



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie IJsselmeergebied

Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

STARTNOTITIE



m.e.r.
Partiële Herziening
Structuurschema
Burgerluchtvaartterreinen;
Lelystad Business Airport



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Usselmeergebied



Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

STARTNOTITIE

**m.e.r.
Partiële Herziening
Structuurschema
Burgerluchtvaartterreinen;
Lelystad Business Airport**



STARTNOTITIE

Inhoud

- 1. Inleiding 5
 - 1.1. Aanleiding 5
 - 1.2. Procedureel Kader 6
 - 1.3. Inspraak 7
 - 1.4. Leeswijzer 7
- 2. Beleid en Ontwikkelingen 9
 - 2.1. Beleid 9
 - 2.2. Genomen en te nemen besluiten 9
 - 2.3. Regionaal economische ontwikkeling 10
- 3. Probleem- en Doelstelling 11
 - 3.1. Probleemverkenning 11
 - 3.2. Economische aspecten 11
 - 3.3. Verwachte ontwikkelingen 13
 - 3.4. Probleemstelling 13
 - 3.5. Doelstelling 14
- 4. Voorgenomen activiteit 15
- 5. Alternatieven en varianten 17
 - 5.1. Inleiding 17
 - 5.2. Nul-alternatief 17
 - 5.3. Nulplusalternatief 18
 - 5.4. Varianten 18
 - 5.5. Meest Milieuvriendelijk Alternatief 18
- 6. Te onderzoeken effecten 19
 - 6.1. Algemeen 19
 - 6.2. Geluid 19
 - 6.3. Natuur 21
 - 6.4. Omgevingskwaliteit 22
 - 6.5. Externe veiligheid 22
 - 6.6. Overige milieu-aspecten 22
 - 6.7. Ruimtelijke Ordeningsaspecten 23
 - 6.8. Overige aspecten 23

Bijlagen

- 1. Project Luchthaven Lelystad fase 1 en 2
- 2. Procedure en besluitvorming
- 3. Schematisch overzicht van procedure
- 4. Betrokkenen
- 5. Woordenlijst
- 6. Literatuurlijst
- 7. Kaartmateriaal
- 8. Brieven van de minister van V&W aan de Eerste en Tweede Kamer over de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad.

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

Naar aanleiding van de Planologische Kernbeslissing (pkb) Schiphol en Omgeving wordt Luchthaven Lelystad uitgebreid. De uitbreiding van Luchthaven Lelystad dient om het zakelijk verkeer, het taxi-verkeer, de lesvluchten, privéverkeer en de proefvluchten in de general aviation, dat niet essentieel is voor de mainport-ontwikkeling van Schiphol, uit te plaatsen. In lijn met de pkb Schiphol en Omgeving heeft de NV Luchthaven Lelystad, sinds 1 januari 1993 eigendom van de NV Luchthaven Schiphol, een ontwikkelingsplan voor de luchthaven uitgebracht. Dit plan omvat een zodanig voorzieningenniveau, dat naast het bestaande luchtverkeer ook zakelijk- en taxiverkeer tot een maximum startgewicht van circa 20.000 kg. gebruik kan maken van de luchthaven.

De Luchthaven Lelystad wordt derhalve ontwikkeld tot business airport, een general aviation veld met accent op zakelijk gebruik. Dit omvat enerzijds meer dan een klein luchtvaartterrein, maar is anderzijds geen regionale luchthaven, omdat er geen sprake is van grote burgerluchtvaart en groot-schalig commercieel personenvervoer en vrachtvervoer met zware, grote vliegtuigen. Evenmin gaat het hier om de mogelijkheid van nachtvluchten.

Foto 1. Airport Lelystad



De Luchtvaartwet vereist dat een aanwijzing in overeenstemming is met een van kracht zijnde planologische kernbeslissing. Voor de Luchthaven Lelystad is dat het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). In het SBL, de vigerende pkb, is de Luchthaven Lelystad omschreven als een klein luchtvaartterrein, dat in het algemeen wordt gebruikt door motorvliegtuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg., waarvoor een start- en landingsbaan van circa 800-1000 meter voldoende is.

De gewenste ontwikkeling tot business airport zal in twee fasen verlopen. Fase 1 van de ontwikkeling van de luchthaven omvat de aanleg van een parallelle verharde hulpbaan en vergroting van de Bkl-zone. Deze ontwikkeling past binnen het SBL.

Fase 2 bestaat uit een baanverlenging tot 1600 á 1800 meter, alsmede gebruik door verkeer tot een maximumgewicht van 20.000 kg. en is niet in overeenstemming met de status van "klein luchtvaartterrein" zoals beschreven in het SBL. Voor deze met de status "business airport" samenhangende elementen is een (partiële) herziening van het SBL vereist.

Aan deze herziening van de pkb is een verplichting tot het opstellen van een milieu effect rapport (MER) verbonden.

Het realiseren van de overloopvoorziening is urgent vanwege de snelle groei van het luchtverkeer op Schiphol. Voorts geldt ook de door de provincie Flevoland gestelde voorwaarde voor financiële bijdrage. De besluitvorming moet voor 1 januari 2000 zijn afgerond. Een volledige herziening van het SBL zal zeker niet voor 1 januari 2000 worden afgerond. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarom, mede namens de Minister van VROM, aan de Eerste en Tweede Kamer der Staten Generaal bij brief van 30 augustus 1996, aangekondigd, conform artikel 2b van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, voornemens te zijn het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, partieel te herzien ten behoeve van de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad tot business airport. Een partiële herziening kan wel voor 1 januari 2000 worden afgerond.

1.2. Procedureel kader

De voorliggende startnotitie markeert het beginpunt van twee procedures. Eén daarvan is de procedure voor de partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Dit is nodig om de vaststelling van een aanwijzing van een ruimer luchtvaartterrein dan het huidige SBL toelaat, mogelijk te maken. Daarmee hangt samen een procedure voor de milieu-effectrapportage op grond van de Wet Milieubeheer (art. 7.2) en het Besluit Milieu-effectrapportage.

Hoewel baanverlenging tot 1600 á 1800 meter op zich geen m.e.r.-plichtige activiteit is, zal het MER mede betrekking hebben op de aanleg, inrichting en gebruik van het luchtvaartterrein.

In deze startnotitie wordt de voorgenomen activiteit beschreven en worden de alternatieven toegelicht. Daarnaast wordt aangegeven welke milieueffecten zullen worden beschreven. Tevens zal aandacht worden besteed aan de economische effecten die verwacht worden en aan de overige aspecten, zoals de ontsluiting van het verkeer van en naar het luchtvaartterrein.

De startnotitie wordt toegestuurd aan 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). Ook zullen de provincie Flevoland en de gemeenten Lelystad, Dronten, Almere en Zeewolde en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) om advies worden gevraagd. De adviseurs wordt gevraagd een advies uit te brengen over de Richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen Milieu-effectrapport (MER).

Als initiatiefnemer (IN) wordt aangemerkt de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W), i.c. Rijkswaterstaat, directie IJsselmeergebied en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

Het bevoegd gezag (BG) wordt gevormd door het overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer en ligt in deze bij de Minister van Verkeer en Waterstaat i.c. de Rijksluchtvaartdienst in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

In de bijlage vindt u een toelichting op de m.e.r.-procedure in relatie tot de procedure ten behoeve van de partiële herziening van het SBL op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

1.3. Inspraak

De startnotitie ligt vier weken ter inzage. Bekendmaking van de terinzagelegging van de startnotitie vindt plaats in de regionale bladen en de Nederlandse Staatscourant. Tijdens de inspraakperiode kunt u aangeven welke onderwerpen volgens u in het MER moeten worden onderzocht. Bij het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER wordt rekening gehouden met de ingebrachte aandachtspunten, wensen en adviezen.

Inspraakreacties moeten binnen de genoemde termijn van vier weken schriftelijk worden ingediend. U kunt uw reactie sturen naar:

Inspraakpunt Luchthaven Lelystad
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Najaar 1997 zal het MER worden gepubliceerd, tezamen met de pkb (deel 1, regeringsvoornemen) en de ontwerp-aanwijzingsbesluiten fase 2. Opnieuw zal dan inspraak plaatsvinden, waarbij u onder meer in de mogelijkheid wordt gesteld om uw mening te geven over de volledigheid en juistheid van het MER.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleid in verband met de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad weergegeven. Tevens wordt aandacht besteed aan de genomen en te nemen besluiten.

In hoofdstuk 3 wordt de probleemverkenning geschetst. Hieruit volgt de probleem- en doelstelling, die de basis vormen voor het uit te voeren onderzoek.

In hoofdstuk 4 wordt de voorgenomen activiteit beschreven.

In hoofdstuk 5 worden de alternatieven en varianten aangegeven.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de te onderzoeken effecten.

In de bijlagen wordt een toelichting gegeven op de te doorlopen procedures, is een woordenlijst opgenomen en vindt u het van belangzijnde kaartmateriaal.

2. BELEID EN ONTWIKKELINGEN

2.1. Beleid

Uitgangspunt is het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, deel e, 1988 en de planologische kernbeslissing Schiphol en Omgeving. In de pkb Schiphol en Omgeving staat het volgende over Luchthaven Lelystad:

"Het segment general aviation (taxivluchten, lesvluchten en proefvluchten in de kleine luchtvaart) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol wordt naar kleine luchthavens - met name vliegveld Lelystad - uitgeplaatst".

Bij het opstellen van het MER wordt rekening gehouden met het overig van belangzijnde rijksbeleid.

In het Streekplan Flevoland is al een ruimtelijke reservering gemaakt voor een verlenging van de start- en landingsbaan tot circa 1800 meter. Voorts is ook het milieubeleidsplan van de provincie richtinggevend.

In het MER wordt een lijst opgenomen van de vigerende beleidsnota's op rijks- en provinciaal niveau. Daarnaast wordt aangegeven welke gemeentelijke ruimtelijke plannen van toepassing zijn, zoals bijv. plannen/visies die gedurende het opstellen van het MER door de gemeenteraad worden vastgesteld. Aangegeven zal worden met welke aspecten (bijv. recreatie en landbouw) uit het overige beleid rekening wordt gehouden.

2.2. Genomen en te nemen besluiten

Genomen besluiten:

- Het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, deel e, 1988 wordt verlengd tot 22-12-1999
- De planologische kernbeslissing Schiphol en Omgeving (partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen)
- Aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad van 1991
- Aanwijzing fase 1 luchtvaartterrein Lelystad (in voorbereiding). De aanwijzingsbesluiten voor de eerste fase worden nog gebaseerd op het SBL. Voor de m.e.r.-plichtige tweede fase gelden de aanwijzingen eerste fase als "genomen besluiten".

Indien om welke reden dan ook fase 1 geen doorgang vindt, dan vervalt ook de basis voor fase 2. Anderzijds is het niet zo dat realisatie van fase 1 betekent dat per definitie fase 2 ook doorgang moet vinden.

Van belang zijn ook:

- Brieven van de minister van V&W en VROM aan de Eerste en Tweede Kamer van respectievelijk 2 juni 1995, 30 augustus 1996 en 1 oktober 1996. In deze brieven wordt de Staten Generaal geïnformeerd over het voornemen van de ministers tot uitbreiding van Luchthaven Lelystad tot zakelijk vliegveld en de te volgen procedures (zie bijlage)

Voor de tweede fase van de ontwikkeling van het luchtvaartterrein Lelystad moeten de volgende besluiten worden genomen:

- partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen voor de uitbreiding van Luchthaven Lelystad
- aanwijzingsbesluiten op grond van de Luchtvaartwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening

2.3.Regionaal Economische Ontwikkeling

De ontwikkelingsplannen van de luchthaven worden bestuurlijk en financieel gesteund door de Rijksoverheid, provincie Flevoland en de gemeente Lelystad, door de regio m.n. vanwege de verwachte positieve economische en werkgelegenheidseffecten.

Een deel van de financiële bijdrage van de provincie Flevoland wordt mogelijk gemaakt door gelden uit Europese fondsen die aan de provincie als doelstelling-1 gebied ter beschikking zijn gesteld. De bijdrage van de provincie vindt plaats onder de voorwaarde dat het investeringsprogramma met baanverlenging volledig wordt uitgevoerd binnen de looptijd van het Europese programma (1994-1999).

Bij de ontwikkeling van de provincie Flevoland zijn zowel in ruimtelijke zin als in sociaal economische zin relatief grote onevenwichtigheden waarneembaar. Uit sociaal economisch gezichtspunt onevenwichtig is de ontwikkeling van de werkgelegenheid ten opzichte van de beroepsbevolking. Deze laatste grootte is veel sneller gegroeid dan het aantal banen, hetgeen resulteerde in een groeiende regionale werkloosheidsproblematiek enerzijds en anderzijds een sterk toenemende mobiliteit met als gevolg daarvan ernstige congestieverschijnselen op de zuidelijke uitvalswegen. De ruimtelijke onevenwichtigheid concentreert zich op de relatief hoge werkloosheid in Lelystad in vergelijking met Almere. Het gebrek aan banen leidt in Almere veeleer tot omvangrijke uitgaande pendel dan tot werkloosheid.

Het versterken van de economische structuur van de provincie en het optimaliseren van de voorwaarden voor regionaal economische groei hebben daarom een grote bestuurlijke aandacht. Dit heeft geleid tot het opstellen van een economisch ontwikkelingsprogramma, waarvan de uitvoering mede gefinancierd wordt door de Europese Unie. Het opwaarderen van de Luchthaven Lelystad tot Business Airport past zowel in het economisch structuurbeleid gericht op een versnelde werkgelegenheidsgroei binnen de provincie, als binnen het ruimtelijk economisch beleid zoals omschreven in het vigerende streekplan en dat o.a. gericht is op het aantrekken van meer luchthavengebonden en Randstadgeoriënteerde activiteiten in Lelystad en Almere.

3. PROBLEEM- EN DOELSTELLING

In hoofdstuk 1 is al ingegaan op de aanleiding voor de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad. Onderstaand wordt een nadere uitwerking van de probleemverkenning geschetst, waaruit de probleem- en doelstelling volgt.

3.1. Probleemverkenning

In de pkb Schiphol en Omgeving is vastgelegd dat het general aviation segment dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol wordt uitgeplaatst met name naar Luchthaven Lelystad. Dit betreft luchtverkeer tot een maximum van ca. 20 ton.

Het banenstelsel zal daarom geschikt worden gemaakt voor vliegtuigen met een startgewicht van circa 20.000 kg. De inrichting van het luchtvaartterrein blijft zodanig beperkt dat grootschalig commercieel personenvervoer en vrachtvervoer met grote, zware vliegtuigen niet mogelijk is. Evenmin wordt voorzien in het toelaten van nachtvluchten op Luchthaven Lelystad.

Er zullen dus geen vluchten plaats vinden buiten de daglichtperiode door VFR-verkeer en na 23.⁰⁰ tot 6.⁰⁰ uur is er geen IFR-verkeer meer mogelijk.

In het MER zullen alleen de voorgenomen activiteiten binnen fase 2 van het project worden bekeken op milieu-effecten. Fase 2 betreft de verdere ontwikkeling van Lelystad tot business airport met een belangrijk accent op zakelijk gebruik, waar ook de snellere en zwaardere categorieën zakelijk en taxiverkeer van Schiphol kunnen worden ontvangen. De tijdshorizon van fase 2 is 2010. Bij het MER is derhalve als uitgangspunt genomen dat de uitvoering van fase 1 (aanwijzing is medio 1997 gereed) al is gerealiseerd, zie ook hoofdstuk 5. Fase 1 betreft de versterking van de huidige (overloop-functie) van Lelystad, om met name de lichtere segmenten van de general aviation van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen, teneinde de druk op Schiphol te verminderen.

Fase 1 betekent concreet de aanleg van een parallelle verharde baan voor het lichte verkeer, vergroting van de Bkl-zone, vaststelling van een Ke-zone voor lichte vleugelvliegtuigen met straalaandrijving dan wel met schroefaan-drijving, met een startgewicht van ca. 6000kg., alsmede hefschroefvliegtuigen, de aanleg van een nieuwe ULV-baan, het opheffen van de bestaande zweefvliegstrook evenals de bestaande ULV-banen en een scheiding tussen langzaam en snel verkeer. De tijdshorizon van fase 1 is 2005.

In het MER wordt uitgegaan van de uitbreiding van de huidige locatie van de Luchthaven Lelystad. Het gaat om een MER waarbij expliciet wordt ge-keken naar de effecten van de op voorhanden zijnde uitbreiding. Het gaat derhalve uitdrukkelijk niet om een locatie-MER, waarbij andere locaties in beschouwing worden genomen.

3.2. Economische aspecten

De ontwikkeling van de luchthaven tot business airport leidt niet alleen tot een toename van luchtverkeer, maar ook tot meer bedrijfsmatige activiteiten rond de luchthaven. Naar verwachting zullen zich meer bedrijven rond de luchthaven vestigen en zal de verkeersintensiteit met name op de Eendenweg en de Larserweg toenemen. Er zullen aanpassingen aan de infrastructuur plaatsvinden.

De ontwikkeling tot business airport zal regionaal economische effecten hebben. In het kader van het MER zullen deze effecten worden geanalyseerd. Deze analyse zal worden gepubliceerd in een deelrapport bij het MER.

Foto 2. Skyline bedrijven



De analyse richt zich op de volgende aspecten:

1. Effecten voor Schiphol: meer ruimte voor core business

Het belangrijkste motief van de opwaardering van Luchthaven Lelystad is het creëren van overlopmogelijkheden voor Luchthaven Schiphol. Hiermee kan Schiphol zich beter concentreren op de kernactiviteiten. De ruimte die ontstaat door het uitplaatsen van bepaalde meer kleinschalige activiteiten kan worden opgevuld met activiteiten die beter bijdragen aan de gewenste ontwikkeling van Schiphol als mainport. Nader overleg en onderzoek is nodig om te beoordelen of een dergelijk positief effect voor Schiphol kan worden gekwantificeerd, of dat volstaan moet worden met een globale, meer kwalitatieve benadering.

2. Tijdelijke regionaal economische effecten voor Lelystad e.o. tijdens investeringsfase

Als gevolg van de bouwstroom, samenhangend met de opwaardering van het vliegveld, treedt een tijdelijk economisch effect op. Omzet en werkgelegenheid bij aannemers vormen de belangrijkste factor en het meest directe effect. Het is mogelijk hiervan ook de uitstralings-effecten te schatten als gevolg van het verbruikseffect van grond en hulpstoffen en diensten uit de regio.

3. Permanente economische effecten voor de regio als gevolg van:
exploitatie, verbruikseffecten, voorwaartse effecten m.b.t. luchtvaartverbonden activiteiten en overige attractie effecten.

De structurele sociaal-economische effecten worden als volgt ingedeeld:

- de directe effecten kunnen afgeleid worden van de verwachte ontwikkeling van het vliegverkeer: vervoerde passagiers, vliegtuigbewegingen en de omvang van het vrachtvervoer. Het gaat daarbij om de zogenaamde platform gebonden activiteiten;

- de indirecte achterwaartse effecten ontstaan als gevolg van verbruik van goederen en diensten samenhangend met de platformgebonden activiteiten;
- voorwaartse effecten, zoals:
- luchthaven gebonden activiteiten: bedrijven die gezien hun relatiepatroon dichtbij een luchthaven gevestigd dienen te zijn (de luchthaven is een primaire lokatiefactor);
- attractie van bedrijven die niet primair afhankelijk zijn van zakelijk luchtverkeer in de directe omgeving, maar waarvoor een business airport een secundaire lokatiefactor is.

De te identificeren voorwaartse activiteiten brengen ook weer verbruikseffecten met zich mee.

3.3. Verwachte ontwikkelingen

In het kader van het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) worden de verschillende opties voor aanvullende capaciteit ten opzichte van Schiphol voor groot commercieel vliegverkeer onderzocht. Een van de opties zou de regio Flevoland kunnen zijn. Deze locatie zal naar alle waarschijnlijkheid niet samen vallen met de huidige locatie van Luchthaven Lelystad. Er bestaat geen relatie tussen de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad tot business airport met de mogelijkheid luchtverkeer tot circa 20 ton te accommoderen en de mogelijke ontwikkeling van groot commercieel vliegverkeer in de verdere toekomst van Flevoland in het kader van TNLI.

Een dergelijke, grootschalige luchthaven dient te worden gebaseerd op het nieuwe SBL (II). Met de voorgenomen partiële herziening van het SBL ten behoeve van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad tot business airport wordt derhalve geen enkel voorschot genomen op de uitkomsten van het TNLI-proces. Mochten de uitkomsten van de TNLI-studie en de besluitvorming in het kader van SBL-II gevolgen hebben voor Lelystad, dan zal in het kader van de besluitvorming van SBL-II worden gezien hoe hiermee wordt omgegaan. Het zal dan in elk geval gevolgen betreffen voor de lange termijn (na 2015).

3.4. Probleemstelling

De Luchtvaartwet vereist dat een aanwijzing in overeenstemming is met een van kracht zijnde pkb. Voor de Luchthaven Lelystad is het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen van toepassing. In het SBL is de Luchthaven Lelystad omschreven als een klein luchtvaartterrein, dat in het algemeen gebruikt wordt door motorvliegtuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg. Hiervoor is in het algemeen een start- en landingsbaan van circa 800-1000 meter voldoende.

Een baanverlenging tot 1600 á 1.800 meter alsmede gebruik door luchtverkeer tot een maximum gewicht van 20.000 kg zijn niet in overeenstemming met de status 'klein luchtvaartterrein' zoals is beschreven in het SBL. Daarom is voor deze met de status 'business airport' samenhangende elementen een wijziging van het SBL vereist.

Bij het vaststellen van de herziene pkb is een MER noodzakelijk. Binnen het kader van uitplaatsing van het segment vliegverkeer dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol naar Luchthaven Lelystad, zijn verschillende alternatieven en varianten denkbaar. In het MER moeten de milieu-effecten worden beschreven.

3.5. Doelstelling

Als gevolg van de toename van het luchtverkeer op Schiphol is in de planologische kernbeslissing Schiphol en Omgeving vastgelegd dat de niet-mainport gebonden general aviation met name wordt uitgeplaatst naar Luchthaven Lelystad.

De uitbreiding van Luchthaven Lelystad heeft derhalve tot doel om de overloofunctie van Schiphol te vervullen. Voorts ligt het in de bedoeling van de N.V. Luchthaven Lelystad om haar activiteiten binnen de gegeven randvoorwaarden (bijvoorbeeld ruimtelijke inpassing) te optimaliseren door een ontwikkeling tot business airport. Verwacht wordt dat positieve economische- en werkgelegenheidseffecten zullen ontstaan; de negatieve milieu-effecten zullen worden geminimaliseerd.

Het hoofddoel is de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad tot business airport in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen in te passen, rekening houdende met de milieu- en economische effecten, die deze ontwikkeling tot gevolg kan hebben.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT

De voorgenomen activiteit betreft de verdere ontwikkeling van Luchthaven Lelystad tot business airport (tweede fase). Hiervoor dienen bepaalde voorzieningen te worden getroffen.

Voor het accommoderen van luchtverkeer tot 20.000 kg, is nodig een verlenging van de hoofd baan tot 1600 á 1800 meter, een uitbreiding van de huidige begrenzing van het luchtvaartterrein, een wijziging van de Ke-zone (Kosteneenheden-zone) alsmede een wijziging van de zone voor de kleine luchtvaart (uitgedrukt in geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart; Bkl). Tevens wordt een cat. 1 ILS (instrument landing system), een voorziening om ook bij slecht zicht te kunnen landen of een vergelijkbaar systeem, wenselijk geacht omwille van de vliegveiligheid.

Onderstaand volgt een nadere specificatie van de voorgenomen activiteit.

Bij het accommoderen van luchtverkeer tot 20.000 kg wordt bijvoorbeeld gedacht aan toestellen als de Cessna Citation 3 met maximaal 13 passagiers en een maximaal startgewicht van 9.525 kg, de Saab 340 met maximaal 35 passagiers en een maximaal startgewicht van 12.372 kg en de Falcon 200 met maximaal 10 passagiers en een maximaal startgewicht van 14.515 kg of vergelijkbare vliegtuigen.

In verband met de baanverlenging tot 1600 á 1800 meter is uitbreiding van het huidige aangewezen luchthaventerrein noodzakelijk.

Bij een autonome ontwikkeling wordt uitgegaan van een groei van het aantal Bkl-vliegtuigbewegingen tot circa 164.000 in het jaar 2005. Deze groei kan worden gerealiseerd door de aanwijzing fase 1

Luchthaven Lelystad en is in overeenstemming met het vigerende SBL. Voor fase 1 is op grond van het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaartterreinen de bestaande Bkl-zone vergroot.

Voor fase 2 zal de Bkl-zone worden aangepast aan de langere baan. De situering van de zone zal veranderen. De zone wordt niet verder vergroot.

Op grond van het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen is in fase 1 voor Luchthaven Lelystad een Ke-geluidszone vastgesteld. Het luchtverkeer dat vanaf Schiphol naar Luchthaven Lelystad wordt uitgeplaatst alsmede de ontwikkeling tot business airport, leidt tot verdere vergroting van de Ke-zone (fase 2).

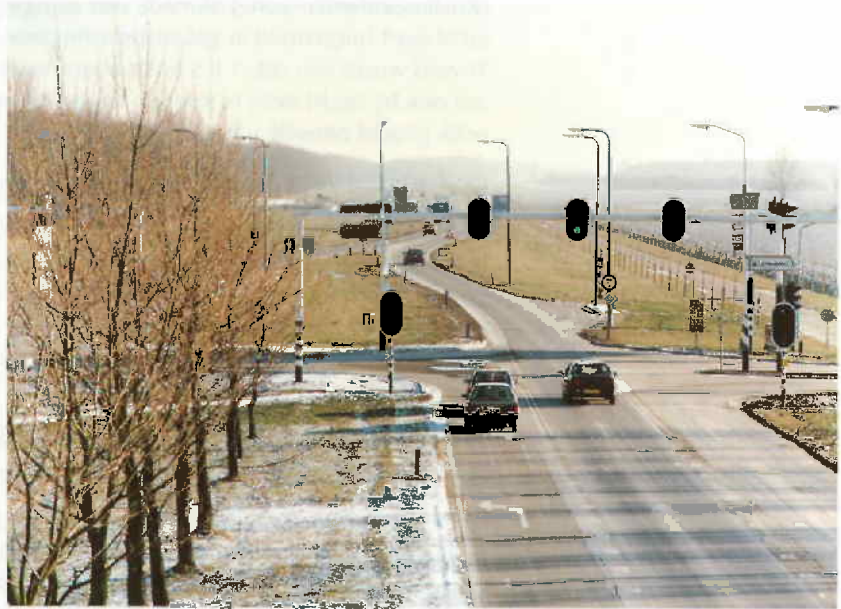
De Ke-zone voor fase 1 omvat echter ca. 16.000 vliegtuigbewegingen met hefschroefbewegingen en lichte straalvliegtuigen (prognoses 2005).

De Ke-zone voor fase 2 zal worden gebaseerd op de prognoses voor 2010. Verwacht wordt een toename van het Ke-verkeer van circa 59.900 vliegtuigbewegingen. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt in zakelijk verkeer, lesverkeer en heli-verkeer. Het gaat om helicoptervluchten, vluchten met straalvliegtuigen en IFR-vluchten.

De verruiming van de mogelijkheden voor het IFR-verkeer heeft tot gevolg dat het zakelijk luchtverkeer en het taxiverkeer ook in de avond gedurende het gehele jaar van de luchthaven gebruik kunnen maken. Ook het maken van instrumentnaderingen gedurende de daglichtperiode behoort dan tot de mogelijkheden. Een technische voorziening als cat. 1 ILS kan dit mogelijk maken.

Als gevolg van de uitbreiding van Luchthaven Lelystad zal als nevenactiviteit de Larserweg, vanaf de Eendenweg tot aan het stoplicht kruising A6, worden verdubbeld. De effecten voor het milieu zullen in het MER worden behandeld. De verdubbeling heeft verder geen gevolgen voor de status van de Luchthaven Lelystad en voor pkb-procedure.

Foto 3. Larserweg



5. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

5.1. Inleiding

In het MER zullen ook de milieu-effecten worden beschreven van alternatieven voor de voorgenomen activiteit. Het moet hierbij gaan om redelijke alternatieven die passen binnen het beleidskader van reeds genomen besluiten (zie hoofdstuk 2) en die een oplossing bieden voor de in hoofdstuk 3 geschetste probleem- en doelstelling. Dit betekent bijvoorbeeld dat uitplaatsing van general aviation naar Luchthaven Rotterdam geen redelijk alternatief is. Ook nachtvluchten en groot commercieel luchtverkeer zullen niet als alternatieven worden opgenomen. In het worden MER uitdrukkelijk geen andere locaties in beschouwing genomen.

In het MER zal een beschrijving worden opgenomen van de huidige situatie, i.c. de situatie van 1996/1997.

De voorgenomen activiteit zoals reeds beschreven in hoofdstuk 4 vormt het **planalternatief**.

5.2. Nulalternatief

Het nulalternatief betreft de situatie waarin de voorgenomen activiteit noch één van de beschreven alternatieven doorgang vindt. Wel wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen overeenkomstig fase 1, zoals de aanleg van een parallelle baan van 700 meter lengte en de groei tot 180.000 vliegtuigbewegingen (totaal aan Bkl- en Ke-verkeer) in het jaar 2005. Deze ontwikkelingen worden namelijk begin 1997, onafhankelijk van de besluitvorming over de in deze startnotitie beschreven voorgenomen baanverlenging, in een wijziging van de bestaande aanwijzing van de luchthaven vastgelegd (fase 1).

Daar de tijdshorizon van dit MER het jaar 2010 is, wordt er bij de autonome ontwikkelingen van uitgegaan dat de 35 Ke-zone (van fase 1) ook in de periode na 2005 ongewijzigd blijft. Deze Ke-zone wordt medio 1997 vastgesteld. In het MER zal een kaart van deze 35 Ke-zone worden opgenomen. De huidige grenswaarde van 50 Bkl wordt per 1 januari 2000 door de zogenaamde "-3 Bkl operatie" gewijzigd in 47 Bkl. Dit betekent in beginsel een halvering van de geluidsbelasting. Dit kan door het aantal vliegtuigbewegingen te verlagen, door met stillere vliegtuigen te gaan vliegen of door op andere tijdstippen te gaan vliegen (bv. minder in het weekend). In het MER wordt gerekend met de huidige grenswaarde van 50 Bkl. Als de grenswaarde in 2000 wordt verlaagd, zullen maatregelen om de geluidsbelasting te verminderen, worden opgenomen in het gebruiksplan van de luchthaven. De minister van Verkeer en Waterstaat stelt dit plan jaarlijks vast. Indien als gevolg van de aanscherping van de norm geen redelijke exploitatie meer mogelijk is, is eventueel vergroting van de geluidszone mogelijk volgens het besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaartterreinen.

5.3. Nulplusalternatief

In het nulplusalternatief wordt afgezien van de voorgenomen partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Wel zullen de mogelijkheden om binnen het kader van dit structuurschema klein luchtverkeer, vooral klein zakelijk verkeer, uit te plaatsen van Schiphol naar Luchthaven Lelystad zo maximaal mogelijk worden benut. Dit zal dan bijvoorbeeld worden mogelijk gemaakt door het realiseren van bepaalde voorzieningen, zoals een cat.I instrument landingsysteem of een vergelijkbaar systeem. Hierbij wordt uitgegaan van de bestaande baanlengte van 1250 meter. Het gaat dan om een verdere uitbreiding van met name Bkl-verkeer en om een beperkte uitbreiding van Ke-verkeer.

5.4. Varianten

Onderscheid kan worden gemaakt tussen circuit-verkeer t.b.v. les- en oefenvluchten, waarbij herhaaldelijk een luchtverkeerscircuit wordt gevlogen en het luchtverkeer dat direct na de start het circuit verlaat en bij terugkeer direct weer landt, het zgn. straight in en - out verkeer (i.c. zakelijk verkeer). Binnen de te onderscheiden alternatieven kan mogelijk gedifferentieerd worden naar meer circuit verkeer en minder straight in-out verkeer en visa versa. Dit kan onderscheidend zijn voor de Ke-contouren en voor de vermijdbare hinder.

Binnen een alternatief zal tevens worden bekeken in hoeverre het al dan niet gebruik van de ULV-banen gevolgen heeft voor de geluidsbelasting.

5.5. Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

In het MER zal een meest milieuvriendelijk alternatief worden bepaald op basis van de beschrijving van de milieu-effecten en van de mogelijke maatregelen om deze effecten te beperken of te compenseren. Bij dit alternatief wordt - binnen de doelstelling van het project - zo optimaal mogelijk recht gedaan aan het belang van de bescherming van het milieu. Zo wordt bijvoorbeeld bekeken hoe de veiligheid (o.a. handhaving) kan worden geoptimaliseerd en wordt in beschouwing genomen welke maatregelen kunnen worden genomen om de geluidsbelasting voor de omwonenden, de natuur en de recreatie te reduceren.

6. TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

6.1. Algemeen

In het MER zullen de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor worden beschreven en vergeleken. Er zal worden onderzocht op welke wijze nadelige effecten kunnen worden beperkt of gecompenseerd. Een aantal effecten zal direct samenhangen met de plaats waar de activiteit wordt ondernomen, zoals de effecten voor de bodem ter plaatse van de baanverlenging. Andere effecten, zoals de geluidhinder, zullen een meer regionaal karakter hebben. Het studiegebied voor het MER wordt bepaald door de reikwijdte van de milieu-effecten. Vooralsnog is het studiegebied ruim begrensd als het gebied binnen de gemeenten Lelystad, Dronten, Zeewolde en Almere.

Het plangebied betreft het gebied waarbinnen de activiteit wordt gepland. De baanverlenging maakt uitbreiding van het huidige terrein noodzakelijk. Het aangrenzende gebied wat daarvoor in aanmerking komt is in eigendom bij Domeinen.

Als referentiekader voor een beoordeling van de milieu-effecten zal de bestaande toestand van het milieu (inclusief de autonome ontwikkeling daarvan, d.w.z. uitgaande van fase 1) in het studiegebied worden beschreven, voor zover deze door de voorgenomen activiteit of de alternatieven kan worden beïnvloed. Het betreft de in het vorige hoofdstuk beschreven nulalternatief.

Hieronder worden de effecten, die in het MER aan de orde komen, beschreven.

6.2. Geluid

In 1995 vonden op Luchthaven Lelystad circa 125.000 vliegtuigbewegingen plaats. Mede door de aanleg van de parallelle baan met een lengte van 700 meter kan dit aantal groeien tot ruim 164.000 Bkl-vliegtuigbewegingen in het jaar 2005. Deze groei kan worden beschouwd als een autonome ontwikkeling. De geluidsbelasting die bij deze groei hoort, blijkt uit de 50 Bkl-zone die medio 1997 in de wijziging van de aanwijzing krachtens de Luchtvaartwet van Luchthaven Lelystad wordt opgenomen. Het ontwerp van deze wijziging is op 18 september 1996 ter visie gelegd. In het MER zal een kaart van deze 50 Bkl-zone worden opgenomen.

Bkl-zones worden volgens het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL) vastgesteld rond vliegvelden die worden gebruikt door de "kleine luchtvaart", dat wil zeggen vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximum startgewicht tussen 390 en 6.000 kg. De grenswaarde is nu nog de 50 Bkl, waarbij ca. 25% van de bevolking buitenshuis hinder ondervindt, waarvan ca. 10% ernstige hinder. Bij een grenswaarde van 47 Bkl (vanaf 1 januari 2000 van kracht) is dat respectievelijk ca. 10% en ca. 0-5%.

Naast een Bkl-zone wordt in de wijziging van de aanwijzing ook een 35 Ke-zone opgenomen. Deze Ke-zone wordt volgens het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen (BGGL) vastgesteld rond vliegvelden die worden gebruikt door vliegtuigen zwaarder dan 6.000 kg. Het gaat daarbij om door straalmotoren aangedreven toestellen, om hefschroefvliegtuigen, helikopters en straalverkeer. De grenswaarde is de 35 Ke-zone, waarbinnen ca. 25% van de bevolking binnenshuis ernstige hinder ondervindt. De binnenkort vast te stellen 35 Ke-zone (fase 1), waarbinnen overigens geen woningen gelegen zijn, is voor Luchthaven Lelystad berekend voor een prognose van 15.700 vliegtuigbewegingen in het jaar 2005, waarvan 8.800 met hefschroefvliegtuigen en 6.900 met lichte vliegtuigen met straalaandrijving en incidenteel toestellen boven de 6.000 kg.

De bovengenoemde prognoses voor het aantal vliegtuigbewegingen tot het jaar 2005 zal wijzigen indien de voorgenomen baanverlenging plaatsvindt. Ook zal met zwaardere toestellen worden gevlogen en is een verschuiving in de spreiding over de daglichtperiode denkbaar. Zo zullen er meer vluchten 's avonds kunnen plaatsvinden, ook buiten de daglichtperiode.

Nachtvluchten zullen echter niet plaatsvinden op Luchthaven Lelystad.

In het kader van de m.e.r.-procedure zullen nieuwe prognoses worden opgesteld, die als basis dienen voor de berekening van de Ke- en Bkl-zones. Overigens wordt niet verwacht dat de geluidszones bestaand stedelijk gebied zullen gaan omvatten. De beschrijving van de geluidsbelasting zal zich in het MER niet beperken tot de wettelijke grenswaarden van 35 Ke en 50 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. Binnen de 20 Ke-zone ondervindt ca. 10 % van de bevolking buitenshuis hinder. Voorts wordt gekeken naar de cumulatieve geluidsbelasting van alle geluidsbronnen.

De luchthaven ligt in een gebied dat, ook met het huidige gebruik van de luchthaven, gekenschetst kan worden als een gebied met veel groen, ruimte en rust. In het MER zal worden beschreven in welke mate deze omgevingskwaliteit door de voorgenomen baanverlenging kan worden verstoord. Daarbij zal naast de in de vorige paragraaf beschreven geluidsbelasting (= de objectief berekenbare hoeveelheid geluid) aandacht worden besteed aan de door mens en natuur ondervonden hinder van dit geluid. In dit kader wordt aandacht besteed aan de cumulatieve hinder van Ke- en Bkl-verkeer en naar de verschillen tussen de verschillende segmenten vliegverkeer. Voor de hinderbeleving is van belang, dat op 1 januari 2000 de normstelling met 3 Bkl aangescherpt. De huidige grenswaarde van 50 Bkl wordt dan verlaagd tot 47 Bkl.

Aangegeven zal worden welke geluidgevoelige objecten of gebieden zich in het studiegebied bevinden. Het gaat hierbij om woningen, bedrijven, recreatiegebieden en natuurgebieden. Binnen de 50 Bkl-zone en de 35 Ke-zone mag in principe geen nieuwbouw van woningen plaatsvinden (met uitzondering van bedrijfswoningen). Woningen binnen de 40 Ke-contour dienen in principe te worden geïsoleerd. Binnen het studiegebied liggen de Oostvaardersplassen, het Horsterwold en het Roggebotzand, die door de provincie Flevoland zijn aangewezen als milieubeschermingsgebied. Het beleid van de provincie is erop gericht deze waardevolle gebieden extra te beschermen tegen toename van de geluidsbelasting.

In het MER zal niet alleen aandacht worden besteed aan de geluidsbelasting die door het luchtverkeer wordt veroorzaakt, maar ook aan de geluidsbelasting van de activiteiten "op de grond" die met de luchthaven samenhangen. De baanverlenging zal een toename van de bedrijvigheid rond de luchthaven met zich meebrengen, waardoor ook het autoverkeer op bijvoorbeeld de Larserweg zal toenemen. De Larserweg zal als gevolg hiervan vanaf de Eendenweg tot aan de kruising met de A6 worden verdubbeld.

6.3. Natuur

De luchthaven ligt ten zuidoosten van het stedelijk gebied van Lelystad, omringd door een aantal natuur- en recreatiegebieden. Ten noorden van de luchthaven ligt het Natuurpark Lelystad, dat jaarlijks circa 150.000 bezoekers trekt. De Larservaart zal als ecologische verbinding gaan fungeren. In het oosten ligt het Larserbos, waarin verblijfsrecreatieve voorzieningen liggen.

Foto 4. Larserbos



De randmeerzone maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Aan de zuidkant liggen, langs de landschappelijk en cultuurhistorisch van belang zijnde Knardijk, het Knarbos en het Wilgenreservaat. Verder naar het zuiden ligt het Horsterwold. De Knardijk is als ecologische verbinding aangewezen. Ten westen en zuidwesten ligt een aantal natuurgebieden, waaronder Oostvaardersplassen, het bosreservaat Hollandse Hout, Praamweggebied, Burchtkamp, Ooievaarplas en Reigerplas. Verder zijn binnen het studiegebied het IJsselmeer en het Markermeer van belang.

Door de verlenging en het gebruik van de startbaan, de groei van het luchtverkeer en de overige activiteiten rond de luchthaven kunnen het landschap en de leefgebieden voor flora en fauna worden beïnvloed en kunnen (potentiële) ecologische relaties worden aangetast. In het MER zal worden gekeken naar kwetsbare en/of zeldzame planten, vegetatietypen en biotopen waarvan het leefgebied of voedselgebied door de baanverlenging en andere werkzaamheden bij de luchthaven kan worden aangetast.

Tevens wordt aandacht besteed aan de mogelijke effecten van het luchtverkeer op diersoorten.

Tenslotte zal een inventarisatie worden gemaakt van de archeologische waarden in het gebied, die bij de werkzaamheden moeten worden veiliggesteld.

6.4. 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 geluidhinder, luchtverontreiniging (vooral fijn stof) en geurhinder. Over de relatie tussen vliegtuiglawaai en gezondheid komt door onderzoek bij andere luchthavens meer kennis beschikbaar, vooral voor de nachtperiode, maar ook voor de dagperiode. De beschikbare kennis over gezondheidseffecten van fijn stof en geurhinder is echter nog vrij gering.

6.5. Externe veiligheid

In het MER zal aandacht worden besteed aan de externe veiligheidsaspecten van de luchthaven voor individuen en groepen. Bij het begrip externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen individueel risico en groepsrisico. In het eerste geval wordt gekeken naar de kans per jaar dat een persoon (permanent verblijvend op een bepaalde plaats) overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval. In het tweede geval wordt gekeken naar de kans per jaar dat een groep van meer dan een bepaald aantal personen (ongeveer) tegelijkertijd overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval. De ligging van de circuits en de aan- en uitvlieg-routes in relatie tot woonbebouwing, de aard van het luchtverkeer, de technische voorzieningen en de rond het starten en landen geldende procedures en de aanvoer, opslag en overslag van vliegtuigbrandstof zijn bij de veiligheidseffecten van het gebruik van de luchthaven van belang.

6.6. Overige milieu-aspecten

De concentraties van verontreinigingen in de lucht wijken in Flevoland niet wezenlijk af van het landelijk gemiddelde. Grenswaarden worden niet overschreden (met uitzondering van ozon in zomersmogperiodes en mogelijk benzeen rond tankstations en in parkeergarages). Alleen de concentratie fijn stof, die ook in Flevoland op de grenswaarde ligt, is een punt van zorg. De Luchthaven Lelystad zal ook na de voorgenomen baanverlenging vooral regionale effecten hebben. De emissie van PAK door luchtverkeer en het met de luchthaven samenhangende extra wegverkeer zijn een punt van zorg, mede doordat de concentraties van PAK in Flevoland boven het landelijk gemiddelde liggen. Met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn vooral de kwantitatieve bijdrage van het luchtverkeer aan de concentraties PAK en fijn stof en de geurhinder van belang. In het MER zal tevens aandacht worden besteed aan de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit van de toename van de bedrijvigheid rond de luchthaven.

De bodemgesteldheid van het gebied is homogeen: de bovenlaag van het bodemprofiel bestaat uit klei. Ter hoogte van de luchthaven is de holocene kleilaag echter relatief dun (1,0 meter). Bij de baanverlenging, die in zuidelijke richting zal plaatsvinden, zal de holocene deklaag mogelijk tot op het pleistoceen moeten worden afgegraven en zal ophoogzand moeten worden opgebracht, om zetting te voorkomen. De gevolgen hiervan voor de bodem en voor de grondwaterstromen zullen gering zijn. Ontgrondingen van deze relatief geringe omvang zijn in de Ontgrondingenverordening Flevoland vrijgesteld van een ontgrondingenvergunning.

Door het gebied loopt een aantal kavelsloten, die zijn aangelegd tijdens de ontginningsfase. Deze watergangen hebben tevens een functie als afwatering ten behoeve van de landbouwgebieden. De landbouwkundige kwel in het gebied is nihil. De kwaliteit van het oppervlaktewater is matig voedselrijk. Mogelijk moeten kavelsloten worden verlegd. Een wijziging in het peilregime is niet nodig.

Er zal in het MER kort aandacht worden besteed de vervuiling van het oppervlaktewater als gevolg van de luchtverontreiniging door het luchtverkeer. Bekend is al dat de vervuiling van het water en de bodem door de luchtvaart gering is.

6.7. Ruimtelijke Ordeningsaspecten

In het MER zal worden bekeken wat de gevolgen zijn van de inpassing van de voorgenomen activiteit voor de ruimtelijke ordening. In beschouwing worden genomen de beleidsnota's op rijks- en provinciaal niveau, structuurplannen en bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten.

6.8. Overige aspecten

Leemten in kennis.

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

Evaluatie van het MER.

Het doel van een 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 het evaluatieprogramma. Uit het MER zullen tevens blijken welke aspecten bij de evaluatie kunnen worden onderzocht.

BIJLAGE 1

PROJECT LUCHTHAVEN LELYSTAD FASE 1 EN 2

Er is voor gekozen om de procedures voor de ontwikkeling van de Luchthaven Lelystad tot business airport te faseren door middel van twee achter-eenvolgende wijzigingen van het aanwijzingsbesluit voor Lelystad.

Fasering procedures met betrekking tot het project Lelystad Business Airport Lelystad (fase 1 en 2)

Fase 1 wordt daarbij gebaseerd op het bestaande SBL en omvat:

- aanleg parallelle verharde baan
- vergroting van Bkl-zone
- vaststelling Ke-zone voor lichte vleugelvliegtuigen met straal aandrijving dan wel met schroefaandrijving, met een startgewicht van ca. 6000 kg, alsmede hefschroefvliegtuigen
- aanleg nieuwe ulv-baan
- schrappen zweefvliegstrook en bestaande ulv-banen
- scheiding langzaam/snel verkeer

De ontwerp-aanwijzingen voor fase 1 hebben van 18 september tot en met 18 oktober 1996 ter inzage gelegen en zullen volgens planning mei 1997 worden vastgesteld, waarna bezwaar en beroep kan worden aangetekend.

Fase 2 omvat:

- verlenging van de hoofdbaan tot 1.600 á 1.800 meter
- uitbreiding van het aangewezen luchtvaartterrein
- vergroting van de Ke-zone
- wijziging van de Bkl-zone
- verruiming van de mogelijkheid van IFR-verkeer met navenante voorzieningen zoals een cat. 1 ILS

Fase 2 vereist een (partiële) wijziging van het SBL voor de luchthaven Lelystad. Aan deze wijziging is een verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport verbonden, waarvoor deze startnotitie het beginpunt vormt. De partiële herziening van het SBL voor Lelystad en het aanwijzingsbesluit voor de tweede fase zullen voor 1 januari 2000 van kracht dienen te worden, gelet op de urgentie van de overloopvoorziening vanwege het snelle 'vollopen' van Schiphol.

Taken rijksoverheid

De minister van V&W is tezamen met de minister van VROM bevoegd gezag en verantwoordelijk voor de Pkb-herziening, de milieu-effectrapportage en de diverse aanwijzingsbesluiten.

Daarnaast is de minister van V&W verantwoordelijk voor de vaststelling van de operationele en vlieg- en verkeersveiligheidseisen alsmede voor het voor de luchthaven Lelystad vereiste niveau van luchtverkeersdienstverlening. Tevens is de minister van V&W bevoegd gezag voor de fysieke inrichting van het luchtvaartterrein voor zoverre het banenstelsel en bijbehorende voorzieningen betreft. De besluitvorming ten aanzien van deze punten maakt geen deel uit van aanwijzingen en pkb.

19. 10. 1978

BIJLAGE 2

PROCEDURE EN BESLUITVORMING

De Luchtvaartwet vereist dat een aanwijzing in overeenstemming is met een van kracht zijnde planologische kernbeslissing. Voor de Luchthaven Lelystad is dat de pkb Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. In de pkb is Luchthaven Lelystad omschreven als een klein luchtvaartterrein, dat in het algemeen wordt gebruikt door motorvliegtuigen met een maximum-startgewicht van 6.000 kg, waarbij een landingsbaan van 800 á 1000 meter voldoende is. Een baanverlenging tot 1600 á 1800 meter en gebruik door vliegverkeer van 20.000 kg is niet in overeenstemming met de status van klein luchtvaartterrein zoals is aangegeven in de pkb. Derhalve is een partiële herziening van de pkb Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen noodzakelijk.

Aan deze wijziging is een verplichting tot het opstellen van een milieu effectrapport (MER) verbonden. Het MER is een middel ten behoeve van de besluitvorming.

De m.e.r.-procedure is vastgelegd in de Wet milieubeheer (Wm). Voorts zijn in twee besluiten regels vastgelegd; het Besluit milieu-effectrapportage en de regeling startnotitie milieu-effectrapportage.

Het volgen van de procedure van de planologische kernbeslissing wordt geregeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daarbij is de Algemene wet bestuursrecht voor de inspraakprocedure en de besluitvorming van toepassing.

De aanwijzing over het gebruik en de inrichting van het luchtvaartterrein zal vervolgens geschieden op grond van de Luchtvaartwet en aanwijzing voor planologische inpassing op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Onderstaand volgt een samenvatting van de te volgen procedures en de besluitvorming.

m.e.r.-procedure:

Startnotitie

Als eerste stap stelt de initiatiefnemer (IN) een startnotitie op, waarin de voorgenomen activiteit en de in het MER te beschrijven milieu-effecten worden aangegeven. Vervolgens dient de initiatiefnemer de startnotitie in bij het Bevoegd Gezag (BG). Het BG legt de startnotitie gedurende vier weken ter inzage, zodat een ieder de mogelijkheid heeft om schriftelijk in te spreken.

Richtlijnen

De Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) en de wettelijke adviseurs brengen advies uit voor het vaststellen van de richtlijnen. Op basis van deze adviezen en de inspraak op de startnotitie worden de richtlijnen voor het op te stellen MER door het BG vastgesteld.

MER

Vervolgens wordt door de initiatiefnemer het MER opgesteld. Hiervoor geldt geen wettelijk vastgelegde termijn. Het MER moet voldoen aan de richtlijnen en de wettelijke eis (Wm). Vervolgens wordt het MER aan het BG aangeboden.

Het BG beoordeelt binnen zes weken of het MER voldoet aan de gestelde eisen en richtlijnen. Als het MER aanvaardbaar wordt geacht, dan wordt het binnen acht weken na indiening bekend gemaakt en ter inzage gelegd.

Inspraak

Gedurende i.c. zes weken is schriftelijke inspraak mogelijk op de inhoud van het MER. Ook zal door het BG een openbare zitting worden georganiseerd. Dit verslag wordt aan de insprekers, de Commissie voor de m.e.r. en de andere wettelijke adviseurs toegezonden. De Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs brengen vijf weken na de beëindiging van de inspraaktermijn een toetsingsadvies over het MER uit.

Procedure planologische kernbeslissing:

Tegelijkertijd met bovenstaande procedure loopt de procedure voor de herziening van de planologische kernbeslissing ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Algemene wet bestuursrecht.

De ministers van V&W en VROM delen het voornemen van de herziening van de planologische kernbeslissing aan de Staten Generaal mede. Het ontwerp van het plan ligt i.c. 6 weken ter visie. Tot uiterlijk vier weken na afloop van de termijn van terinzagelegging kan een ieder schriftelijk zijn zienswijze omtrent het ontwerp kenbaar maken.

Tijdens deze termijn wordt het ontwerp voorgelegd aan de Staten-Generaal. Daarnaast wordt advies ingewonnen bij de Raad voor Advies voor de Ruimtelijke Ordening. Dit advies dient binnen 12 weken na de tervisielegging te worden gegeven.

Vervolgens wordt een ontwerpnota opgesteld, waarbij rekening is gehouden met het advies en de inspraak.

Aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet:

De procedure tot aanwijzing staat vermeld in de artikelen 18 tot en met 30 van de Luchtvaartwet (LVW).

Opstellen van de ontwerp-aanwijzing

De ministers van V&W en VROM stellen een ontwerp-aanwijzing op. Dit gebeurt in overleg met de Gedeputeerde Staten van de provincie en de betrokken gemeenteraden die in het gebied liggen waarover de aanwijzing zich uitstrekt.

Vervolgens brengen de Rijksplanologische Commissie (RPC) en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RMC) advies uit over de ontwerp-aanwijzing.

Bekendmaking ontwerp-aanwijzing

Het ontwerp-aanwijzingsbesluit ligt gedurende zes weken ter inzage. In deze periode kunnen schriftelijk zienswijzen worden ingediend bij de Commissie 21 (art. 21 LVW). Ook kunnen mondeling zienswijzen worden ingediend tijdens een door de Commissie 21 georganiseerde hoorzitting. Binnen drie maanden zal de Commissie 21 advies uitbrengen aan de ministers van V&W en VROM.

De ministers moeten binnen zes maanden de aanwijzing ex artikel 24 juncto 27 LVW en de aanwijzing ex artikel 37 WRO vaststellen, waartegen bezwaar en beroep mogelijk is.

Aanwijzing op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, art. 37 lid 2.

De minister van VROM kan bij het opleggen van de verplichting aan de gemeenteraad binnen een bepaalde termijn een bestemmingsplan vast te stellen of te herzien, aanwijzingen geven over de inhoud van dat bestemmingsplan.

De minister dient de Rijks Planologische Commissie te horen en er moet overleg hebben plaats gevonden met gedeputeerde staten en de gemeenteraad.

De minister stelt de Tweede Kamer in kennis van het voornemen en de gemaakte opmerkingen.

Indien de Tweede Kamer niet binnen 4 weken reageert wordt de aanwijzing vastgesteld en gepubliceerd.

Tegen de aanwijzing staat geen afzonderlijk beroep open, dit gaat samen met bezwaar/beroep tegen de luchtvaartwetaanwijzing.

Uiteindelijke besluitvorming

In het kader van de aanwijzing voor het luchtvaartterrein worden uiteindelijk vier stukken aan de Tweede Kamer voorgelegd:

- een MER t.b.v. de partiële herziening van pkb Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL); pkb Luchthaven Lelystad
- een ontwerp-pkb Luchthaven Lelystad
- ontwerpaanwijzingsbesluiten op grond van de Luchtvaartwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening

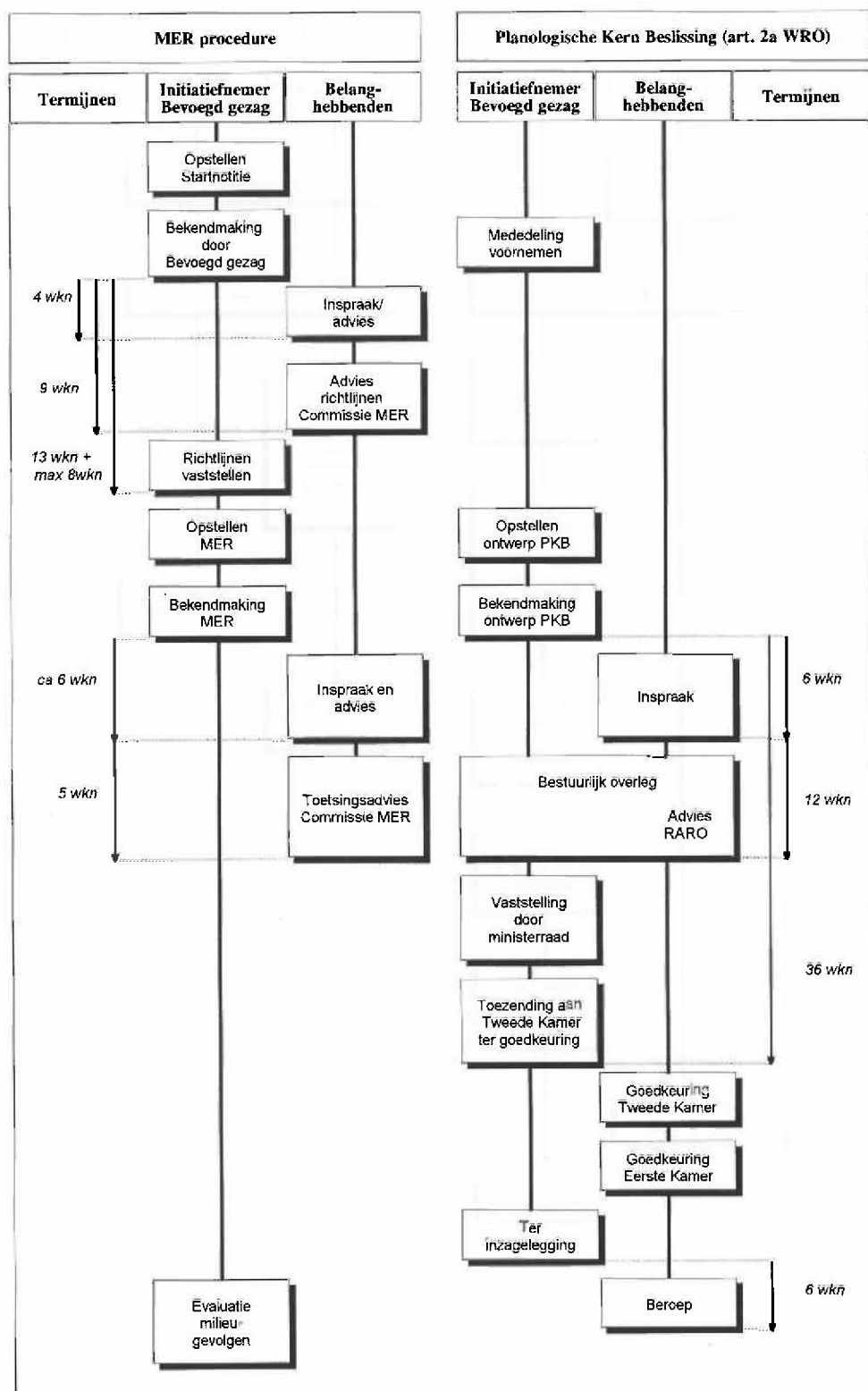
De pkb Luchthaven Lelystad, met inachtneming van het MER, dient door de Tweede Kamer te worden goedgekeurd. Daarna gaat het naar de Eerste Kamer ter goedkeuring.

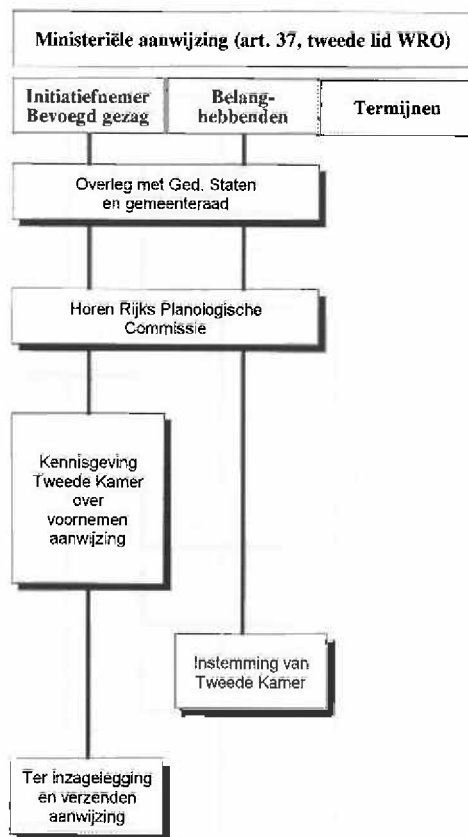
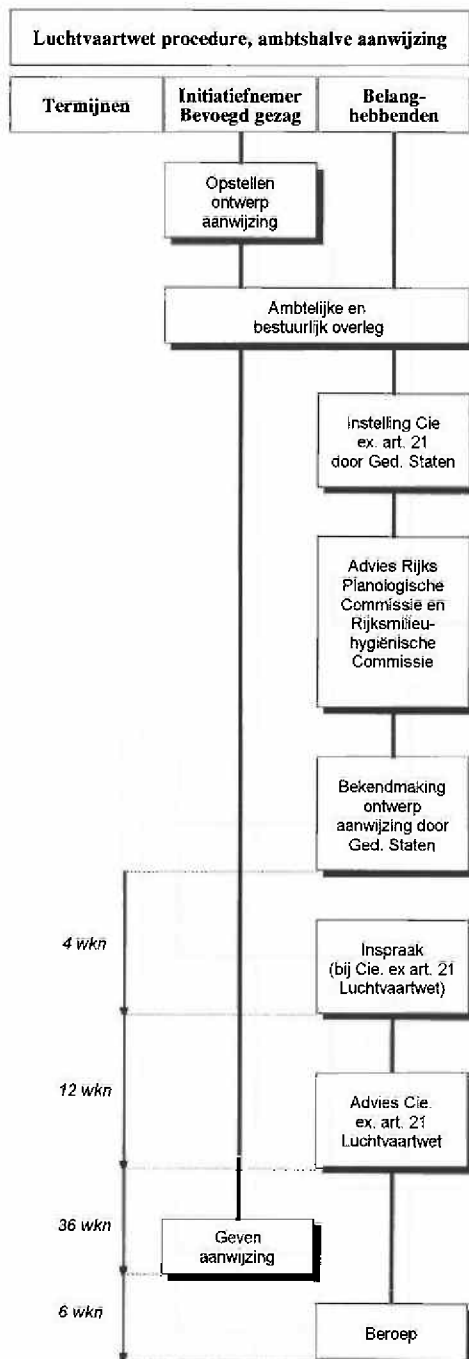
Het ontwerpaanwijzingsbesluit wordt aan de Tweede Kamer gezonden. De Kamer moet binnen een maand aangeven of behandeling noodzakelijk wordt geacht.

Na publicatie van het aanwijzingsbesluit kan door diegenen die een zienswijze hebben ingediend, bezwaar worden gemaakt. Daarna kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Om de baanverlenging mogelijk te maken, zullen op grond van de nieuwe aanwijzingsbesluiten van het luchtvaartterrein in het kader van de Luchtvaartwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening de bestemmingsplannen moeten worden gewijzigd.

BIJLAGE 3

EEN SCHEMATISCH OVERZICHT VAN DE TE VOLGEN PROCEDURES





BIJLAGE 4

BETROKKENEN:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat:

Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst (RLD) = Bevoegd Gezag

Directoraat Generaal Rijkswaterstaat; directie IJsselmeergebied (RDII)

= Initiatiefnemer

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer:

Directoraat Generaal Milieubeheer; Directie Geluid en Verkeer

= Bevoegd Gezag

Rijkspanalogische Dienst (RPD) = Initiatiefnemer

Provincie Flevoland (adviseur)

Gemeente Lelystad (adviseur)

Gemeente Dronten (adviseur)

Gemeente Zeewolde (adviseur)

Gemeente Almere (adviseur)

Heemraadschap Fleverwaard (adviseur)

N.V. Luchthaven Lelystad (adviseur)

Commissie 28

Commissie voor de m.e.r. (wettelijk adviseur)

Wettelijk adviseurs, 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)

BIJLAGE 5

WOORDENLIJST

aanwijzing	op grond van Luchtvaartwet vastgesteld besluit voor aanwijzing en gebruik van een luchtvaartterrein met vaststellen van de geluidszones en op grond van Wet op de Ruimtelijke Ordening gegeven aanwijzing voor planologische inpassing van de geluidszones
accommoderen	plaats bieden aan
alternatief	een mogelijke oplossing. Meestal een samenhangend pakket van maatregelen
autonome ontwikkeling	de ontwikkelingen in het studiegebied die doorgaan als de voorgenomen activiteit geen doorgang vindt
bevoegd gezag	een of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieu-effectrapport wordt opgesteld; in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
BGGL	Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen
BGKL	Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaartterreinen
Bkl	Geluidsbelastingseenheid ingevolge Besluit Geluidsbelasting Kleine luchtvaart
categorie 1 ILS	Instrument landing system, voorziening om bij slecht zicht te kunnen landen
Commissie m.e.r.	een landelijke commissie van onafhankelijke milieu-deskundigen. Zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport en over de kwaliteit van de in het rapport aangegeven informatie.
Commissie 28	Commissie ingesteld op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet ten behoeve van overleg en voorlichting omtrent de milieuhygiëne rond het luchtvaartterrein
Compenserende maatregel	maatregel waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan de natuur, recreatie, landschap of bosbouw op een plaats, (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd
core business	kernactiviteiten
cumulatieve hinder	de gezamenlijke effecten van alle ingrepen binnen het studiegebied

Ecologische Hoofdstructuur	in het Natuurbeleidsplan en Structuurschema Groene Ruimte aangegeven gebieden waarbij bij bepaalde activiteiten rekening moet worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden en/of potentiële natuurwaarden van (inter) nationale betekenis
GR-curve	Groepsrisico-curve
grote burgerluchtvaart	vliegtuigen ingericht voor grootschalig commercieel personen-of vrachtverkeer (veelal zwaarder dan 20 ton)
IFR-verkeer	Instrument flight rules; verkeer waarbij tevens de instrumentvliegvoorschriften van toepassing zijn
IR-contour	Individueel risico-contour
initiatiefnemer (IN)	een overheidsorganisatie of een particulier die een activiteit wil ondernemen. De Initiatiefnemer vraagt het Bevoegd Gezag een besluit te nemen. Indien m.e.r.-plichtige activiteit dient de initiatiefnemer een MER op te stellen
Ke	Kosten-eenheid; maat voor geluidsbelasting door luchtverkeer ingevolge Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen
klein luchtvaartterrein	de definitie wordt gegeven in de pkb SBL; maximum startgewicht tot 6.000 kg. en baanlengte van 1250 meter
MER	milieu-effectrapport; rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke oplossingen zijn geïnventariseerd
m.e.r.-plichtige activiteit	in het besluit m.e.r. behorende bij Wet milieubeheer staat aangegeven welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn.
m.e.r.-procedure	procedure van milieu-effectrapportage; bestaat uit het maken van het milieu-effectrapport, beoordelen en gebruiken van het milieu-effectrapport in de besluitvorming en het achteraf evalueren van de werkelijke effecten
Ministerie van VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Ministerie van V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat

mitigerende maatregel	maatregel om de nadelige milieu- gevolgen van een activiteit te voor- komen of te verzachten
MMA	meest milieuvriendelijk alternatief: het alternatief waarin optimaal rekening gehouden is met het milieu; het MMA vormt een verplicht onderdeel van het milieu-effectrapport
nachtvlucht	vlucht tijdens de nachtelijke periode. Deze beslaat een periode van zeven aangesloten uren, gelegen tussen 23.00 uur en 6.00 uur plaatselijke tijd
niet mainport gebonden general aviation	i.c. zakelijk en taxiverkeer, lesvluchten, privéverkeer en proefvluchten binnen de general aviation
nul-alternatief	alternatief waarbij de huidige situatie blijft voortbestaan. De ontwikkelingen vinden plaats zonder maatregelen vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat, om het probleem waar het hier om gaat op te lossen. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nul-alternatief meegenomen.
nul-plus-alternatief	i.c. optimaliseren van het nul-alternatief
PAK	Polycyclisch Aromatische Koolwaterstoffen
PKB	planologische kernbeslissing
plangebied	gebied waar de voorgenomen activiteit is gepland
richtlijnen	projectspecifieke, inhoudelijke eisen waaraan het MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu) effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag
SBL	Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, pkb
segment	een bepaald deel
startnotitie	een notitie als deze, waarin het 'wat', 'waar', 'waarom' en 'hoe' van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de m.e.r.-procedure
studiegebied	het gebied waarbinnen de milieu-effecten waarneembaar kunnen zijn
TNLI-project	project waar de Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur wordt behandeld
ULV-verkeer	Ultra Light Vlieg-verkeer

variant	een mogelijke uitvoeringswijze van (een deel van) een alternatief
VFR-verkeer	visual flight rules; verkeer waarbij de zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn
vliegtuigbeweging	een start of een landing. Een vlucht bestaat derhalve uit tenminste 2 vliegtuigbewegingen.

BIJLAGE 6

LITERATUURLIJST

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Besluiten voor een leefbaar Nederland, Handleiding, Koninklijke Vermande Lelystad, 1994.

Regionaal Ontwikkelingsplan Flevoland 1994 - 1999, werkgelegenheidseffecten fysieke bedrijfsomgeving, provincie Flevoland, Radix bv, 23 februari 1994

Streekplan Flevoland, Vastgesteld bij besluit van Provinciale Staten van Flevoland van 4 maart 1993, nr. ROV/93.030136/A.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Planologische kernbeslissing Schiphol en Omgeving, deel 4, Den Haag, SDU Uitgeverij, 1995.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, planologische kernbeslissing, deel e, Den Haag, SDU Uitgeverij, 1988.

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Beschikking van de Minister van Justitie van 9 januari 1996, houdende plaatsing in het staatsblad van de tekst van de Luchtvaartwet, zoals deze luidt met ingang van 22 november 1995, Den Haag, SDU Uitgeverij, 1996.

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Beschikking van de Minister van Justitie van 14 april 1988, houdende plaatsing in het staatsblad van de tekst van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen, zoals dit is gewijzigd bij koninklijk besluit van 1 april 1988, Den Haag, SDU Uitgeverij, 1988.

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Besluit van 27 december 1990, houdende vaststelling van een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 25 van de Luchtvaartwet (besluit geluidsbelasting kleinen luchtvaart), Den Haag, SDU Uitgeverij, 1991.

BIJLAGE 7



KAARTMATERIAAL

huidige luchtvaartterrein Luchthaven Lelystad
plangebied
studiegebied

grenzen huidige
luchvaartterrein

05

06

07

08

09

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

380

381

382

383

384

385

386

387

388

389

390

391

392

393

394

395

396

397

398

399

400

401

402

403

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

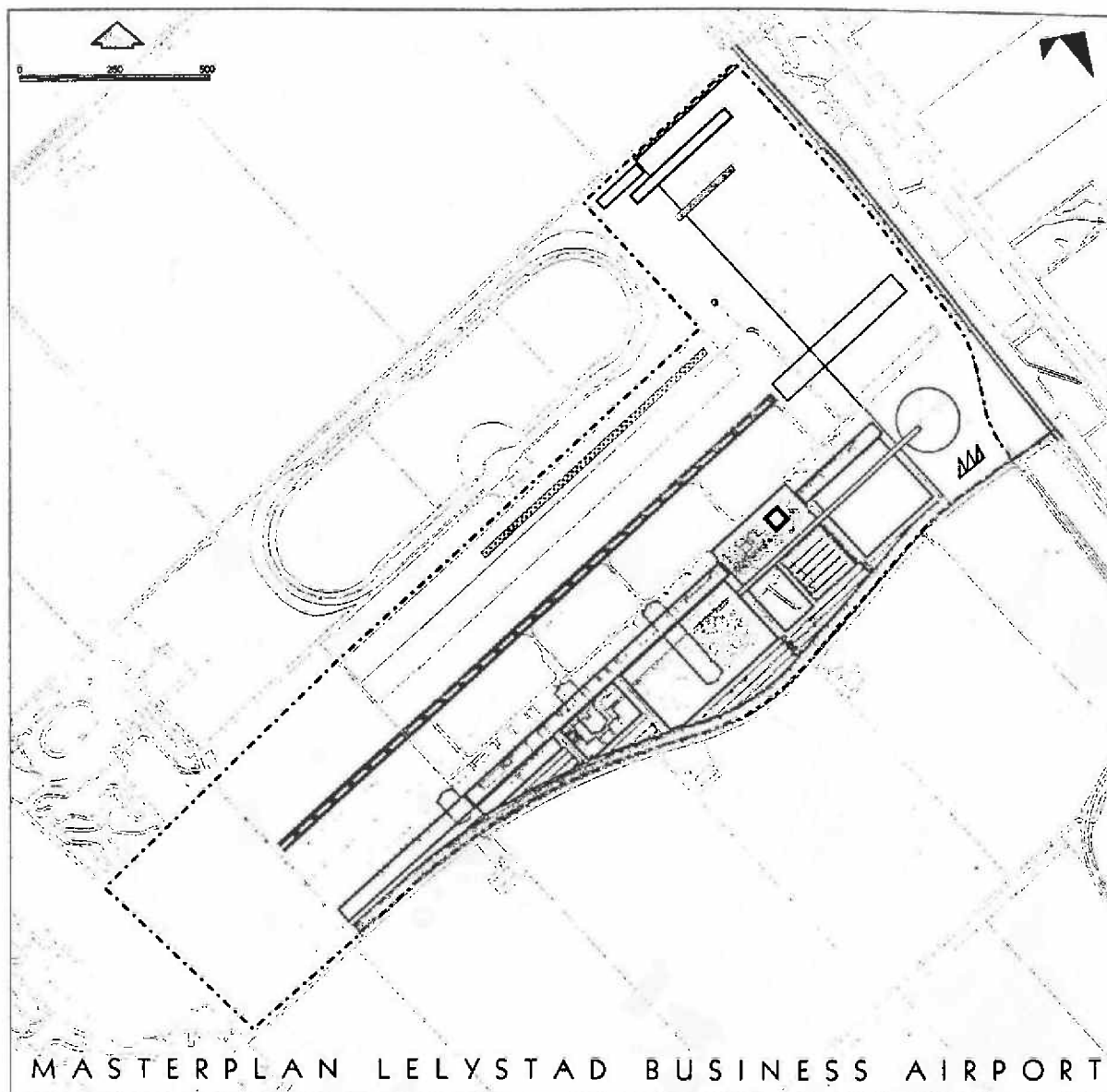
446

447

448

449</

tek.nr.

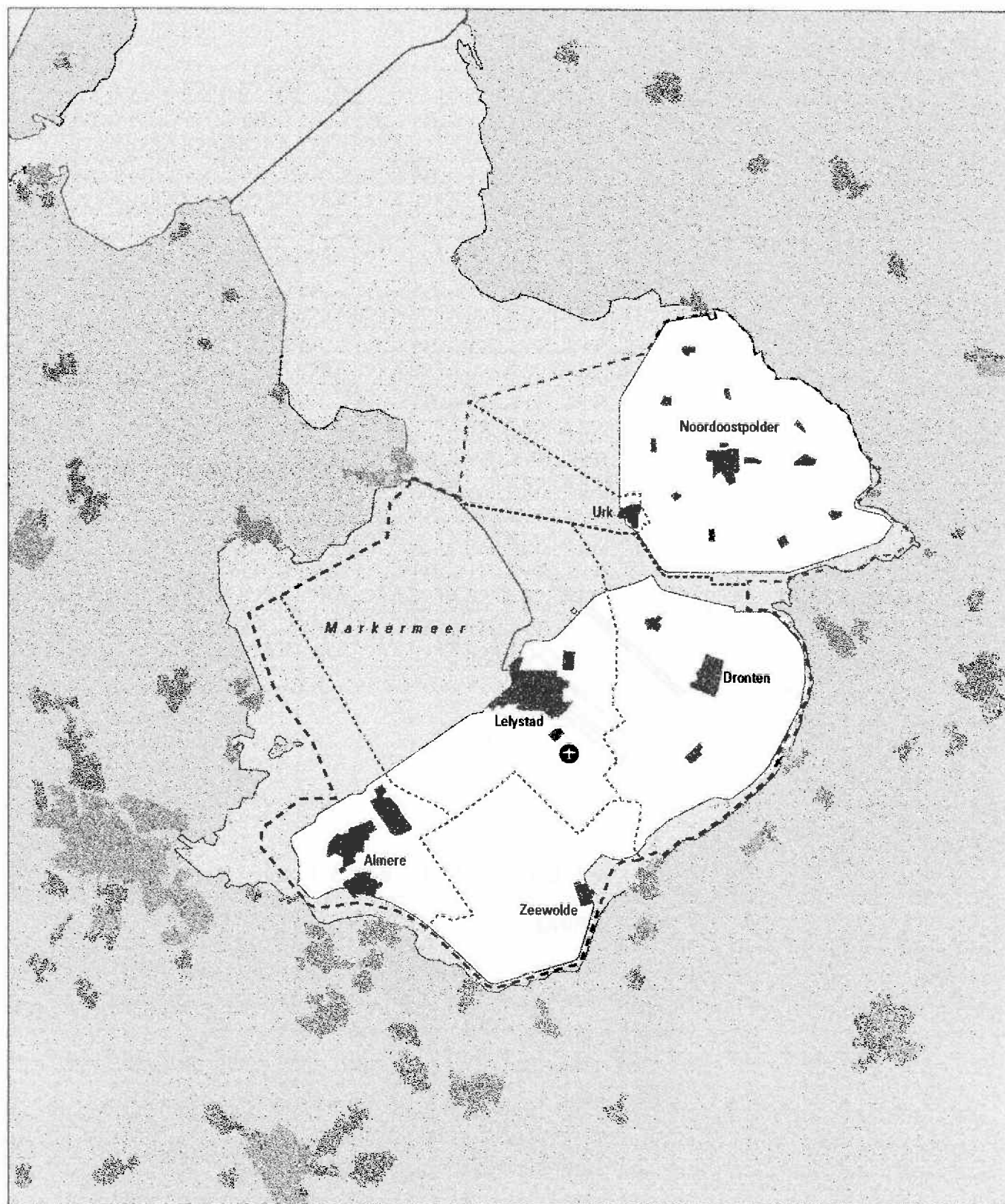


VERKLARING

	LANDINGSTERREIN		HOOFDBAAN		ZICHTSTROOK
	TERMINAL GEBIED		BAAN KLEINE LUCHTVAART		RECREATIE PLEK
	STATIONSGEBOUW		BAAN ULV		BEPLANTING
	OVERSLAAGLIN		RIJSTEEK		KLUSTOEBEELT
	BEDRIJVEN		NADEWEGVERLICHTING		ONTSLUITING
	BUSINESS-CENTRE		METEOSTATION		OPHOEF / PARKEREN
	PUBIEKS ACTIVITEIT EN KANTOREN		ONDERHOUD		BESTAANDE BESCHUWING
	PROMENADE				TERREINOPHEFFING
	ENTREE / PARKEREN				

Masterplan Lelystad Business Airport

Studiegebied MER luchthaven Lelystad



----- Studiegebied milieu-effectrapportage

BIJLAGE 8

BRIEVEN VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT AAN DE EERSTE EN TWEEDE KAMER

Brief van 2 juni 1995

Brief van 30 augustus 1996

Brief van 1 oktober 1996

Vergaderjaar 1994–1995

23 552

Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving

Nr. 15

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 2 juni 1995

Met het oog op de parlementaire behandeling van de PKB Schiphol en Omgeving (deel 3), wordt u in deze brief, vooruitlopend op het uitbrengen van de nota RELUS (Regionale Luchthaven Strategie), reeds geïnformeerd over **een aantal aspecten die specifiek verband houden met Schiphol, met name de relatie tussen Schiphol en Lelystad**. Naar verwachting zal de nota RELUS pas na de behandeling van de PKB Schiphol en Omgeving verschijnen.

Ten aanzien van het huidige vliegveld Lelystad is in de PKB Schiphol en Omgeving (deel 3) besloten om de General Aviation, die geen rol speelt bij de mainport functie van Schiphol in de eerste planperiode (tot 2003) zoveel mogelijk naar dit kleine luchtvaartterrein uit te plaatsen (zie Nota van Toelichting van de PKB deel 3, bijlage blz. 118). De NV Luchthaven Schiphol heeft daaraan uitwerking gegeven door de general aviation op Schiphol zoveel mogelijk te ontmoedigen.

Het huidige vliegveld Lelystad

Het huidige vliegveld Lelystad is een luchtvaartterrein voor de kleine luchtvaart, waarvan voornamelijk lichte vliegtuigen gebruik maken. Het is een zogenaamd ongecontroleerd luchtvaartterrein d.w.z. er is geen verkeersleiding. Er wordt «op zicht» gevlogen volgens een voorgescreven luchtverkeerscircuit. Het veld beschikt over een tweezijdig aanvliegbare verharde baan met een lengte van 1250 m. De huidige aanwijzing op grond van Luchtvaartwet d.d. 23 april 1991 en bijbehorende geluidszone laten slechts vliegtuigen toe met een maximum startgewicht van 6000 kg. Rond het luchtvaartterrein is een geluidszone vastgesteld, waarbuiten de in het Besluit Geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22) vastgestelde grenswaarde niet mag worden overschreden. De afgelopen jaren heeft het veld zich met ruim 120 000 vliegtuigbewegingen ontwikkeld tot het drukste vliegveld voor de general aviation in Nederland. Beroepsmatige vlieglessen maken een belangrijk deel van de bewegingen uit.

In principe vinden volgens de huidige aanwijzing van 23.00 uur tot 07.00 uur geen vluchten plaats vanaf het luchtvaartterrein, met uitzondering van landbouwvluchten in de zomerperiode.

Versterking huidige (overloop)functie van Lelystad (fase 1)

In deze context heeft het Kabinet al voorbereidingen getroffen om met name de kleine luchtvaart van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen om zodoende de druk op Schiphol te verminderen. Dit heeft onder andere in 1993 geleid tot de toezegging van een financiële bijdrage in de uitbreidingsinvesteringen op het huidige vliegveld Lelystad van in totaal f 8,25 mln. Dit is geheel in lijn met de afspraken in het PASO (Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving, 1991). Hiervan is inmiddels f 6,5 mln. ter beschikking gesteld ter versterking van zijn huidige (overloop)functie van klein verkeer op Schiphol ten behoeve van o.a. een platform, taxibaan (ter ontsluiting van een nieuw bedrijventerrein), alsmede de uitplaatsing van het zweefvliegen naar een nieuwe locatie in de regio. In deze ontwikkelingsfase wordt nog steeds uitgegaan van de huidige baanlengte (1250 m) en slechts verkeer met een maximaal startgewicht beneden 6000 kg. Wel zal door middel van een parallelle grasbaan voor lichte motorvliegtuigen, grotere Bkl-geluidzones (alsmede een Ke-zone voor incidenteel verkeer boven 6000 kg), de capaciteit van het vliegveld worden vergroot. Een dergelijk gebruik past nog in het huidige Structuurschema Burgerluchtvaart. Wel zal ten behoeve van deze ontwikkeling (fase 1) de aanwijzingsprocedure (zonder MER) opnieuw moeten worden doorlopen, die ten minste 2 jaar in beslag neemt (streefdatum 1 juli 1997).

Ontwikkeling van Lelystad tot Business Airport (fase 2)

Op termijn wordt een ontwikkeling naar een zogenaamde business airport beoogd, zodat ook de zwaardere categorieën general aviation kunnen worden ontvangen (fase 2). Het resterende bedrag ten behoeve van baanverzwaring (f 1,75 mln.) van de toegezegde rijksbijdrage (totaal f 8,25 mln.) zal ter beschikking worden gesteld, zodra de aanwijzing van vliegveld Lelystad dit mogelijk maakt. In deze ontwikkelingsfase zal namelijk de startbaan worden verlengd tot 1600 à 1800 m, teneinde ook het zwaardere taxi- en zakenverkeer van Schiphol op verantwoorde wijze te kunnen accommoderen. Dit gaat tevens gepaard met het opheffen van de gewichtslimiet van 6000 kg, hoewel het vliegveld dan nog altijd niet geschikt zal zijn voor groot verkeer. In de aanwijzing zal ook een Ke-zone voor het gebruik van zwaardere vliegtuigen moeten worden opgenomen.

Een dergelijke functie van vliegveld Lelystad past echter niet in het huidige SBL, doch vereist een nieuw SBL, dan wel een partiële herziening van het SBL met betrekking tot Lelystad. Dit dient op uitdrukkelijk verzoek, dan wel met instemming van de Tweede Kamer plaats te vinden. Indien onmiddellijk met een partiële herziening wordt aangevangen, zal niet eerder dan in het jaar 2000 een PKB deel 4 voor een dergelijke wijziging van het SBL en een aanwijzing voor het vliegveld Lelystad kunnen worden vastgesteld.

Lelystad in relatie tot de lange termijn luchthavencapaciteit

Met deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving heeft het kabinet de grenzen aan de ontwikkeling van Schiphol aangegeven. Voor het groot commercieel verkeer dat door de nu vastgestelde capaciteitsgrenzen (met name geluidszones) te zijner tijd niet meer op Schiphol valt te accommoderen, zou, indien daarvoor het draagvlak aanwezig blijkt, een tijdige ontwikkeling van additionele luchthavencapaciteit in of nabij de Randstad

gezocht moeten worden. De hogesnelheidstrein kan slechts in een deel van de markt voor lange-afstandsverplaatsingen voorzien.

Met het oog op de internationale bereikbaarheid van Nederland op de lange termijn is de vraag aan de orde gesteld of Lelystad kan voorzien in de behoefte aan lange termijn infrastructuur, in aanvulling op die van Schiphol. Voorts is meermalen de vraag gesteld of het groot verkeer van Schiphol uitgeplaatst zou kunnen worden naar Lelystad. In de PKB Schiphol en Omgeving (deel 3) is op bladzijde 27 van de Nota van Toelichting reeds aangegeven dat de uitplaatsbaarheid van verkeer van Schiphol naar andere luchthavens, met uitzondering van de General Aviation, niet goed mogelijk is. Dit was ook eerder gebleken uit de in het kader van de PKB Schiphol uitgevoerde Inventarisatie Economische Effecten (IEE).

Tegen deze achtergrond moeten de verschillende opties voor aanvullende capaciteit ten opzichte van Schiphol nog eens gedegen worden bezien. Een van de opties zou een locatie in de regio Flevoland kunnen zijn. Deze behoeft echter niet noodzakelijkerwijs samen te vallen met de exacte huidige locatie van het vliegveld Lelystad.

Overigens geldt voor een dergelijke functie voor groot commercieel verkeer dat hiervoor een startbaan van 3800 m, alsmede luchtverkeersleiding, gebouwen en bijbehorende ontsluitende, landzijde infrastructuur noodzakelijk zullen zijn. Een dergelijke, grootschalige luchthaven dient eveneens te zijn gebaseerd op partiële herziening van het huidige SBL of een nieuw SBL (SBL II).

Welke van beide opties voor deze zware planologische procedure zal worden doorlopen, wordt mede beïnvloed door de keuze van de Tweede Kamer. De inhoudelijke complexiteit bij een volledig nieuw SBL zal meer tijd vergen.

Daartoe zal om te beginnen een integrale visie inzake de lange termijn luchtvaartinfrastructuur worden opgesteld. Deze zal eind 1996 worden uitgebracht en gebaseerd zijn op een analyse van de ontwikkelingen in de luchtvaart en de daarop geënte alternatieve luchthavenconfiguraties en -locaties. Deze integrale visie vormt na bespreking met het Parlement de basis voor de ruimtelijke vertaling in een nieuw SBL. Deel I van dat nieuwe SBL zal naar verwachting medio 1997 aan het Parlement kunnen worden aangeboden. De definitieve vaststelling kan dan na het doorlopen van de vereiste procedures in het jaar 2000 plaatsvinden. Vervolgens kunnen de nodige aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet worden gegeven in 2002.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Vergaderjaar 1995–1996

24 872

Partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 30 augustus 1996

Mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bericht ik u hierbij als volgt over de voornemens met betrekking tot de voor **de ontwikkeling van de huidige luchthaven Lelystad tot zakelijk vliegveld** te volgen procedures.

In de PKB Schiphol en Omgeving (Kamerstukken II, 1994–1995, 23 552) is besloten dat het segment general aviation (taxivluchten, lesvluchten en proefvluchten in de kleine luchtvaart) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol naar kleine luchthavens – met name vliegveld Lelystad – wordt uitgeplaatst.

In de ontwerp-aanwijzing voor Schiphol is in verband met de uitplaatsing van de kleine luchtvaart opgenomen dat luchtvaartuigen lichter dan 3000 kg, met uitzondering van hefschroefvliegtuigen, met inachtneming van een korte overgangsperiode, niet meer op Schiphol worden toegelaten.

In de brief van 2 juni 1995 (Kamerstukken II 1994–1995, 23 552, nr. 15) betreffende de relatie tussen de PKB Schiphol en Omgeving en de luchthaven Lelystad, heb ik met betrekking tot de hieruit voortvloeiende ontwikkeling van de huidige luchthaven Lelystad twee fasen onderscheiden.

Fase 1 betreft de versterking van de huidige (overloop)functie van Lelystad, om met name de lichtere segmenten van de general aviation van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen; dit teneinde de druk op Schiphol te verminderen.

Deze fase omvat de volgende onderdelen: de aanleg van een parallelle verharde baan voor lichte vliegtuigen; vergroting van de bestaande bkl-geluidszone (voor kleine luchtvaart); die reeds vanaf 1992 «vol» is; de wettelijk verplichte vaststelling van een Ke-zone (voor met name lichte straalvliegtuigen en hefschroefvliegtuigen); en het vervangen van de

S-VV

bestaande gewichtslimiet van 6000 kg door de gebruikelijke baancodering (deze laat overigens geen substantieel zwaarder luchtverkeer in deze fase toe).

Status en functie van de luchthaven Lelystad in fase 1 zijn in overeenstemming met het vigerende Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). Naar verwachting zal de Tweede Kamer begin 1997 van de ontwerp-aanwijzingen voor de eerste fase in kennis worden gesteld, waarna deze nog voor de zomer van 1997 van kracht zouden kunnen worden.

Fase 2 betreft de verdere ontwikkeling van Lelystad tot kleine luchthaven met een belangrijk accent op zakelijk gebruik, waar ook de snellere en zwaardere categorieën zakelijk en taxiverkeer van Schiphol kunnen worden ontvangen («business airport»). In deze ontwikkelingsfase zal de startbaan worden verlengd van de huidige 1 250 meter tot maximaal 1 600 à 1 800 m, teneinde ook dit luchtverkeer veilig te kunnen accommoderen. Het vliegveld zal als gevolg hiervan geschikt zijn voor burgerluchtvaart met vliegtuigen met een maximum startgewicht van circa 20 ton, echter niet voor groot commercieel luchtverkeer. Nachtvluchten worden evenmin voorzien.

In de aanwijzingen voor de tweede fase zullen ook de bkl- en Ke-zones aangepast dienen te worden aan de langere baan en het gebruik door (deels) zwaardere vliegtuigen. Een dergelijke functie, status en uitrustingsniveau van vliegveld Lelystad is echter niet in overeenstemming met de status «kleine luchtvaartterrein» van het huidige SBL, doch vereist een herziening van het SBL met betrekking tot de luchthaven Lelystad.

Vanwege de recente snelle groei van Schiphol en de daarvoor ontwikkelde korte termijn maatregelen, waaromtrent ik u berichtte in mijn brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 14 juni 1996 (Kamerstukken II 1995-1996, 23 552 en 24 786, nr. 57), is een zo spoedig mogelijke uitvoering vereist van de procedures voor de tweede fase voor Lelystad. Aldus kan worden bereikt dat over enkele jaren ook het zwaardere zakelijke en taxiverkeer dat nu op Schiphol opereert, dan kan plaatsvinden van en naar de luchthaven Lelystad. Dit zal bij kunnen dragen aan het verder verlichten van de druk op Schiphol.

Vanwege het urgente en korte termijn karakter van deze maatregel is een zo spoedig mogelijke afronding vereist van de daarvoor noodzakelijke herziening van het SBL voor de luchthaven Lelystad en van de bijbehorende aanwijzingsbesluiten. Tevens dient een milieu-effectrapportage te worden opgesteld.

Gelet op de aanwezige urgentie, is een partiële herziening van het SBL voor de luchthaven Lelystad vereist en kan niet worden gewacht op een algehele herziening van het SBL na afronding van het project TNLI.

Een algehele herziening van het SBL, na afronding van TNLI, kan niet voor de eeuwwisseling worden afgerond.

Een partiële herziening van het SBL met betrekking tot Lelystad, het vervolgens vaststellen van de aanwijzingen voor Lelystad en de realisatie van de baanverlenging zal naar verwachting wel haalbaar zijn voor 1 januari 2000. Voor de partiële herziening van het SBL zal de PKB-procedure uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de milieu-effectrapportage-procedure uit de Wet milieubeheer moeten worden doorlopen. De Tweede Kamer en de Eerste Kamer krijgen in de PKB-procedure de partiële herziening van het SBL ter goedkeuring voorgelegd. Als bijlage is een globale planning opgenomen.

Dit betekent dat met toepassing van een partiële herziening van het SBL voor de realisering van fase 2 van de ontwikkeling van Lelystad op relatief korte termijn het segment zwaarder general aviation van Schiphol kan worden uitgeplaatst naar Lelystad. Bovendien kan met een snelle

realisering van fase 2 de Europese subsidie voor Flevoland ten behoeve van de infrastructuur optimaal worden benut.

De relatie tussen de luchthaven Lelystad en de op te stellen integrale beleidsvisie over de toekomstige Nederlandse luchtvaart infrastructuur (TNLI) heb ik u eerder in voornoemde brief van 2 juni 1995 toegelicht.

In principe staat de ontwikkeling van fase 2 voor Lelystad los van de besluitvorming in TNLI- en SBL 2-kader.

In het kader van TNLI wordt gekeken naar de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart met een aanzienlijk verder liggende tijdshorizon dan thans aan de orde is ten aanzien van de in de PKB Schiphol en Omgeving voorziene ontwikkeling van de luchthaven bij Lelystad.

Met de voorgenomen partiële herziening van het SBL ten behoeve van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad tot business airport wordt geen enkel voorschot genomen op de uitkomsten van het TNLI-proces.

Op grond van het voorgaande kondig ik u mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan, conform artikel 2b van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, dat mijn ambtgenote en ik voornemens zijn de PKB Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen partieel te herzien ten behoeve van de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot «business airport» en dat wij hiervoor de benodigde procedures zullen starten.

Indien u dat wenst kunt u de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad tot «business airport» agenderen voor het voor september door mij voorgestelde overleg over de ontwikkelingen in het Schiphol-dossier.

Afschrift van deze brief wordt toegezonden aan de Raad voor de Ruimtelijke ordening.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

PLANNING LELYSTAD AIRPORT – 2e Fase

Onderstaand wordt de globale fasering en planning aangegeven behorende bij fase 2, de ontwikkeling van de huidige luchthaven Lelystad tot «business airport» (baanverlenging tot 1800 meter, zakelijk en taxiverkeer tot 20 000 kg. Geen groot commercieel verkeer, geen nachtvluchten).

Opstellen milieu-effectrapport conform Wet milieubeheer

Planning: medio 1996 – eind 1997

Procedure:

- startnotitie
- richtlijnen
- opstellen MER
- aanvaarding MER door bevoegd gezag
- terinzagelegging MER (zes weken)
- toetsingsadvies Commissie MER

Partiële herziening Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen conform de Wet op de Ruimtelijke Ordening

planning: medio 1996 – medio 1998

Procedure:

- mededeling aan de TK/EK
- deel 1, ontwerp pkb: terinzagelegging pkb deel 1 (zes weken)
- deel 2, inspraak/advies (adviesaanvraag aan de Raad voor de

Ruimtelijke Ordening alsmede de Rijksplanologische Commissie en Rijksmilieuhygiënische Commissie), bestuurlijk overleg met de besturen van de provincie Flevoland en van de gemeenten Lelystad, Dronten en Zeewolde alsmede van het (de) betrokken waterschap(pen)

- deel 3 kabinetsstandpunt
- deel 4 planologische kernbeslissing (goedkeuring door Tweede Kamer en Eerste Kamer)

Aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet (fase 2)

planning: medio 1996 – begin 1999

Procedure:

- voorontwerp-aanwijzing
- bestuurlijk overleg (advies commissie art. 28 Luchtvaartwet)
- adviesaanvraag Rijksplanologische en Rijksmilieuhygiënische

Commissie

- vaststelling ontwerp-aanwijzingen
- terinzagelegging ontwerp-aanwijzing (zes weken), inspraak en advies (advies commissie art. 21 Luchtvaartwet)
- vaststelling aanwijzingsbesluiten
- bezwarenprocedure
- beroepsprocedure
- onherroepelijk besluit

Vergaderjaar 1996–1997

24 872

Partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaart

Nr. 2

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 1 oktober 1996

In het Algemeen Overleg met de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Economische Zaken, d.d. 11 september 1996, is de brief van 30 augustus 1996 (24 872, nr. 1) aan de orde geweest betreffende de partiële herziening van het SBL ten behoeve van de Luchthaven Lelystad.

Bij deze bespreking zijn enige vraagpunten aan de orde gekomen, die ik mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer wil toelichten.

Urgentie is geboden om de voorziene overloopfunctie van Lelystad voor Schiphol snel te kunnen realiseren.

Teneinde de druk op mainport Schiphol te verlichten heeft het Kabinet zich in het regeerakkoord voorgenomen, voorbereidingen te treffen voor investeringen in de luchthaven Lelystad ter versterking van de huidige (overloop)functie van Lelystad.

In de PKB Schiphol en Omgeving (kamerstukken II, 1994–1995, 23 552) is dienaangaande besloten om het segment general aviation dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol naar kleine luchthavens – met name vliegveld Lelystad – uit te plaatsen.

Deze uitplaatsing van de general aviation wordt gefaseerd uitgevoerd, zoals aangegeven in de brief van 2 juni 1995 (kamerstukken II 1994–1995, 23 552, nr. 15) betreffende de relatie tussen de PKB Schiphol en Omgeving en de Luchthaven Lelystad.

– In de (ontwerp) aanwijzing voor Schiphol is opgenomen dat luchtvaartuigen lichter dan 3000 kg, met uitzondering van hefschroefvliegtuigen, niet meer op Schiphol worden toegelaten.

– In het ontwerp-aanwijzingsbesluit voor de Luchthaven Lelystad wordt de bestaande gewichtslimiet van 6000 kg vervangen door de gebruikelijke ICAO-baancodering. Als gevolg hiervan kunnen ook luchtvaartuigen iets zwaarder dan 6000 kg van het vliegveld gebruik maken. Momenteel geschiedt dit nog op basis van ontheffingen. Status en functie van de

luchthaven Lelystad zijn in deze fase overeenkomstig het vigerende SBL. (Fase 1 van het ontwikkelingstraject Lelystad.)

– Met de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad tot «business airport» wordt beoogd om in de toekomst niet alleen de lichtere segmenten – tot circa 6000 kg – maar ook zwaardere en snellere segmenten van de general aviation, het zakelijk- en taxiverkeer tot maximaal 20 000 kg, naar de Luchthaven Lelystad uit te kunnen plaatsen. (Fase 2 van het ontwikkelingstraject Lelystad.)

Inzake de overlooph functie moeten de gewichtslimiet in de aanwijzing van Schiphol (3000 kg) en het maximum voor Lelystad (verkeer tot circa 20 000 kg, waarbij gedacht kan worden aan bijvoorbeeld toestellen als de Cessna Citation3/startgewicht circa 10 000 kg, de SAAB340/startgewicht circa 12 000 kg en de Falcon 200/startgewicht van circa 14 000 kg) niet één op één op elkaar worden gelegd. Immers aan de ene kant dient Schiphol over voldoende flexibiliteit te beschikken om in beperkte mate mainport-gebonden general aviation in de gewichtsklasse 3000–20 000 kg te kunnen ontvangen. (Het betreft hier kleine feeder-lijntjes die de grote lijndiensten voeden en dienaangaande van belang zijn voor de transferfunctie van Schiphol.) Aan de andere kant is het voor de integrale overlooph functie van Lelystad vereist dat het voorzieningenniveau dusdanig wordt ontwikkeld, dat vrijwel alle general aviation verkeer waarmee zakelijk- en taxiverkeer plaatsvindt kan worden geaccommodeerd. Ten behoeve van deze tweede fase is een herziening vereist van het vigerende SBL.

Door de overlooph functie van de Luchthaven Lelystad niet alleen te richten op de lichte general aviation segmenten, maar ook op de zwaardere en snellere segmenten van het zakelijk- en taxiverkeer kan de overlooph functie voor vrijwel al het zakelijk verkeer tot 20 000 kg integraal worden gerealiseerd.

De essentiële segmenten van het zakelijk verkeer bevinden zich namelijk tussen de 6000 en 20 000 kg.

Voor Lelystad betekent het kunnen accommoderen van dit segment dat deze luchthaven zich kan ontwikkelen tot een renderend zakelijk vliegveld, dat een toereikend alternatief vormt voor het zakelijk verkeer van Schiphol. Bovendien betekent uitplaatsing van dit zwaardere en snellere zakelijk- en taxiverkeer vermindering van de druk op de geluidszones rond Schiphol. Om de overlooph functie volledig te kunnen ontwikkelen is een baanverlenging een noodzakelijke voorziening.

Dit gezien de geldende hogere eisen inzake de baanlengte voor verkeersvluchten (commercieel personen- of goederenvervoer) met een maximum startgewicht van circa 20 000 kg. De baanbreedte wordt niet aangepast, waardoor ook na baanverlenging het vliegveld niet geschikt is voor groot commercieel verkeer.

De ontwikkeling van een «business airport» wordt vanwege de regionaal-economische ontwikkeling en werkgelegenheid mede gestimuleerd door de Provincie Flevoland en de Gemeente Lelystad. Onder de voorwaarde dat fase 2 volledig wordt uitgevoerd binnen de looptijd van het Europese investeringsprogramma, draagt de Provincie Flevoland uit haar Europese programma circa 5 miljoen Ecu aan middelen bij.

Met de hier beschreven fase 1 en 2 wordt geenszins vooruitgelopen op de dialoog en besluitvorming in het kader van het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI).

Er dient steeds zorgvuldig onderscheid gemaakt te worden tussen een potentiële locatie bij Lelystad voor groot commercieel verkeer en het huidige vliegveld Lelystad, dat ook na de ontwikkeling tot «business airport» alleen geschikt zal blijven voor het accommoderen van klein verkeer.

Resumerend, de ontwikkeling van een business airport:

- 1) past in het vigerend Rijksbeleid zoals tot uitdrukking gebracht in het regeerakkoord en de PKB Schiphol;
- 2) draagt bij aan de ontlasting van Schiphol door verkeer dat niet strikt noodzakelijk is voor de mainportfunctie uit te kunnen plaatsen;
- 3) is een uitwerking van de korte termijn maatregelen, waaromtrent ik u berichtte in mijn brief van 14 juni 1996 (kamerstukken II 1995-1996, 23 552 en 24 786, nr. 57);
- 4) wordt mede gefinancierd vanuit de EU en de regio indien de uitvoering voor 1-1-2000 is afgerond (per 1-1-2000 vervalt EU-subsidie en wordt de investeringsbijdrage vanuit de regio twijfelachtig);
- 5) maakt een partiële herziening van SBL noodzakelijk, aangezien een algehele herziening van het SBL, na afronding van TNLI, niet voor het jaar 2000 kan worden afgerond.

Zoals ik u reeds in de brief van 30 augustus 1996 heb gemeld, ben ik mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voornemens, om op korte termijn de benodigde procedures ten behoeve van een partiële herziening van het SBL in gang te zetten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink