

ONTWIKKELING LELYSTAD AIRPORT



STARTNOTITIE VOOR HET GECOMBINEERDE
MILIEU-EFFECTRAPPORT TOEKOMST LELYSTAD
AIRPORT

MEI 2008

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
1. Inleiding.....	4
1.1 Aanleiding.....	4
1.2 Procedureel kader.....	5
1.3 Opbouw van de Startnotitie.....	6
2 Historisch kader.....	7
3 Uitgangspunten, voorgenomen activiteit en alternatieven.....	9
3.1 Uitgangspunten MER.....	9
3.2 Alternatieven.....	11
3.2.1 Planalternatief.....	11
3.2.2 Alternatief continuering huidig gebruik (nulalternatief).....	13
3.2.3 Referentiealternatief	13
3.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).....	13
3.2.5 Alternatieve invulling binnen contouren PKB.....	14
3.2.6 Mogelijke routes en geluidsbelasting.....	14
4 Te onderzoeken effecten.....	16
4.1 Geluid.....	16
4.2 Externe veiligheid.....	118
4.3 Luchtkwaliteit.....	18
4.4 Ruimtelijke ordening.....	19
4.5 Natuur.....	19
4.6 Gezondheid.....	20
4.7. Verkeer.....	20
4.8. Overige onderzoeksaspecten.....	20
4.9. Overige onderdelen van het MER.....	21
4.10 Evaluatie van het MER.....	21
5 Inspraakprocedure.....	22
5.1. M.e.r. procedure.....	22
5.2. Inspraak en informatie.....	22
6 Verklarende woordenlijst en afkortingen.....	24
Bijlagen	

Voorwoord

De milieu-effectrapportage die wordt opgesteld is een direct gevolg van een uitspraak van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 10 oktober 2007. Het is in korte tijd de vierde milieu-effectrapportage (MER) over de toekomstige ontwikkeling van Lelystad Airport die in procedure gebracht wordt. Deze gecombineerde MER zal de verandering en de daardoor ontstane effecten zichtbaar maken ten opzichte van de aanwijzing uit 1991.

Het opstellen van een MER met de daaraan voorafgaande startnotitie en de mogelijkheden tot het inbrengen van zienswijzen, leidt altijd tot veel reacties uit de omgeving. In korte tijd wordt de omgeving van Lelystad Airport nu wederom geconfronteerd met de mogelijke ontwikkeling van de luchthaven. Hierdoor ontstaat de indruk dat Lelystad Airport telkens bezig is met weer een nieuwe uitbreiding. Dit beeld is onjuist. De nu gevraagde aanwijzing maakt de eerste daadwerkelijke ontwikkeling sinds 1991 mogelijk.

Lelystad Airport heeft sinds het van kracht worden van de aanwijzing uit 1991 qua gebruik door luchtverkeer nauwelijks een ontwikkeling doorgemaakt. Nog steeds is het een luchthaven zonder verkeersleiding die vrijwel volledig gebruikt wordt door klein eenmotorig luchtverkeer. Sinds 1988 bestaat al de wens om deze luchthaven een nieuwe status te geven waardoor ook groter verkeer er gebruik van kan maken. Al enkele malen zijn daartoe aanwijzingsprocedures gestart, waarvan echter geen enkele heeft geleid tot een onherroepelijke aanwijzing. Hiervoor zijn meerdere oorzaken aan te wijzen waarop in het kader van deze startnotitie niet zal worden ingegaan.

Lelystad Airport neemt nu het initiatief om te komen tot een onherroepelijke aanwijzing. Basis voor dit aanwijzingsverzoek is de Planologische Kernbeslissing Maastricht en Lelystad die in 2004 van kracht is geworden. De daarin aangegeven kaders zijn bepalend geweest bij het opstellen van het aanwijzingsverzoek. Daarbij is zo veel mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen vanuit de omgeving en gevolg gegeven aan eerdere uitspraken van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor een verlenging van een bestaande baan en de wijziging van een geluidzone van een luchthaven geldt een m.e.r.-plicht. (ingevolge het bepaalde in artikel II van het Besluit van 7 mei 1999, houdende wijziging van het Besluit Milieu-effectrapportage 1994 alsmede de uitvoering van artikel 2, derde lid, van de Tracéwet -het Besluit van 7 mei 1999). Deze m.e.r.-plicht is gekoppeld aan een aanwijzing in het kader van de Luchtvaartwet. De Luchtvaartwet vereist dat een aanwijzing in overeenstemming moet zijn met een van kracht zijnde PKB. Voor de ontwikkeling van Lelystad Airport is dat de PKB Maastricht en Lelystad.

Een planologische kernbeslissing (PKB) beschrijft hoe het luchtvaartterrein ruimtelijk is ingericht, bevat planologische kaders voor de luchthavenontwikkeling en geeft kaders voor de beschikbare milieuruimte. Een PKB ligt ten grondslag aan het verkrijgen van een zogeheten aanwijzingsbesluit. In een aanwijzingsbesluit wordt het gebruik van de luchthaven vastgelegd. Voor het opstellen van een aanwijzing is het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk. Deze startnotitie geeft aan wat de aard van de voorgenomen activiteiten voor Lelystad Airport is en welke alternatieven in het MER op hun milieueffecten worden onderzocht.

De directe aanleiding voor het indienen van een nieuw verzoek voor een aanwijzing bij de Minister van Verkeer en Waterstaat en het opstarten van een m.e.r.-procedure, wordt gevormd door

- A. het perspectief op een rendabele operatie binnen de in april 2004 van kracht geworden Planologische Kernbeslissing voor de luchthaven Lelystad;
- B. de uitspraken van de Raad van State van 2003, 2005 en 2007.

Ad A.

De PKB Maastricht en Lelystad voorziet voor Lelystad Airport onder meer in een baanverlenging en vergroting van de geluidscontouren. Daarmee kan Lelystad Airport gebruikt gaan worden voor zowel ongeregeld (General Aviation) verkeer als geregeld Intra-Europees verkeer. Hierdoor ontstaat het perspectief op een rendabele exploitatie. De volgens de PKB beschikbare geluidsruimte zal daarbij als randvoorwaarde gelden. Binnen het PKB-kader staat het de exploitant vrij om de luchthaven te exploiteren binnen de grenzen van de geluidzone en een keuze te maken voor een toekomstige vlootsamenstelling. Bij de vlootsamenstelling waarvoor de exploitant nu heeft gekozen ligt de nadruk op het ongeregelde verkeer (General Aviation) en in het bijzonder op de als zakelijk aan te merken vluchten met bijvoorbeeld business jets. Ook in het geregeld verkeer (lijndiensten) wordt de nadruk gelegd op zakelijk verkeer.

Ad B.

Het laatste aanwijzingsbesluit dat voor Lelystad Airport is genomen dateert van 2001. Tegen dit besluit zijn bezwaren ingediend die door de Minister zijn verworpen. De Raad van State oordeelde echter in beroep in 2003 dat een deel van die bezwaren terecht zijn. Daarop nam de Minister een nieuwe beslissing op bezwaar waartegen wederom beroep werd ingesteld.

Op 4 mei 2005 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan dat alsnog met spoed een milieu-effectrapportage diende plaats te vinden voor de in 2001 van kracht geworden aanwijzing fase 1. Daarin moesten bovendien de effecten van de voorzienbare ontwikkeling van Lelystad Airport worden opgenomen.

In 2006 is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als initiatiefnemer voor de de aanwijzing uit 2001 een MER (fase 1) opgesteld. In 2006/2007 heeft Lelystad Airport als initiatiefnemer voor de toekomstige ontwikkeling een MER (fase 2) opgesteld.

De Raad van State heeft in haar uitspraak van 10 oktober 2007 bepaald dat voor fase 1 en fase 2 één gecombineerd besluit moet worden genomen waaraan één MER ten grondslag moet liggen waarin de effecten van de totale ontwikkeling van Lelystad Airport als samenhangende activiteit worden getoond. Om adequaat te reageren op de uitspraak van de Raad van State heeft Lelystad Airport, na overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, besloten om de initiatiefnemer te zijn voor dit nieuwe besluit. Daartoe is deze startnotitie opgesteld en zal Lelystad Airport opdrachtgever zijn voor het opstellen van de milieu-effectrapportage (m.e.r.).

1.2. Procedureel kader

Een m.e.r. is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Een m.e.r. wordt gebruikt bij activiteiten die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu zoals de aanleg van luchthavens en de wijziging van het gebruik.

In overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat is gekozen voor een zorgvuldig en transparant concept waarbij Lelystad Airport initiatiefnemer is.

Het bevoegd gezag is het overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer. In het geval van een aanwijzing voor een luchthaven is dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, vertegenwoordigd door het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL), in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Deze startnotitie beschrijft de voorgenomen activiteiten en licht de alternatieven toe. Daarnaast geeft deze startnotitie aan welke milieueffecten onderzocht zullen worden.

De startnotitie wordt toegestuurd aan het bevoegd gezag, de Commissie voor de m.e.r., de wettelijke adviseurs, namelijk de Inspectie Milieuhygiëne van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en de directie Noordwest van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV). Tevens zullen de provincie Flevoland en de gemeenten Lelystad, Dronten, Almere en Zeewolde, de Commissie

voor de m.e.r. en de Commissie ex artikel 28 Luchtvaartwet om advies worden gevraagd. De Commissie voor de m.e.r. brengt een advies uit voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport. Het bevoegd gezag stelt vervolgens de richtlijnen vast op basis van de adviezen en de ingekomen zienswijzen.

1.3. Opbouw van de Startnotitie

Deze notitie geeft informatie over de te onderzoeken milieueffecten voor de ontwikkeling van Lelystad Airport.

In hoofdstuk 2 van de startnotitie wordt het historisch kader toegelicht.

Hoofdstuk 3 beschrijft de randvoorwaarden en de verschillende alternatieven die van belang zijn om inzicht te krijgen in de milieueffecten.

In hoofdstuk 4 volgt een overzicht van de voorgenomen milieuonderzoeken.

Tenslotte beschrijft hoofdstuk 5 de m.e.r.-procedure en is aangegeven wanneer en hoe men kan inspreken.

2. Historisch kader

De ontwikkeling van Lelystad Airport kent een lange voorgeschiedenis.

Bij het ontwerp van Oostelijk Flevoland kwam de huidige locatie van Lelystad Airport naar voren als de beste keuze voor een luchthaven die op de lange duur ook groter verkeer zou kunnen accommoderen. Het luchtvaartterrein Lelystad ontving haar eerste aanwijzing in 1973. Van 1973 tot 1988 ontwikkelde Lelystad Airport zich in hoog tempo tot de grootste luchthaven voor de kleine luchtvaart in Nederland. De luchthaven werd geëxploiteerd door de toenmalige regionale en lokale overheden.

In 1988 werd de luchthaven een zelfstandige NV die tot doel kreeg de luchthaven uit te bouwen tot een business airport. Aandeelhouders werden de Gemeente Lelystad, de Provincie Flevoland en de Bedrijfskring Lelystad. Om deze ontwikkeling te bevorderen, werden de aandelen in 1993 overgedragen aan Schiphol Group. De gewenste ontwikkeling van de luchthaven werd vastgelegd in een overeenkomst tussen de Provincie Flevoland, de Gemeente Lelystad en Schiphol Group. De luchthaven zou verder ontwikkeld worden. Er werd rekening mee gehouden dat vanaf 2005 Lelystad Airport ook door groter vliegverkeer benut zou worden. De gewenste ontwikkeling werd in 1993 besproken met de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat die haar medewerking toezegde en financiële middelen ter beschikking stelde voor infrastructurele voorzieningen.

Vanaf 1994 werd gewerkt aan een nieuwe aanwijzing die de ontwikkeling tot business airport mogelijk zou moeten maken. Spoedig bleek dat het bestaande planologisch kader daarvoor slechts beperkte mogelijkheden bood. De uitplaatsing van de niet-mainport gebonden general aviation van Schiphol naar Lelystad lag weliswaar vast in de PKB Schiphol en Omgeving, maar deze PKB kon niet de basis vormen voor een nieuwe aanwijzing voor Lelystad. Op advies van de Landsadvocaat werd overeengekomen om de ontwikkeling van Lelystad Airport te faseren. Fase 1 zou beperkt van omvang zijn en was gebaseerd op de vigerende PKB 'Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen' (SBL). Voor fase 2 van de ontwikkeling van Lelystad Airport zou een nieuwe PKB komen dan wel een partiële herziening plaatsvinden van het SBL. Het voornemen was fase 1 in 1997 af te ronden en fase 2 in 1999/2000.

In de loop van de jaren negentig leidde een nationale discussie over nut en noodzaak van de groei van de luchtvaart echter tot een aanzienlijke vertraging. Ook bleek dat het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen ten onrechte was verlengd en in feite geen rechtskracht meer had om nieuwe besluiten op te kunnen baseren. Door middel van tijdelijke wetgeving moest eerst die rechtskracht hersteld worden.

Daardoor kwam pas in 2001 de aanwijzing voor fase 1 tot stand. Voor groter verkeer, (Ke-verkeer, verkeer met een gewicht > 6.000 kg, heli's en straalvliegtuigen), kwam er een beperkte zone. Deze aanwijzing voorzag niet in een aanpassing van de luchthaveninfrastructuur. Initiatiefnemer

voor fase 1 was het Ministerie van Verkeer en Waterstaat die hiermee alsnog voorzag in een zonering van groter verkeer conform de situatie op andere luchthavens. Volgens de toenmalige wetgeving bestond voor een ontwikkeling van de omvang van fase 1 geen verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapportage.

Intussen werd duidelijk dat Lelystad Airport zich ook zou moeten ontwikkelen tot een regionale luchthaven. In de markt ontstond steeds meer behoefte om regionale luchthavens in te zetten voor rechtstreekse (point-to-point) verbindingen binnen Europa. Sinds circa 1995 is er sprake van een stormachtige groei van rechtstreekse verbindingen tussen regionale luchthavens in Europa. Ook de Tweede Kamer sprak zich uit voor een dergelijke ontwikkeling van Lelystad Airport en verzocht de minister daarvoor het kader te scheppen. Omdat een nieuw wettelijk kader voor de gehele luchtvaart in Nederland nog enkele jaren op zich zou kunnen laten wachten, besloten de ministers voor de twee luchthavens die dringend behoefte hadden aan een nieuwe aanwijzing, een aparte PKB vast te stellen.

In april 2004 werd deze PKB voor de luchthavens Maastricht en Lelystad van kracht. Voor Lelystad voorziet deze PKB in ruimte om de reeds lang geplande overloop van ongeregeld verkeer (general aviation) van Amsterdam Airport Schiphol mogelijk te maken. Ook biedt de PKB ruimte voor geregeld verkeer (lijn- en charterverbindingen) naar Europese bestemmingen met daarvoor geschikte passagiersvliegtuigen van beperkte omvang conform ICAO categorie C zoals de Fokker 50, Embraer 190 en Boeing 737. Hiermee kan Lelystad Airport zich ontwikkelen tot een luchthaven met een zakelijk karakter.

Gezien de beperkte openingstijd van 06.00 tot 23.00 uur en de baanlengte van 2.100 meter heeft Lelystad Airport niet het profiel als luchthaven voor vrachtluchten of chartervluchten. Vrachtluchten worden voor een deel in de nachtelijke uren uitgevoerd en hoofdzakelijk met wide-body vliegtuigen die een langere en bredere baan nodig hebben. Specifieke chartervluchten hebben ook een ruimer tijdsvenster nodig en daarbij is de baanlengte van 2.100 meter ontoereikend om onder alle weersomstandigheden met een vol beladen vliegtuig vanaf Lelystad te vertrekken. Lelystad Airport zal zich specifiek richten op overname van zakelijk ongeregeld verkeer (General Aviation) en een beperkt deel geregeld verkeer op zakelijke bestemmingen aan te bieden.

3. Uitgangspunten, voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1. Uitgangspunten MER

Het MER onderzoekt de milieu-effecten ten opzichte van de situatie conform de aanwijzing van 1991.

In 2001 is een aanwijzing van kracht geworden die aan Lelystad Airport beperkte groeimogelijkheden bood. In haar uitspraak van 10 oktober 2007 heeft de Raad van State deze aanwijzing uit 2001 herroepen. Zij heeft het Ministerie opgedragen om binnen twee jaar na de uitspraak een nieuw aanwijzingsbesluit te nemen. Tevens heeft de Raad van State beslist dat totdat een nieuw aanwijzingsbesluit van kracht is, de luchthaven in werking mag zijn als ware het aanwijzingsbesluit van 2001 in kracht.

De nu op te stellen milieu-effectrapportage gaat dus als beginsituatie uit van de toestand zoals deze bestond op basis van de aanwijzing uit 1991. De tijdshorizon is 2015.

Afbakening

Het nieuwe aanwijzingsbesluit dat de Minister van Verkeer en Waterstaat uiterlijk binnen twee jaar vanaf de datum van de uitspraak van de Raad van State moet nemen, betreft dus de huidige en toekomstige activiteiten op Lelystad Airport.

Het MER gaat in op de totale effecten ten opzichte van de situatie van de aanwijzing 1991. Het gaat derhalve uitdrukkelijk niet om een locatie-MER, waarbij ook mogelijke andere locaties in beschouwing worden genomen. Voor de openingstijden en de ruimtelijke begrenzingen van Lelystad Airport wordt uitgegaan van de mogelijkheden zoals opgenomen in de PKB Maastricht en Lelystad.

De belangrijkste begrenzingen zijn:

- de maximale geluids- en veiligheidscontouren
- vliegtuiggrootte tot maximaal ICAO categorie C
- openingstijden van 06.00 tot 23.00 uur met een extensiemogelijkheid tot 24.00 uur voor vertraagde vluchten
- een maximale baanlengte van 2.100 meter.

Bij het opstellen van de MER wordt uitgegaan van een passagiersaantal van 1 to 1,5 miljoen passagiers per jaar. Dit is het aantal dat ook is opgenomen in het convenant dat op 1 november 2007 is afgesloten tussen de Provincie Flevoland, de Gemeente Lelystad, Schiphol Group en Lelystad Airport. Scenario's waarin wordt uitgegaan van grotere aantallen vliegtuigbewegingen of waarbij wordt afgeweken van de hierboven genoemde begrenzingen worden nadrukkelijk als nog niet voorzienbare ontwikkelingen beschouwd.

De nu op te stellen milieu-effectrapportage moet een tijdsperiode beslaan van de situatie 1991 tot en met de planhorizon 2015. Dat is dus een periode van 25 jaar. Een dergelijke periode is voor beschouwing in één milieu-effectrapportage bijzonder lang. Omdat ten tijde van het starten van deze MER geen enkele besluitvorming heeft plaatsgevonden of binnen afzienbare tijd zal plaatsvinden over grotere ontwikkelingen dan nu aangenomen, worden deze dus niet in de MER onderzocht.

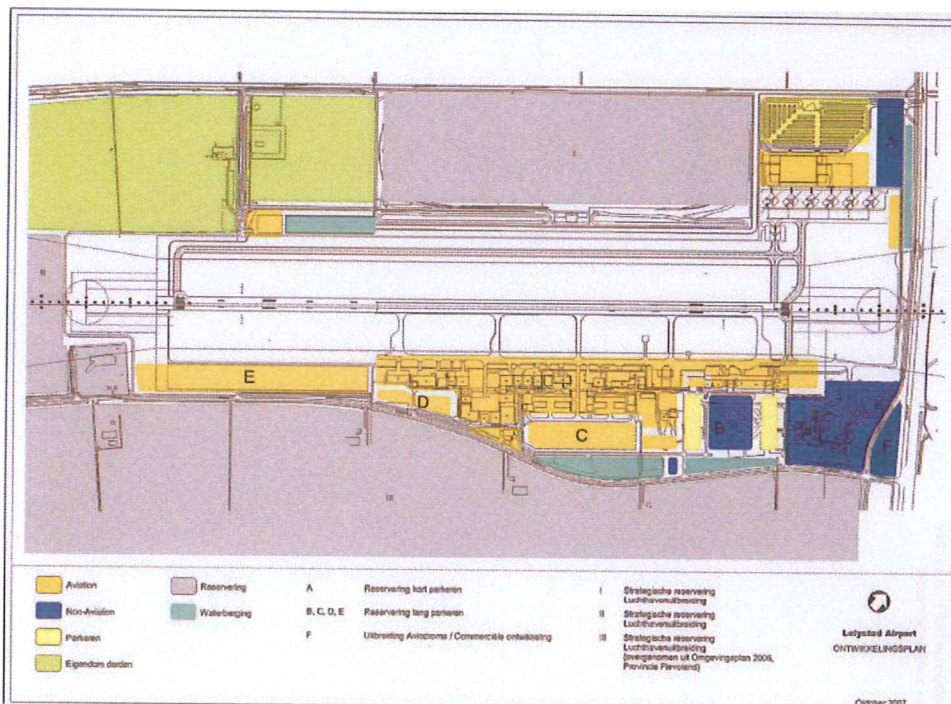
3.2. Alternatieven

3.2.1. Planalternatief

Om het profiel van een rendabele luchthaven te krijgen is de voorgenomen ontwikkeling noodzakelijk. De voorgenomen activiteit betreft het verlengen van de start- en landingsbaan en het wijzigen van het gebruik van het luchthaventerrein.

De daarbij behorende noodzakelijke voorwaarden zijn:

- verlenging van de start- en landingsbaan tot 2.100 meter,
- aanleg van een parallelle taxibaan,
- ontwikkeling passagiersareaal,
- wijzigen van de BKL- en Ke-zones op basis van een vervoersprognose voor 2015,
- instelling van luchtverkeersleiding.



Afbeelding 1: toekomstige situatie

Onderstaand worden de technische voorwaarden nader toegelicht.

Verlenging start- en landingsbaan

Om Lelystad Airport te ontwikkelen tot een regionale luchthaven die in staat is zowel het ongeregeld verkeer (general aviation) dat nu nog gebruik maakt van Amsterdam Airport Schiphol te ontvangen, als ook geregeld intra-Europees verkeer, is een lengte van de start- en landingsbaan van 2.100 meter noodzakelijk. De huidige PKB maakt het mogelijk voornoemd luchthavengebruik te accommoderen. De huidige baanlengte bedraagt 1.250 meter. Een baan korter dan 2.100 meter zou Lelystad Airport ongeschikt maken voor het beoogde verkeer.

De verlenging van de baan tot 2.100 meter zal bereikt worden door aan de noordoostelijke zijde circa 100 meter te verlengen en aan de zuidwestelijke zijde 750 meter. Deze verlengingen vinden plaats op gronden die reeds eigendom zijn van Lelystad Airport. Voor de noodzakelijke omlegging van

de Talingweg is reeds in 2001 een procedure gevolgd en deze weg wordt in 2008 omgelegd.

Aanleg van een parallelle taxibaan

Als gevolg van de komst van het voorzienbare intra-Europese verkeer is het wenselijk om uit het oogpunt van veiligheid en efficiency een noordelijke parallelle taxibaan aan te leggen. Deze taxibaan krijgt een breedte van 15 meter.

Door de aanleg van een parallelle taxibaan ontstaat geen vermenging met het recreatie- en lesverkeer waarvan de afhandeling binnen het bestaande areaal aan de Eendenweg zal blijven plaatsvinden en dat gebruik zal maken van de reeds aanwezige zuidelijke taxibaan. Voor het intra-Europese verkeer zal een nieuw areaal worden ontwikkeld aan de noordzijde van de luchthaven. Dit nieuwe areaal sluit goed aan op de ontwikkeling van het gemeentelijk bedrijventerrein Larserpoort en biedt de beste mogelijkheden voor een hoogwaardige ontsluiting per openbaar vervoer.

Ontwikkeling passagiersareaal.

Dit wordt gerealiseerd voor een afhandelingsvolume van ca. 1 tot 1,5 miljoen passagiers op de locatie van de huidige MLA-baan (zie situatieschets). Er is voorzien in een platform met voldoende opstelplaatsen voor afhandeling van circa 1 tot 1,5 miljoen passagiers met toestellen zoals de Fokker 50, Embraer 190 en Boeing 737.

BKL- en Ke-zones op basis van de vervoersprognose 2015

De prognose voor 2015 gaat uit van:

- circa 140.000 vliegtuigbewegingen voor BKL verkeer in het jaar 2015. Dit zijn ca 24.000 BKL-bewegingen minder dan in de PKB staan vermeld (164.300)
- Het aantal bewegingen in het Ke-verkeer dat past bij de in de PKB geboden gebruikruimte voor Ke-verkeer. Dit gebruik zal bestaan uit ca. 60.000 bewegingen, waarvan circa 20.000 bewegingen met helikopters en 40.000 overige vliegtuigbewegingen. Hiervan zijn ruim 20.000 vliegtuigbewegingen voor ongeregeld verkeer met vliegtuigen zoals de Citation, Falcon. Er is uitgegaan van circa 9.000 vliegtuigbewegingen met typen zoals de Fokker 50, Embraer 190 en Boeing 737. Dit gebruik past bij de gewenste ontwikkeling van Lelystad Airport tot luchthaven met een zakelijk karakter. Zie bijlage 5 voor een volledig overzicht van het aantal vliegtuigbewegingen per alternatief.

De indicatieve BKL- en Ke-contouren zoals deze zijn opgenomen in de PKB Maastricht en Lelystad zijn als bijlage bij deze startnotitie gevoegd. Vanwege het neerwaarts bijstellen van het aantal Bkl-bewegingen als ook het schrappen van de in de PKB genoemde 2e start- en landingsbaan van 900 meter zal de Bkl-contour verkleinen en zich in zuidoostelijke richting verplaatsen.

De geluidsbelasting zal ook worden weergegeven in de nieuwe Europese maat L_{den} . Omdat deze aanwijzingsprocedure wordt gevoerd onder het regiem van de PKB Maastricht en Lelystad wordt ook de rekensystematiek gebruikt die daarbij behoort. Het is bekend dat in de toekomst mogelijk een nieuw wettelijk kader (RBML) van kracht wordt. Omdat nu nog geen inzicht bestaat in de nieuwe rekensystematiek kan daarop niet geanticipeerd worden. Ten tijde van het starten van de MER is het wetsvoorstel voor RBML door de Eerste Kamer aangehouden.

Het normale verkeer moet worden afgehandeld tussen 06.00 en 23.00 uur. Vluchten die door technische problemen of verkeersleidingproblemen vertraagd zijn, mogen bij uitzondering worden uitgevoerd tussen 23.00 en 24.00 uur. Nachtvluchten zullen niet plaatsvinden op Lelystad Airport.

3.2.2. Alternatief continuering huidig gebruik

Dit alternatief beschrijft de huidige situatie van Lelystad Airport. Deze wijkt af van de referentiesituatie zoals hierna in 3.2.3. wordt beschreven. Conform de uitspraak van de Raad van State moet over de totale ontwikkeling van Lelystad Airport een gecombineerd besluit worden genomen. Daaruit vloeit voort dat in één milieu-effectrapportage dan ook de effecten van die gecombineerde ontwikkeling moeten worden onderzocht. In die milieu-effectrapportage dient beschreven worden welke situatie ontstaat indien het plan of het meest milieuvriendelijk alternatief niet tot ontwikkeling komt. In dat geval kan niet worden teruggekeerd naar de situatie conform aanwijzing 1991. Onder andere omdat in die aanwijzing geen zonering voor groter verkeer was aangegeven. Het is dan ook realistischer om als een van de varianten de continuering van het huidig gebruik te nemen.

De belangrijkste elementen van dit alternatief zijn:

- handhaven bestaande baanlengte 1.250 meter,
- handhaven bestaande baan voor Microlights,
- opheffen oude A- en B-baan voor Microlights en zweefvliegstrook conform de herroepen aanwijzing uit 2001,
- max vliegtuiggrootte ICAO Categorie 3C,
- BKL-zone voor circa 120.000 vliegtuigbewegingen
- Ke-zone voor circa 29.900 vliegtuigbewegingen, waarvan circa 23.000 helikopterbewegingen en circa 6.900 vliegtuigbewegingen met overige vliegtuigen waaronder vliegtuigen met > 6.000 kg maximum startgewicht.

3.2.3. Referentiealternatief

Het referentiealternatief gaat uit van de situatie zoals deze mogelijk is gemaakt in de aanwijzing 1991. Het betreft hier dus de situatie waarbij uitsluitend Bkl-Verkeer van de luchthaven gebruik kan maken. Voor Ke-verkeer (zie begrippenlijst) is in de aanwijzing van 1991 geen aparte geluidszone opgenomen omdat dit toen nog niet algemeen gebruikelijk was. Gebruik van Ke-verkeer was echter wel mogelijk waarbij de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein de grenzen van de Ke-contour vormden. In de aanwijzing van 1991 was een gewichtsbegrenzing van max 6.000 kg startgewicht opgenomen.

3.2.4. Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

In het MMA worden een aantal mogelijkheden beschreven om de milieu-belasting verder te verminderen.

Het betreft hier onder andere:

- maatregelen om het brandstofverbruik, geluidsbelasting en emissie op het luchtvaartterrein zelf verder te beperken,
- maatregelen om te komen tot een optimaal gebruik van het openbaar

- vervoer van en naar de luchthaven.
- operationele maatregelen zoals het instellen van een vliegverbod voor Bkl verkeer boven bepaalde dorpskernen zoals Harderwijk, Lelystad, Zeewolde, enkele stiltegebieden zoals de Oostvaardersplassen en het Horsterwold, en boven attracties zoals Walibi en de Bataviawerf
 - beperken van het aantal Bkl/vliegtuigbewegingen tot 120.000
 - beperkingen in het Bkl/verkeer en heliverkeer tot max 22.00 uur
 - schrappen van de route voor klein verkeer in westelijke richting langs de A6 (Whiskey-route)
 - overige mogelijkheden om invulling te geven aan een duurzame en innovatieve luchthaven
 - het beperken van de zogenaamde lawaaisporten rond de luchthaven
 - onderzoeken van alternatieve routevoorstellen zoals aangegeven in de bijlagen.

3.2.5. Alternatieve invulling binnen contouren binnen PKB (optimaliseringsalternatief)

In de PKB zijn contouren en een toekomstig gebruik aangegeven. Lelystad Airport legt nu in haar aanwijzingsverzoek de nadruk op gebruik door ongeregeld verkeer. O.a. de Gemeente Lelystad heeft zich er voor uitgesproken om de contouren van de PKB in de toekomst maximaal te willen gebruiken voor geregeld verkeer met bijvoorbeeld vliegtuigen van het type Boeing 737/Airbus A 320. Hoewel dit nu niet de ambitie van de exploitant is, wil deze in dit alternatief laten zien wat een dergelijke invulling voor consequenties heeft voor de omgeving.

3.2.6. Mogelijke Routes en geluidsbelasting

Uitgangspunt bij het planalternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief zullen routes zijn zoals deze in overleg met provincie en omliggende gemeentes tot stand zijn gekomen en die in december 2006 zijn gepresenteerd.

Nadien is door Luchtverkeersleiding Nederland LVNL nog een optimalisering van deze routes doorgevoerd. Deze geoptimaliseerde route zal eveneens volledig beoordeeld worden.

Door Staatsbosbeheer en de Stichting Natuur en Milieu Flevoland is een voorstel ontwikkeld waarbij verkeer bij een start vanaf baan 23 in noordwestelijke richting niet meer over de Oostvaardersplassen gaat, maar via een ruime boog in Oostelijke richting over het grondgebied van Zeewolde, Dronten en Lelystad uiteindelijk in noordwestelijke richting vliegt. Dit voorstel is door LVNL als ongewenst getypeerd, vanwege mogelijke interferentie tussen aankomend en vertrekkend verkeer. Een alternatief in een MER moet echter realistisch zijn, dat wil zeggen redelijk gelet op de doelstellingen van de initiatiefnemer alsmede haalbaar en uitvoerbaar voor de exploitant. Omdat de haalbaarheid van dit aangedragen voorstel ter discussie staat, kan het niet als een volwaardig alternatief in beschouwing worden genomen. Lelystad Airport wil echter wel de milieueffecten van deze voorstellen inzichtelijk maken.

Dit geldt eveneens voor een voorstel voor een combinatie van de routes in oostelijke en zuidelijke richting tot één route in zuidoostelijke richting zoals door de Provincie Gelderland met enkele Gelderse gemeentes is ontwikkeld.

De verschillende routevoorstellen die in het kader van de MER worden beoordeeld, zijn als bijlage in deze startnotitie opgenomen.

Aankomst- en vertrekroutes worden niet in het aanwijzingsbesluit vastgelegd. Om echter de effecten van de voorgenomen uitbreiding goed te kunnen onderzoeken moet worden uitgegaan worden van bepaalde routes. De belangrijkste effecten die in een milieu-effectrapportage worden onderzocht zijn te vinden in het gebied direct aansluitend aan het luchthaventerrein. In alle routevoorstellen is het gebruik van het luchtruim rond het luchthaventerrein echter nagenoeg gelijk. Het onderzoeksgebied is groter en omvat bijvoorbeeld ook de kernen van bijvoorbeeld Zeewolde en Dronten. De geluidseffecten zoals die volgens de wettelijke bepalingen in de MER worden onderzocht, doen zich maar in een beperkt gebied rond de luchthaven voor en bereiken de eerder genoemde kernen niet. Juist in die kernen willen de inwoners weten tot welke geluidsniveaus de voorgenomen ontwikkeling binnen hun kernen zal leiden. Daarbij willen ze een geluidsmaat krijgen die hen in staat stelt het toekomstige geluid van vliegtuigverkeer te vergelijken met reeds aanwezig geluid in hun omgeving. Uit eerder opgestelde milieu-effectrapportages voor Lelystad Airport is al gebleken dat de laagste geluidsniveaus volgens de voorgeschreven berekeningen, zich niet voordoen in die kernen.

In alle routevoorstellen wordt niet meer gevlogen over de dorpskernen van de plaatsen die rond luchthaven liggen. Er wordt wel over plaatsen met aaneengesloten woonbebouwing gevlogen op een grotere afstand van de luchthaven. Het vliegverkeer heeft hier altijd een hoogte bereikt van meer dan 3.000 ft (circa 1 km). Het vliegverkeer is dan nog wel hoorbaar, maar het geluidsniveau bereikt niet meer de onderste grenswaarden die in de berekeningen gebruikt moeten worden. Eerder is gebleken dat inwoners van die gebieden het als zeer onbevredigend beschouwen dat juist op hun vraag geen adequaat antwoord gegeven kan worden. Het geven van geluidsverwachtingen voor die gebieden kan niet meer zijn dan het geven van een indicatie. Ook nu is vliegverkeer in die gebieden hoorbaar. Het betreft dan zowel overvliegend verkeer op grotere hoogtes als naderend vliegverkeer voor Schiphol. Ook liggen er in de omgeving nu enkele routes voor militair vliegverkeer waarvan enkele zelfs op geringe hoogte. Tevens zijn er belangrijke geluidsbronnen in die omgeving zoals snelwegen en spoorlijnen. Het is moeilijk aan te geven of het beperkte vliegverkeer met moderne vliegtuigen zoals dit nu voor Lelystad Airport is voorzien, zal leiden tot een merkbare verandering in de totale hoeveelheid geluid in die omgeving.

4. Te onderzoeken effecten

Het MER beschrijft en vergelijkt de milieueffecten op basis van de uit te brengen richtlijnen van het voornemen en de alternatieven. Onderzocht wordt op welke wijze nadelige effecten kunnen worden beperkt of gecompenseerd. Een aantal effecten zal direct samenhangen met de plaats waar de activiteit plaatsvindt, zoals de effecten voor de bodem en de waterhuishouding ter plaatse van de baanverlenging. Andere effecten, zoals de geluidshinder, zullen meer een regionaal karakter hebben. Het studiegebied voor het MER is bepaald door de reikwijdte van de milieueffecten. Vooral nog is als studiegebied bepaald het gedeeltelijk Oostelijk en Zuidelijk Flevoland van de Provincie Flevoland. Bij het onderzoeken van alternatieve routes zal ook gekeken worden naar de effecten buiten het plangebied. Zoals al in het vorige hoofdstuk is aangegeven zijn de geluidscontouren voor het geplande gebruik zo beperkt van omvang, dat deze nooit buiten het plangebied komen.

De alternatieven worden vergeleken op hun effecten op het gebied van geluid, veiligheid, lucht, ruimtelijke kwaliteit en hinderbeleving.



Afbeelding 2: Overzichtkaart waarbinnen het studiegebied zich bevindt.

4.1. Geluid

Voor alle alternatieven zullen BKL-, Ke en Lden-geluidscontouren worden berekend. De contouren van het planalternatief zullen vergeleken worden

met de geluidscontouren uit de PKB Maastricht en Lelystad.

BKL-zones worden volgens het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL) vastgesteld rond vliegvelden die worden gebruikt door de "kleine luchtvaart". De grenswaarde is sinds 1 januari 2000 de 47 Bkl, waarbij circa 10% van de bevolking buitenshuis hinder ondervindt, waarvan tussen 0 en 5% ernstige hinder.

De grenswaarde voor de geluidsbelasting van de grote luchtvaart wordt uitgedrukt in Kosteneenheden. De 35 Ke-contour is het gebied, waarbij circa 25% van de bevolking binnenshuis ernstige hinder ondervindt.

De BKL- en Ke-contouren van het planalternatief worden vergeleken met de corresponderende contouren van het nulalternatief en het MMA. Deze contouren worden gepresenteerd op een actuele achtergrondkaart. Hierbij wordt het oppervlak, het aantal woningen en geluidsgevoelige bestemmingen dat zich binnen de contour bevindt voor alle alternatieven gepresenteerd. Met deze gegevens worden uitspraken gedaan over aantallen inwoners, gehinderden en personen waarbij kans op een slaapverstoring bestaat.

De beschrijving van de geluidsbelasting zal zich in het MER niet beperken tot de wettelijke grenswaarden van 35 Ke en 47 Bkl, omdat ook buiten die zones nog sprake is van een zekere geluidsbelasting. Zo zal ook worden gekeken naar de 20 Ke-contour, die de provincie Flevoland van belang vindt voor haar verdere ruimtelijke ontwikkeling. De 20 Ke-contour komt ongeveer overeen met de grenswaarde die voor wegverkeer wordt gehanteerd. Bij de 20 Ke-zone ondervindt circa 10 % van de bevolking buitenshuis hinder.

De geluidsbelasting zal ook worden weergegeven in de nieuwe Europese maat L_{den} . Zolang er nog geen Europese overeenstemming is over de te hanteren rekenmodellen wordt gebruik gemaakt van het "nationale" rekenmodel zoals dat thans gebruikt wordt voor de L_{den} berekeningen rond Schiphol. De L_{den} geluidsbelasting bevat de bijdragen van zowel het BKL als het Ke-verkeer. In het MER zullen de L_{den} contourwaarden worden gepresenteerd die gemiddeld het meest in de buurt liggen van de beschouwde Ke-contouren.

Ook zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven van de cumulatie van het geluid van vliegverkeer van en naar Lelystad Airport met andere vliegverkeer alsmede met overige bronnen op en rond de luchthaven. Ook de toekomstige infrastructuur wordt hierin betrokken.

In het MER wordt een analyse gegeven van de geluidsbelasting door wegverkeer op bestaande en nieuwe wegen indien de geluidsbelasting naar verwachting met meer dan 1 dB(A) toeneemt.

Specifiek zal worden aangegeven of de berekende geluidsbelasting voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer beperking kan inhouden bij haar taak in het kader van de afgifte van typegoedkeuringen waarbij geluidsmetingen dienen te worden verricht.

4.2. Externe veiligheid

In het MER zal aandacht worden besteed aan de externe veiligheidsaspecten van de luchthaven. Er wordt gekeken naar de kans per jaar dat een persoon (permanent verblijvend op een bepaalde plaats) overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval: het zogenaamde plaatsgebonden risico.

Het externe veiligheidsbeleid dat voor Schiphol wordt gevoerd is het uitgangspunt waarbij ook rekening wordt gehouden met het interim EV-beleid, zoals is verwoord in de brief van 28 november 2005 van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer.

Voor alle alternatieven zullen de 10^{-5} en 10^{-6} contouren van het plaatsgebonden risico worden weergegeven evenals het aantal mensen dat zich binnen deze contouren bevindt. De resultaten van het planalternatief fase 2 worden vergeleken met de corresponderende resultaten van het nulalternatief en het MMA. Deze contouren worden gepresenteerd op een actuele achtergrondkaart. Daarnaast worden de in de verschillende gebieden aanwezige gevoelige bestemmingen, woningen, kantoren, bedrijven en andere activiteiten die grote concentraties van mensen in het gebied veroorzaken weergegeven en wordt het groepsrisico berekend. Voor de verschillende alternatieven groepsrisico worden berekeningen opgenomen middels FN-curve.

Een aantal onderwerpen zal specifieke aandacht krijgen zoals:

- de ongevalratio bij oude vliegtuigtypen waarmee rond de luchthaven gevlogen wordt (i.v.m. museum Aviodrome),
- vogelaanvaringen vanwege grote populaties in dichtbij gelegen natuurgebieden,
- het eventuele transport en opslag van gevaarlijke stoffen, en wachttijden en uitwijkmogelijkheden voor vliegverkeer,
- Aviodrome
- aanwezigheid van risicovolle objecten,
- het vliegverkeer van en naar Schiphol,
- bouwhoogtebeperkingen bij motoruitval.

Er zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de mogelijke effecten van helikopterbewegingen. Er zal bezien worden of inmiddels een geaccepteerd berekeningsmodel beschikbaar is voor helikopters.

Ook wordt het totaal risicogewicht berekend.

De berekeningen worden uitgevoerd met het meest recente model van het NLR voor regionale luchthavens en de daarbij behorende ongevalskansen.

4.3. Luchtkwaliteit

In het MER zullen de concentraties aan de grenswaarden worden getoetst zoals genoemd in het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Daarbij zullen de effecten worden beschouwd van het vliegverkeer, de processen binnen het luchthaventerrein en de toename van het wegverkeer dat kan worden toegerekend aan de groei van de luchthaven. In het MER wordt voor de beschouwde zichtjaren per alternatief een onderzoek uitgevoerd naar de luchthavengerelateerde emissies van de volgende stoffen:

- Koolstofdioxide (CO₂)
- Stikstofoxiden (NO_x)
- Vluchtige Organische Stoffen (VOS)
- Zwaveldioxide (SO₂)
- Stikstofdioxide (NO₂)
- Fijn stof (PM₁₀)
- Lood (Pb)
- Benzeen
- Koolstofmonoxide.

Met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn vooral de kwantitatieve bijdrage van het luchtverkeer aan de concentraties VOS, NO_x en fijn stof alsmede de geurhinder van belang. Zo nodig zal daarbij ook een berekening worden gemaakt volgens de nieuwste norm voor fijn stof (P/M 2,5).

Voor alle alternatieven zal de luchtkwaliteit in het studiegebied worden berekend uit gegevens van het Landelijk Meetnet en eventueel aanwezige provinciale gegevens. De luchtkwaliteit van ieder alternatief wordt vergeleken met de normen die gelden voor de buitenluchtkwaliteit.

Per alternatief wordt aangegeven van welke stoffen een wijziging van de huidige luchtkwaliteit te verwachten is. Aangegeven wordt wat de bijdrage van de uitbreiding van Lelystad Airport aan deze verandering is.

4.4. Ruimtelijke ordening

In het MER zal worden onderzocht wat de gevolgen zijn van de inpassing van de voorgenomen activiteiten voor de ruimtelijke ordening. Ook de invloed van de ontwikkeling van de luchthaven op het wegverkeer zal daarbij in beschouwing worden genomen.

Er wordt een beschrijving gegeven van de vigerende beleidsnota's en relevante toekomstplannen op rijks- en provinciaal niveau. Daarnaast wordt aangegeven welke gemeentelijke ruimtelijke plannen van toepassing zijn. Aangegeven zal worden met welke aspecten (bijvoorbeeld recreatie en landbouw) uit het overige beleid rekening wordt gehouden en wat de eventuele effecten op de gebruiksruimte zullen zijn.

Er zal aandacht aan de ruimtelijke kwaliteit worden besteed waarbij wordt aangegeven hoe de luchthaven past in het omringende landschap

4.5. Natuur

De luchthaven ligt ten zuiden van het stedelijk gebied van Lelystad. In de directe nabijheid van de luchthaven liggen landschappelijk en cultuurhistorisch van belang zijnde gebieden en ecologische verbindingen. De voor deze gebieden geldende vogel- en habitatrictlijnen vragen om een aparte beoordeling. Wanneer kan worden aangetoond dat het voornemen geen significante gevolgen heeft voor de karakteristieke kenmerken en de gunstige staat van instandhouding, behoeven de vervolgstappen in de beschermingsformule uit de richtlijnen niet te worden doorlopen.

Specifiek zal gekeken worden of de geplande ontwikkeling gevolgen kan hebben voor gebieden die nu als stiltegebieden zijn aangewezen.

Er zal onderzocht worden voor welke gebieden rond de luchthaven of in de nabijheid van de geplande routes een instandhoudingsdoelstelling en beersplannen gelden in het kader van Natura 2000 waarop de Vogel- en Habitatrichtlijn van toepassing zijn, en gebieden die behoren tot de ecologische hoofdstructuur volgens de Nota Ruimte dan wel het Provinciaal Omgevingsplan. In het MER zal worden aangegeven of er al dan niet effecten van de voorgenomen activiteiten zijn te verwachten in deze gebieden. Indien naar verwachting een vergunning op grond van de natuurbeschermingswet noodzakelijk blijkt te zijn zal dit in de MER worden aangegeven.

Hierbij wordt ook in beeld gebracht in hoeverre geluidswaerkaatsing van grote oppervlaktewateren leidt tot een versterkend effect op beschermde natuur.

4.6. Gezondheid

Omgevingskwaliteit

Onder het begrip omgevingskwaliteit kan ook de gezondheid worden begrepen. Aan dit aspect zal, vooral in kwalitatieve zin, in het MER aandacht worden besteed. De belangrijkste beïnvloedingsfactoren voor de gezondheid zijn geluidshinder, luchtverontreiniging en geurhinder.

Hinderbelevingsonderzoek

Om een beter inzicht te krijgen in de mate waarin de ondervonden hinder van de kleine luchtvaart door de omwonende burgers wordt ervaren wordt een belevingswaardeonderzoek uitgevoerd.

Hoewel er op Lelystad geen sprake zal zijn van nachtoperaties (de luchthaven is gesloten tussen 23.00 uur en 06.00 met uitzondering van een mogelijkheid voor vertraagde vluchten tussen 23.00 en 24.00 uur) zal toch inzicht gegeven worden in de effecten van die beperkte hoeveelheid nachtelijk verkeer.

4.7. Verkeer

In het MER zal inzicht worden gegeven in de aantallen en herkomst van de vertrekkende reizigers en de bestemmingen van aankomende reizigers, alsmede de verdeling vervoerskeuze (modal split). Ook de relatie tussen OV-aanbod en OV-gebruik zal inzichtelijk worden gemaakt. Tevens zal worden aangegeven of en zo ja waar knelpunten kunnen ontstaan in het wegennet.

4.8. Overige onderzoeksaspecten

Voor bodem- en oppervlaktewater zal een korte beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling worden gegeven, waaronder de hydrologische situatie op het luchtvaartterrein, landschap, ecologie en maaibeheer. Aangegeven zal worden tot welke vergroting van het verharde oppervlak de voorgenomen plannen zal leiden en welke mitigerende en compenserende maatregelen zullen worden getroffen.

Op basis van een korte beschouwing zal worden aangegeven in hoeverre de verwachting is dat er zich archeologische vondsten in het plangebied bevinden. Daarnaast zal worden beschreven hoe tijdens de (bouw) werkzaamheden met archeologische vondsten zal worden omgegaan.

Op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken zal inzicht gegeven worden in de eventuele effecten van de aanwezigheid van een luchthaven op de biologische landbouw in de nabijheid van de luchthaven. De landbouwgebieden waarin biologisch geteeld wordt en waar zich mogelijk effecten kunnen voordoen worden indien mogelijk op een kaart aangegeven.

Ook wordt aandacht besteed aan de effecten van de veeteelt in de directe nabijheid van de luchthaven.

4.9.Overige onderdelen van het MER

Leemten in kennis

In een afzonderlijk hoofdstuk in het MER zal worden beschreven welke leemten in kennis en informatie zal blijven bestaan.

4.10.Evaluatie van het MER

Het doel van een tussentijdse evaluatie van het MER is om na te gaan of de optredende effecten overeenkomen met de voorspellingen uit het MER. Wanneer uit de evaluatie blijkt dat effecten voor het milieu ernstiger zijn dan werd verwacht, kan het bevoegd gezag maatregelen nemen om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken. In het MER zal derhalve een aanzet worden gegeven voor een evaluatieprogramma. Uit het MER zal tevens blijken welke aspecten bij de evaluatie kunnen worden onderzocht.

5. Inspraakprocedure

5.1 M.e.r.-procedure

De formele start van de m.e.r.-procedure ten behoeve van de Aanwijzing begint met het indienen van de Startnotitie bij het bevoegd gezag door de initiatiefnemer, de NV Luchthaven Lelystad. De Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd gezag voor het Aanwijzingsbesluit, in overeenstemming met de Minister van VROM. De startnotitie wordt hierna door het bevoegd gezag gepubliceerd en gedurende zes weken ter inzage gelegd. De ter inzage legging en de inspraakprocedure van de Startnotitie wordt bekend gemaakt in de Nederlandse Staatscourant, in de regionale dagbladen en in regionale weekbladen van Flevoland.

Het bevoegd gezag stelt de Richtlijnen voor het MER op. De Richtlijnen zijn gebaseerd op het advies van de Commissie MER, de inspraakreacties en de eventuele inbreng van de wettelijke adviseurs. Het vaststellen van de Richtlijnen vindt plaats binnen dertien weken na het ter inzage leggen van de Startnotitie. Het MER wordt opgesteld door de initiatiefnemer op basis van deze Richtlijnen. Het bevoegd gezag bepaalt of het MER voldoet aan de richtlijnen voordat het bekend wordt gemaakt.

5.2 Inspraak en informatie

De startnotitie ligt van 5 juni tot en met 16 juli, gedurende reguliere openingstijden ter inzage op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Almere, Lelystad, Dronten, Zeewolde, Harderwijk, Ermelo, Nijkerk en Nunspeet;
- de (hoofd-) vestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;
- de balie van Lelystad Airport;
- de provinciehuizen van de provincie Flevoland en Gelderland;
- de bibliotheek van de regionale directie van Rijkswaterstaat van het IJsselmeergebied;
- de bibliotheken van de ministeries van Defensie, Economische Zaken, Verkeer en Waterstaat, en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu in Den Haag.

Tijdens de inspraakperiode kan door een ieder aangeven worden welke onderwerpen in het MER onderzocht moeten worden. Bij het vaststellen van de richtlijnen voor het MER wordt rekening gehouden met de ingebrachte aandachtspunten, wensen en adviezen. Deze kunnen binnen de genoemde termijn van zes weken schriftelijk worden ingediend bij:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie MER Lelystad Airport
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Inspraak via internet (www.inspraakvenw.nl) is ook mogelijk.

Nadere informatie

Heeft u vragen over de inhoud van deze startnotitie dan kunt u contact opnemen met Lelystad Airport op telefoonnummer 0320-284770.

Deze startnotitie kunt u downloaden via de website www.lelystad-airport.nl of u kunt een exemplaar aanvragen bij Lelystad Airport op telefoonnummer 0320-284770 of per e-mail aan info@lelystad-airport.nl.

Heeft u vragen over de inspraakprocedure dan kunt u terecht bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat telefoonnummer 070-3519600.

6.Verklarende woordenlijst en afkortingen

BGKL	Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart
BKL	De geluidbelasting veroorzaakt door de kleine luchtvaart wordt uitgedrukt in de eenheid Bkl
CO ₂	Koolstofdioxide
General Aviation	Ongeregelde luchtverkeer
ICAO	International Civil Aviation Organization
Ke	De Kosten-eenheid (Ke) is de uitkomst van een berekeningsmethode die wordt gehanteerd als wettelijk aangewezen geluidsbelastingseenheid voor de grote luchtvaart
L _{den}	Cumulatieve geluidsbelasting van Ke en Bkl
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
Lvw	Luchtvaartwet
MER	het Milieu-effectrapport, het document waarin van een voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven; het wordt opgesteld ten behoeve van één of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moeten worden.
m.e.r.	de Milieu-effectrapportage, de procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van het MER genomen besluit.
MMA	Meest-milieuvriendelijk alternatief
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NO ₂	Stikstofdioxide
Nulalternatief	Autonome ontwikkeling uitgaande van de bestaande situatie waarbij de voorgenomen activiteit noch één van de alternatieven plaatsvindt.

PKB	Planologische kernbeslissing
SBL	Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen

BIJLAGE 1

Vergelijking van de 47 Bkl-contour conform de aanwijzing 1991 met de indicatieve 47 Bkl-contour (aangegeven in rood) zoals opgenomen in de PKB Maastricht en Lelystad.

N.B. In de Bkl-contour zoals opgenomen in de PKB Maastricht en Lelystad werd nog uitgegaan van 164.300 vliegtuigbewegingen Bkl-verkeer, in het huidige verzoek tot aanwijzing zijn er 140.000 vliegtuigbewegingen Bkl-verkeer aangevraagd. Hierdoor zal de Bkl-contour naar verwachting kleiner worden. Omdat bovendien wordt afgezien van de aanleg van start- en landingsbaan met een lengte van 900 meter voor het kleine verkeer zal de Bkl-contour in zuidoostelijke richting verschuiven ten gunste van de bebouwing van Lelystad. Deze contour blijft echter binnen de maximale grenzen zoals aangegeven in de PKB.

BIJLAGE 2

Vergelijking van de huidige 35 Ke-contour (aangegeven in groen) met Ke-contour 1991 (de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein)

BIJLAGE 3

Routes zoals gepresenteerd in december 2006 na overleg met de Provincie Flevoland en de gemeentes Zeewolde, Dronten, Almere en Lelystad

BIJLAGE 4

Alternatief routevoorstel zoals gepresenteerd door de Stichting Natuur en Milieu Flevoland en Staatsbosbeheer

BIJLAGE 5

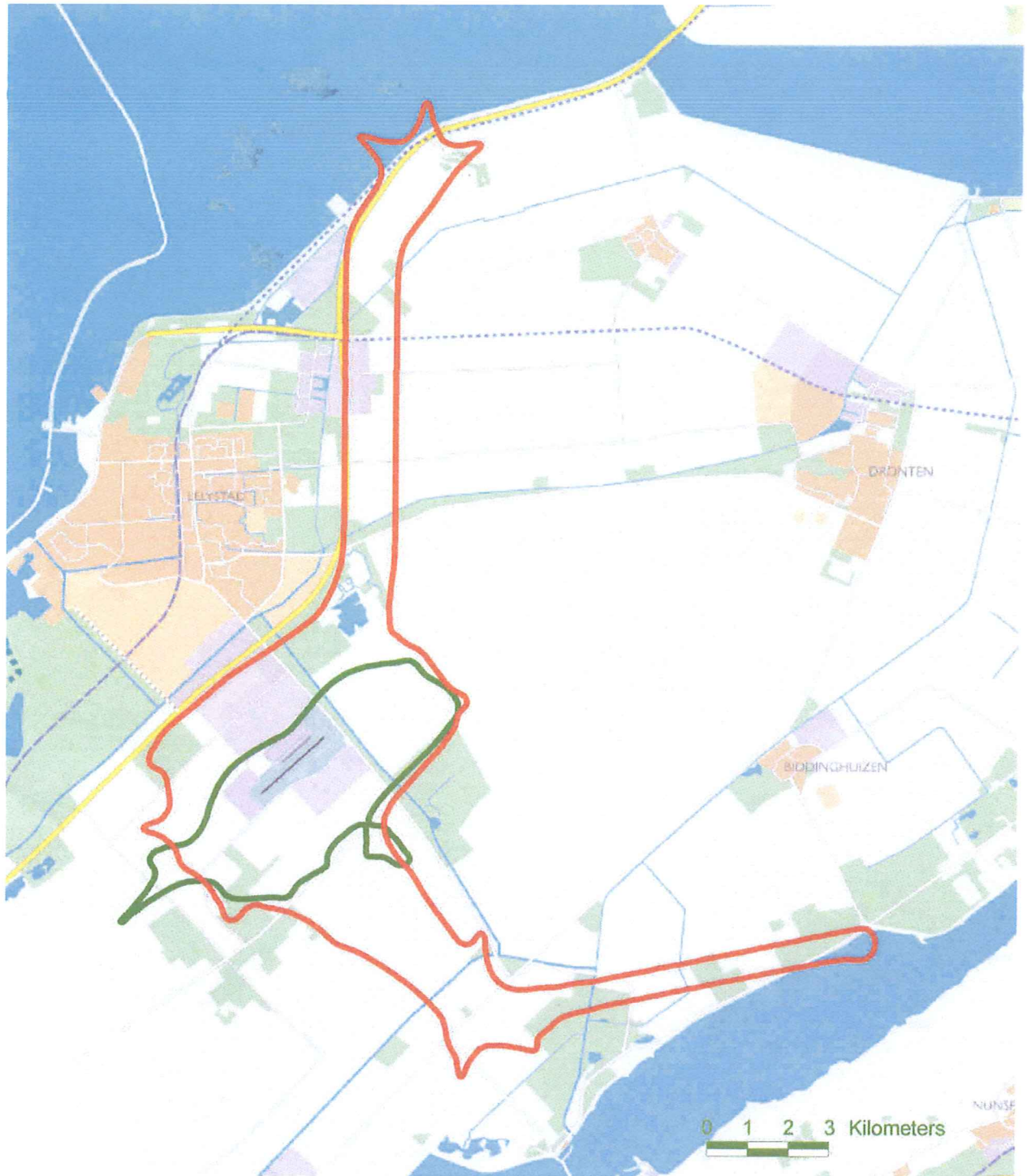
Alternatief routevoorstel zoals gepresenteerd door de Provincie Gelderland

BIJLAGE 6

Overzicht van het aantal vliegtuigbewegingen zoals opgenomen in het verzoek tot aanwijzing

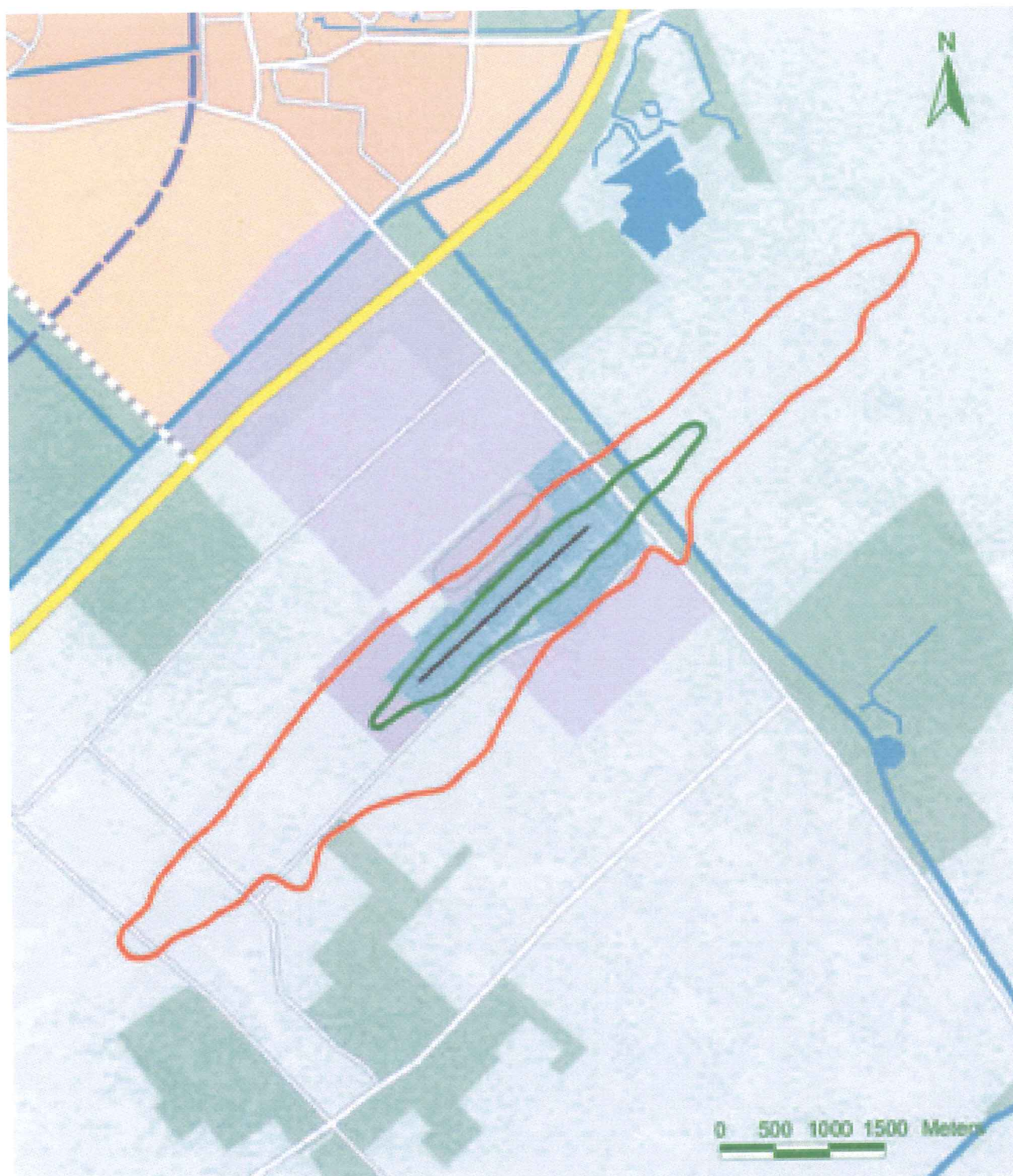
Bijlage 1

Vergelijking van de 47 Bkl-contour conform de aanwijzing 1991 met de indicatieve 47 Bkl-contour (aangegeven in rood) zoals opgenomen in de PKB Maastricht en Lelystad.



Bijlage 2

Vergelijking van de huidige 35 Ke-contour (aangegeven in groen) met de indicatieve 35 Ke-contour (aangegeven in rood) zoals opgenomen in de PKB Maastricht en Lelystad en de aanwijzing uit 1991. (aangegeven in zwart)



Bijlage 3

Routes zoals gepresenteerd in december 2006 na overleg met Provincie Flevoland en de gemeentes Zeewolde, Dronten, Almere en Lelystad.



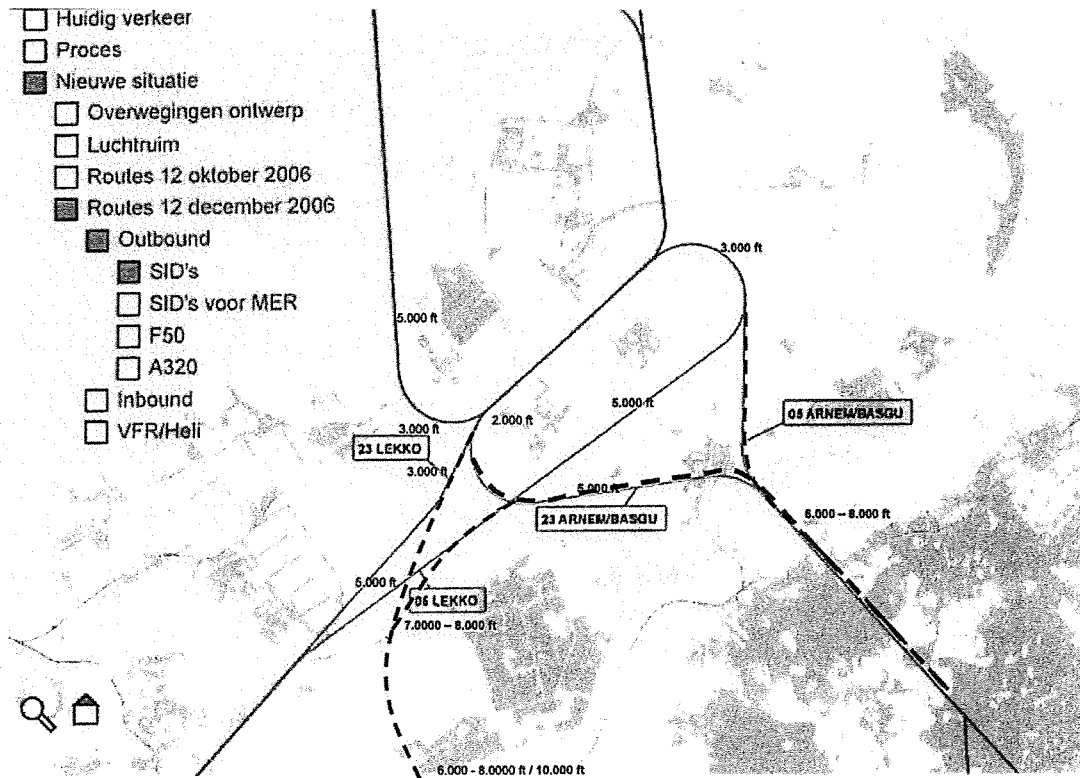
Bijlage 4

Alternatief routevoorstel zoals gepresenteerd door de Stichting Natuur en Milieu Flevoland en Staatsbosbeheer.



Bijlage 5

Routes zoals in Gelderland voorgesteld.



Bijlage 6

Invoerset aanwijzing Lelystad Airport fase met 75 % overloop van ongeregeld zakelijk verkeer vanaf Schiphol

Categorie	General Aviation Schiphol 2004	75% GA Schiphol naar Lelystad	Invoer PKB Lelystad	Huidige benutting Lelystad	Aanvraag aanwijzing	Diverse vliegtuigtypen in de geluidscategorie (niet uitputtend)
BKL	1.625	1.219	164.300	84.987	140.000	Verkeer < 6.000 kg
KE onderverdeeld in:						
4	538	404	10.000	551	10.000	BKL verkeer wat IFR vliegt (< 6.000 kg)
Overige helikopters (excl KLPD)	129	79	30.200	19.100	20.000	helikopters
65	747	560	6.780	0	4.280	Learjet, Falcon, Gulfstream
70	5.997	4500	8.500	212	5.500	Citation, Learjet, Gulfstream
71	14	10	6.900	14	3.400	ATR, F50, Beechjet
72	661	495	2.550	214	4.820	Jetstream, Brasilia, Metroliner
74	179	135	-	0	1.500	Embraer 190, Gulfstream, BAE 146
79	129	100	6.900	52	3.900	F27, DC3
Overig	54	40	2.270	0	40	
Boeing 737/A320		-	-	0	5.000	Boeing 737 NG / A 320
Totaal KE	10.073	7.542	74.100	20.143	58.440	

* In bovengenoemde invoerset zijn naast de 5.000 vliegtuigbewegingen B 737 / A 320 tevens 1.000 Embraer 190 (categorie 74) en 3.000 bewegingen F50 (cat 71) opgenomen. Dit betreft het aantal vliegtuigen zwaarder dan 20 ton.

Binnen de verschillende geluidscategorieën worden diverse vliegtuigtypen opgenomen met weliswaar eenzelfde footprint m.b.t. geluid echter met grote verschillen in gewicht en performance. Dit geldt o.a. voor bijvoorbeeld categorie 71 waarin naast de F50 ook kleine vliegtuigen als een Beechjet (vliegtuigen van net 7.000 kg) vallen.

Een deel van het GA verkeer waaronder een groot deel helikopters van de KLPD dienst Luchtvaart is als gevolg van een noodzakelijke 24-uurs operatie niet uit te plaatsen. Ook GA-verkeer wat, qua onderhoud en noodzaak om op Schiphol te blijven is niet uit te plaatsen.