

## Uitspraak 201309151/1/R6

DATUM VAN UITSPRAAK	woensdag 12 februari 2014
TEGEN	de raad van de gemeente Lelystad
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED	Ruimtelijke-ordeningskamer - Bestemmingsplannen Flevoland

201309151/1/R6.

Datum uitspraak: 12 februari 2014

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de stichting Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport (hierna: CDO), gevestigd te Lelystad,
2. [appellant sub 2], wonend te Lelystad,
3. [appellante sub 3], gevestigd te [plaats], waarvan de maten zijn [maten sub 3], allen wonend te [woonplaats],  
appellanten,

en

de raad van de gemeente Lelystad,  
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 25 juni 2013 heeft de raad het bestemmingsplan "Lelystad Luchthaven" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben CDO, [appellant sub 2] en [appellante sub 3] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant sub 2] heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 15 januari 2014, waar CDO, vertegenwoordigd door H. Hensums en ir. P. Schoot Uiterkamp, [appellante sub 3], vertegenwoordigd door [gemachtigde], en de raad, vertegenwoordigd door mr. T. Tuenter, werkzaam bij de gemeente, zijn verschenen. Voorts is daar de naamloze vennootschap Luchthaven Lelystad NV, vertegenwoordigd door P. van der Ham, als partij gehoord.

Overwegingen

Toetsingskader

1. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

## Het plan

2. Het plan voorziet door een wijzigingsbevoegdheid onder meer in een gewijzigde ligging en verlenging van de bestaande start- en landingsbaan tot een lengte van 2.100 m. Verder maakt het plan door een wijzigingsbevoegdheid een nieuwe terminal mogelijk.

## Ontvankelijkheid

3. [appellant sub 2] woont op een afstand van ongeveer 10 km van het bestreden plandeel met de bestemming "Verkeer - Luchthaven" en de gebiedsaanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 1" of "wro-zone - wijzigingsgebied 2". Vanaf zijn woonperceel heeft hij geen zicht op de gronden ter plaatse van de luchthaven. Mede gelet op de aard en omvang van de ruimtelijke ontwikkelingen die door het bestreden plandeel mogelijk worden gemaakt, is deze afstand naar het oordeel van de Afdeling te groot om een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang te kunnen aannemen.

Voorts heeft [appellant sub 2] geen feiten of omstandigheden aangevoerd waarmee zou moeten worden geoordeeld dat ondanks deze afstand een objectief en persoonlijk belang van hem rechtstreeks door het besluit zou worden geraakt. Een louter subjectief gevoel van betrokkenheid bij een besluit, hoe sterk dat gevoel ook is, is daarvoor niet voldoende.

De conclusie is dat [appellant sub 2] geen belanghebbende is bij het bestreden besluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) en dat hij daartegen ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb, geen beroep kan instellen. Het beroep van [appellant sub 2] is niet-ontvankelijk.

4. De raad betwist dat [appellante sub 3] kan worden aangemerkt als belanghebbende bij het bestreden besluit, omdat hij op ongeveer 5 km afstand woont van het plangebied.

4.1. [appellante sub 3] teelt gewassen op ongeveer 5 km van het plangebied. De Afdeling acht niet uitgesloten dat het plandeel met de bestemming "Verkeer - Luchthaven" en de gebiedsaanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 1" en "wro-zone - wijzigingsgebied 2" voor haar nadelige effecten met zich zal kunnen brengen voor haar bedrijfsvoering. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat een verlenging van de start- en landingsbaan met zich kan brengen dat meer en zwaarder vliegverkeer over de bedrijfsgronden van [appellante sub 3] zal vliegen. Hierbij is tevens van belang dat ter zitting vast is komen te staan dat de bestaande vliegroutes over de bedrijfsgronden van [appellante sub 3] gaan. Hieruit volgt dat [appellante sub 3] een rechtstreeks betrokken belang bij het plandeel heeft en kan worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2, eerste lid, van de Awb.

## Procedureel

5. CDO betoogt dat het ontwerpraadsbesluit ten onrechte niet ter inzage heeft gelegen en dat de gang van zaken wat betreft de terinzagelegging van het vastgestelde plan onjuist is verlopen.

5.1. De Afdeling overweegt dat een redelijke wetsuitleg van artikel 3.8, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wro, gelezen in samenhang met artikel 3:11, eerste lid, van de Awb, met zich brengt dat uitsluitend het ontwerpplan dient te worden aangemerkt als het ontwerp van het te nemen besluit als bedoeld in artikel 3:11, eerste lid, van de Awb. Gelet hierop is het niet ter inzage leggen van een ontwerpraadsbesluit niet in strijd met artikel 3:11, eerste lid, van de Awb.

De beroepsgrond dat de gang van zaken wat betreft de terinzagelegging van het vastgestelde plan onjuist is verlopen, heeft betrekking op een mogelijke onregelmatigheid van na de datum van het bestreden besluit die reeds om die reden de rechtmatigheid van dat besluit niet kan aantasten. Deze mogelijke onregelmatigheid kan geen grond vormen voor de vernietiging van het bestreden besluit.

## Inhoudelijk

6. CDO en [appellante sub 3] richten zich tegen de wijzigingsbevoegdheden in artikel 6, lid 6.7, aanhef en onder b en d, van de planregels, die een gewijzigde omvang en situering van de start- en landingsbaan mogelijk maken. Zij richten zich ook tegen de wijzigingsbevoegdheid in artikel 6, lid 6.7, aanhef en onder c, van de planregels, die een nieuwe terminal mogelijk maakt. CDO voert aan dat deze wijzigingsbevoegdheden niet in het plan hadden mogen worden opgenomen vanwege het ontbreken van een businesscase, een routebesluit en een milieueffectrapport (hierna: MER) voor een te nemen luchthavenbesluit. Volgens haar is nog onzeker dat een luchthavenbesluit zal worden genomen.

Verder betoogt CDO dat in de plantoelichting niet inzichtelijk is gemaakt welke specifieke ruimtelijke ontwikkelingen met de wijzigingsbevoegdheden zijn beoogd. CDO en [appellante sub 3] voeren verder aan dat uit de plantoelichting blijkt dat is uitgegaan van onderzoeken die ten tijde van de vaststelling van het plan verouderd waren. In dit verband wijzen zij onder meer op het MER dat is opgesteld ten behoeve van het bij uitspraak van de Afdeling van 7 december 2011 in zaak nr. 200909551/1/R1 vernietigde besluit van 16 oktober 2009, waarbij met toepassing van artikel 18 en 23 van de Luchtvaartwet het luchtvaartterrein Lelystad Airport is aangewezen. CDO en [appellante sub 3] betogen dat de onderzoeksgegevens die aan het op 16 oktober 2009 vastgestelde aanwijzingsbesluit ten grondslag lagen niet konden worden gebruikt om de planologische aanvaardbaarheid van de met de wijzigingsbevoegdheden mogelijk gemaakte ontwikkelingen aan te tonen.

6.1. De raad stelt zich op het standpunt dat geen onderzoek hoefde te worden verricht naar de planologische aanvaardbaarheid van de ontwikkelingen die met de in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheden mogelijk worden gemaakt, omdat dit in de eerste plaats dient te gebeuren in het kader van het nog te nemen luchthavenbesluit.

6.2. Blijkens de verbeelding is aan de gronden in het verlengde van de huidige start- en landingsbaan de bestemming "Verkeer - Luchthaven" met de gebiedsaanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 1" toegekend. Aan een gedeelte van de gronden ten noordwesten van de landingsbaan is de gebiedsaanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 2" toegekend.

Ingevolge artikel 6, lid 6.1, van de planregels, zijn de voor "Verkeer - Luchthaven" aangewezen gronden bestemd voor:

a. verkeersdoeleinden ten behoeve van het luchtvaartverkeer;

b. [...];

c. een start- en landingsbaan, ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - start- en landingsbaan";

d. terminals, met inbegrip van daaraan ondergeschikte kantoren, detailhandel, café's en restaurants, alsook klassikaal onderwijs, ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - terminal 1";

[...]. Ingevolge lid 6.7, kan het college van burgemeester en wethouders het bestemmingsplan wijzigen in die zin dat:

b. de omvang en situering van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - start- en landingsbaan" wordt gewijzigd, mits:

1. er een vastgesteld luchthavenbesluit is;

2. geluidwerende voorzieningen worden getroffen, voor zover dit uit het luchthavenbesluit volgt;

3. deze wijzigingsbevoegdheid uitsluitend wordt toegepast ter plaatse van de aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 1";

4. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de milieusituatie, de landschappelijke inpassing, het straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;

5. deze wijzigingsbevoegdheid uitsluitend wordt toegepast, tegelijkertijd met de wijzigingsbevoegdheid in lid 6.7, onder c;

c. de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - terminal 2" wordt aangebracht, mits:

1. deze wijzigingsbevoegdheid uitsluitend wordt toegepast, tegelijkertijd met de wijzigingsbevoegdheid in lid 6.7, onder b;

2. de oppervlakte van een gebouw ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - terminal 2" ten hoogste 12.000 m<sup>2</sup> zal bedragen;

3. de bouwhoogte van een gebouw ten hoogste 15 m zal bedragen;

4. de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens ten minste 3 m zal bedragen;

5. ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - terminal 2" de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen voor het gebruik van kantoren, detailhandel, cafés en restaurants ten hoogste 40% van de totale bedrijfsvloeroppervlakte bedraagt;

6. deze wijzigingsbevoegdheid uitsluitend wordt toegepast ter plaatse van de aanduiding "wro-zone - wijzigingsbevoegdheid 2";

7. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de milieusituatie, de landschappelijke inpassing, het straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

d. de omvang en de situering van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - start- en landingsbaan" wordt gewijzigd, mits:

1. er een vastgesteld luchthavenbesluit is;

2. geluidwerende voorzieningen worden getroffen, voor zover dit uit het luchthavenbesluit volgt;

3. deze wijzigingsbevoegdheid uitsluitend wordt toegepast in combinatie met de wijzigingsbevoegdheden in artikel 12, lid 12.1.3, lid 12.2.4, onder b en lid 12.3.4, onder b;

4. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de milieusituatie, de landschappelijke inpassing, het straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;

5. deze wijzigingsbevoegdheid uitsluitend wordt toegepast, tegelijkertijd met de wijzigingsbevoegdheid in lid 6.7, onder c.

6.3. Met betrekking tot het standpunt van de raad dat onderzoek - bijvoorbeeld wat betreft het aspect milieu - kan plaatsvinden op het moment dat van de besteden wijzigingsbevoegdheden gebruik wordt gemaakt, overweegt de Afdeling, met verwijzing naar haar uitspraak van 20 december 2006, zaak nr. [200508487/1](#), dat met het bestaan van de wijzigingsbevoegdheden in het plan de aanvaardbaarheid van de nieuwe bestemmingen binnen de gebieden waarop de wijzigingsbevoegdheden betrekking hebben in beginsel als een gegeven kan worden beschouwd indien voldaan wordt aan de bij het plan gestelde wijzigingsvoorwaarden. Indien een wijzigingsbevoegdheid een bestemming mogelijk maakt die het woon- en leefklimaat dan wel bedrijfsbelangen raakt, dient aan het plan dan ook voldoende onderzoek naar de mogelijke gevolgen van de nieuwe bestemming op dat woon- en leefklimaat en de desbetreffende bedrijfsbelangen ten grondslag te liggen. Het voorgaande in aanmerking genomen kan het standpunt van de raad dat geen onderzoek hoefde te worden verricht naar de

aanvaardbaarheid van de ontwikkelingen die met de bestreden wijzigingsbevoegdheden mogelijk kunnen worden gemaakt, niet worden gevolgd. Het betoog van CDO en [appellante sub 3] dat onvoldoende onderzoek is verricht om de planologische aanvaardbaarheid van de met die wijzigingsbevoegdheden voorziene ontwikkelingen aan te tonen, slaagt.

6.4. De beroepsgrond dat in de plantoelichting niet inzichtelijk is gemaakt welke specifieke ruimtelijke ontwikkelingen met de wijzigingsbevoegdheden zijn beoogd en de beroepsgrond dat ten onrechte een businesscase, een routebesluit en een MER voor een te nemen luchthavenbesluit ontbreken, behoeven bij gebreke aan belang geen bespreking meer.

6.5. De beroepen van CDO en [appellante sub 3] zijn gegrond, zodat het bestreden besluit, voor zover het betreft artikel 6, lid 6.7, onder b, c en d, van de planregels en de gebiedsaanduidingen "wro-zone - wijzigingsgebied 1" en "wro-zone-wijzigingsgebied 2" wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb dient te worden vernietigd.

6.6. Uit een oogpunt van rechtszekerheid en gelet op artikel 1.2.3 van het Besluit ruimtelijke ordening, ziet de Afdeling aanleiding de raad op te dragen het hierna in de beslissing nader aangeduide onderdeel van deze uitspraak binnen vier weken na verzending van de uitspraak te verwerken op de landelijke voorziening [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

#### Proceskosten

7. Ten aanzien van CDO en [appellante sub 3] is niet gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van [appellant sub 2] bestaat geen aanleiding voor een proceskostenveroordeling.

#### Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van [appellant sub 2] niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van de stichting Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport en [appellante sub 3] gegrond;

III. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Lelystad van 25 juni 2013, voor zover het betreft de wijzigingsbevoegdheden in artikel 6, lid 6.7, onder b, c en d, van de planregels en de gebiedsaanduidingen "wro-zone - wijzigingsgebied 1" en "wro-zone-wijzigingsgebied 2";

IV. draagt de raad van de gemeente Lelystad op om binnen vier weken na verzending van deze uitspraak ervoor zorg te dragen dat het hiervoor genoemde onderdeel III wordt verwerkt op de landelijke voorziening [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl);

V. gelast dat de raad van de gemeente Lelystad aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van € 318,00 (zegge: driehonderdachtien euro) voor de stichting Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport en € 318,00 (zegge: driehonderdachtien euro) voor [appellante sub 3], waarvan de maten zijn [maten sub 3] vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. J.C. Kranenburg, voorzitter, en mr. J. Hoekstra en mr. R. Uylenburg, leden, in tegenwoordigheid van mr. M. Priem, ambtenaar van staat.

w.g. Kranenburg w.g. Priem  
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 12 februari 2014

## Voorstel aan de raad

Nummer: 131028353

Portefeuille: wethouder financiën, ruimtelijke ordening en gemeentelijke organisatie  
Programma: 2.4 Sterke stad  
Programma onderdeel: 2.4.2 Kwaliteit aanbod versterken

Steller: T. Tuenter  
Afdeling: DVL WABO en Bestemmingsplannen  
Telefoon: 9577  
E-mail: t.tuenter@lelystad.nl

Punt 12 van de agenda voor de vergadering van 25 juni 2013.

### Onderwerp:

Vaststelling bestemmingsplan Lelystad Luchthaven.

### Voorgesteld besluit

1. De "Nota beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Lelystad Luchthaven vast te stellen en de indieners van een zienswijze hiervan in kennis te stellen.
2. Het (digitale) bestemmingsplan Lelystad Luchthaven, bestaande uit regels, verbeelding en toelichting Lelystad Luchthaven met IMRO-code NL.IMRO.0995.BP 00030-VG01 gewijzigd digitaal en analoog vast te stellen.
3. Voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen omdat het kostenverhaal volledig anderszins is verzekerd middels een anterieure exploitatieovereenkomst met Lelystad Luchthaven.
4. Het Beeldkwaliteitsplan Lelystad Luchthaven vast te stellen.

### Aanleiding

Ten zuiden van Lelystad is Lelystad Airport gelegen, een vliegveld met een belangrijke regionale functie. Het vliegveld wil graag uitbreiden tot een Twin Luchthaven van Schiphol, waar benodigde opvang van vluchten van Schiphol plaats kan vinden. Daarbij gaat het om zakelijke vluchten, waarbij gebruik kan worden gemaakt van een Boeing 737 of Airbus A320, of daarmee te vergelijken vliegtuigen. Hiervoor moet onder na het vaststellen van het Luchthavenbesluit de start- en landingsbaan (nu 1.250 meter lang) worden verlengd en is het gewenst een nieuwe terminal met platform te bouwen. Opgemerkt wordt dat deze verlenging van de start- en landingsbaan niet in dit bestemmingsplan rechtstreeks mogelijk wordt gemaakt. Wel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die gebruikt kan worden op het moment dat het Luchthavenbesluit is vastgesteld. Hiermee wordt voor een belangrijk deel tegemoetgekomen aan de zienswijzen van belanghebbenden die de gemeente verzoeken niet vooruit te lopen op de vaststelling van een Luchthavenbesluit door het Rijk. Verder worden in het bestemmingsplan het bedrijventerrein Lelystad Luchthaven uitgebreid, en uitbreidingsmogelijkheden voor Aviodrome en de oprichting van een airportacademy planologisch mogelijk gemaakt.

Basis voor het bestemmingsplan vormt naast de actualiseringplicht voor bestemmingsplannen, het vigerende rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid en het door de Alderstafel eind maart 2012 aan het Kabinet uitgebrachte advies over de ontwikkeling van Lelystad-Luchthaven. Het bestemmingsplan is opgesteld conform het beleid globaal en flexibel bestemmen.

Daarnaast vormt verder het door de Luchthaven opgestelde Masterplan en Beeldkwaliteitsplan een belangrijke basis van het bestemmingsplan. Ook de gemeentelijke reacties op deze plannen zijn basisinformatie voor dit bestemmingsplan.

Zoals eerder aangegeven ligt Lelystad Airport ten zuiden van Lelystad. De Airport is via de Larserweg (N302) verbonden met de snelweg A6 (Joure - Muiden). De Larserweg verbindt Lelystad (noorden) met Harderwijk (zuiden) en de A28. Deze zelfde Larserweg vormt de Noordoostgrens van het plangebied van dit bestemmingsplan.

Omdat de ontwikkeling van de luchthaven op het bestaande terrein plaatsvindt, worden de plangrenzen van de geldende bestemmingsplannen "Larserknoop" en "Landelijk Gebied" aangehouden. De huidige grens van de luchthaven wordt aan de zuidoostzijde gevormd door de Eendenweg. Aan de zuidwest- en noordwestzijde wordt het plangebied begrensd door de Talingweg en de daaraan liggende functies. De begrenzing komt overeen met de begrenzing uit het aanwijzingsbesluit. Noordoostelijk van het plangebied vindt ook de ontwikkeling van het bedrijventerrein Larserknoop plaats.

Het bestemmingsplan is opgesteld onder regime van de Crisis- en herstelwet.

#### **Relatie bestemmingsplan en procedure Luchthavenbesluit**

Om een luchthaven te exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Het luchthavenbesluit zal gebaseerd zijn op het nieuwe stelsel van de Wet luchtvaart. Het oorspronkelijke aanwijzingsbesluit uit 1991 is daarentegen nog gebaseerd op het stelsel van de (oude) Luchtvaartwet. De wet die voorziet in het nieuwe wettelijke stelsel bevat een regeling voor de overgang naar het nieuwe wettelijke stelsel uit de Wet luchtvaart. Deze regeling houdt in dat alle oude aanwijzingen die op grond van de Luchtvaartwet zijn vastgesteld worden omgezet in een zogenaamde omzettingsbesluit. In het omzettingsbesluit zal de handhaving voor geluid plaatsvinden op basis van het nieuwe wettelijke stelsel. Ook voor de luchthaven Lelystad zal een omzettingsbesluit worden vastgesteld vanwege de wettelijke verplichting daartoe. Het omzettingsbesluit bevat een neutrale omzetting waarbij alleen de bestaande bepalingen en voorschriften uit de aanwijzing worden omgezet.

In het luchthavenbesluit wordt zowel het luchthavengebied als de regels voor het gebruik van de luchthaven vastgesteld. Het luchthavengebied is het gebied dat daadwerkelijk is bestemd voor gebruik als luchthaven en waarbinnen het banenstelsel wordt vastgelegd en de verdere inrichting van de luchthaven. De regels voor het gebruik van de luchthaven betreffen onder meer de openingstijden en vluchtuitvoeringsbeperkingen. Als laatste bevat het Luchthavenbesluit regels voor de ruimtelijke indeling van de omgeving van een luchthaven. Deze komen tot uitdrukking in een beperkingengebied waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden met het oog op de geluidbelasting, de externe veiligheid en internationale eisen ten behoeve van de vliegveiligheid (o.a. obstakelvlakken en vogelaantrekkende activiteiten). Deze regels zijn gericht tot de gemeenten en tot de (potentiële) gebruikers wier gronden door het beperkingengebied worden bestreken. Gemeenten dienen op basis van deze regels een bestaand bestemmingsplan aan te passen dan wel deze regels in acht te nemen bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan. In de situatie dat het bestemmingsplan nog niet is opgesteld of gewijzigd, dienen gemeenten de regels in acht te nemen bij het beslissen op een aanvraag voor een bouwvergunning.

Bij Lelystad Airport gaat het om een substantiële wijziging in het gebruik van de luchthaven. Voor deze luchthaven zijn nog geen beperkingengebieden en grenswaarden overeenkomstig de (nieuwe) Wet luchtvaart bepaald. De huidige gebruiksvoorwaarden zijn vastgesteld op basis van de (oude) Luchtvaartwet.

Het vorenstaande betekent dat de voorgenomen activiteit op Lelystad Airport een verplichting heeft tot het opstellen van een milieueffect rapport overeenkomstig categorie 6.1 van bijlage C van het Besluit Milieueffectrapportage. Voor het MER is Lelystad Airport de initiatiefnemer. De Minister van Infrastructuur & Milieu is het bevoegd gezag.

Op het luchthavenbesluit is vooralsnog de Crisis- en herstelwet van toepassing. Het vastleggen van de gebruiksmogelijkheden van Lelystad Airport is één van de in bijlage II van deze wet genoemde projecten. Voor aangewezen projecten die onder de Crisis- en herstelwet vallen, vervallen twee verplichtingen uit de 'reguliere' m.e.r.-procedure, namelijk de eis om de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven te beschrijven en te onderzoeken in het MER (waaronder het Meest Milieuvriendelijk Alternatief) en de verplichte advisering door de Commissie m.e.r. over het MER. In de te volgen procedure zal de Commissie m.e.r. toch om advies worden gevraagd. De reden hiervoor is dat de initiatiefnemer het van belang acht om een onafhankelijke toets te laten verrichten en vast te stellen of naar het oordeel van de Commissie m.e.r. de in de MER beschikbare milieu-informatie voldoende is voor de verdere besluitvorming door het bevoegd gezag.

De milieueffectrapportage-procedure start met het bekendmaken van een voornemen tot het indienen van een aanvraag voor een luchthavenbesluit en de verklaring dat ten behoeve van de voorbereiding van het luchthavenbesluit een milieueffectrapport wordt gemaakt (artikel 7.16 Wvmb). De Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport Lelystad Airport, opgesteld door de exploitant van Lelystad Airport, dient hiertoe en bevat een beschrijving van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit, de milieuaspecten die worden onderzocht en de wijze waarop dit onderzoek plaatsvindt. Deze notitie zal worden gebruikt bij de raadpleging van het publiek, de betrokken bestuursorganen en de adviseurs (waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage). Het Milieueffectrapport is bedoeld om de milieugevolgen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De inspraakmogelijkheden zullen worden verzorgd door het bevoegd gezag, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

### **Beoogd effect**

Het vaststellen van het bestemmingsplan vormt de laatste juridische stap om te komen tot achtereenvolgens een vastgestelde en onherroepelijk bestemmingsplan voor Lelystad Luchthaven. Tevens wordt hiermee voldaan aan de wettelijke actualiseringplicht die aangeeft dat bestemmingsplannen voor 1 juli 2013 dienen te zijn geactualiseerd. Daarnaast wordt door de vaststelling van het Beeldkwaliteitplan de beeldkwaliteit van het gebied vastgelegd

### **Argumenten**

1. Tijdens de ter inzage ligging van het ontwerpbestemmingsplan zijn 28 zienswijzen ingekomen. Deze zienswijzen zijn beantwoord en voorzien van een gemeentelijke reactie in de 'Nota van beantwoording; zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Lelystad Luchthaven'. De gemeenteraad heeft in oktober kennisgenomen van de ingediende zienswijzen. De wijzigingen ten opzichte van ontwerpplan ten gevolge van de zienswijzen, dan wel de ambtelijke wijzigingen zijn in de tekst van het bestemmingsplan gearceerd weergegeven. Met het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor de baanverlenging en terminal middels een koppeling met het Luchthavenbesluit is voor een heel groot deel tegemoet gekomen aan de zienswijzen van belanghebbenden. Voor de volledigheid zijn de kopieën van de zienswijzen bij het voorstel gevoegd.
2. Voorgesteld wordt het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Zoals hierboven aangegeven hebben de wijzigingen betrekking op de zienswijzen, gewijzigde wetgeving of – beleid en de relatie met het Luchthavenbesluit.
3. Voor het bestemmingsplan Lelystad Luchthaven is een anterieure exploitatieovereenkomst afgesloten met de Luchthaven Lelystad. Hiermee is het verplichte kostenverhaal volledig anderszins verzekerd.
4. Het grondgebied van de Luchthaven is als ontwikkelingsgebied in de Welstandsnota opgenomen. Dit houdt in dat over de beeldkwaliteit afspraken moeten worden gemaakt tussen gemeente en exploitant. Daartoe is door de exploitant in samenwerking met de gemeente een Beeldkwaliteitsplan opgesteld. Deze is aan de Welstandscommissie voorgelegd. Na vaststelling van het beeldkwaliteitsplan door de Raad zal deze als toetsingskader dienen voor de gebouwen en openbare ruimte op het luchthaventerrein



## Financiële aspecten

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een anterieure exploitatie-overeenkomst met Lelystad Luchthaven afgesloten.

## Kanttekeningen

Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is zoveel mogelijk rekening gehouden met nieuwe (onderwijs)ontwikkelingen zoals ISTA, lucht- en ruimtevaartacademy, en toekomstige uitbreidingsplannen van het Aviodrome. Deze plannen zitten nog in de voorbereidingsfase. Hierdoor is gekeken zo weinig mogelijk belemmeringen in het bestemmingsplan op te nemen. Daarbij is wel rekening gehouden met het Besluit Externe Veiligheid (BEVI) en RBML en het locatiebeleid zoals dat door de raad is vastgesteld.

### *Exploitatieovereenkomst*

Het (ontwerp)bestemmingsplan Lelystad - Luchthaven maakt bouwplannen mogelijk in de zin van artikel 6.12 Wro. Het vaststellen van een exploitatieplan of opstellen van exploitatieovereenkomst is derhalve vereist. Vaststelling van het bestemmingsplan is alleen mogelijk indien er duidelijkheid is hoe de kosten verhaald zullen worden. Met de Luchthaven is een exploitatieovereenkomst afgesloten. Daarmee is het kostenverhaal volledig verzekerd.

## Communicatie en voortgang

Het vastgestelde bestemmingsplan zal worden gepubliceerd in Staatscourant en Flevopost. Tevens zal het worden geplaatst op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en de gemeentelijke website. Na publicatie is beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State mogelijk.

Gedurende de termijn van ter inzagelegging (zes weken) kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze bij de gemeenteraad hebben ingebracht, alsmede belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijzen hebben ingebracht, beroep instellen. Aangezien bij de vaststelling van het bestemmingsplan wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, kan een ieder gedurende bovengenoemde termijn tegen de wijzigingen beroep instellen. Het instellen van beroep geschiedt door een gemotiveerd beroepschrift in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Binnen de beroepstermijn kunnen belanghebbenden, naast het beroepschrift, een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het vaststellingsbesluit van de gemeenteraad treedt ingevolge artikel 3.8, lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening in werking daags na afloop van de beroepstermijn. Indien binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

### *Bekendmaking*

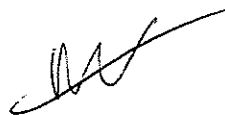
Middels een publicatie in de Staatscourant en de Flevopost zal de vaststelling van het bestemmingsplan op de wettelijk voorgeschreven wijze worden bekendgemaakt onder vermelding van de terinzagelegging en de mogelijkheden voor het indienen van beroep en/of een verzoek om voorlopige voorziening. Tegen het beeldkwaliteitplan is geen beroep mogelijk

Lelystad, 7 mei 2013.

Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,



N. Versteeg



M. Houtenberg

## Raadsbesluit

Nummer: 131028353

De raad van de gemeente Lelystad,

op voorstel van het college van de gemeente Lelystad d.d. 7 mei 2013;

overwegende:

- dat het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Lelystad Luchthaven met de daarop betrekking hebbende stukken met ingang van 7 juni 2012 voor een periode van zes weken ter inzage heeft gelegen en tevens digitaal kon worden geraadpleegd;
- dat die terinzagelegging op 6 juni 2012 op de wettelijk voorgeschreven wijze is bekend gemaakt;
- dat in deze bekendmaking melding is gemaakt van de voor een ieder bestaande mogelijkheid om gedurende de termijn van terinzagelegging schriftelijk of mondeling zienswijzen omtrent het ontwerp bij deze raad naar voren te brengen;
- dat de volgende zienswijzen zijn ontvangen:
  1. College van burgemeester en wethouders gemeente Dronten;
  2. Provincie Flevoland;
  3. Luchtverkeersleiding Nederland;
  4. Lelystad Airport;
  5. Praktijkonderzoek Plant & Omgeving WUR – Wageningen te Lelystad;
  6. Milieudefensie afdeling Lelystad;
  7. Natuur- en Milieufederatie Flevoland;
  8. Het bestuur van bungalowparken KVM en Bos & Heide, namens de leden van beide organisaties;
  9. Rijkswaterstaat IJsselmeergebied te Lelystad;
  10. Familie van Gaalen, Eendenweg 11 te Lelystad;
  11. ARAG Rechtsbijstand Leusden namens de heer J. Rodenburg, Eendenweg 5 te Lelystad;
  12. Donateurs Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport (namens en door bewoners van 41 adressen);
  13. H.H. Levers, Knarweg 6 te Lelystad;
  14. H.S. Wiersema, Eendenweg 3 te Lelystad;
  15. I.M. Douwenga, Kraanweg 26-28 te Lelystad;
  16. J. van den Berg, Golfpark 39 te Lelystad;
  17. Maatschap Florissen, Knooplaan 13 te Dronten;
  18. STX Windpower B.V. te Lelystad;
  19. EWT Project B.V. te Amersfoort;
  20. Countus namens Zeshoek B.V. te Swifterbant;
  21. SE Blades Technology B.V. Hengelo;
  22. Ecofys, Kanaalweg 15 te Utrecht;
  23. Eneco Wind B.V. te Rotterdam;
  24. Lagerwey Wind B.V. te Barneveld;
  25. AOPA (Aircraft Owners & Pilots Association) te Lelystad;
  26. Jacobs, Horst 19-31 te Lelystad;
  27. F.A.M. Verstraelen, Muiderweg 17 te Zeewolde;
  28. E. Brommer, Elandweg 85 te Lelystad;

- dat deze zienswijzen zijn ingediend binnen de termijn van terinzageligging, zodat de indieners in hun zienswijzen kunnen worden ontvangen;
- dat het college van de gemeente Lelystad in de "Nota beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Lelystad Luchthaven" de gemeentelijke beantwoording van de zienswijzen heeft opgenomen en daarbij heeft aangegeven of al dan niet aan de zienswijzen tegemoet is gekomen;
- dat dit ertoe geleid heeft dat op de Verbeelding een aanduiding horeca 1 (Flantuas) en klassikaal onderwijs ter plaatse van de bestaande terminal zijn toegevoegd;
- dat in artikel 1 definities zijn toegevoegd van luchthavenbesluit en luchthavengebonden kantoren;
- dat onder artikel 6.7 van de regels de wijzigingsbevoegheden voor Terminal en baanverlenging zijn opgenomen en in artikel 12.1.3 een algemene wijzigingsbevoegdheid is opgenomen ten aanzien van de maximale bouwhoogte ten behoeve van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde;
- dat ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan een aantal ambthalfve aanpassingen in de Toelichting dient te worden aangebracht, in verband met actuele wetgeving en gewijzigd (rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid;
- dat de wijzigingen gearceerd in het plan zijn aangegeven.

gelet op de betreffende bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht;

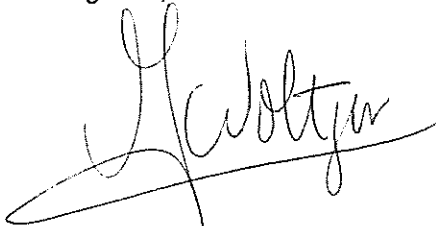
#### B E S L U I T:

1. de "Nota beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Lelystad Luchthaven vast te stellen en de indieners van een zienswijze hiervan in kennis te stellen;
2. het (digitale) bestemmingsplan Lelystad Luchthaven, bestaande uit regels, verbeelding en toelichting Lelystad Luchthaven met IMRO-code NL.IMRO.0995.BP 00030-VG01 gewijzigd digitaal en analoog vast te stellen;
3. voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen omdat het kostenverhaal volledig anderszins is verzekerd middels een anterieure exploitatieovereenkomst met Lelystad Luchthaven;
4. het Beeldkwaliteitsplan Lelystad Luchthaven vast te stellen.

Lelystad, 25 juni 2013.

De raad van de gemeente Lelystad,

de griffier,



de voorzitter,

