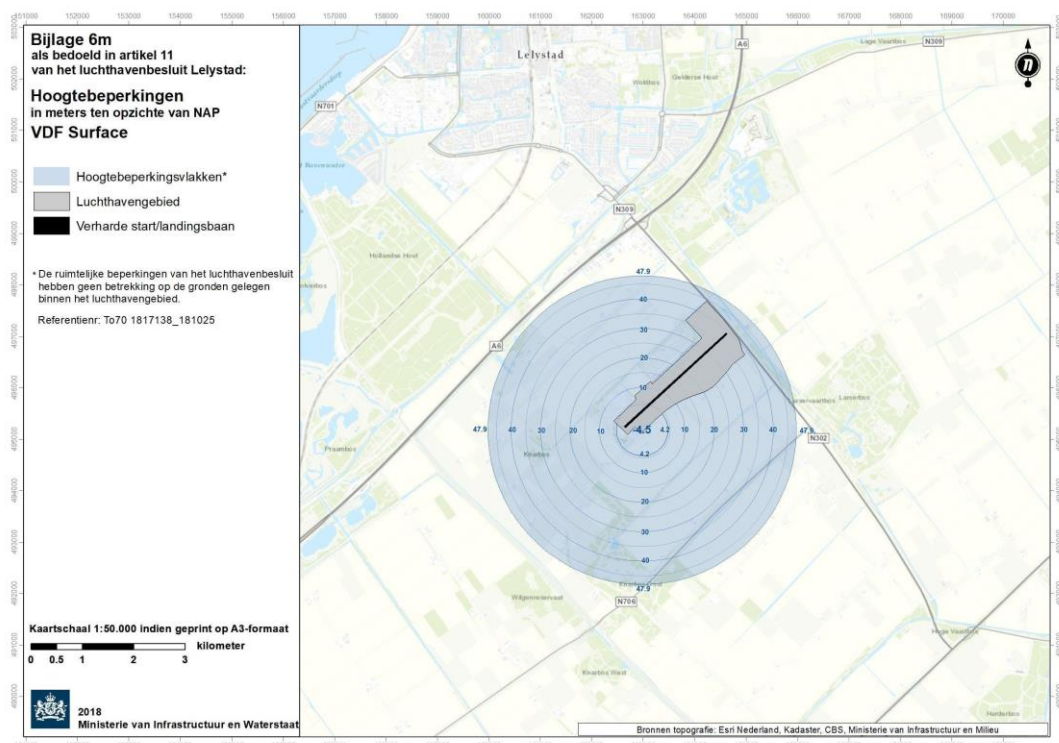
Bijlage 16. als bedoeld in artikel I, onderdeel O

Bijlage 6I. als bedoeld in artikel 11



Bijlage 17. als bedoeld in artikel I, onderdeel O

Bijlage 6m. als bedoeld in artikel 11



NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 1 april 2015 is het Luchthavenbesluit Lelystad in werking getreden. Met dit besluit heeft luchthaven Lelystad de ruimte gekregen om de luchthaven te ontwikkelen, gebaseerd op een verwachte omvang van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer (ook wel aangeduid als groot (commercieel) luchtverkeer) per jaar en van een verwachte afname van het klein luchtverkeer, zakelijk verkeer, *maintenance repair and overhaul*-verkeer (MRO-verkeer) en helikopterverkeer, naar 46.500 vliegtuigbewegingen per jaar. De verwachte 45.000 vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer betreft het niet mainportgebonden vliegverkeer met narrow-body vliegtuigen van het type Boeing 737 en Airbus 320 inclusief vluchten voor onderhoud van deze vliegtuigen op de luchthaven. De verwachte 46.500 vliegtuigbewegingen MRO-verkeer betreft *general aviation* bestaande uit zakelijke vluchten met kleinere straalvliegtuigen, helikoptervluchten en vluchten met kleine (les-)vliegtuigen en een beperkt aantal vliegtuigbewegingen met deze toestellen voor onderhoud.

In de tweede helft van 2017 is geconstateerd dat fouten zijn gemaakt in de invoergegevens die in 2013 zijn aangeleverd door het Nederlands Luchtvaart- en Ruimtevaartcentrum (NLR) voor de geluidberekeningen in het Milieu Effect Rapport (MER) uit 2014. Het gaat om invoergegevens over het prestatieprofiel (stuwkracht) van landende vliegtuigen van één bepaald type en over het hoogteprofiel van landende vliegtuigen. In de brieven van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 16 oktober 2017 (kamerstukken II 2017/18, 31936, nr. 422) en 18 december 2017 (kamerstukken II 2017/18, 31936, nr. 430) is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd. Daarbij is aangegeven dat besloten is om de invoergegevens te herstellen door aanpassing van de hoogte- en prestatieprofielen.

De genoemde fouten zijn hersteld en vervolgens zijn de effecten daarvan in kaart gebracht in de MER-actualisatie waar de Tweede Kamer bij brief van 21 februari 2018 over is geïnformeerd (kamerstukken II 2017/18, bijlage bij 31936, nr. 462). Daarbij is rekening gehouden met de meest actuele feiten en inzichten en met de geldende wettelijke voorschriften. Eén van de conclusies uit deze MER-actualisatie is dat, als gevolg van de wijzigingen in de wettelijke contouren en grenswaarden, een wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad aan de orde is. In voornoemde brief aan de Tweede Kamer van 21 februari 2018 is toegezegd dat het luchthavenbesluit naar aanleiding van de conclusies uit de MER-actualisatie zal worden gewijzigd. Dit wijzigingsbesluit dient ter uitvoering van deze toezegging. Tevens wordt met dit wijzigingsbesluit verplaatsing van het helikopter oefencircuit van de zuidzijde van de baan naar de noordzijde mogelijk gemaakt.

Daarnaast is met dit wijzigingsbesluit, in aanvulling op de vastgelegde maximale gebruikruimte (uitgedrukt in grenswaarden in handhavingspunten), de aanvullende grenswaarde voor handelsverkeer van 45.000 vliegtuigbewegingen in het luchthavenbesluit vastgelegd en zijn verder, in aanvulling op de bestaande handhavingspunten, aanvullende handhavingspunten in het luchthavenbesluit opgenomen. Ook deze wijzigingen zijn aangekondigd in voornoemde brief van 21 februari 2018.

Verder is de bepaling over de sluitingstijd van de luchthaven aangepast, is de zogenoemde extensieregeling aangescherpt en zijn een aantal beperkingengebieden in verband met de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeersleiding aangepast en toegevoegd. Tot slot betreft dit wijzigingsbesluit een uitbreiding van de uitzondering op het verbod van obstakels in de verschillende beperkingengebieden in lijn met het Besluit burgerluchthavens, een redactionele aanpassing van de in het Luchthavenbesluit

opgenomen bepaling over de sluitingstijd van de luchthaven en een nadere specificering van de definitie van ATC-slot.

1.2 Leeswijzer

Voor een toelichting op de totstandkoming, de inhoud en de achtergronden van het op 1 april 2015 in werking getreden Luchthavenbesluit Lelystad wordt gewezen op de nota van toelichting bij dat besluit (Stb. 2015, nr. 130). De onderhavige toelichting betreft het onderhavige wijzigingsbesluit, en gaat derhalve in op de totstandkoming van dit wijzigingsbesluit, de in paragraaf 1.1 genoemde inhoudelijke wijzigingen en de achtergronden hiervan.

In paragrafen 2, 3 en 4 wordt ingegaan op respectievelijk de wijzigingen in de wettelijke contouren en grenswaarden naar aanleiding van de MER-actualisatie en het verplaatsen van het helikopter oefencircuit van de zuidzijde van de baan naar de noordzijde, het vastleggen van de twee aanvullende grenswaarden voor handelsverkeer van 45.000 en de aanvullende handhavingpunten met grenswaarden, en de aanscherping van de extensieregeling. De overige wijzigingen worden in de artikelsgewijze toelichting toegelicht. In paragraaf 5 worden de relevante parallelle trajecten en procedures geschetst. Ingegaan wordt onder meer op de ontwikkelingen ten aanzien van de luchtzijdige ontsluiting van luchthaven Lelystad die zich hebben voorgedaan na de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit Lelystad op 1 april 2015. Paragraaf 6 gaat in op de overwegingen en afwegingen van alle in het geding zijnde belangen op grond waarvan de wijziging van het luchthavenbesluit gerechtvaardigd is geacht. Paragraaf 7 bevat de inspraakreacties op het ontwerp wijzigingsbesluit en de ontvangen adviezen, waaronder dat van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). In paragraaf 8 wordt aangegeven welk besluit het bevoegd gezag heeft genomen. Paragraaf 9 gaat in op de handhaving en het traject van monitoring en evaluatie. Paragraaf 10 heeft betrekking op planschade, nadeelcompensatie en geluidsisolatie. Paragraaf 11 geeft een overzicht van de regeldruk en administratieve lasten. Tot slot is in paragraaf 12 de artikelsgewijze toelichting opgenomen.

2. Wijziging wettelijke contouren en grenswaarden

2.1 Actualisatie MER

2.1.1 Proces

Zoals aangegeven in paragraaf 1.1 is in de tweede helft van 2017 geconstateerd dat fouten zijn gemaakt in de invoergegevens die in 2013 zijn aangeleverd door het Nederlands Luchtvaart- en Ruimtevaartcentrum (NLR) voor de geluidberekeningen. Naar aanleiding van de geconstateerde fouten is besloten deze te herstellen. Voorts is er na overleg met de Commissie m.e.r. voor gekozen om na het herstel van de invoergegevens de milieueffectanalyses uit het MER te actualiseren, waarin de consequenties van het herstellen van de fouten worden opgenomen voor alle in het MER beschreven milieueffecten en onderzochte routevarianten A, A+, B en B+. Er is voor een actualisatie van het MER gekozen omdat er geen sprake is van een wijziging van het voornemen om de luchthaven uit te breiden zoals door Lelystad Airport is voorzien.

Het MER Lelystad 2014 is opgesteld door de N.V. Luchthaven Lelystad, onderdeel van de Schiphol Group. Omdat de onjuiste invoergegevens destijds door het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de luchthaven ter beschikking zijn gesteld, is besloten om deze actualisatie te laten uitvoeren door dit ministerie (thans: ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), om zo de regie te nemen bij het herstel van de fouten. Daarbij heeft het ministerie op ambtelijk niveau een passende functiescheiding aangebracht. De ambtelijke verantwoordelijkheid voor het opstellen van het MER en het gewijzigde luchthavenbesluit is bij het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken belegd. De ambtelijke verantwoordelijkheid voor de juistheid en de volledigheid 23

van het geactualiseerde MER en de doorwerking daarvan, inclusief de adviezen van de Commissie m.e.r., in het gewijzigde Luchthavenbesluit Lelystad, zijn bij het directoraat-generaal Milieu en Internationale Zaken (DGMI) belegd. Dit betekent dat de ambtenaren van het ministerie die zijn betrokken bij het opstellen van het MER en het gewijzigde luchthavenbesluit anderen zijn dan de ambtenaren die het MER en de doorwerking daarvan in het luchthavenbesluit hebben beoordeeld. De Tweede Kamer is hierover bij brief van 21 februari 2018 (kamerstukken II 2017/18, bijlage bij 31936, nr. 462) geïnformeerd waarmee de scheiding van functies publiek is gemaakt.

2.1.2 Geconstateerde fouten

In het Luchthavenbesluit Lelystad is de maximale gebruiksruijnte van de luchthaven in de vorm van grenswaarden voor geluid in handhavingpunten vastgelegd en zijn de gebieden met beperkingen ten aanzien van geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid vastgelegd. Deze gebruiksruijnte en beperkingengebieden zijn gebaseerd op 45.000 vliegtuigbewegingen groot handels verkeer en 46.500 bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en Maintenance Repair Overhaul (MRO)-verkeer en helikopters.

In het luchthavenbesluit is bij het vastleggen van de beperkingengebieden uitgegaan van de vertrek- en naderingsroutes zoals in routeset B+ zijn opgenomen. Uit het MER 2014 bleek routeset B+ tot de minste geluidhinder binnen de wettelijke geluidcontouren en de 40 dB(A) L_{den} contour te leiden. De routeset B+ is ook in termen van veiligheid, milieu en efficiëntie uitvoerbaar. De keuze voor deze routeset is mede gebaseerd op een unaniem advies van de Alderstafel Lelystad, het advies van de Luchtverkeerscommissie (LVC) en een voorlopige toetsing van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Op basis van de adviezen heeft het bevoegd gezag geconcludeerd dat de vliegroutes conform routeset B+ voldoende uitvoerbaar en robuust zijn om als basis te dienen voor het luchthavenbesluit. De motivering daarvoor is beschreven in paragraaf 6.1.4 van de nota van toelichting bij het luchthavenbesluit.

Zoals aangegeven in paragraaf 1.1 zijn fouten gemaakt in de invoergegevens die zijn aangeleverd voor de geluidberekeningen in het MER 2014 waarop het Luchthavenbesluit Lelystad is gebaseerd. Hieronder worden deze fouten toegelicht. Een uitgebreidere toelichting is opgenomen in paragraaf 3.3 van de MER-actualisatie.¹

Allereerst is geconstateerd dat is uitgegaan van een te lage stuwkracht bij 'level' vliegen van een Boeing 737 in de nadering. De vliegtuigtypes Boeing 737-300, -400, -700 en -800 zijn conform het L_{den} -rekenvoorschrift in het MER 2014 ingedeeld in geluidcategorieën 069 en 469; voor deze geluidcategorie gold ten tijde van het MER 2014 een B737-300 als akoestisch representatief vliegtuigtype waarmee de geluidberekeningen zijn uitgevoerd. Voor dit vliegtuigtype is de stuwkrachtwarde tijdens delen van de nadering waar op 2.000 voet (600 meter) en 3.000 voet (900 meter) wordt gevlogen te laag verondersteld. Het NLR heeft in de bij de actualisatie van het MER behorende bijlage *Actualisatie vliegprofielen MER Lelystad* van 8 februari 2018² aangegeven dat een menselijke fout is gemaakt, door uit de tabel waarin de verschillende stuwkrachtwardes en toerentallen staan een verkeerde waarde over te nemen. De bewuste profielen "069" en "469" waren hierdoor gebaseerd op onjuiste motortoerentallen. Dit had tot gevolg dat bij de geluidberekeningen een te laag geluidniveau werd berekend.

Voorts is geconstateerd dat een fout is gemaakt in de veronderstelde vlieghoogtes voor naderend verkeer. In de oorspronkelijk aangeleverde informatie is verondersteld dat landende vliegtuigen zo spoedig mogelijk dalen naar 3.000 voet (900 meter), terwijl normaliter zo laat mogelijk wordt gedaald om zo laat mogelijk op 3.000 voet te komen waar dat is voorgeschreven. Dat betekent dat de daling naar 3.000 voet later plaatsvindt en er eerst nog een deel op 6.000 voet (1.800 meter) hoogte wordt gevlogen. Daarnaast

¹ TK 2017/18, bijlage bij 31936, nr.462

² TK 2017/18, bijlage bij 31936, nr.462

bleek in de berekeningen voor het naderend verkeer voor routevariant B+ het verkeer richting baan 05 ten onrechte te zijn gemodelleerd op 4.000 voet (1.200 meter) hoogte, terwijl dit 3.000 voet (900 meter) had moeten zijn.

2.1.3 Herstel geconstateerde fouten

Zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer van 21 februari 2018 is op grond van de uitkomsten van de actualisatie van het MER geconcludeerd dat routeset B+ nog steeds de voorkeur heeft. Deze routeset leidt in vergelijking tot de andere routesets tot het minst aantal ernstig geluidgehinderden. De vertrek- en naderingsroutes zoals in routeset B+ opgenomen blijven dan ook uitgangspunt bij het vastleggen van de beperkingengebieden.

Naast het herstel van de fouten zijn de invoergegevens van de geluidberekeningen geactualiseerd (actuele prestatieprofielen voor vliegtuigen, actuele gegevens B737-700 en -800, vliegprocedures B+ (aanpassing bij Biddinghuizen), vliegroutes voor vluchten onder de *visual flight rules* (VFR) verkeer, afhandeling aankomend verkeer (verkeersverdeling), aansluitroutes en een actueel woningenbestand).

Dit resulteert in actualisatie van de beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting. De contouren van deze gebieden zijn aangegeven op de kaart in bijlage 3 van het Luchthavenbesluit Lelystad. De 70 dB(A) L_{den} contour is na actualisatie groter dan de in het luchthavenbesluit opgenomen contour. In het gebied dat na de actualisatie binnen de 70 dB(A) L_{den} contour valt, liggen geen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen. De 56 dB(A) L_{den} contour is na actualisatie deels breder en aan de noordoostkant circa 0,5 kilometer langer dan de contour uit het luchthavenbesluit. Aan de zuidwestkant is de contour juist korter. In het gebied dat na actualisatie binnen deze contour valt, daalt het aantal woningen van 50 naar 31. Er zijn bij de opstellers van de actualisatie van het MER geen nieuwbouwplannen voor woningen en geluidsgevoelige gebouwen bekend voor deze locaties. In het Luchthavenbesluit Lelystad is als gebied met ruimtelijke beperkingen in verband met toekomstig gebruik van de luchthaven de 48 dB(A) L_{den} opgenomen. De geactualiseerde 48 dB(A) L_{den} contour bij 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar verschilt van de 48 dB(A) L_{den} contour uit het luchthavenbesluit. De contour wordt ter hoogte van Biddinghuizen kleiner. Verder ligt na actualisatie het totaal aantal ernstig gehinderden voor deze contour voor de eindsituatie lager. Dit aantal daalt van 279 naar 146 binnen de 48 dB(A) L_{den} .

Daarnaast resulteert het herstel van de invoergegevens en het toepassen van actuele feiten en inzichten in hogere grenswaarden voor de geluidbelasting. Het gaat hier om de geluidbelasting in de handhavingpunten nabij de baankoppen van de start- en landingsbaan. Bij 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer zijn deze grenswaarden hoger dan de grenswaarden die in het huidige Luchthavenbesluit Lelystad op basis van het MER 2014 zijn opgenomen.

Het toepassen van de huidige (gewijzigde) rekenvoorschriften voor externe veiligheid resulteert in actualisatie van de beperkingengebieden in verband met het externe veiligheidsrisico. Deze gebieden zijn aangegeven op de kaart in bijlage 2 van het Luchthavenbesluit Lelystad. De gebieden veranderen zeer beperkt als gevolg van de actualisatie. Er zijn geen woningen gelegen binnen de geactualiseerde 10^{-5} plaatsgebondenrisicocontour. Er zijn bij de opstellers van dit MER geen plannen voor nieuwbouw van gebouwen bekend voor het gebied dat gelegen is binnen de 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontour.

2.2. Helikopter trainingsvluchten

Op luchthaven Lelystad vinden thans trainingsvluchten met helikopters (o.a. politie-, trauma, en offshore helikopters) plaats. Ook in de toekomstige situatie zullen helikoptervluchten uitgevoerd worden op luchthaven Lelystad. In het bepalen van de 25

milieueffecten zoals bepaald in het MER 2014 en de MER-actualisatie 2018 is hiertoe gerekend met 12.000 helikopterbewegingen. Hierbij is uitgegaan van een helikopter oefencircuit aan de zuidzijde van de baan. Bij de operationele uitwerking door de luchtverkeersleiding is naar voren gekomen dat omwille van een veilige uitvoering van de luchtverkeersleidingtaken gezocht diende te worden naar een alternatieve locatie. Hierbij is tevens gekeken hoe de hinder voor nabijgelegen boerderijen van het zuidelijk circuit kon worden verminderd. Als gevolg hiervan is door de luchtverkeersleiding en luchthaven, in nauwe samenwerking met de gebruikers (helikopterbedrijven) op luchthaven Lelystad voorgesteld om de helikopteroperaties te verplaatsen naar de noordzijde van het luchthaventerrein. Deze verandering in de voorziene operatie is nader geanalyseerd en leidt voor de eindsituatie bij 45.000 vliegtuigbewegingen en bij 12.000 helikopterbewegingen tot een wijziging van de geluids- en EV-contouren en in de grenswaarden in het handhavingspunt aan de zuidelijke kop van de baan (05) ten opzichte van de MER-actualisatie³. Deze wijzigingen zijn in dit besluit meegenomen.

De gevolgen van deze wijziging ten opzichte van de MER-actualisatie zijn als volgt:

- Er treedt een beperkte verschuiving op van de wettelijk geluidscontouren in noordwestelijke richting. Deze verschuiving heeft geen invloed op het aantal gehinderden.
- Er is sprake van een wijziging van de externe veiligheidscontouren. De contouren verplaatsen zich naar het noorden, waarbij ze grotendeels binnen het luchthaventerrein vallen. Daar waar de 10^{-5} contouren buiten het luchthaventerrein vallen, staan geen woningen of kwetsbare gebouwen. Tevens zijn binnen de 10^{-5} en 10^{-6} contouren in de toekomst geen woningen gepland.
- De maximale geluidsbelasting van handhavingspunt 05 wordt verlaagd met 0.01dB(A) naar 73.20 dB(A). De maximale geluidsbelasting bij de overige handhavingspunten blijft ongewijzigd.

3. Aanvullende grenswaarde en handhavingspunten

Handhavingspunten

Het Besluit burgerluchthavens bepaalt dat het luchthavenbesluit voor het luchthavenluchtverkeer *in ieder geval* de volgende handhavingspunten bevat:

- één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt, en
- één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van een geluidcontour van 56dB(A) Lden.

Het Besluit burgerluchthavens, dat spreekt over handhavingspunten die 'in ieder geval' moeten worden vastgesteld, biedt ruimte om aanvullende handhavingspunten vast te leggen op of in de nabijheid van een andere geluidcontour.

Handhaving van de grenswaarden in de handhavingspunten zorgt ervoor dat de feitelijke geluidbelasting binnen de geluidcontouren blijft die ten grondslag liggen aan het beperkingengebied en zorgt voor de verdeling van het geluid over de baan en stelt verder een grens aan de geluidbelasting daar waar mensen wonen. De grenswaarden in handhavingspunten worden per luchthaven berekend aan de hand van een door de Regeling burgerluchthavens voorgeschreven rekenmodel. Zoals ook aangegeven in de Memorie van Toelichting bij de Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens moeten de benodigde invoergegevens voor de berekeningen overeenkomen met die waarmee de ruimtelijke consequenties worden berekend. Immers, de ruimtelijke

³ Addendum actualisatie MER verplaatsing oefencircuit Helikopters

neerslag van de geluidbelasting die het gebruik van de luchthaven veroorzaakt, moet corresponderen met de contouren op grond waarvan ruimtelijke beperkingen in het beperkingengebied gelden.

De grenswaarden in handhavingspunten mogen niet worden overschreden. Zo weten de exploitant, de gebruikers, de luchtverkeersdienstverlener en de omgeving welke maximale hoeveelheid geluid er op jaarbasis geproduceerd mag worden. De ILT handhaaft op deze grenswaarden. Juist vanwege de werking van deze systematiek zijn in de actualisatie van het MER diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om een beeld te krijgen van de gevoeligheid van verschillende aannames, zoals de inzet van meer stille of luidruchtige vliegtuigen. De resultaten hiervan zijn neergelegd in de MER-actualisatie

In overeenstemming met het voorgaande is in het luchthavenbesluit de maximale gebruiksruimte van de luchthaven in de vorm van grenswaarden voor geluid in handhavingspunten vastgelegd. De handhavingspunten zijn bepaald op 100 meter aan weerszijden van de verharding die dienst doet als start- en landingsbaan van de luchthaven. Aangezien er op of in de omgeving van de 56dB(A) Lden-contour van de luchthaven geen aaneengesloten woonbebouwing ligt, zijn verder in het Luchthavenbesluit geen handhavingspunten vastgesteld.

In de brief aan de Tweede Kamer van 21 februari 2018 is toegezegd om, naast de bestaande handhavingspunten aan de koppen van de baan, aanvullende handhavingspunten op te nemen in het Luchthavenbesluit bij gebieden met aaneengesloten woonbebouwing verder van de luchthaven ter bescherming van de omgeving. Dit heeft geresulteerd in twee aanvullende handhavingspunten op de wettelijke contour van 48 dB(A) Lden ter hoogte van Dronten en Biddinghuizen. Onder de 48 dB(A) gelden er geen ruimtelijke beperkingen en is het instrument voor wettelijke handhaving niet passend, aangezien dit niet aansluit bij de bedoeling van het Besluit burgerluchthavens. Het stelsel van handhavingspunten zorgt er voor dat in het gebied buiten de handhavingspunten geen belasting groter dan de 48 dB(A) Lden heerst. De regelgeving beoogt geen bescherming onder deze waarde.

Aangezien de 48 dB(A) contour zich geheel in Flevoland bevindt, is over de extra handhavingspunten gesproken met de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Lelystad (CROL Lelystad), waarin onder meer de provincie, gemeenten en omwonenden zijn vertegenwoordigd. De input vanuit de CROL Lelystad is zoveel mogelijk meegenomen bij de afweging die uiteindelijk heeft geleid tot de keuze voor aanvullende handhavingspunten ter hoogte van Dronten en Biddinghuizen, welke zijn opgenomen in de nieuwe bijlage 1b. Deze locaties sluiten aan bij de wettelijke contour van 48 dB(A) en scoren het beste op het criterium 'bij gebieden met aaneengesloten woonbebouwing verder van de luchthaven ter bescherming van de omgeving'.

Aanvullende grenswaarde

Daarnaast is in de brief aan de Tweede Kamer van 21 februari 2018 aangegeven dat Lelystad Airport wordt ontwikkeld voor 45.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer (hier aangeduid als handelsverkeer). In deze brief is toegezegd, teneinde elke onduidelijkheid weg te nemen, om in aanvulling op de bepaling waarmee de maximale gebruiksruimte wordt vastgelegd, het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen voor groot luchtverkeer in het Luchthavenbesluit Lelystad op te nemen. Het onderhavige besluit geeft gevolg aan deze toezegging.

In verband met het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, is met het onderhavige besluit in het Luchthavenbesluit Lelystad een definitie van handelsverkeer opgenomen. Met deze definitie is aangesloten bij de definitie van handelsverkeer die is opgenomen in de concept verkeersverdelingsregel die bij brief van 12 juli 2018 ter informatie aan de Tweede Kamer is toegestuurd (TK 2017/18 31936, nr. 509). De capaciteit op Lelystad voor handelsverkeer, die met het onderhavige besluit wordt gemaximeerd op 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar, wordt immers beschikbaar gesteld voor verkeer dat conform de verkeersverdelingsregel afkomstig is van Schiphol²⁷

Onder handelsverkeer vallen de verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers. Het zijn dus, eenvoudig gezegd, de vluchten waarvoor je als gebruiker moet betalen, hetzij via een ticket om als passagier mee te kunnen vliegen, hetzij via transportkosten om vracht, pakketten en post mee te laten vliegen. Kleine zakenjets vallen niet onder handelsverkeer maar onder general aviation, tenzij een vlucht met een zakenjet open staat voor individuele boekingen en tegen betaling mensen vervoert. Verder vallen onder general aviation ook de politie- en kust-wachthelikopters en testvluchten met vliegtuigen die in onderhoud/repairatie zijn op de luchthaven.

Geen vracht op Lelystad in verband met infrastructuur

De opname van de definitie van handelsverkeer in het Luchthavenbesluit Lelystad dient geen ander doel dan te bepalen welk verkeer onder het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen valt. Hoewel de definitie ook vracht omvat wordt er voor de duidelijkheid op gewezen dat vrachtverkeer op luchthaven Lelystad niet mogelijk is door de luchthaveninfrastructuur en de, in het Luchthavenbesluit Lelystad vastgelegde, lengte van de start- en landingsbaan.

4. Openstelling luchthaven

In het Luchthavenbesluit Lelystad is opgenomen wat de openingstijd van de luchthaven is. Voorts is geregeld wanneer buiten de openingstijden toch gebruik van de luchthaven gemaakt mag worden. Dit geldt bijvoorbeeld altijd voor vliegtuigen in nood of in gevallen van medische spoed. Daarnaast is geregeld dat na sluitingstijd (23.00 uur) nog gedurende een uur (tot 00.00 uur) onder voorwaarden gestart of geland mag worden. Met deze zogenoemde extensieregeling wordt beoogd dat landend verkeer bij uitzondering nog gebruik mag maken van de luchthaven als op de *laatste* luchthaven van vertrek dan wel gedurende de uitvoering van de laatste vlucht vanaf die luchthaven sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden. Niet beoogd is ook een vliegtuig onder de extensieregeling te laten vallen, dat al eerder op de dag, vóór de laatste vlucht, vertraging heeft opgelopen. Met het onderhavige wijzigingsbesluit (artikel I, onderdeel C) wordt de extensieregeling aangepast, teneinde dit expliciet te regelen. Bovendien worden de voorwaarden waaronder voor landend verkeer van de extensieregeling gebruik kan worden gemaakt, limitatief opgesomd. Dit was al het geval voor startend verkeer. Daarnaast wordt de extensieregeling voor startend verkeer gewijzigd. Met deze wijziging wordt geregeld dat een luchtvaartuig alleen in uitzonderlijke gevallen tussen 23.00 uur en 00.00 kan starten vanaf luchthaven Lelystad, als voor vertrek sprake is van de benoemde onverwachte vertragende omstandigheden op de luchthaven Lelystad.

5. Parallele trajecten en procedures

5.1 Inleiding

Na het van kracht worden van het Luchthavenbesluit Lelystad op 1 april 2015 is verder gewerkt aan de ontwikkeling van de luchtzijdige ontsluiting van luchthaven Lelystad. Hiertoe is een intentieovereenkomst⁴ opgesteld tussen N.V. Luchthaven Lelystad, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Als onderdeel van de luchtzijdige ontsluiting zijn de routesegmenten tussen de eerder aan de Alderstafel overeengekomen lokale vertrek- en aankomstroutes (B+) en de hogere luchtverkeerswegen (aansluitroutes) ontwikkeld. De ontwikkeling van de B+ routes in het lagere luchtruim is uitgebreid beschreven in de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit Lelystad. De plaatselijke luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport zal door LVNL worden verzorgd. De

⁴ Intentieovereenkomst tussen N.V. Luchthaven Lelystad, Luchtverkeersleiding Nederland, Ministerie van Defensie en Ministerie van Infrastructuur en Milieu inzake het realiseren van luchtverkeersleiding voor Lelystad Airport; Staatscourant nr. 9645, 7 april 2015.

naderingsluchtverkeersdienstverlening zal worden verzorgd door Commando der Luchtstrijdkrachten (CLSK), in samenwerking met LVNL. Om deze reden worden de aansluitroutes door LVNL en CLSK gezamenlijk ontworpen.

5.2 Tijdelijke aansluitroutes

5.2.1 Randvoorwaarden

Nederland heeft een complex luchtruim en het vliegverkeer groeit. Lelystad Airport ligt in het hart van dat drukke luchtruim, onder de vertrek- en naderingsroutes van Schiphol en omringd door militair gecontroleerd luchtruim. Bij het ontwerp van de aansluitroutes is de zogenaamde routeset B+ een belangrijk uitgangspunt. Deze vliegroutes dichtbij de luchthaven zijn in 2014 door de Alderstafel Lelystad geadviseerd en door het Kabinet overgenomen. Daarnaast zijn ten behoeve van het ontwerp van de aansluitroutes aan LVNL en CLSK de volgende randvoorwaarden meegegeven:

- Geen interferentie Schipholverkeer;
- Geen negatief effect op Militaire Missie Effectiviteit (MME);
- Zo veel mogelijk vermijden van woonkernen, een vlieghoogte van tenminste 6000 voet boven het "oude land"⁵, en een vlieghoogte van ten minste 3000 voet boven Natura 2000 gebieden (conform Alders advies 2014).

5.2.2 Beperkingen tijdelijke aansluitroutes

Op 17 december 2015 is aan de Tweede Kamer gemeld⁶ dat de beschikbare capaciteit voor luchtruimprojecten, waaronder de realisatie van een grensoverschrijdend militair oefengebied Cross Border Area (CBA Land) en de zuidoostelijke ontsluiting van de TMA Schiphol met een vierde Initial Approach Fix (IAF) voor de luchthaven Schiphol beperkter was dan voorzien ten tijde van het opstellen van de Luchtruimvisie, en dat verwacht werd dat deze ook de komende jaren beperkt zou blijven. Dit heeft toen geleid tot vertraging in de uitvoering van de Luchtruimvisie. Als gevolg van deze opgelopen vertraging in de uitvoering van de Luchtruimvisie zijn de aansluitroutes van Lelystad Airport ontworpen binnen de huidige luchtruimstructuur.

In dat kader is door LVNL en CLSK geconcludeerd en bevestigd door de second opinion van het bureau Helios⁷ dat er binnen de huidige luchtruimstructuur geen ruimte is om op Lelystad meer dan 10.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer per jaar in te passen, zonder dat dit ingrijpende gevolgen heeft voor het Schipholverkeer en MME. Voor verdere doorgroei naar uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer per jaar is een herziening nodig van de luchtruimstructuur en een vergroting van de capaciteit in het Nederlandse luchtruim. Dit wordt gerealiseerd binnen het project Luchtruimherziening. Over het plan van aanpak, de voortgang en de eerste resultaten is de Tweede Kamer bij brieven van 18 december 2017 (kamerstukken II 31 936, nr. 431) en 6 juli 2018 (kamerstukken II 31 936, nr. 511) geïnformeerd.

Een tweede gevolg van het inpassen van de aansluitroutes van Lelystad Airport in de huidige luchtruimstructuur is dat niet overal in alle gevallen meteen kan worden doorgekomen naar een optimale hoogte, zonder dat dit leidt tot interferentie op het schipholverkeer of negatieve impact op de MME. Het hoger inpassen van de aansluitroutes van en naar Lelystad Airport is als harde randvoorwaarde bij de herziening van het luchtruim opgenomen.

5.2.3 Concept aansluitroutes

⁵ Zoals aangegeven het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 wordt het begrip "oude land" gebezigd in het Aldersadvies Lelystad. Bedoeld worden de gebieden grenzend aan de provincie Flevoland in de provincies Overijssel, Gelderland en Utrecht.

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 322

⁷ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, Nr. 394

Op 14 juni 2017 zijn door LVNL, mede namens CLSK, de concept aansluitroutes aan de minister van Infrastructuur en Milieu aangeboden. Deze concept aansluitroutes vormen het resultaat van het interne ontwerpproces van LVNL en CLSK. Op 26 juni 2017 is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd. LVNL en CLSK zijn er in geslaagd een set van aansluitroutes te ontwerpen die Lelystad Airport in alle richtingen ontsluiten, de voor het lagere luchtruim afgesproken routeset B+ en de overige in 2014 aan de Alderstafel gemaakte afspraken over vlieghoogtes te respecteren, en die operationeel werkbaar zijn.

De hoogtes horende bij de ontworpen aansluitroutes zijn de minimale vlieghoogtes waarop te allen tijde moet kunnen worden teruggevallen, ook in geval van bijvoorbeeld verstoringen. Om veiligheidsredenen worden routes bewust conservatief ontworpen. In de praktijk laten de operationele omstandigheden het vaak toe sneller te stijgen in opdracht van de luchtverkeersleider en dus hoger te vliegen. Dit leidt tot efficiënter vliegen en minder geluidshinder op de grond. De mate waarin dit in de praktijk het geval zal zijn, wordt gemonitord. De monitoring wordt nader toegelicht in paragraaf 9.2 van deze toelichting.

5.2.4 Consultatie en bestuurlijk overleg

De op 14 juni 2017 gepresenteerde concept aansluitroutes dienden als startpunt voor het consultatieproces, dat na de zomer 2017 is gestart. Naast de bij luchtruimwijzigingen gebruikelijke directe consultatie van luchtruimgebruikers en stakeholders, zijn tevens andere partijen betrokken. Zo zijn informatiebijeenkomsten in de betrokken regio's georganiseerd, heeft een openbare internetconsultatie plaatsgevonden, zijn besprekingen gehouden met bestuurders en heeft een delegatie van bewoners advies uit gebracht over de aansluitroutes. Dit om alle belangen nadrukkelijk mee te kunnen wegen. Bij brief van 1 december 2017 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de input die is ontvangen uit deze consultatietrajecten met bewoners en luchtruimgebruikers en over het advies 'Een ander geluid' van de Bewonersdelegatie (Kamerstukken II 2017/18, 31936, nr. 428).

Daarnaast is bestuurlijk overleg gevoerd met de provincies Overijssel, Gelderland, Drenthe, Flevoland, Friesland en Noord-Holland. Ook is met een aantal gemeenten gesproken. Dit om een goed begrip te krijgen van de regionale situatie. Deze bestuurlijke overleggen hebben geleid tot enkele aanvullende onderzoeksvragen.

5.2.5 Verbeteringen aan het ontwerp tijdelijke aansluitroutes

LVNL en CLSK hebben alle verbetervoorstellen die uit de consultatietrajecten naar voren zijn gekomen beoordeeld. De Alderstafel Lelystad is geïnformeerd over de verbetervoorstellen uit de consultatietrajecten. De Alderstafel Lelystad heeft getoetst of de uitkomsten van de optimalisatie van de routes passen binnen de eerder gemaakte afspraken. De conclusies hiervan zijn vastgelegd in de brief van de heer Alders van 16 februari 2018.⁸

De beoordeling van de verbetervoorstellen door LVNL en CLSK heeft geleid tot een reeks verbeteringen in het ontwerp van de aansluitroutes ten opzichte van de op 26 juni 2017 gepresenteerde concept aansluitroutes. Bij brief van 21 februari 2018 is de Tweede Kamer over de verbeteringen in het ontwerp van de aansluitroutes geïnformeerd⁹. Deze tijdelijke aansluitroutes hebben tevens gediend als input voor de MER-actualisatie.

5.2.6 Milieueffecten aansluitroutes

In aanvulling op het MER zijn in de actualisatie van het MER ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes in beeld gebracht. De milieueffecten van de tijdelijke

⁸ Bijlage bij kamerstukken 2017/18 31936, nr. 462

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 462

aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer zijn in beeld gebracht en opgenomen in de actualisatie van het MER voor Lelystad Airport. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes, waaronder geluid, externe veiligheid, natuur, luchtkwaliteit, stikstofdepositie en vogelaanvaringen. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO verkeer en helikopterverkeer. Hierbij is gerekend met de herstelde invoergegevens en is rekening gehouden met de meest actuele feiten, inzichten en wettelijke voorschriften.

5.2.7 Simulatie, validatie en veiligheidstoets

De op 21 februari 2018 gepresenteerde tijdelijke aansluitroutes zijn gevalideerd door middel van simulaties. Zo is een validatie van de routes uitgevoerd met behulp van een 'Real Time Simulation' (RTS). De resultaten van deze 'TS' zijn op 25 april 2018 en 20 juni 2018 met de Tweede Kamer gedeeld¹⁰. Dit heeft o.a. geresulteerd in een verbetering van het ontwerp boven Noord Holland. Vervolgens zijn de routes gevalideerd in een vliegsimulator en afgevlogen als onderdeel van het validatieproces. Mede op basis hiervan wordt de definitieve veiligheidsstudie door LVNL en CLSK afgerond. Conform de in hoofdstuk 6.1.2. van de toelichting op het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 beschreven procedure toetst de ILT, in samenwerking met de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA), de routes en het ontwerp van het luchtruim aan de geldende internationale (veiligheids)normen.

5.2.8 Aanpassen regelgeving en publicatie in luchtvaartgids

Nadat deze validatiestappen en de toets van de ILT en de MLA zijn afgerond zullen de routes worden vastgesteld en opgenomen in de desbetreffende regelgeving. Tevens zullen de aangepaste luchtruimindeling en aanwijzing van de luchtverkeersdienstverleners worden vastgesteld. Alle wijzigingen in de luchtruimstructuur waaronder de luchtverkeersroutes zullen worden gepubliceerd in de luchtvaartgids. De luchtvaartgids is een publicatie die onder de autoriteit van de staat is uitgegeven en luchtvaartinformatie met een blijvend karakter bevat die essentieel is voor de luchtvaart. Vaststelling en publicatie van de routes en de wijzigingen in de luchtruimstructuur dienen voorafgaand aan het openen van Lelystad Airport voor handelsverkeer te zijn gerealiseerd.

6. Overwegingen

In de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit zijn de overwegingen en afwegingen geschetst van alle in het geding zijnde belangen op grond waarvan het Luchthavenbesluit gerechtvaardigd is geacht. Daarbij is aangegeven waarom de met het besluit mogelijk gemaakte ontwikkeling van de luchthaven nuttig en nodig is en waarom deze ontwikkeling aanvaardbaar is gelet op de economische en milieueffecten. Bekeken is of de ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan na inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit op 1 april 2015 gevolgen hebben voor de eerder gemaakte overwegingen en afwegingen.

6.1. Afweging van economische belangen

6.1.1 Ondernemingsplan

Het Luchthavenbesluit Lelystad is vastgesteld mede op basis van het Ondernemingsplan (zoals gevoegd bij het Luchthavenbesluit Lelystad 2015). Dit Ondernemingsplan gaat uit van een ingroeipad, waarbij de luchthaven wordt geopend voor groot handelsverkeer in

¹⁰ Kamerstukken 31 936, nr. 479 en nr. 488

2018 en de eerste tranche van 25.000 vliegbewegingen in 2033 wordt bereikt (base case scenario). Het Ondernemingsplan gaat daarbij uit van het bereiken van 10.000 vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer in 2023.

Zoals aangegeven in paragraaf 9.3 van deze toelichting is het aantal vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport in de periode tot de herziening van het luchtruim vanwege de capaciteit in het huidige luchtruim beperkt tot 10.000 per jaar. Voor een verdere doorgroei is een herziening van het luchtruim noodzakelijk. De herziening van het luchtruim is reeds van start gegaan. In het voorjaar van 2019 zal de minister van Infrastructuur en Waterstaat een startbesluit nemen. Het voorkeursbesluit is voorzien in het najaar van 2020. De planuitwerking en realisatie vinden daarna plaats en wordt afgerond met een definitief ontwerp dat vanaf 2023 zal worden toegepast. Daarbij zal worden bezien of op onderdelen mogelijk al eerder verbeteringen te realiseren zijn die tot verhoging van de tijdelijke aansluitroutes leiden om de tijdelijke aansluitroutes verder te optimaliseren.

Sinds de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit Lelystad in 2015 is de openingsdatum van luchthaven Lelystad voor groot handelsverkeer verschoven naar 2020. Naar aanleiding van de door de Tweede Kamer aangenomen motie van de leden Bruins en Paternotte (TK 2017/18, 31 936, nr. 436) zijn de effecten van deze veranderende planning op de businesscase van Lelystad Airport in kaart gebracht. Deze effecten zijn bij brief van 21 februari 2018 met de Tweede Kamer gedeeld. De exploitant heeft daarbij aangegeven dat bij uitstel van de opening de aanloopverliezen conform de scenario's opgenomen in de business case worden vergroot. Lelystad Airport geeft aan dat dit uitstel van 2 jaar per saldo een additioneel negatief financieel effect heeft van € 8 miljoen. De overige directe en indirecte maatschappelijke en economische effecten zijn in deze bedragen echter niet meegenomen. Daarbij kan gedacht worden aan lokale en regionale effecten bij samenwerkingspartners en op de werkgelegenheid, maar ook aan landelijke economische en maatschappelijke effecten voor de mainport Schiphol en de daarmee samenhangende directe en indirecte gevolgen voor bijvoorbeeld de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat. Dit betreft naar verwachting een aanmerkelijk grotere (financiële) impact.

Uitstel heeft overall een negatief effect op de businesscase en op de maatschappelijke kosten-baten-verhouding. Economisch gezien is het van belang om na de reeds gedane investeringen tot een spoedige openstelling van de luchthaven te komen.

Met het onderhavige wijzigingsbesluit wordt een maximum aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer vastgesteld. Gelet op het feit dat het maximum aantal vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer in de eindsituatie ongewijzigd is gebleven en het groeipad naar 10.000 vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer naar 2023 en de voorziene doorgroei daarna, bestaat de overtuiging dat de gewijzigde situatie binnen de al in het Luchthavenbesluit 2015 voorziene onzekerheidsmarges valt en de exploitatie op termijn nog steeds rendabel is.

6.1.2 Regionale effecten

Het negatieve effect van vliegtuiggeluid op de werkgelegenheid in de toeristische sector in de regio wordt in het Luchthavenbesluit Lelystad als gering ingeschat, en staat niet in verhouding tot de verwachte groei van de werkgelegenheid. Als gevolg van de tijdelijke aansluitroutes worden deze regionale economische effecten wellicht iets groter, maar deze mogelijke effecten gelden slechts voor de tijdelijke situatie en zullen gelet op het positieve effect op de algemene werkgelegenheid beperkt blijven. Wel zal dit effect, als onderdeel van het evaluatie- en monitoringsprogramma, worden gevolgd. Hiermee blijven de beleidsdoelen geborgd, zoals beschreven in paragraaf 7.2.2. van het Luchthavenbesluit Lelystad.

6.2 Afweging geluids- en externe veiligheidseffecten van het luchthavenbesluit

De actualisatie van het MER en de aanpassing van de contouren in verband met de verplaatsing van het trainingscircuit voor helikopters, laten zien dat het totaal aantal ernstig gehinderden voor de wettelijk 48 dB(A) L_{den} contour voor de eindsituatie lager ligt dan gepresenteerd in het MER uit 2014. Dat geldt ook voor de in het MER inzichtelijk gemaakte niet-wettelijke 40 dB(A) L_{den} contour, die als grens voor het studiegebied is gehanteerd. Dit aantal daalt van 279 naar 146 binnen de 48 dB(A) L_{den} . Dit is het gevolg van de correctie van de fouten, het rekenen met actuele geluid- en prestatiegegevens en een actueel woningbouwbestand. Tevens wordt de 48 dB(A) L_{den} contour door het reeds nu uitvoeren van de mogelijke routeoptimalisatie ter hoogte van Biddinghuizen kleiner en wordt de 40 dB(A) L_{den} contour ter hoogte van Zeewolde beperkt groter. Verder wordt geconstateerd dat ook de 56 L_{den} contour enigszins wijzigt ten opzichte van de contour uit het MER 2014 en het Luchthavenbesluit Lelystad uit 2015. Het aantal woningen in deze contour daalt van 50 naar 31. De grenswaarden in de handhavingspunten nabij de baankoppen van de start- en landingsbaan worden ten opzichte van die uit het Luchthavenbesluit Lelystad iets hoger. Dit heeft te maken met het rekenen met actuele geluid- en prestatiegegevens voor de Boeing 737-700 en 800. Deze toestellen produceren dichtbij de luchthaven meer geluid dan de Boeing 737-300, waarmee als representatief type in het MER 2014 is gerekend. Voor de doorgerekende eindsituatie geeft dit geen extra gebruiksruimte, omdat ook de handhaving plaats zal vinden op basis van de nu gehanteerde actuele voorschriften.

In de actualisatie wordt voorts geconcludeerd dat voor externe veiligheid de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico contouren beperkt kleiner worden ten opzichte van de contouren uit het MER 2014 en het Luchthavenbesluit uit 2015. De telling van het aantal woningen leidt niet tot een ander beeld dan uit het MER 2014.

Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de wettelijk bepaalde beperkingengebieden met betrekking tot de geluidbelasting en externe veiligheid gerechtvaardigd blijven.

6.3 Afweging overige effecten van het luchthavenbesluit

Naast geluidberekeningen zijn in de MER-actualisatie ook de overige effecten (waaronder externe veiligheid, luchtkwaliteit, klimaat, vogelaanvaringen, natuur, voedselkwaliteit) volgens de laatste feiten, inzichten en wettelijke voorschriften beschouwd. Voor de overige milieueffecten geldt dat geen of nauwelijks wijzigingen optreden als gevolg van het herstel van de fouten en het uitgaan van actuele aannames en inzichten ten opzichte van het huidige luchthavenbesluit. Er is geen sprake van overschrijding van wettelijke normen.

6.4 Effecten ten gevolge van de aansluitroutes

Zoals hierboven is aangegeven zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes meegenomen in het kader van de actualisatie van het MER. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes: geluid, externe veiligheid, natuur, luchtkwaliteit, stikstofdepositie en vogelaanvaringen. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk verkeer en helikopterterverkeer. Op grond van de uitkomsten van de MER-actualisatie is geconcludeerd dat routeset B+ nog steeds de voorkeur heeft. Deze routeset leidt in vergelijking tot de andere routesets tot het minste aantal ernstig gehinderden.

7. Verwerken zienswijzen en adviezen

7.1 Advies Commissie m.e.r.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 21 februari 2018 advies gevraagd aan de Commissie m.e.r. over de actualisatie van het in 2014 opgestelde MER Lelystad Airport. De Commissie heeft op 18 april 2018 het advies over de actualisatie van het MER Lelystad Airport uitgebracht¹¹. De Commissie concludeert dat het MER alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.

Voor de verdere uitwerking geeft de Commissie het advies belanghebbenden te betrekken bij het opstellen van het plan van aanpak voor het monitoring- en evaluatieprogramma en dit in de toelichting bij het luchthavenbesluit te beschrijven. Verder heeft de Commissie geadviseerd bij de monitoring van het gebruik van de luchthaven te rapporteren over de vliegtuigcategorieën die de luchthaven aandoen, de gevolgde routes (horizontaal en verticaal) en de frequenties en de oorzaken van afwijkingen van voorgeschreven routes. Hierna wordt in paragraaf 9.2 nader ingegaan op dit monitorings- en evaluatieprogramma, het plan van aanpak dat in dit kader wordt opgesteld en wie daarbij reeds betrokken zijn en zullen worden.

Daarnaast heeft de Commissie m.e.r. geadviseerd een belevingsonderzoek uit te voeren (ook buiten de 40 dB Lden-contour) waarmee de ervaren hinder en slaapverstoring in kaart worden gebracht. Geadviseerd wordt om te beginnen met een nulmeting voorafgaand aan de ingebruikname van de luchthaven en te zorgen voor een goede klachtenregistratie en -behandeling. Voor Flevoland is aan het reguliere GGD onderzoek een vraag over beleving van luchtvaart toegevoegd. Voor het oude land wordt gekeken of ook aansluiting bij een regulier GGD onderzoek gevonden kan worden ten behoeve van een nulmeting. Zie hiervoor verder paragraaf 9.2.

Voorts heeft de Commissie geadviseerd om in de toelichting bij het luchthavenbesluit aan te geven op welke wijze zal worden bepaald hoe wordt omgegaan met de milieuruimte die beschikbaar komt als blijkt dat voor het maximale aantal vliegbewegingen minder milieuruimte nodig is dan wat nu in het MER is berekend. Met het onderhavige wijzigingsbesluit wordt een maximum aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer vastgesteld. Zoals hiervoor is aangegeven in paragraaf 3 wordt hiermee het gebruik van de luchthaven gemaximeerd voor handelsverkeer. Daarmee ontstaat voor het handelsverkeer derhalve geen extra ruimte als vliegtuigen stiller worden. De totale hoeveelheid geluid, zoals vastgesteld voor alle luchtverkeer door middel van de gebruiksruimte, blijft ongewijzigd.

Daarnaast heeft de Commissie een aantal opmerkingen gemaakt. Zij heeft aangegeven dat zij het ontwerp wijzigingsbesluit ten behoeve van het luchthavenbesluit niet heeft ontvangen en om die reden bijvoorbeeld niet heeft kunnen toetsen of de onderzochte routes en berekende beperkingengebieden voor geluid en veiligheid daarin zijn vastgelegd en of het MER ten grondslag kan liggen aan deze besluiten. Het onderhavige Wijzigingsbesluit Luchthavenbesluit Lelystad geeft hieraan invulling. Dit wijzigingsbesluit is in overeenstemming met de MER-actualisatie die eraan ten grondslag ligt.

Bovendien heeft zij met betrekking tot de luchtruimherziening opgemerkt dat, als later mocht blijken dat in de (aansluit)routes wijzigingen optreden, de milieugevolgen hiervan moeten worden verwerkt. Indien er nieuwe inzichten zijn als gevolg van de herindeling van het luchtruim, dan zal worden beoordeeld of het MER nog steeds de milieueffecten beschrijft. Daartoe zal worden bezien wat de consequenties zijn van die herindeling voor de (aansluit-)routes, waaronder de wettelijke geluidscontouren. Dan zal duidelijk worden of en, zo ja, welke effecten opnieuw in beeld moeten worden gebracht. Dit punt wordt

¹¹ <http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>

ook meegenomen in de toegezegde evaluatie bij 7.000 vliegtuigbewegingen. Verder zullen in lijn met het advies van de Commissie m.e.r. de alternatieven voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaart, de daaraan verbonden milieugevolgen en mogelijkheden om die te beperken, worden meegenomen bij de totstandkoming van de Luchtvaartnota 2020-2050 en de Luchtruimherziening. Dat is in overeenstemming met wat de EU-richtlijn met of inzake de beoordeling van de milieugevolgen van plannen en programma's beoogt.

Gezien de zorgen bij omwonenden en de te verwachten toenemende maatschappelijke aandacht voor ultrafijnstof rond luchthavens, adviseert de Commissie om contouren voor ultrafijnstof te berekenen voor de tijdelijke situatie tot 2023 met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen en die resultaten te gebruiken voor het opzetten van het monitoringprogramma. Het onderwerp ultrafijnstof wordt ook bij het monitorings- en evaluatieprogramma te betrekken (zie paragraaf 9.2).

Tot slot adviseert de Commissie om een factsheet te maken die alle te verwachten effecten van het gewijzigde project samenvat. In reactie hierop wordt erop gewezen dat een samenvattend rapport van de milieueffecten van Luchthaven Lelystad is gemaakt. Deze samenvatting is tezamen met het onderhavige besluit ter inzage gelegd.

7.2 Voorhang Eerste en Tweede Kamer

Op grond van artikel 8.71 van de Wet luchtvaart is het ontwerp wijzigingsbesluit aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden in het kader van de wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure.

7.2.1 Eerste Kamer

PM

7.2.2 Tweede Kamer

PM

7.3 Zienswijzen

Op grond van artikel 8.71 van de Wet luchtvaart is op **PM** in de Staatscourant en een aantal regionale en lokale bladen bekendgemaakt dat het ontwerp wijzigingsbesluit en de actualisatie van het MER ter inzage liggen om een ieder de gelegenheid te bieden om binnen zes weken wensen en bedenkingen (hierna: zienswijzen) kenbaar te maken (Stcrt. PM). Het ontwerp wijzigingsbesluit en het MER hebben van **PM** tot en met **PM** ter inzage gelegen. De participatie rond het Ontwerp Wijziging Luchthavenbesluit is gericht op het bieden van de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Dit zal worden ondersteund door het verstrekken van toelichtende informatie. Dat gebeurt via de website en via het fysiek ter inzage leggen van stukken op een aantal openbare locaties in het land. Daarnaast zal tijdens de regionale bijeenkomsten in het kader van de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening ook informatie worden verstrekt en toelichting worden gegeven op de voorliggende besluiten.

Een ieder is uitgenodigd om bij het indienen van zienswijzen op alle onderdelen van het ontwerp wijzigingsbesluit en de actualisatie van het MER in te gaan. Het betreft hier derhalve niet zienswijzen met betrekking tot het Luchthavenbesluit Lelystad, maar zienswijzen met betrekking tot de in het onderhavige wijzigingsbesluit opgenomen wijzigingen van het Luchthavenbesluit Lelystad. Om de zienswijzen zo goed mogelijk in het besluitvormingsproces voor de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad mee te kunnen nemen, is aangegeven waarop de zienswijzen, bij voorbeeld, kunnen zien:

- Staan er naar uw mening onjuistheden in het ontwerp wijzigingsbesluit en de actualisatie van het MER?
- Zijn er grote zaken en/of belangen over het hoofd gezien?
- Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u dat toelichten?

In totaal zijn **PM** zienswijzen binnengekomen binnen de gestelde termijn. **PM** De ingediende zienswijzen zijn verzameld, geanalyseerd en vervolgens thematisch ingedeeld.

De ingediende zienswijzen zagen op de onderstaande thema's: pm

8. Besluit

Met het Luchthavenbesluit Lelystad dat op 1 april 2015 in werking is getreden heeft het bevoegd gezag de aanvraag van Schiphol Group en NV Luchthaven Lelystad gehonoreerd. Daarmee hebben Schiphol Group en NV Luchthaven Lelystad de ruimte gekregen om de luchthaven Lelystad te ontwikkelen, gebaseerd op een verwachte omvang van het handelsverkeer van 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar en van een verwachte afname van het klein luchtverkeer naar ongeveer 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

In de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit Lelystad is aangegeven dat de voorgenomen ontwikkeling van de luchthaven zal leiden tot een uitbreiding van milieu- en veiligheidseffecten. De actualisatie van het MER en de aanvullende berekeningen als gevolg van de verplaatsing van het helikopter oefencircuit laat zien dat voor geluid en externe veiligheid er sprake is van beperkte wijzigingen als gevolg van de actualisatie van het MER. Contouren worden beperkt anders en het aantal geluidgehinderden binnen de wettelijke contouren wordt lager. Voor de andere milieueffecten geldt dat er geen of nauwelijks wijzigingen optreden als gevolg van het herstel van de fouten en het uitgaan van actuele aannamen en inzichten.

Voor de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes geldt dat de effecten van de gehele route passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO verkeer en helikopterverkeer.

In paragraaf 2.1.1 is toegelicht dat de ambtelijke verantwoordelijkheid voor de juistheid en de volledigheid van het geactualiseerde MER en de doorwerking daarvan, inclusief de adviezen van de commissie m.e.r., in het gewijzigde Luchthavenbesluit, op ambtelijk niveau bij het directoraat-generaal Milieu en Internationale Zaken is belegd. DGMI heeft geconcludeerd dat het geactualiseerde MER een goede basis vormt voor herziening van het Luchthavenbesluit Lelystad en dat het geactualiseerde MER doorwerkt in het Luchthavenbesluit Lelystad, zoals dit wordt gewijzigd met het onderhavige besluit.

Het bevoegd gezag blijft dan ook van oordeel dat het belang van de aanvrager (Schiphol Group en NV luchthaven Lelystad) en de positieve maatschappelijke effecten van de ontwikkeling van de luchthaven op werkgelegenheid en bereikbaarheid het belang van de negatieve effecten op milieu en (externe) veiligheid overstijgen. Het opleggen van ruimtelijke beperkingen in de omgeving van de luchthaven is aldus gerechtvaardigd. Het bevoegd gezag acht daarmee het vaststellen van dit wijzigingsbesluit, alles afwegend, aanvaardbaar.

9. Handhaving, monitoring en evaluatie

9.1 Handhaving door Inspectie Leefomgeving en Transport en gemeenten

De handhaving van de grenswaarden en de regels in het luchthavenbesluit is conform de Wet luchtvaart belegd bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. Op grond van het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport (Stcrt. 2011, nr. 23871) is de ILT belast met de handhaving van de wet- en regelgeving binnen het werkterrein van het ministerie. De handhaving door de ILT is nader toegelicht in de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit Lelystad. In deze nota van toelichting is ook toegelicht op welke wijze gemeenten de ruimtelijke regels van het Luchthavenbesluit Lelystad handhaven. ³⁶

Voor een nadere toelichting op deze punten wordt dan ook verwezen naar de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit Lelystad.

9.2 Monitoring en evaluatie

Het is van cruciaal belang dat de omgeving erop kan rekenen dat informatie die ten grondslag ligt aan de besluitvorming inzichtelijk en correct is. De Commissie m.e.r. heeft de milieueffectrapportage beoordeeld en geconcludeerd dat deze alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten bevat. In het kader van het MER zijn prognoses opgesteld om de toekomstige situatie in beeld te brengen tussen 2020 en 2040; daartoe zijn onder andere aannames gedaan over de ontwikkeling van de luchthaven. Monitoring en evaluatie zijn belangrijk om te kunnen volgen in welke mate deze aannames zich in praktijk voordoen en welke effecten optreden om mede op basis daarvan te kunnen beoordelen of de effecten naar verwachting zijn of anders uitpakken. In dat laatste geval kan de vraag aan de orde komen of bijsturing nodig is.

Monitoring en evaluatie zijn daarnaast ook van belang als informatievoorziening voor betrokkenen in de omgeving; zij vormen een middel om de omgeving over het gebruik en de effecten van de luchthaven te informeren en vragen daarover te beantwoorden. Monitoring vindt plaats in aanvulling op de handhaving van de grenswaarde in de handhavingpunten; het richt zich ook op het gebruik van de routes van en naar Lelystad buiten de wettelijke contouren en er wordt niet alleen gekeken naar de effecten daarvan, maar ook naar de beleving en ervaren hinder. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de effecten op representatieve en zinvolle wijze in beeld gebracht kunnen worden, zodat de monitoringsgegevens ook daadwerkelijk iets zeggen over de effecten van de uitbreiding van de luchthaven. Het betrekken van enerzijds de omgeving en anderzijds experts bij de uitwerking van het monitorings- en evaluatie programma is hierbij van belang. Van te voren moet helder zijn aan de hand van welke criteria het daadwerkelijke gebruik in beeld wordt gebracht en de effecten daarvan worden geëvalueerd.

Monitoring

Om de ontwikkeling, het daadwerkelijk gebruik en de effecten van het vliegverkeer van Lelystad Airport in de praktijk te volgen, wordt een monitorings- en evaluatie programma ontwikkeld. Zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer van 21 februari 2018 zijn op het gebied van monitoring al de nodige stappen in voorbereiding. Voor de provincie Flevoland is dit reeds grotendeels uitgewerkt.

De reeds uitgewerkte monitoring is gericht op de directe omgeving van de luchthaven en het 48 dB(A) Lden gebied dat geheel binnen Flevoland is gelegen. Gezien de relatie met het werkgebied en taken van het Commissie Regionaal Overleg luchthaven Lelystad (CROL) is deze commissie goed betrokken. In het CROL zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: Provincie Flevoland, Lelystad Airport, LVNL, gemeenten Dronten, Lelystad, Almere en Zeewolde, direct omwonenden verenigd in Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport (CDO), vertegenwoordiger van omwonenden in de tweede ring, gebruikers van de luchthaven in de eerste ring en Natuur- en Milieufederatie Flevoland.

Plan van aanpak voor gebieden buiten provincie Flevoland

Voor de gebieden buiten de provincie Flevoland onder de aansluitroutes, die geen onderdeel uitmaken van het onderhavige luchthavenbesluit, zal het monitoringsprogramma de komende periode (2018/2019) verder worden uitgewerkt, in aansluiting op het reeds ontwikkelde monitoringprogramma voor Flevoland. Het ministerie van IenW zal hierin een coördinerende rol vervullen. Het monitoringsprogramma wordt conform het advies van de Commissie m.e.r. in samenwerking met belanghebbenden, waaronder bewoners, opgesteld. Hiervoor wordt een plan van aanpak opgesteld.

Om tot een samenhangend en effectief monitorings- en evaluatieprogramma te komen, is een aantal uitgangspunten van belang. Die vormen met elkaar het programma van

eisen' wat de basis is voor het samen met de stakeholders (IenW, ILT, luchthaven, LVNL/CLSK, provincies, gemeenten en regionale stakeholders) te ontwikkelen monitoringsprogramma.

Het eerste uitgangspunt is dat naast de stakeholders ook de omgeving (zoals belangenorganisaties en bewoners) de ruimte worden geboden om vanuit verschillende invalshoeken hun wensen en behoeften in te brengen. Het tweede uitgangspunt is dat het tot een samenhangend en evenwichtig programma moet leiden. Daarvoor is het van belang om zoveel mogelijk aan te sluiten bij het reeds voor Flevoland ontwikkelde monitoringsprogramma. In de directe omgeving van de luchthaven is reeds veel ervaring opgedaan met de uitwerking van monitoring. Om te borgen dat de monitoringsresultaten vergelijkbaar zijn (derde uitgangspunt), is het van belang om de monitoring over de provincies zoveel mogelijk op uniforme wijze in te vullen. Ook voor de verantwoordelijkheidsverdeling is het de insteek zoveel mogelijk aan te sluiten bij de afspraken die voor Flevoland zijn gemaakt. Daar waar gewenst of nodig is ruimte voor maatwerk. Het vierde uitgangspunt is dat de monitoringsresultaten representatief moeten zijn voor het daadwerkelijke gebruik, de effecten en de beleving daarvan. Dit om te borgen dat de monitoring daadwerkelijk iets zegt over de effecten van de uitbreiding van de luchthaven. Het vijfde uitgangspunt is dat sprake moet zijn van proportionaliteit, dit om zeker te stellen dat de effecten in het desbetreffende gebied op zinvolle wijze in beeld gebracht kunnen worden. De relevantie en effectiviteit van monitoringsactiviteiten kan per onderwerp en regionaal verschillen. Naarmate we ons verder van de luchthaven bevinden, wordt hoger gevlogen en zullen de effecten op de grond minder waarneembaar zijn. Per onderwerp zal bekeken moeten worden of en op welke wijze effecten goed in beeld gebracht kunnen worden. Uitgangspunt is dat het uit te werken monitoringsprogramma proportioneel is in relatie tot de overlast. De effecten worden verder van de luchthaven immers steeds kleiner. Verder van de luchthaven speelt de vraag of zinvolle monitoring mogelijk is en zo ja, op welke wijze dan ook een grotere rol.

Hieronder zijn de inhoudelijke onderdelen opgenomen van het monitoringprogramma dat sinds 2014 reeds in gang is gezet voor het gebied dat het Luchthavenbesluit betreft. Op basis van bovenstaande uitgangspunten zal worden bezien hoe dit verder voor de gebieden buiten Flevoland vormgegeven zal worden. In het samen met de stakeholders en omgeving verder uit te werken plan van aanpak zal per inhoudelijk onderdeel in ieder geval in beeld worden gebracht:

1. wat de scope en reikwijdte is van de diverse onderdelen van de monitoring;
 2. wie trekker is;
 3. wat de kosten zijn en wie kostendrager is;
 4. wanneer en in welke frequentie de monitoring plaatsvindt;
 5. voor welke onderdelen een nulmeting plaats moet vinden voor opening van de luchthaven voor handelsverkeer;
 6. waar het (overall) opdrachtgeverschap ligt en aan wie wordt gerapporteerd;
 7. welke aanvullende afspraken gemaakt moeten worden over het voor een breed publiek beschikbaar stellen van een begrijpelijke digitale informatieomgeving;
 8. welke aanvullende afspraken over de inzet en resultaten en de effecten van alle bovenstaande maatregelen gemaakt moeten worden (zie ook evaluatie).
- A. *Monitoring van het gebruik van de routes:*
Op basis van vlieggegevens zal inzichtelijk worden gemaakt hoe de routes in de praktijk worden gebruikt en hoe de verdeling tussen de routes is. Het is van belang dat vanaf de opening van Lelystad Airport informatie beschikbaar komt hoeveel en op welke hoogtes er wordt gevlogen op de aansluitroutes. Verder is van belang dat hier jaarlijks over wordt gerapporteerd. Er zal in ieder geval worden gerapporteerd over de vliegtuigcategorieën, de gevolgde routes en hoogtes en de mate en frequentie waarvan van de routes wordt afgeweken. Gekeken wordt in welke mate in de praktijk hoger gevlogen wordt dan de vanwege veiligheidseisen vastgelegde minimale hoogte van de aansluitroutes. Ook de verdeling van het verkeer naar

bestemming en herkomst per luchtruimsector zal gerapporteerd worden. Informatie hiervoor zal aangeleverd dienen te worden door de luchthaven, LVNL en CLSK.

B. *Monitoren klachten (klachtenmanagement)*

Aan de Alderstafel Lelystad is afgesproken een eenduidig en voor ieder te bereiken loket in te richten voor alle vragen en klachten gerelateerd aan de uitbreiding van Lelystad Airport. Hiertoe behoort het inrichten van klachtenmanagement en het op een laagdrempelige manier beschikbaar stellen van alle informatie in relatie tot leefbaarheid en geluidshinder voor de omgeving. Hiervoor wordt onder andere informatie van de geluidsmmeetpunten (zie onder F) en over het gebruik van de routes (zie onder G) gebruikt. De provincie coördineert (op verzoek van de CROL) de inzet van de gemeenten, luchthaven, en provincie Flevoland voor de ontwikkeling van een deskundig klachtenproces op een manier dat degene met de klacht ook uitleg krijgt over de ervaren hinder en wat er al dan niet tegen te doen is. Ook voor de regio's op het oude land wordt hierop aangesloten. Er wordt één centraal meldpunt voor klachten ingesteld. Alle klachten over vliegtuigen van en naar Lelystad Airport worden behandeld. Uitkomsten zullen in ieder geval regelmatig bij de CROL besproken worden en zullen betrokken worden bij de evaluatiemomenten. De wijze waarop voor de gebieden buiten Flevoland hierop wordt aangesloten wordt in het monitoringsplan nog verder uitgewerkt.

C. *Monitoring geluidseffecten luchtvaart, geluidbelasting in de handhavingspunten;*

Het ILT handhaaft het gebruik van de maximale geluidsruimte op de handhavingspunten. Daartoe stelt de ILT jaarlijks een handhavingsrapportage op. Deze handhavingsrapportage wordt openbaar gemaakt via de Staatscourant en wordt tevens aangeboden aan de CROL. Naast gebruik voor handhaving levert deze rapportage nuttige monitoringsinformatie op over geluid.

D. *Monitoring geluid van de routes:*

Eén van de afspraken uit het Aldersadvies uit 2014 is dat de exploitant van de luchthaven een monitoringsprogramma voor de geluidseffecten uitwerkt en daarop volgend maatregelen ontwikkelt om de geluidseffecten waar mogelijk te beperken. De systematiek voor de geluidmonitoring van geluid is al ver uitgewerkt door de provincie Flevoland samen met Lelystad Airport, gemeenten Dronten, Lelystad, Noordoostpolder en Zeewolde, direct omwonenden verenigd in Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport (CDO), vertegenwoordiger van omwonenden in de tweede ring en Milieufederatie Flevoland. De uitkomsten zullen regelmatig ter bespreking aan de CROL aangeboden worden en zullen betrokken worden bij de evaluatiemomenten. Deze informatie wordt tevens gebruikt ten behoeve van een goede informatievoorziening naar omwonenden en ter ondersteuning van de klachtenbehandeling (zie onder B).

Voor het gebied buiten de provincie Flevoland zal in overleg met een vertegenwoordiging van de provincies, gemeenten en belangenorganisaties worden bepaald op welke wijze geluidmonitoring verder van de luchthaven op een goede wijze ingevuld kan worden. Daarbij zullen leerervaringen op andere luchthavens, bijvoorbeeld rond Schiphol, worden benut. De uitkomsten zijn bedoeld om te voorzien in een informatiebehoefte vanuit de omgeving en zullen worden betrokken bij de evaluatiemomenten. Tevens is dit ondersteunend aan klachten (zie onder B)

E. *Monitoren effecten op Beleving en gezondheid*

In de provincie Flevoland is door de Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD) en de Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in 2016 een algemeen belevingsonderzoek uitgevoerd in Flevoland waarbij, net zoals voor andere regio's in Nederland met een luchthaven, een specifieke vraag was opgenomen over luchtvaart(geluid). De uitkomsten hiervan dienen als nulmeting. Wanneer Lelystad Airport in gebruik is zal wederom zo'n onderzoek uitgevoerd worden en dan kan nagegaan worden of er een

wijziging is ten opzichte van dit eerste onderzoek en wat dat betekent. In overleg met de GGD zal worden gezien of en op welke wijze kan worden uitgebreid voor de regio's op het zogenoemde oude land. Voorafgaand aan openstelling van Lelystad Airport zal worden gezien of de scope van het belevingsonderzoek verruimd kan worden, waarbij randvoorwaarde is dat het onderzoek moet leiden tot representatieve uitkomsten.

- F. *Monitoren effecten op voedselveiligheid en duurzame landbouw in Flevoland*
Zoals afgesproken aan de Alderstafel Lelystad worden periodieke metingen ten aanzien van de voedselveiligheid uitgevoerd. De Provincie Flevoland heeft samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2015 opdracht gegeven voor het uitvoeren van een onafhankelijke nulmeting door Wageningen Universiteit/RIKILT bij Lelystad Airport en bij Bremen Airport, omdat op laatstgenoemde luchthaven al ongeveer 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer plaatsvinden van het type dat bij Lelystad Airport wordt voorzien. Uit deze eerste meting is geen effect op voedselgewassen door de luchthavens gebleken. Deze meting zal iedere 5 jaar worden herhaald vanaf 2015 – waarbij een minimum niveau van 5.000 vliegtuigbewegingen wordt gehanteerd – tot het moment waarop de groei van 25.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer is gerealiseerd. De meetresultaten worden besproken in een begeleidingsgroep. Deze begeleidingsgroep, onder voorzitterschap van de provincie brengt advies uit aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De minister rapporteert vervolgens over de resultaten en het advies in de Staatscourant.

- G. *Monitoren ultrafijnstof*
Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is toegezegd dat het onderwerp ultrafijnstof bij het monitorings- en evaluatieprogramma wordt betrokken. In 2017 is in opdracht van de GGD Flevoland door de GGD Amsterdam in de omgeving van Lelystad Airport een nulmeting van ultrafijnstofconcentraties uitgevoerd. Om meer inzicht te krijgen in de effecten van ultrafijnstof op de gezondheid van omwonenden en om te bepalen of daarvoor maatregelen nodig zijn zal gebruik gemaakt worden van de uitkomsten van het lopende onderzoek op Schiphol dat het RIVM verricht op verzoek van het ministerie van IenW. Meer informatie over het onderzoek is te vinden op www.rivm.nl/ultrafijnstofschiphol. Het onderzoekprogramma is zodanig opgezet, dat ook uitspraken kunnen worden gedaan over de gezondheidseffecten rondom andere luchthavens.

Ultrafijnstof is vooral aan de orde in de directe omgeving van de luchthaven. Direct buiten het luchthaventerrein is de gemiddelde bijdrage van de luchtvaartactiviteiten vergelijkbaar met de bijdrage van wegverkeer in straten van binnenstedelijk gebied. Verder van de luchthaven neemt de concentratie af doordat boven de menglaag (ongeveer 3.000 voet / 900 meter) de emissies niet meer op de grond terecht komen¹².

- H. *Monitoren effecten op flora en fauna, waaronder monitoren vogelstanden en – bewegingen in de omgeving van de luchthaven Lelystad*
In het MER behorend bij het Luchthavenbesluit Lelystad is geconcludeerd dat de luchthavenontwikkeling geen effect heeft op de omliggende natuurgebieden en dat de vogelbewegingen voor de luchthaven niet onveilig zijn. De monitoring van de effecten op de stikstofdepositie vindt plaats in het kader van het Programma Aanpak Pas (PAS).

¹² Voor het bepalen van de emissies, concentraties en stikstofdepositie worden de emissiebronnen tot en met een hoogte van 3.000 voet in de berekening opgenomen. Dit komt ook overeen met de landing and take off cycle (LTO), zoals gedefinieerd door de ICAO in Annex 16 volume II (Aircraft Engine Emissions). De onderbouwing van deze aanpak voor de specifieke situatie van Luchthaven Lelystad en de resultaten is in de actualisatie verantwoord in paragraaf 7.2.

Uit de actualisatie van het MER komt naar voren dat op de aansluitroutes boven de 1800 meter tot 4000 meter geen sprake is van een verhoogd aanvaringsrisico en dat hiervoor geen maatregelen nodig worden geacht. De provincie Flevoland heeft (desondanks) samen met de exploitant van Luchthaven Lelystad opdracht gegeven tot aanvullend onderzoek in de directe nabijheid van de luchthaven (6 km zone). Dit onderzoek is uitgevoerd tussen zomer 2017 en zomer 2018 en heeft geen bijzonderheden opgeleverd. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal het vervolg van de monitoring bepaald worden. Door de Faunabeheereenheid Flevoland wordt een Faunabeheerplan opgesteld voor de omgeving van de luchthaven binnen het Faunabeheerplan Flevoland (2019) en voor het luchthaventerrein zelf (2018) op basis van de beschikbare informatie over vogelsoorten. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de in het kader van de Alderstafel gemaakte afspraken. Dit vraagstuk is buiten Flevoland niet aan de orde.

I. *Monitoren economische effecten en effecten op werkgelegenheid;*

Aan de Alderstafel is afgesproken om de economische effecten en effecten op de werkgelegenheid te monitoren. Hierbij gaat het om het bieden van inzicht in mogelijkheden, groei en effecten van de uitbreiding van de luchthaven Lelystad op met name gerealiseerde arbeidsplaatsen (aantallen, soort werk, vacatures etc.) ten gevolge van de ontwikkeling van de luchthaven op Flevoland en daarbuiten. In het kader van de Alderstafel Lelystad is afgesproken dit inzichtelijk te maken.

In het MER 2014 behorend bij het Luchthavenbesluit Lelystad is op basis van interviews geconcludeerd dat voor de vertrek- en naderingsroutes (gelegen binnen Flevoland en op de rand van de omliggende provincies) door recreatieve ondernemers zowel kansen als bedreigingen gezien worden door de luchthavenontwikkeling, maar dat er geen aanleiding is om negatieve effecten op de recreatiesector te veronderstellen. In haar brief van 21 februari 2018 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer toegezegd om de effecten van de tijdelijke aansluitroutes op de recreatie- en toerisme sector te zullen monitoren op dusdanige wijze dat daar bij de evaluatiemomenten inzicht in geboden kan worden. Daarbij zal ook worden gekeken of en in hoeverre effecten zijn opgetreden bij luchthavens die een vergelijkbare groei al hebben doorgemaakt.

Evaluatie

In de brief van 21 februari 2018 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd dat bij 7.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer een evaluatie zal plaatsvinden over de effecten van (voorgenomen) maatregelen in het kader van de herziening van het luchtruim. Bij de evaluatie bij 7.000 bewegingen wordt ook getoetst of de onderliggende aannames en daarmee de beschreven milieueffecten uit de MER actualisatie overeenkomt met de praktijk. Daarnaast is aan de Alderstafel overeengekomen om ook bij 25.000 vliegtuigbewegingen een evaluatie uit te voeren. Bij de evaluatie bij 25.000 bewegingen wordt ook gekeken naar alle onderzochte milieueffecten en de effectiviteit van mitigerende maatregelen. Ook wordt gekeken naar de uitvoering van de businesscase en de werkgelegenheidseffecten en de effecten op de duurzame landbouw en zal ook het vermijden van geluidhinder en de verstoring van natuur worden betrokken. Inzichten uit het monitoringsprogramma vormen de basis voor de evaluatie.

10. Planschade, nadeelcompensatie en geluidisolatie

In de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit zijn de voorzieningen voor planschade en nadeelcompensatie toegelicht.

In het Luchthavenbesluit Lelystad is aangekondigd dat door het ministerie een onderzoek is gestart naar de omvang en de wijze waarop een regeling voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen rond Lelystad Airport opgesteld moet worden. Dit onderzoek is afgerond en 41

heeft ertoe geleid dat het ministerie opdracht heeft gegeven voor een isolatieprogramma binnen de 40 Ke contour, waarbinnen huizen worden geïsoleerd. Het isolatieprogramma voor Lelystad Airport is gebaseerd op de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997. Dit programma wordt volledig uitgevoerd. Vanwege de actualisatie van het MER en de daarbij gehanteerde correcties en actuele aannames alsmede vanwege de verplaatsing van het helikoptercircuit van de zuidzijde van de baan naar de noordzijde is ook de 40Ke contour rond Lelystad Airport herberekend. Geconstateerd wordt dat de herberekende contour op enkele plekken buiten de 40 Ke contour, zoals opgenomen in bijlage 4 bij de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 komt te liggen. Volgens huidige inzichten betreft dit een toevoeging van twee huizen. Voor deze gebieden wordt het lopende isolatieprogramma uitgebreid. Ook zal de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 worden gewijzigd.

11. Regeldruk en administratieve lasten

In de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit is toegelicht dat ten gevolge van het met de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens¹³ ingevoerde regime, waaraan dit besluit uitvoering geeft, de administratieve lasten voor het bedrijfsleven en voor burgers afnemen. Voor een nadere toelichting wordt gewezen op deze nota van toelichting.

Het onderhavige wijzigingsbesluit brengt geen wijziging in de administratieve lasten met zich en heeft evenmin gevolgen voor de regeldruk van burgers en bedrijven.

12. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A

Met artikel I, onderdeel A, wordt een definitie van handelsverkeer opgenomen. Deze definitie is toegelicht in paragraaf 3 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel I, onderdeel B

In het algemeen deel van deze toelichting is aangegeven dat met het onderhavige besluit voor handelsverkeer en onderhoudsvluchten ten behoeve van dit verkeer het maximale aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen in het Luchthavenbesluit wordt opgenomen. Met de toevoeging van een tweede lid aan artikel 3 van het Luchthavenbesluit wordt hieraan gevolg gegeven. In paragraaf 3 van het algemeen deel van deze toelichting is nader ingegaan op het begrip handelsverkeer.

Artikel I, onderdeel C

Met artikel I, onderdeel C, wordt de in artikel 4, eerste lid, van het Luchthavenbesluit Lelystad neergelegde bepaling over de sluitingstijd van de luchthaven geformuleerd als een openingstijd. Het betreft een redactionele aanpassing, die geen inhoudelijke wijziging behelst. Verder wordt de zogenoemde extensieregeling, neergelegd in artikel 4, derde en vierde lid, van het Luchthavenbesluit Lelystad gewijzigd. Deze wijziging is toegelicht in paragraaf 4 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Artikel I, onderdelen E, F en G (punt 2)

Met artikel I, onderdelen E, F en G worden de artikelen 9, 10 en 11 van het Luchthavenbesluit Lelystad in lijn gebracht met de artikelen 13, 14 en 15 van het Besluit burgerluchthavens. In de artikelen 13, eerste lid, 14, eerste lid en 15, eerste lid, zijn de

¹³ Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens

verboden neergelegd met betrekking tot obstakels in respectievelijk het veiligheidsgebied, het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid en het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding. In de artikelen 13, tweede lid, 14, tweede lid, en 15, tweede lid, zijn een aantal uitzonderingen op deze verboden opgenomen. Bij besluit van 16 maart 2016 (Stb. 2016, nr. 120) is aan artikel 13, tweede lid, 14, tweede lid, en 15, tweede lid, van het Besluit burgerluchthavens een onderdeel c toegevoegd. Hiermee wordt geregeld dat voornoemde verboden ook niet gelden indien het obstakel een boom of een struik betreft. De uitzondering geldt echter niet indien de ILT beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert (in geval van een veiligheidsgebied), dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico oplevert voor de vliegveiligheid of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven (in geval van een gebied met hoogtebeperkingen met het oog op de vliegveiligheid), of dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding, oplevert (in ieder geval van een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van deze apparatuur).

Artikel I, onderdeel G, L, M, N en O en bijlagen 5 tot en met 17

Op grond van het Besluit Burgerluchthavens dienen er, indien op de luchthaven of binnen een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding aanwezig is, contouren ter aanduiding van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van deze apparatuur te worden opgenomen in het luchthavenbesluit. Deze contouren waren aangegeven op de in Bijlage 6a tot en met 6g van het Luchthavenbesluit opgenomen kaarten.

Bestaande beperkingengebieden

Ten behoeve van het luchthavenbesluit Lelystad waren aannames gedaan met betrekking tot de locatie van de benodigde navigatie en communicatie apparatuur. Inmiddels is deze apparatuur geplaatst en ingemeten. Tevens is hierbij sprake van vernieuwde inzichten. Concreet betekent dit dat:

- De ILS localizer antenne ten behoeve van baan 05 44,7 meter verder naar achteren is geplaatst. Hierdoor lopen de horizontale vlakken achter de ILS verder door.
- De DME antenne ten behoeve van baan 05 aan de andere zijde van de baan is geplaatst dan destijds voorzien. Dit resulteert in een horizontale verschuiving van 199 meter.
- De hoogte hoogtecoördinaat van de DME FRO na inmeten 0,3 meter lager is dan voorzien. Hierdoor is het DME Omnidirectional Surface vlak 0,3 meter lager gesitueerd. Horizontaal is er geen verschuiving.
- De hoogtecoördinaat van de NDB na inmeten 0,2 meter lager is dan voorzien. Hierdoor is het NDB Surface vlak 0,2 meter lager gesitueerd. Horizontaal is er geen verschuiving.
- Er voor het zendstation toren sprake is van een horizontale verplaatsing van 3,8 meter in noordelijke richting.

Gelet op het voorgaande is met artikel I, onderdeel L, de kaart opgenomen in de bijlage 6a aangepast en zijn met artikel I, onderdeel M, de kaarten opgenomen in de oude bijlagen 6a, 6c (met het onderhavige besluit hernummerd tot 6e) en 6e tot en met 6g (met het onderhavige besluit hernummerd tot 6g tot en met 6i) aangepast. De contouren van de beperkingengebieden opgenomen op de kaarten in bijlage 6b en 6d (met het onderhavige besluit hernummerd tot 6f) zijn niet gewijzigd.

Nieuwe beperkingengebieden

Ter bescherming van het ILS glijpad zijn met artikel I, onderdeel M, de nieuwe bijlagen 6c (baan 05) en 6d (baan 23) ingevoegd in het Luchthavenbesluit. Hierop staan de

contouren aangegeven van de nieuwe beperkingengebieden. In verband met deze nieuwe beperkingengebieden is met artikel I, onderdeel L, tevens de titel van de kaarten die zijn opgenomen in de bijlagen 6a en 6b aangepast.

Tevens heeft LVNL aangegeven dat additionele apparatuur ten behoeve van navigatie en communicatie nodig is, die ten tijde van de vaststelling van het Luchthavenbesluit Lelystad niet was voorzien, of waarvan de locatie daarvan op dat moment onvoldoende bekend was. Het gaat het om een ontvangststation, een noodontvangststation, een noodzendstation en een VHF Direction finder (VDF) ten behoeve van het bepalen van de locatie van het vliegtuig. Dit heeft geleid tot toevoeging van bijlagen 6j tot en met 6m aan het Luchthavenbesluit.

Artikel I, onderdeel I, en bijlage 2

In het algemeen deel van de toelichting is aangegeven dat met het onderhavige besluit gevolg wordt gegeven aan de toezegging om aanvullende handhavingspunten met grenswaarden vast te stellen. Handhaving van de grenswaarden in de handhavingspunten die reeds in het Luchthavenbesluit Lelystad waren neergelegd en deze aanvullende handhavingspunten zorgt ervoor dat de feitelijke geluidbelasting binnen de geluidcontouren blijft die ten grondslag liggen aan het beperkingengebied. Met de vaststelling van de nieuwe bijlage 1b van het Luchthavenbesluit Lelystad (opgenomen in bijlage 2 van dit wijzigingsbesluit) worden de aanvullende handhavingspunten vastgesteld. Het betreft extra handhavingspunten bij gebieden met aaneengesloten woonbebouwing verder van de luchthaven, ter bescherming van de omgeving. Dit in aanvulling op de wettelijk voorgeschreven handhavingspunten aan de koppen van de baan. Aanvullend daarop zijn alleen handhavingspunten vereist bij aaneengesloten bebouwing ter hoogte van de wettelijke contour van 56 dB(A). Aangezien ter hoogte daarvan geen sprake is van aaneengesloten bebouwing, zijn de extra handhavingspunten op de volgende en tegelijkertijd verste van de luchthaven gelegen wettelijke geluidscontour van 48 dB(A) gelegd. De in die punten veroorzaakte geluidbelasting als gevolg van het gebruik van luchthaven Lelystad wordt bepaald en getoetst aan die wettelijke grenswaarde.

Artikel I, onderdeel J, en bijlage 3

In paragraaf 2.1.3 van het algemeen deel van de toelichting is toegelicht dat het toepassen van de huidige (gewijzigde) rekenvoorschriften voor externe veiligheid resulteert in actualisatie van de beperkingengebieden in verband met het externe veiligheidsrisico. Met vaststelling van de nieuwe bijlage 2 van het Luchthavenbesluit Lelystad (opgenomen in bijlage 3 van dit wijzigingsbesluit) worden de geactualiseerde beperkingengebieden vastgesteld. De gevolgen van deze actualisatie zijn ook toegelicht in voornoemde paragraaf 2.1.3.

Artikel I, onderdeel K, en bijlage 4

In paragraaf 2.1.3 van het algemeen deel van de toelichting is toegelicht dat de actualisatie van de geluidberekeningen resulteert in de actualisatie van de beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting. Met vaststelling van de nieuwe bijlage 3 van het Luchthavenbesluit Lelystad (opgenomen in bijlage 3 van dit wijzigingsbesluit) worden de geactualiseerde beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting vastgesteld. De gevolgen van deze actualisatie zijn ook toegelicht in voornoemde paragraaf 2.1.3.

Artikel II

Met de publicatie en inwerkingtreding van het onderhavige besluit zal worden aangesloten bij het systeem van vaste verandermomenten.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga