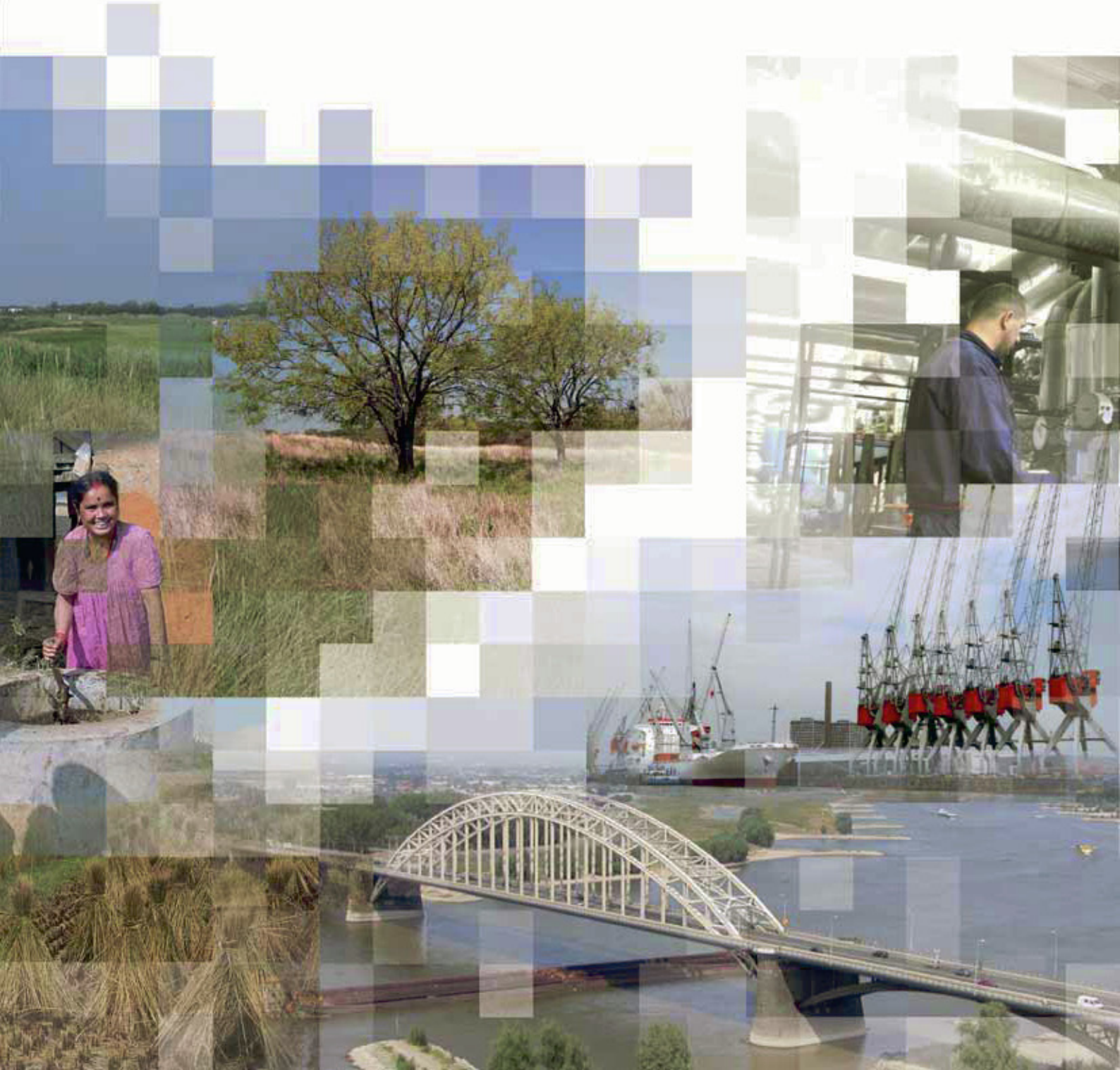
Commissie voor de
milieueffectrapportage

Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Toetsingsadvies over de aanvulling op het milieueffectrapport

12 november 2014 / rapportnummer 2792-183



1. Oordeel over het aangevulde milieueffectrapport

Lelystad Airport wil de luchthaven aanpassen zodat er 45.000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen per jaar kunnen worden afgehandeld. De initiatiefnemer wil daarvoor de start- en landingsbaan verlengen tot 2.400 meter. Ook zullen een nieuwe terminal, een platform en een parkeerterrein worden gebouwd. Om dit voornemen te kunnen realiseren, zijn een luchthavenbesluit en diverse vergunningen nodig. Als onderbouwing van de besluitvorming over het voornemen is een milieueffectrapport (project-MER) opgesteld.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')[1] heeft zich op 5 september 2014, in een voorlopig advies[2], uitgesproken over de juistheid en de volledigheid van het MER[3]. Daarbij heeft ze geconstateerd dat in het MER informatie ontbrak die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming. Het ging om informatie over de effecten van het voornemen op de natuur en over de integratie van en samenhang tussen de verschillende onderdelen van het MER.

Natuur: het voornemen zou significante gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden in de omgeving, en daarmee van invloed kunnen zijn op de uitvoerbaarheid van het voornemen. Concreet ontbrak er informatie over:

- de gevolgen van de geluidbelasting voor Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen;
- de gevolgen van stikstofdepositie voor natuurgebieden die daarvoor gevoelig zijn;
- de gevolgen voor de natuur van maatregelen om de vliegveiligheid te vergroten.

Integratie en samenhang: de Commissie signaleerde omissies in de informatie over:

- de samenhang tussen de addenda van het MER, de samenvatting en het hoofdrapport;
- de bijdrage van nieuwbouwlocaties aan de omvang van de hinder.

De Commissie heeft op 17 oktober 2014 drie nieuwe rapporten ontvangen: een samenvatting, een hoofdrapport en een achtergrondrapport waarin de addenda bij het MER zijn verwerkt[4]. Deze documenten worden in het voorliggende advies 'de aanvulling' genoemd.

De aanvulling beschrijft de keuzes die zijn gemaakt bij het inventariseren van effecten van route-alternatieven. Ze laat de omvang van gevolgen van het voornemen zien voor de omliggende Natura 2000-gebieden en beschrijft, waar relevant, mogelijke maatregelen en hun haalbaarheid. Ten slotte brengt ze in beeld wat het aanleggen van woonwijken en bedrijventerreinen betekent voor de geluidhinder, de slaapverstoring en/of de externe veiligheid. **De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling tezamen nu alle informatie bevatten die nodig is om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij het besluit.**

---

1 De samenstelling van de werkgroep van de Commissie, haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden op www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak projectnummer 2792 in te vullen.

2 Rapport nummer 2792-163 (http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p27/p2792/a2792ts.pdf).

3 De Commissie heeft naast het MER ook het ontwerp luchthavenbesluit ontvangen.

4 Ook de conclusies uit een rapport naar de uitvoerbaarheid van het voornemen in het kader van de Natuurbeschermingswet, dat na afronding van het oorspronkelijk MER is opgesteld (Arcadis, 30 juli 2014), zijn in deze rapporten verwerkt.

In hoofdstuk 2 van dit advies vindt u een samenvatting van de eerder geconstateerde tekorten en van de ontvangen aanvullende informatie. In dat hoofdstuk staat ook de toelichting op het oordeel van de Commissie over de aanvullende informatie. In haar voorlopige advies heeft de Commissie niet alleen tekorten gesignaleerd, maar ook enkele aanbevelingen opgenomen die zijn bedoeld om bij te dragen aan de verdere besluitvorming. Ze hebben geen betrekking op tekorten. Kortheidshalve herhaalt dit advies deze aanbevelingen niet. Die vindt u in het voorlopige advies[2].

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Effectenonderzoek natuur

Voorlopig oordeel over het MER

Het MER concludeerde dat significante effecten op Natura 2000-gebieden niet op voorhand zijn uit te sluiten. Dit geldt voor de effecten van stikstofdepositie (varianten A, B, en B+) en voor verstoring van vogels in de Oostvaardersplassen (variant A). Inzicht in de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen, en daarmee in de uitvoerbaarheid van iedere variant — waarbij met mogelijke (mitigerende) maatregelen rekening wordt gehouden — ontbrak echter. De Commissie oordeelde dat de informatie over de (cumulatieve) effecten op habitattypen en leefgebieden van soorten in Natura 2000-gebieden en over de mogelijke (mitigerende) maatregelen van belang is voor de keuze van een voorkeursvariant. De haalbaarheid van het voornemen is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Over de omvang van de stikstofdepositie[5] stelde de Commissie vast dat deelrapport 4E van het MER hoge depositiecijfers presenteert die in Addendum 3 worden gecorrigeerd[6], zonder dat deze aanpassing wordt onderbouwd. De Commissie kon de berekeningen ook niet reconstrueren en zag onverklaarbare verschillen met berekeningen voor andere luchthavens. Deze cijfers bepalen de omvang van (te beheersen) effecten op de natuur.

Ten slotte constateerde het MER dat de kans op vogelaanvaringen een belangrijk aandachtspunt is vanwege de grote vogelconcentraties in en rondom de Oostvaardersplassen en de vogelbewegingen van en naar foerageer- en slaapplaatsen. De Commissie oordeelde dat de effectiviteit en de milieugevolgen van eventuele maatregelen om de vliegveiligheid te waarborgen vooraf in beeld moesten worden gebracht. Vogelwerende maatregelen in de omgeving van Natura 2000-gebieden kunnen immers leiden tot significant negatieve gevolgen in die gebieden.

---

5 In het voorlopige toetsingsadvies is dit punt behandeld in de paragraaf over de samenhang tussen de addenda van het MER, de samenvatting en het hoofdrapport. Vanwege de relatie tussen omvang van de depositie en beoordeling van de effecten van die depositie is ervoor gekozen om in dit advies over de aanvulling beide punten tezamen te behandelen.

6 Als gevolg van die correctie neemt de depositie aan de rand van de Veluwe af van circa 30 mol N/ha/jaar naar circa 0,4 mol N/ha/jaar.

Daarom adviseerde de Commissie om in een aanvulling op het MER de effecten van stikstofdepositie en verstoring op Natura 2000-gebieden en, zo nodig, mogelijke mitigerende maatregelen[7] uit te werken en om de berekende stikstofdeposities herleidbaar te onderbouwen. Verder adviseerde ze om de maatregelen die de vliegveiligheid moeten vergroten, in kaart te brengen en aan te geven wat de consequenties ervan zijn voor de vliegveiligheid, de natuur, de natuurontwikkeling en de vogels in het studiegebied.

Oordeel over de aanvulling

Verstoring van vogels

Het aangevulde MER maakt duidelijk dat de vliegveiligheid leidend is geweest bij de keuze van de routestructuur en dat de route over het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen (variant A) op advies van de Alderstafel Lelystad is afvallen[8]. Daarom is de verstoring die het gebruik van deze route in het Natura 2000-gebied veroorzaakt, niet volledig in kaart gebracht. De Commissie kan zich vinden in deze wijze van trechteren van route-opties. Komt alsnog een route boven de Oostvaardersplassen in beeld, dan zullen voor de afweging van deze keuze de effecten van verstoring van vogels in een aanvulling op het MER en in een Passende beoordeling moeten worden beschreven.

Stikstofdepositie: effecten

De passage uit de aanvulling over het onderwerp stikstofdepositie begint met een algemene beschouwing over de betekenis van kleine hoeveelheden extra stikstof op overbelaste natuurgebieden.[9] De Commissie onderschrijft niet de conclusie van die beschouwing dat geringe extra hoeveelheden, a priori en zonder beschouwen van cumulatie, niet kunnen leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor vermesting en/of verzuring. Er is immers sprake van een overbelaste situatie, mede door een cumulatief effect van alle activiteiten die afzonderlijk een zeer geringe en nauwelijks meetbare bijdrage aan de depositie leveren.

Vanwege de jurisprudentie over dit onderwerp wordt in de aanvulling vervolgens alsnog de stap gezet naar het beschrijven van de kwetsbare habitattypen en leefgebieden van soorten in de verschillende Natura 2000-gebieden en van mogelijke effectbeperkende maatregelen, in aanvulling op het reguliere beheer. Op grond van deze beschrijving wordt geconcludeerd dat voor de meeste gebieden het gevoerde beheer de effecten van de extra stikstofdepositie afkomstig van Lelystad Airport ruim neutraliseert. Voor Natura 2000-gebied Veluwe worden diverse opties voor te nemen maatregelen beschreven. Naar het oordeel van de Commissie zijn de mogelijkheden voor mitigatie van de effecten van de stikstofdepositie hiermee afdoende beschreven. De Commissie onderschrijft de conclusie dat in het bijzonder de Veluwe aandacht behoeft omdat hydrologische maatregelen hier geen oplossing bieden en het beheer van bossen op de Veluwe complex is[10].

---

7 Als maatregelen niet haalbaar of effectief zouden zijn, diende de aanvulling aan te geven of/hoe de ADC-toets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 kon worden doorlopen.

8 Brief van de Alderstafel Lelystad aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 22 mei 2014.

9 Geïntegreerd hoofdrapport blz. 104 e.v.

10 Beheerinstrumenten zoals maaien, plaggen, begrazen zijn er lastig inzetbaar.

De Passende beoordeling[11] bij de aan te vragen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 zal naast de beoordeling van de eerder genoemde cumulatieve gevolgen moeten ingaan op de daadwerkelijk te treffen maatregelen zodat eventuele significante gevolgen met zekerheid zijn uit te sluiten.

Stikstofdepositie: omvang[5]

Het aangevulde MER verklaart het verschil in stikstofdepositie tussen deelrapport 4E en addendum 3 op grond van een invoerfout in de emissiegegevens. Met deze toelichting zijn de berekeningen echter nog niet te reconstrueren.[12] De Commissie heeft zich de vraag gesteld wat de onzekerheid in de aannames waarmee het model is gevoed, zou betekenen voor de beoordeling van de natuureffecten en bijgevolg voor de besluitvorming. De Commissie verwacht niet dat de concentraties ter hoogte van de Natura 2000-gebieden die voor stikstof gevoelig zijn, dusdanig hoger zullen zijn dat de conclusies op het punt van (mitigatie van) de extra depositie bijstelling behoeven. Als de cumulatieve depositie in de omgeving van de luchthaven moet worden vastgesteld, bijvoorbeeld in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof, adviseert de Commissie dan ook om daar een reproduceerbare berekening aan ten grondslag te leggen. Ze acht het verder wenselijk om voor de Passende beoordeling uit te gaan van voldoende reconstrueerbare depositiegegevens.

- De Commissie adviseert om in de Passende beoordeling in te gaan op de maatregelen waarmee de eventuele cumulatieve gevolgen van de stikstofdepositie die is toe te schrijven aan het voornemen in combinatie met andere plannen of projecten, ongedaan gemaakt worden. Verder beveelt ze aan om daarbij uit te gaan van reconstrueerbare depositiegegevens.

Vliegveiligheid

Het aangevulde MER stelt dat buiten de hekken van het luchthaventerrein geen maatregelen nodig zijn anders dan het instellen van een beperkingengebied voor vogelaantrekkende bestemmingen[13]. Gesteld wordt dat het beperkingengebied belemmeringen opwerpt voor **nieuwe** bestemmingen en functies en niets verandert aan de **huidige** situatie.

De Commissie wijst er op dat het beperkingengebied grote vogelconcentraties herbergt, van belang is voor de draagkracht van Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen[14] en een zeer klein deel van het natuurgebied lijkt te omvatten[15]. Bovendien voorziet het ontwerp-beheerplan Oostvaardersplassen in maatregelen buiten het gebied teneinde de instandhoudingsdoelstellingen voor de blauwe kiekendief te halen[16]. Daarbij wordt gedacht aan aanpassen van bermbeheer van wegen en dijken en aan de aanleg van faunaranden rondom akkers of akkerreservaten in de omliggende landbouwgronden. Als het beperkingengebied hiervoor nu

---

[11] Zekerheidshalve wijst de Commissie ook op de noodzaak een Passende beoordeling op te stellen als mitigerende maatregelen bij de effectbeoordeling worden betrokken.

[12] Ook ziet de Commissie verschillen met berekeningen voor andere luchthavens — zoals Enschede Airport Twente en Maastricht Aachen Airport — en met de berekeningen uit 2009 voor het MER Lelystad Airport. Het actuele MER voor Lelystad Airport schat de bijdrage van 45.000 vliegbewegingen per jaar aan de stikstofdepositie ter hoogte van de terreingrens op minder dan 1 mol/ha/jaar. De andere genoemde MER-en laten waarden van meer dan 5 mol/ha/jaar zien voor aantallen vliegbewegingen variërend tussen circa 30.000 en 70.000 per jaar.

[13] Het beperkingengebied zoals bedoeld in artikel 12 en weergegeven in bijlage 7 van het ontwerp-luchthavenbesluit.

[14] Zie bijvoorbeeld paragraaf 3.4.3 van ontwerp Natura 2000-beheerplan Oostvaardersplassen van september 2014.

[15] De meeste oostelijke punt bij de Keersluisplas.

[16] Zie blz. 112-113 van het ontwerp Natura 2000-beheerplan Oostvaardersplassen van september 2014.

en in de toekomst belemmeringen zou opwerpen, kan dat het halen van de instandhoudingsdoelstellingen in de weg staan[17, 18]. Naar het oordeel van de Commissie bieden de formulering van sommige restricties uit het ontwerp-luchthavenbesluit en van de toelichting op dat besluit ruimte voor interpretatie[19]. Daarmee is onduidelijk of de genoemde maatregelen uit het ontwerp-beheerplan voor de Oostvaardersplassen in strijd kunnen zijn met de bepalingen uit het ontwerp-luchthavenbesluit.

- De Commissie adviseert om, meer dan nu, in de toelichting op het besluit de betekenis van het beperkingengebied voor vogelaantrekkende bestemmingen te verhelderen zodat eenduidig wordt uitgesloten dat
    - het beperkingengebied gevolgen heeft voor relevante vogelsoorten die buiten de Oostvaardersplassen foerageren;
    - de maatregelen die buiten de Oostvaarderplassen noodzakelijk zijn voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen, onmogelijk worden gemaakt.

2.2 Weergave van addenda in hoofdrapport en samenvatting

Oordeel over het MER

Aan het MER waren drie addenda toegevoegd die de informatie uit het hoofdrapport en de verschillende deelrapporten corrigeren en aanvullen. De informatie uit de addenda was niet verwerkt in het hoofdrapport en in de samenvatting. Via verwijzingen moest de lezer zelf een goed beeld zien te krijgen van de belangrijkste milieu-informatie voor de besluitvorming.

Zo waren alleen in addendum 2 en niet in het hoofdrapport en de samenvatting effecten van nieuwbouwplannen beschreven.[20] Daarnaast maakte de gebrekkige beschrijving (van de status) van de bouwplannen het voor de Commissie onmogelijk om de resultaten te verifiëren. Aantallen voor de referentiesituatie en voor andere alternatieven dan B+ en een totaalbeeld voor het gehele voornemen ontbraken in het MER en de bevindingen uit het addendum waren niet verwerkt in het hoofdrapport en de samenvatting. En ten aanzien van de geplande bedrijventerreinen en kantoren was het voor de Commissie onduidelijk of zij in de veiligheidsberekeningen waren opgenomen.

De samenvattende effectvergelijking van het hoofdrapport bevatte naar het oordeel van de Commissie ook geen transparant en volledige beeld van de effecten van de verschillende varianten. Daarin ontbraken de effecten onder de wettelijke normen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Ook was de eerder besproken informatie over nieuwbouwlocaties niet beschouwd in die tabellen.

---

17 Blz. 76 van het ontwerp-beheerplan stelt dat effecten van toekomstige ontwikkelingen op de instandhoudingsdoelen (waaronder de ontwikkeling van Lelystad Airport) niet in dit beheerplan zijn onderzocht.

18 Als monitoring van de effecten van de maatregelen die in het ontwerpbeheerplan Oostvaardersplassen zijn voorzien, onvoldoende verbetering laat zien van de staat van instandhouding van de kiekendieven, zal worden gezocht naar aanvullende maatregelen (zie blz. 62 van het ontwerp beheerplan).

19 Zo beperkt het ontwerpbesluit het gebruik van gronden als natuurgebied of vogelgebied voor zover dat gebruik nog niet rechtmatig was vóór inwerkingtreding van het besluit of onevenredig gevaar oplevert voor de vliegveiligheid. En de toelichting op het besluit geeft onder andere aan dat het gaat om het toevoegen van bestemmingen of activiteiten die een sterke aantrekkingskracht op vogels hebben.

20 MER-addendum 'Advies Alderstafel optimalisaties'.

Ten slotte ontbrak in de samenvatting een overzichtstabel van de belangrijkste milieueffecten en belangrijke informatie uit de addenda. Naar het oordeel van de Commissie was de samenvatting daarom geen zelfstandig leesbaar document dat een goede afspiegeling vormt van de inhoud van het MER.
De Commissie adviseerde om het MER te actualiseren met de informatie uit de addenda en om de belangrijke effecten van geluid onder de grenswaarden voor de verschillende varianten en woonlocaties te beschrijven. Deze informatie diende samen met de belangrijkste conclusies uit het MER in een zelfstandig leesbare samenvatting met een overzichtelijke tabel met milieu-effectscores te worden opgenomen.
De Commissie adviseerde ook om een totaalbeeld te schetsen van het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden voor de referentie en de alternatieven/varianten, zowel met als zonder de aantallen in toekomstige woningbouwlocaties. Verder zou moeten worden aangegeven of en hoe geplande bedrijventerreinen waren meegenomen in de berekeningen voor externe veiligheid. Zo nodig zouden de berekeningen van het groepsrisico hiervoor moeten worden gecorrigeerd.

Oordeel over de aanvulling

De Commissie constateert dat de relevante informatie uit de addenda in het hoofdrapport en de samenvatting is opgenomen, dat ze doelmatige effectvergelijkingen bevatten en dat het hoofdrapport en de samenvatting daarmee compleet zijn. De tabellen waarin effecten worden vergeleken, geven nu ook informatie over de aantallen ernstig gehinderden en slaapverstoorden vanaf 40 dB L_{den} respectievelijk 30 dB L_{night}. Verder is de informatie uit de addenda over de invloed van nieuwbouw op de omvang van de hinder nu overgenomen in het hoofdrapport en de samenvatting. Deze informatie laat zien dat een deel van de nieuwbouwplannen is geprojecteerd in gebieden waar het voornemen ernstige hinder zal veroorzaken. Zo leidt realisatie van alle harde en zachte nieuwbouwplannen bij variant B+ tot een extra aantal ernstig gehinderden van meer dan 2.500. Voor de bestaande woonwijken is bij variant B+ een aantal van meer dan 3.700 ernstige gehinderden berekend.[21, 22] Ten slotte beschrijft het hoofdrapport de interactie tussen de m.e.r.-procedure en het onderzoek naar en de afweging van route-alternatieven.

De omvang en de status van geplande bedrijventerrein staan in het aangevulde MER en de consequenties hiervan voor de externe veiligheid zijn beschreven. Als gevolg daarvan neemt het groepsrisico toe[23]. Naar het oordeel van de Commissie zijn hiermee de tekorten uit paragraaf 2.2 van het voorlopige advies afdoende ingevuld.

---

[21] Vergelijk hiervoor tabel 6 op blz. 58 met tabel 10 op blz. 64 van het hoofdrapport.

[22] In de tabellen 6 op blz. 22 van de samenvatting en 7 op blz. 23 met de harde nieuwbouw staan overigens dezelfde getallen als in de tabellen 8 op blz. 23 en tabel 9 op blz. 24 met alle nieuwbouw. Tabel 6 en 7 zijn waarschijnlijk onjuist, omdat ze ook niet corresponderen met de getallen uit de tabellen 8 en 9 op blz. 63 van het hoofdrapport.

[23] Overigens constateert de Commissie dat de tekst in paragraaf 7.4.2 van het hoofdrapport niet in lijn is met wat figuur 25 laat zien. De tekst stelt: "… dat het groepsrisico zal toenemen voor de voorgenomen situatie in vergelijking tot de referentiesituatie. Met name het risico op ongevallen met grotere groepen neemt toe." En verder: "Het groepsrisico neemt voor iedere groepsgrootte toe bij het marktscenario 45k in vergelijking met het marktscenario 25k." De figuur laat telkens het tegendeel zien. De Commissie veronderstelt dat er sprake is van fouten in de opmaak van figuur 25. Duidelijk moet zijn welke GR-curve gebruikt moet worden bij toekomstige afwegingen van nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van het luchthaventerrein.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: N.V. Luchthaven Lelystad

Bevoegd gezag: de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Besluit: vaststellen Luchthavenbesluit

Categorie Besluit m.e.r.: C6.1

Activiteit: mogelijk maken van de verlenging van de start- en ladingsbaan en vastleggen van het gebruik van de luchthaven en van de beperkingen aan het grondgebruik in de omgeving van de luchthaven

Procedurele gegevens:
aankondiging in de Staatscourant d.d. 6 augustus 2013
ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 6 augustus t/m 16 september 2013
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 14 juni 2013
2e adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 1 augustus 2013
advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 16 oktober 2013
kennisgeving MER in de Staatscourant van 19 juni 2014
ter inzage legging MER: 20 juni t/m 31 juli 2014
aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 20 juni 2014
toetsingsadvies uitgebracht: 5 september 2014
aanvraag toetsingsadvies over de aanvulling op het MER: 17 oktober 2014
geen kennisgeving / ter inzage legging aanvulling MER
toetsingsadvies uitgebracht: 12 november 2014

Samenstelling van de werkgroep:
Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
Ir. A.G.M. Dassen
Dr. Y.S. Kok-Palma
Dr. J. Lembrechts (secretaris)
drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)
Ing. R.L. Vogel
Dr. J. Wesseling
Dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij toetsing:
Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte

en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op *www.commissiemer.nl* op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft, in aanvulling op de documenten die onderwerp waren van het eerdere toetsingsadvies, de volgende documenten betrokken bij dit advies:

- Milieueffectrapport Lelystad Airport, Geïntegreerd Hoofdrapport. Adecs airinfra & to70, rapport met kenmerk le140309-2, 16 oktober 2014
- Milieueffectrapport Lelystad Airport, Geïntegreerde Achtergronden bij het MER. Adecs air-infra & to70, rapport met kenmerk le140310-2, 16 oktober 2014
- Milieueffectrapport Lelystad Airport, Geïntegreerde Samenvatting. Adecs airinfra & to70, rapport met kenmerk le140313-2, 16 oktober 2014
- Uitbreiding Lelystad Airport: vergunbaarheid Natuurbeschermingswet. Arcadis, rapport 077940537:0.11 – Definitief, 30 juli 2014

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Toetsingsadvies over de aanvulling op het milieueffectrapport Luchthavenbesluit Lelystad Airport

ISBN: 978-90-421-4054-7

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
W www.commissiemer.nl