

1119-02
(2e)

Startnotitie MER

Structuurschema Regionale en
Kleine Luchthavens



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

P 1119-02

Startnotitie MER

Structuurschema Regionale en
Kleine Luchthavens

September 2000



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1 Inleiding	3
1.1 Een nieuw Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens	3
1.2 Doel en opbouw van deze startnotitie	5
2 Probleem- en doelstelling	7
2.1 Wat vooraf ging	7
2.2 Decentralisatie	9
2.3 Begrenzing van de milieuruimte	11
2.4 Burgermedegebruik op militaire velden	12
2.5 Lelystad fase 2 en Maastricht	12
2.6 Ruimtelijke kwaliteit	13
2.7 Aanpak van de studie	13
3 Alternatieven	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Basiselementen voor de standstill	16
3.3 Aanvullende beleidsmaatregelen	18
3.4 Ruimtelijke kwaliteit	19
3.5 Contouren van de alternatieven	19
4 Onderzoek en effecten	21
4.1 Opzet van de studie	21
4.2 Milieu en externe veiligheid	21
4.3 Ruimtelijke kwaliteit	22
4.4 Bereikbaarheid en economie	23
5 Procedure en besluitvorming	25
5.1 Te nemen besluit	25
5.2 Betrokken partijen en instanties	25
5.3 Procedure en planning	27
5.4 Informatie en mogelijkheden voor inspraak	29
Afkortingen en begrippen	31

Luchthavens

-  Regionale Luchtvaartterreinen
-  Kleine Luchtvaartterreinen
-  Militaire Luchtvaartterreinen met burgermedegebruik





1 Inleiding

1.1 Een nieuw Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens

Nederland heeft, naast de nationale luchthaven Schiphol, een aantal kleinere luchthavens voor de burgerluchtvaart. Het gaat hierbij zowel om regionale en kleine luchthavens, als om militaire vliegvelden waarop zogenaamd burgermedegebruik plaatsvindt. Een overzicht van de Nederlandse luchthavens is gegeven in figuur 1.

Het beleid voor de burgerluchthavens is eind jaren tachtig vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing Structuurschema Burgerluchthavens (SBL). In dit structuurschema is een beeld van de verkeer- en vervoerfuncties van de luchtvaartsector geschetst en is voor de regionale luchthavens de beschikbare geluidsruimte voor het gebruik van de luchtvaartinfrastructuur vastgelegd in indicatieve zoneringscontouren. Het SBL richtte zich hierbij zowel op de nationale luchthaven Schiphol, als op de regionale en kleine luchthavens. Eind 1988 is het SBL door de Eerste en Tweede Kamer goedgekeurd.

In december 1995 is ten aanzien van luchthaven Schiphol een aparte PKB (de PKB Schiphol en Omgeving) vastgesteld. Het beleid in het SBL ten aanzien van de luchthaven Schiphol kwam daarmee te vervallen. Voor de regionale en kleine luchthavens bleef het beleid uit het SBL evenwel in stand.

In 1998 constateerde de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in het kader van de behandeling van de beroepen tegen het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht, dat het SBL op dat moment geen rechtskracht (meer) had. Dit was veroorzaakt doordat de geldigheidstermijn van het SBL, die aanvankelijk verliep in 1993, op incorrecte wijze was verlengd. De rechtskracht van het SBL is daarop in 1998 door middel van de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen hersteld tot eind 2003. Het einde van de geldigheidstermijn van het SBL is hiermee definitief in zicht.

Er is daarom gestart met de voorbereiding van de opvolger van het SBL, het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens, of afgekort het SRKL. Het nieuwe structuurschema zal zich alleen richten op de regionale en kleine luchthavens. De besluitvorming over Schiphol wordt in het aparte traject Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL) voorbereid. Een afzonderlijke behandeling van de regionale en kleine luchthavens doet recht aan de eigen dynamiek en problematiek van deze luchthavens en voorkomt verstrengeling met de besluitvorming rond Schiphol. Het SRKL richt zich in hoofdzaak op luchthavens waarvoor een zogenaamde aanwijzingsprocedure moet worden doorlopen. Terreinen voor ULV-vliegen, zweefvliegen, helikopterplaatsen en velden voor landbouw-spuitsvliegen vallen niet onder het regime van het SRKL. In het kader is aangegeven op welke luchthavens het SRKL zich in elk geval richt.

Regionale luchthavens

- Maastricht
- Rotterdam
- Eelde

Kleine luchtvaartterreinen

- Ameland
- Budel
- Drachten
- Hilversum
- Hoogeveen
- Lelystad
- Midden-Zeeland
- Noordoostpolder
- Seppe
- Teuge
- Texel

Militaire Luchtvaartterreinen met burgermedegebruik

- Eindhoven
- Twenthe
- De Kooy

In het kader van de voorbereiding van het SRKL is in november 1999 de zogenaamde Hoofddlijnennotitie SRKL verschenen. Deze notitie is in april 2000 met de Tweede Kamer besproken. De Hoofddlijnennotitie beschrijft de contouren voor het nieuw te voeren beleid. Hierbij staan twee doelstellingen centraal.

Ten eerste vindt het kabinet dat de bevoegdheid tot het nemen van besluiten over de regionale en kleine luchthavens moet liggen waar de lusten en lasten worden gevoeld en waar deze integraal kunnen worden afgewogen. Dit leidt tot de doelstelling de besluitvorming en handhaving niet langer in handen van de rijksoverheid te houden, maar te decentraliseren naar de provincies.

De tweede doelstelling betreft de inpassing van de regionale en kleine luchthavens in hun omgeving. Het kabinet is van mening dat de milieuruimte begrensd en de ruimtelijke kwaliteit verbeterd moet worden. Om te bereiken dat voor Nederland als geheel geen toename ontstaat van de milieuruimte, wordt de decentralisatie gekoppeld aan een begrenzing van deze ruimte in de vorm van een standstill. Aansluitend op de standstill worden ruimtelijke zones rondom regionale luchthavens vastgelegd. Het SRKL geeft aan op welke wijze de ruimtelijke kwaliteit rond de velden kan worden verbeterd. Implementatie zal dan op regionaal niveau plaatsvinden, waarna vastlegging volgt in streekplannen of Provinciale Omgevingsplannen. Daarnaast geeft het SRKL het milieukader voor het burgermedegebruik op militaire luchthavens.

1.2 Doel en opbouw van deze startnotitie

Het SRKL is een Planologische Kernbeslissing (PKB) waarin het beleid voor regionale en kleine luchthavens wordt neergelegd. Het gaat hierbij over de wijze waarop decentralisatie van de besluitvorming wordt vormgegeven, de omvang van de standstill voor de regionale en kleine luchthavens, de manier waarop de ruimtelijke kwaliteit rond de luchthavens wordt verbeterd en daarop aansluitend de vormgeving van de ruimtelijke zones rondom regionale luchthavens.

In onderdeel C van het Besluit milieu-effectrapportage wordt onder punt 6.1 de vaststelling van een dergelijke PKB, voorzover de activiteit de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchtvaartterrein betreft, als m.e.r.-plichtig besluit aangewezen. Het opnemen van een begrenzing aan de milieuruimte in de vorm van een standstill in het SRKL kan gevolgen hebben voor het gebruik van de regionale en kleine luchthavens en het burgermedegebruik op de militaire luchthavens.

Bij de voorbereiding van deze PKB wordt, conform het Besluit milieu-effectrapportage, een Milieu-effectrapport (MER) opgesteld en gekoppeld hieraan de procedure van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) doorlopen. In het MER zullen verschillende alternatieven voor het instellen van de standstill en hun milieu-effecten worden beschreven. Om het MER op te kunnen stellen zal onderzoek verricht worden.

De m.e.r.-procedure start met het uitbrengen van deze Startnotitie. De Startnotitie bevat informatie over het voornemen van het kabinet een nieuw Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens op te stellen. De belangrijkste beleidsdoelstellingen die het kabinet met het nieuwe SRKL wil vastleggen zijn hierboven al kort beschreven. Een toelichting hierop is opgenomen in hoofdstuk 2 van deze Startnotitie. Hoofdstuk 3 beschrijft hoe op basis van het onderzoek verschillende alternatieven voor een begrenzing van de milieuruimte worden opgesteld. In hoofdstuk 4 wordt aangegeven welke milieu-effecten van de alternatieven beschreven worden.

Het verloop van de besluitvormingsprocedure die leidt tot een Planologische Kernbeslissing en het verloop van de procedure van de milieu-effectrapportage die in het kader van deze besluitvormingsprocedure wordt doorlopen staan beschreven in hoofdstuk 5. Hierbij komen ook de mogelijkheden voor inspraak en advies aan de orde.



2 Probleem- en doelstelling

2.1 Wat vooraf ging

Het beleid met betrekking tot de burgerluchtvaart is vastgelegd in het Structuurschema Burgerluchthavens. Dit structuurschema is in 1988 vastgesteld. Sindsdien is de maatschappelijke context ingrijpend gewijzigd. Zo heeft er een grote economische groei plaatsgevonden, is de mobiliteitsbehoefte sterk toegenomen, zijn er nieuwe vormen van vervoer ontwikkeld, bijvoorbeeld in de vorm van de HSL en is de hoeveelheid luchtvaart gegroeid. Daarnaast is de aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving sterk toegenomen en is de zorg voor een duurzaam milieubeheer blijvend op de maatschappelijke en politieke agenda geplaatst. Deze ontwikkelingen zijn samengebracht in het streven van het kabinet te komen tot een duurzame samenleving, waarin een evenwicht moet worden gezocht tussen de economische ontwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

In relatie tot deze veranderende maatschappelijke context heeft de ontwikkeling van het beleid voor regionale en kleine luchtvaart en luchthavens ook niet stilgestaan en zijn er verschillende beleidsnotities uitgebracht.

In de nota Regionale luchthavenstrategie (Relus), uitgebracht in 1997, is een begin gemaakt met het heroverwegen van de financiële en bestuurlijke verhoudingen tussen het Rijk en de regionale luchthavens en de kleine luchthavens Texel en Lelystad. De financiële rijksbetrokkenheid bij regionale luchthavens werd niet voor alle velden aan de orde geacht. Voor Rotterdam, Twente en Texel werd deze betrokkenheid op termijn niet langer voorzien, voor Maastricht, Eindhoven, Eelde en Lelystad wel. In onderstaand kader wordt deze visie toegelicht.

Nationale belangen van regionale luchthavens conform Relus

In Relus stelde het kabinet dat drie regionale luchthavens vanwege specifieke verkeers- en vervoersfuncties konden rekenen op rijksbetrokkenheid:

- luchthaven Maastricht, op grond van de door het kabinet beoogde combinatie van verkeers- en vervoersfuncties;
- luchthaven Eelde in de context van general aviation, met name voor de opleiding tot verkeersvlieger; financiële betrokkenheid van het Rijk bij de baanverlenging is gebaseerd op eerder gedane toezeggingen;
- luchthaven Eindhoven inzake lijndienstpakket ter versterking van het stedelijk knooppunt.

Continuering van de rijksbetrokkenheid bij Maastricht, Eelde en Eindhoven impliceert dat het Rijk de exploitatietekorten de komende jaren via een afkoopsom zal beëindigen. Daar staat tegenover dat specifieke luchtzijdige investeringen in de infrastructuur voor rekening komen van het Rijk. Verder wordt de mogelijkheid onderzocht om met de ZBO-Luchtverkeersbeveiliging leveringscontracten aan te gaan.

Het kabinet geeft aan een definitief besluit over het vervallen van het nationaal belang van de luchthaven bij Rotterdam te nemen, zodra de besluitvorming over de HSL en de uitbreiding van Schiphol onherroepelijk is geworden. Het besluit over de HSL is inmiddels onherroepelijk. Voor de luchthaven Twente ziet het kabinet, gezien het diensten pakket, vooralsnog geen redenen

om rijksbetrokkenheid te continueren. Wanneer derhalve de verantwoordelijkheid bij de regio komt te liggen, wordt de afdekking van exploitatietekorten uiterlijk in het jaar 2000 beëindigd. Bovendien zal de regio de wenselijk geachte infrastructurele investeringen voor haar rekening moeten nemen en komen de ongedekte kosten van luchtverkeersdienstverlening met een overgangstermijn van vijf jaar niet meer voor rekening van het Rijk. Later is met een motie van de Tweede Kamer bepaald dat ook Twente onder het afkoopregime zal vallen, hoewel dit niet was opgenomen in Relus. De financiële betrokkenheid bij het huidige luchtvaartterrein Lelystad richt zich op een bijdrage in de uitbreidingsinvesteringen voor dat terrein om de druk op Schiphol in de komende jaren te verminderen. Daartoe wordt Lelystad geschikt gemaakt voor het accommoderen van een groter volume general aviation, ook in de zwaardere categorieën tot 20.000 kg. (business airport). Het vliegveld Texel dankt de huidige deelname van het Rijk in het aandelenkapitaal en de (eventuele) exploitatie verliezen aan de moeilijke bereikbaarheid van het eiland, met name in de winter. Tegen de achtergrond van het nieuwe regionale luchthavenbeleid zal het Rijk te gelegener tijd als aandeelhouder terugtreden uit de luchthaven. Bovendien zal de bijdrage in de afdekking van mogelijke toekomstige verliezen worden beëindigd met een eenmalige bescheiden afkoopsom, zodat voldoende perspectieven kunnen worden geboden voor het voortbestaan van het vliegveld.

Bron: Nota Regionale-luchthavenstrategie (Relus), 1997

In november 1997 is de nota 'Uitgangspunten Beleidsvisie Regionale Luchtvaartinfrastructuur' (Reli) uitgebracht. Hierin werden de uitgangspunten voor het lange termijn beleid voor de regionale luchthavens uiteengezet. In Reli stelt het kabinet dat regionale luchthavens geen rol van nationaal belang vervullen, anders dan in Relus was geformuleerd. Reli geeft aan dat de betrokkenheid van het Rijk bij de regionale luchthavens zich primair zal richten op het terugdringen van de milieubelasting overeenkomstig het nationaal milieubeleid. Dit gebeurt door het stellen van randvoorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid en niet door het voeren van volumebeleid. Reli geeft aan dat binnen deze randvoorwaarden de afwegingen op regionaal niveau gemaakt kunnen worden en kondigt onderzoek aan naar de wijze waarop een herverdeling van taken en bevoegdheden tussen Rijk, provincies en gemeenten gerealiseerd kan worden.

Eind 1997 is ook beleid voor de kleine luchtvaart geformuleerd in de nota 'Beleidsvisie Kleine Luchtvaartinfrastructuur' (Kli). Het kabinet stelt in deze nota vast dat de kleine luchtvaart geen direct nationaal economisch belang heeft voor Nederland. Daarnaast kondigt het kabinet aan om door middel van bronbeleid een reductie van geluidhinder te bereiken. De bereikte milieuwinst zal vervolgens verdeeld kunnen worden tussen de omgeving en de luchtvaart. Het kabinet kondigt ook voor de kleine luchtvaart onderzoek aan naar de vraag of en onder welke voorwaarden een herverdeling van taken en bevoegdheden tussen Rijk, provincies en gemeenten gerealiseerd kan worden. Het kabinet is wel van mening dat het stellen van veiligheids- en milieurandvoorwaarden een verantwoordelijkheid voor het Rijk blijft. Ook hier wordt geen volumebeleid meer gevoerd.

In november 1999 is de Hoofddlijnennotitie SRKL uitgebracht. Deze notitie vormt de laatste stap in de voorbereiding van de formele besluitvormingsprocedure. De Hoofddlijnennotitie geeft de

contouren aan voor een nieuw SRKL. In het SRKL zal het kabinetsbeleid met betrekking tot de regionale en kleine luchthavens voor de middellange termijn worden vastgelegd. Het beleid in het SRKL zal zoveel mogelijk op de regionale en de kleine luchthavens tezamen betrekking hebben en alleen waar nodig onderscheid maken tussen deze velden.

Doelstellingen SRKL

Het SRKL biedt een integraal kader voor de besluiten over alle regionale en kleine luchthavens, inclusief het burgermedegebruik op de militaire luchthavens Eindhoven, Twenthe en De Kooy. Schiphol is geen onderdeel van het SRKL. In de Hoofdpijnennotitie zijn twee doelstellingen voor het SRKL geformuleerd. De basis voor deze doelstellingen ligt in het streven naar een duurzame samenleving, waarin een evenwicht moet worden gezocht tussen economische ontwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

In de Hoofdpijnennotitie stelt het kabinet dat de besluitvorming over de regionale en kleine luchthavens moet worden genomen waar de lusten en lasten gevoeld worden. Daarom is in de Hoofdpijnennotitie aangegeven dat: als eerste doelstelling in het SRKL de basis zal worden gelegd voor (een wetswijziging die voorziet in een) decentralisatie van de besluitvorming over de regionale en kleine luchthavens naar de provincies. Dit leidt ertoe dat de in Relus aan regionale luchthavens toegekende nationale belangen in het SRKL worden heroverwogen.

Daarnaast is het kabinet van mening dat een toename van de milieuruimte in Nederland moet worden voorkomen. Voor zover het de bijdrage van de regionale en kleine luchtvaart aan deze milieuruimte betreft is het kabinet van mening dat dit gerealiseerd kan worden met de tweede doelstelling voor het SRKL, die inhoudt dat de milieuruimte begrensd wordt door het invoeren van een standstill.

Daarnaast zal het SRKL zich richten op de volgende doelen:

- het aangeven van het milieukader voor het burgermedegebruik van militaire luchthavens;
- het formuleren van verbeteringsmogelijkheden en kansen gericht op de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit nabij de regionale en kleine luchthavens;
- het bieden van het kader voor de aanwijzingsbesluiten voor Lelystad fase 2 en Maastricht.

2.2 Decentralisatie

De doelstelling om met het SRKL de besluitvorming over regionale en kleine velden te decentraliseren naar de provincies is voortgekomen uit een tweetal overwegingen. Ten eerste hanteert het kabinet als algemeen, principieel uitgangspunt dat besluitvorming in beginsel zo dicht mogelijk bij de burger plaats moet vinden. Daarnaast is het kabinet van mening dat besluitvorming op het niveau plaats moet vinden waar lusten én lasten worden gevoeld en waar deze integraal kunnen worden afgewogen. Om een beeld te krijgen van de plaats waar zich deze lusten en lasten voordoen is een analyse gemaakt van de functie van de regionale en kleine luchthavens, hun economische betekenis en de consequenties voor de leefomgeving. De belangrijkste elementen uit deze analyse leiden tot het volgende beeld.

Functies en economische betekenis

Voor regionale velden geldt dat zij vooral het luchtverkeer dat voortkomt uit een regionale behoefte accommoderen. Het gaat dan onder meer om (internationaal) zakelijk verkeer ten behoeve van het regionale bedrijfsleven, point-to-point vluchten naar Europese bestemmingen, internationale vakantievluchten, aanvoer van passagiers naar en van Schiphol en luchtvrachtvervoer. Sommige regionale luchthavens worden ook gebruikt voor lesvluchten. Zowel kleine vliegtuigen, lichter dan 6000 kg, als grote vliegtuigen maken gebruik van de regionale velden. De economische betekenis van de regionale luchthavens in de regio is: zij leveren een bijdrage aan de bereikbaarheid van de regio, zij vormen een vestigingsplaatsfactor en bewerkstelligen diversificatie van de werkgelegenheid in de regio.

Kleine luchtvaart betreft onder andere general aviation, recreatief vliegen, zakenvluchten, reclame-sleepvluchten, lesvliegen en soms ook zweefvliegen. Het vliegverkeer op de kleine luchthavens wordt overwegend uitgevoerd met kleine toestellen en helikopters. De kleine luchtvaart heeft op nationaal niveau een beperkt economisch belang. Er zijn slechts incidentele aanwijzingen dat kleine luchthavens een vestigingsplaatsfactor vormen. Daar tegenover staat dat deze luchthavens lokaal wel economische activiteiten en werkgelegenheid genereren en een recreatieve functie vervullen. Overigens wordt op regionale luchthavens ook kleine luchtvaart afgewikkeld.

Milieu en ruimtelijke ordening

Het bestuur moet bij de besluitvorming onder meer rekening houden met de door de burgers beleefde en gewenste kwaliteit van de leefomgeving. Gezien de uiteenlopende kwaliteiten van de leefomgeving in de buurt van de verschillende velden kan dit het beste plaatsvinden op regionaal niveau door het regionaal bestuur. Door middel van het vastleggen van in overleg met de regio tot stand gekomen doelstellingen voor milieu en veiligheid in besluiten op het gebied van ruimtelijke ordening kan de regionale overheid de kwaliteit van de leefomgeving in de buurt van een luchthaven bepalen en verbeteren. De doelstellingen en het beleid in deze moeten passen binnen nationale randvoorwaarden op het gebied van milieu, veiligheid en ruimtelijke ordening.

Naar decentralisatie van de besluitvorming

In de afgelopen vijftien jaar is gebleken dat in de besluitvorming rondom regionale en kleine luchthavens voornamelijk regionale afwegingen op het gebied van bereikbaarheid en economie, milieu, externe veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving een rol spelen. Tegelijkertijd is deze besluitvorming steeds in handen van het kabinet geweest. Op grond van grotere regionale en lokale dan nationale belangen bij de besluitvorming over deze luchthavens, kan de sterke bemoeienis van het Rijk niet langer gerechtvaardigd worden.

Dit heeft geleid tot de decentralisatiedoelstelling in het SRKL. In het licht van het uitgangspunt de besluitvorming zo dicht mogelijk bij de burger te laten plaatsvinden en in relatie met het niveau waarop de belangen spelen, is de intentie de besluitvorming over de regionale en kleine luchthavens te decentraliseren naar provinciaal niveau.

Niet alles komt voor decentralisatie in aanmerking. Het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart zal door het Rijk blijven plaatsvinden. Luchtvaart is bij uitstek een internationaal gereguleerde aangelegenheid. De consequenties van onder andere ICAO-afspraken en luchtvaartpolitieke onderhandelingen moeten worden geïmplementeerd en nageleefd.

2.3 Begrenzing van de milieuruimte

Luchtvaart beïnvloedt het milieu op verschillende manieren, bijvoorbeeld via geluid, uitstoot van CO₂ en andere verontreinigende stoffen en geur. Daarnaast heeft de luchtvaart effecten op de externe veiligheid. Het kabinet is, mede vanwege deze effecten, van mening dat de regionale en kleine luchthavens zorgvuldig in hun omgeving ingepast moeten worden. In dit licht heeft het kabinet een milieudoelstelling geformuleerd, die ook na de decentralisatie van de besluitvorming mede op nationaal niveau gerealiseerd moet worden. Het kabinet is van mening dat de milieuruimte voor de luchtvaart moet worden begrensd en de ruimtelijke kwaliteit nabij regionale en kleine luchthavens moet worden verbeterd. De negatieve gevolgen van de luchtvaart op het gebied van geluidhinder, uitstoot van CO₂, externe veiligheid, luchtverontreiniging en geur mogen in de toekomst niet verder toenemen. Dit heeft geleid tot de tweede hoofddoelstelling voor het SRKL: het aangeven van een begrenzing van de milieuruimte voor regionale en kleine luchtvaart in de vorm van een standstill op nationaal niveau. Deze doelstelling is geformuleerd om te bereiken dat voor Nederland als geheel geen toename van de milieuruimte ontstaat. De standstill wordt bepaald door een drietal indicatoren: geluid, CO₂ en alleen voor regionale velden externe veiligheid. De precieze uitwerking en vormgeving van deze indicatoren ligt nog niet vast.

In de Hoofdpijnennotitie geeft het kabinet wel richting aan voor deze uitwerking. Voor geluid geeft de nota aan dat de maximaal beschikbare geluidsruimte wordt gevormd door de geluidszones zoals die zijn vastgesteld nadat alle nog lopende aanwijzingsprocedures voor de verschillende luchthavens zijn afgerond. Voor de cumulatieve CO₂-uitstoot geeft het kabinet aan dat de hoogte nog niet bekend is. Het kabinet zal de uitstoot onderzoeken van al het luchtverkeer dat plaatsvindt van en naar onder het SRKL vallende luchthavens, voor zover die emissies plaatsvinden in het Nederlandse luchtruim. Daarnaast wordt onderzoek gedaan of het maximum kan worden vertaald in emissiequota en de mogelijkheden om deze vervolgens uit te ruilen of te verhandelen. Het kabinet verwacht dat met het instellen van plafonds ook positieve effecten bereikt worden ten aanzien van andere milieu-aspecten, zoals de uitstoot van andere verontreinigende stoffen en geur. Dit zal in het MER worden onderzocht.

Voor de regionale velden wordt bovendien een standstill op het gebied van externe veiligheid gesteld. Voor externe veiligheid is het beleid dat momenteel voor Schiphol wordt uitgewerkt leidend. Dit beleid vormt een onderdeel van het nieuwe stelsel van veiligheids- en milieunormen.

De geluids- en veiligheidsruimte die op deze wijze gedefinieerd wordt is niet de feitelijke milieubelasting, maar is wel het maximaal mogelijke binnen de uiteindelijk vastgestelde aanwijzingsbesluiten. Om verzekerd te zijn van de standstill onderzoekt het kabinet om provincies te verplichten bij veranderingen in de CO₂-emissie de vergunningverlening met elkaar af te stemmen, mede in overleg met de exploitanten.

Binnen de milieuruimte van de standstill wordt het terugdringen van de milieubelasting in de eerste plaats bereikt door de uitvoering van bron- en vlootbeleid. Daarnaast gebeurt dit door andere generieke maatregelen. De extra milieuwinst mag, conform de doelstellingen uit Reli en Kli, niet alleen ingevuld worden met een toename van het volume van het vliegverkeer.

2.4 Burgermedegebruik op militaire velden

Op onder andere de militaire luchthavens Eindhoven, Twenthe en De Kooy vindt burgermedegebruik plaats. Bij de besluitvorming in de regio over burgermedegebruik op deze militaire vliegvelden zal het Rijk beoordelen of dit past binnen de nationale doelstellingen die vast komen te liggen in het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) en het SRKL. Het SMT geeft de milieurandvoorwaarden en de randvoorwaarden waaraan de verenigbaarheid van het burgermedegebruik met de militaire functie wordt getoetst. Bij het uitvoeren van deze toets heeft het ministerie van Defensie de eindverantwoordelijkheid. Er zal een scheiding worden aangebracht tussen een militaire geluidsruimte en een geluidsruimte voor de burgerluchtvaart. Beide geluidsruimtes en de totale geluidszone worden vastgelegd in het SMT. In het SRKL wordt ten behoeve van de standstill voor geluid ook de geluidsruimte voor de burgerluchtvaart opgenomen.

2.5 Lelystad fase 2 en Maastricht

Voor de vliegvelden Lelystad en Maastricht bieden de indicatieve zones in het huidige SBL onvoldoende basis voor besluiten over de voorgenomen ontwikkelingen. Voor deze luchthavens zal het SRKL de kaders moeten gaan bieden voor de nog te nemen Aanwijzingsbesluiten. Bij Lelystad gaat het om de zogenaamde fase 2, waarin de hoofdbaan wordt verlengd tot ongeveer 1800 meter en er een uitbreiding van het grote vliegverkeer zal plaatsvinden. Voor Maastricht betreft het de definitieve zonering van de Noord-Zuidbaan. De gewenste zone past niet binnen de indicatieve zone in het SBL. Het is de bedoeling om de Aanwijzingsbesluiten Lelystad fase 2 en Maastricht zo snel als mogelijk na de vaststelling van het SRKL (eind 2003) te nemen.

Lelystad fase 2

Voor Lelystad moet het nieuwe SRKL de gewenste configuratie van het vliegveld met een verlengde hoofdbaan mogelijk maken en de status van het veld aanpassen tot business airport. De plannen zijn om de hoofdbaan te verlengen tot ongeveer 1800 meter en de capaciteit van de geluidszone te verhogen tot 60.000 bewegingen met groot verkeer tot 20.000 kg.

Maastricht

De randvoorwaarden voor het Aanwijzingsbesluit over het definitieve gebruik van de NoordZuidbaan op Maastricht staan geformuleerd in de brief aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999 (TK, 1998 - 1999, 25 089, nr. 18). Deze voorwaarden betreffen een maximum aantal geluidbelaste woningen in de 35KE-zone dat het aantal geluidbelaste woningen binnen de 35 KE in de indicatieve contour van het SBL niet te boven zal gaan. Het streven hierbij is om in de 20 Ke-contour tot vermindering van het aantal geluidbelaste woningen te komen. Tot aan de definitieve Aanwijzing geldt het Interimbesluit. Dit Interimbesluit is op 12 mei 2000 in werking getreden.

2.6 Ruimtelijke kwaliteit

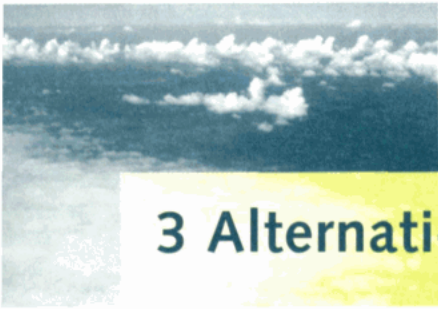
In het SRKL zullen verbeteringsmogelijkheden en kansen worden aangegeven die gericht zijn op de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit nabij de regionale en kleine luchthavens. Te denken valt enerzijds aan inhoudelijke maatregelen, anderzijds aan maatregelen met betrekking tot de planvormingsprocessen. Veel van de inhoudelijke maatregelen vragen integrale besluitvorming en betreffen andere beleidsvelden dan de luchtvaart. Zij kennen bovendien een overwegend lokaal of regionaal karakter en vallen niet onder de bevoegdheid van het Rijk. Besluiten hierover kunnen alleen in nader uitgewerkte gebiedsgerichte plannen en in overleg met alle bevoegde gezagen genomen worden. In het MER worden dus alleen de mogelijkheden onderzocht om tot verbetering van de omgevingskwaliteit te komen.

2.7 Aanpak van de studie

Het SRKL is een planologische kernbeslissing (PKB). Het opstellen van een PKB vergt veel voorbereiding. Ten behoeve van het opstellen van het SRKL worden drie afzonderlijke trajecten onderscheiden. Het eerste traject betreft overleg tussen vertegenwoordigers van de rijksoverheid en de regionale overheden over de wijze waarop de decentralisatie plaats kan vinden. Een tweede traject betreft het milieu-onderzoek dat in het kader van de milieu-effectrapportage wordt doorlopen. Dit onderzoek zal zich met name richten op de invulling van de standstill voor milieu en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Het derde traject richt zich op het onderzoek naar de gevolgen voor bereikbaarheid en economie van decentralisatie en standstill. De resultaten van het milieu-onderzoek en het onderzoek naar bereikbaarheid en economie zullen een belangrijke rol spelen in het overleg over de decentralisatie. Aangezien in het MER de nadruk ligt op de vormgeving van de standstill en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, wordt in deze Startnotitie vooral ingegaan op deze aspecten.







3 Alternatieven

3.1 Inleiding

Uit de twee hoofddoelstellingen van het SRKL blijkt dat het kabinet de besluitvorming over regionale en kleine luchthavens wil decentraliseren, waarbij garanties ingebouwd worden voor een begrenzing van de beschikbare milieuruimte in de vorm van een standstill op nationaal niveau en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Het kabinet heeft hierbij aangegeven, dat de precieze invulling van de standstill nog niet vastligt, maar dat hieraan verschillende uitwerkingen kunnen worden gegeven. Dat geldt ook voor het streven naar verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, waaraan in de Hoofddijnennotitie nog geen inhoud gegeven is. Deze uitwerkingen vinden plaats in het MER. Voor deze Startnotitie betekent dit dat er geen vastomlijnde alternatieven kunnen worden gepresenteerd.

Voor de standstill is wel duidelijk uit welke elementen de alternatieven worden opgebouwd. De Hoofddijnennotitie geeft aan dat de standstill wordt ingevuld met de indicatoren geluid en CO₂ en voor de regionale velden ook met externe veiligheid. Met deze indicatoren zijn belangrijke basiselementen voor de alternatieven bekend. Het kabinet verwacht dat het instellen van plafonds voor geluidsbelasting en CO₂-emissie over het algemeen een positieve invloed heeft op de overige milieu-effecten. In hoofdstuk 4 wordt aangegeven welke milieu-effecten moeten worden onderzocht om het meeliften van effecten te toetsen.

De alternatieven schetsen aan de hand van de basiselementen een beeld van de maximaal beschikbare milieuruimte. Binnen deze milieuruimte kan (decentrale) besluitvorming plaatsvinden. Het kabinet ziet verschillende mogelijkheden om de milieubelasting die werkelijk optreedt te verminderen en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Dit kan door het toepassen van bron- en vlootbeleid, maar ook door het nemen van algemene milieumaatregelen. Het is mogelijk de basiselementen uit te breiden met deze aanvullende beleidsmaatregelen. Ook de regionale overheden kunnen, binnen hun bevoegdheden werken aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

In de Hoofddijnennotitie heeft het kabinet aangegeven dat voor wat betreft de regionale velden de zonering na een bepaalde tijd, bijvoorbeeld 10 jaar, kan worden heroverwogen. Bij deze heroverweging kan de behaalde milieuwinst worden verdeeld tussen luchtvaart en omgeving. Mede gelet op de aangekondigde decentralisatie krijgen de provincies een belangrijke inbreng, zo niet de gehele bevoegdheid om hiervoor de verdeelsleutel te bepalen. Hierin ligt een deel van de beleidsvrijheid voor provincies besloten: de keuze voor omgevingskwaliteit, bereikbaarheid of regionale economie, binnen de maximaal beschikbare milieuruimte. De heroverweging kan ook gelden voor kleine luchthavens. Het voornemen zal in het SRKL verder worden uitgewerkt.

Afhankelijk van de precieze kenmerken van de basiselementen en de wijze waarop zij eventueel met aanvullende beleidsmaatregelen worden gecombineerd ontstaan verschillende alternatieven. Hoewel de verschillende elementen op zich worden beschreven, bestaan er naar verwachting verbanden tussen de elementen. Deze verbanden kunnen bepalend zijn voor de wijze waarop de elementen tot alternatieven kunnen worden gecombineerd.

Voor de luchthavens Lelystad en Maastricht zal het MER contouren schetsen voor alternatieven en varianten. Gedetailleerde uitwerking hiervan vindt parallel plaats in het kader van m.e.r.-

procedures die voor de Aanwijzingsbesluiten Lelystad fase 2 en Maastricht doorlopen zullen worden. De informatie uit de Aanwijzingsmerren zal in ieder geval tijdig beschikbaar moeten zijn ten behoeve van het MER-SRKL.

3.2 Basiselementen voor de standstill

De basiselementen voor de standstill vormen belangrijke elementen voor de opbouw van de alternatieven die in het kader van de m.e.r.-procedure worden onderzocht. De basiselementen geluid, CO₂ en externe veiligheid geven aan hoeveel milieuruimte beschikbaar is voor de regionale en kleine luchthavens.

De voor Schiphol in ontwikkeling zijnde nieuwe normerings- en handhavingssystematiek zal bekeken worden op de gevolgen en toepasbaarheid voor de regionale en kleine luchthavens. Deze nieuwe systematiek heeft met name gevolgen voor de basiselementen geluid en externe veiligheid uit het SRKL. Voor de regionale luchthavens worden ruimtelijke zones opgenomen, gebaseerd op de laatste inzichten in deze milieuaspecten. Deze zones moeten voorkomen dat de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de luchthavens conflicteren met nieuwe geluids- en externe veiligheidsnormen. Voor de kleine luchthavens worden dergelijke ruimtelijke zones niet nodig geacht, de Bkl-zone biedt hier voldoende garantie.

Geluid

De Hoofdlijnennotitie geeft aan dat de hoogte van de standstill voor geluid bepaald wordt door de situatie die ontstaat op het moment dat alle lopende aanwijzingsprocedures zijn afgerond. Dit betekent dat iedere luchthaven een maximale geluidsruimte krijgt. De geluidsruimtes tezamen vormen de maximale landelijke geluidsruimte voor de regionale en kleine luchthavens. Uitrui van geluid tussen de luchthavens zal in het MER worden onderzocht. Mogelijke landelijke groei zal uitsluitend voortkomen uit bron- en vlootbeleid, mits dit past binnen de geformuleerde standstill. De geluidsbelasting zal worden beoordeeld conform de huidige systematiek. Dit betekent dat de geluidsbelasting voor regionale velden wordt uitgedrukt in Kosten-eenheden (Ke) en voor de kleine velden in de geluidbelastingseenheid voor kleine luchtvaart (Bkl). Voor zowel de regionale als de kleine luchthavens wordt de geluidbelasting ook in Lden uitgedrukt. Er zal bekeken worden in hoeverre in de toekomst voor de regionale en kleine luchthavens de systematiek van 'Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid' (MIG) kan worden toegepast. In deze systematiek krijgen de provincies en gemeenten een veel grotere verantwoordelijkheid voor het geluidbeleid.

Wat is MIG?

Met MIG wordt de lokale overheid primair verantwoordelijk voor het geluidbeleid. In het nieuwe systeem wordt daarom een grote mate van beleidsvrijheid geboden, die zij kunnen gebruiken om een op hun grondgebied toegespitst gebiedsgericht geluidbeleid te ontwikkelen. Dit sluit aan bij de alom groeiende behoefte aan maatwerk op gemeentelijk niveau. Daarnaast zijn er objecten aan te wijzen met een zodanig maatschappelijk dan wel economisch belang dat het geluidbeleid hiervoor tot de competentie van de provincie of het rijk gerekend moet worden.

De sturingsfilosofie gaat er vanuit dat elke bestuurslaag eigen geluidbeleid ontwikkelt, waarin

doelstellingen en maatregelen opgenomen zullen worden. In het stelsel zal wel een landelijke grenswaarde en richtwaarde blijven bestaan. Het geluidbeleid zal zowel gebiedsgerichte als brongerichte componenten bevatten. Vooral de brongerichte componenten zullen voor de luchthavens relevant zijn, mede met het oog op het nationale standstill.

CO₂

Volgens de thans beschikbare schatting van het NLR ligt de jaarlijkse uitstoot van CO₂ door de luchtvaart van de regionale en kleine luchthavens tussen de 55 en 165 kiloton (gebaseerd op het aantal bewegingen van 1999). Dit komt overeen met een aandeel in de CO₂-productie in Nederland van circa 0,03 - 0,09 %. Het instellen van een CO₂-plafond vindt zijn oorsprong in de overtuiging dat ook de regionale en kleine luchtvaart moeten bijdragen aan de CO₂-doelstellingen. Daarnaast is er de wens om met een nationaal standstill voor CO₂ over een extra instrument voor de beheersing van de groei van de milieubelasting van de luchtvaart te beschikken, bovenop de bestaande instrumenten zoals de zoneringscontouren. Hoewel CO₂ als primaire indicator wordt gehanteerd beoogt het Kabinet hiermee effect te sorteren op de luchtverontreiniging in den brede. In het MER wordt onderzoek uitgevoerd naar methodieken voor het meten en bepalen van de uitstoot van CO₂. Ook worden de CO₂-emissies berekend van het luchtverkeer van en naar de luchthavens die onder het SRKL vallen, voor zover de emissies plaatsvinden in het Nederlandse luchtruim. Op dit moment kan nog niet worden aangegeven wat de eventuele ruimte voor CO₂-uitstoot straks zal zijn. Onderzoek in het kader van het MER zal de noodzakelijke informatie moeten geven die het Rijk in staat stelt deze vragen te beantwoorden.

Bij het bepalen van de hoogte van de standstill zijn er verschillende mogelijkheden. Hierbij is het peiljaar van belang. In de MER wordt de ontwikkeling van CO₂-emissie in de afgelopen jaren in beeld gebracht. Aan de hand hiervan wordt een peiljaar in het verleden gekozen. Daarnaast wordt 2003, het jaar waarin het SRKL moet zijn afgerond, als peiljaar gekozen. Voor 2003 worden twee berekeningen gemaakt één met een standstill voor CO₂ gebaseerd op een benadering van het feitelijk aantal vliegbewegingen en een tweede met een standstill dat ontstaat wanneer de geluidsruimte maximaal wordt benut. Vervolgens kan in de planologische kernbeslissing SRKL een keuze gemaakt worden voor het peiljaar dat bepalend is voor de hoogte van het eventuele plafond.

Tevens wordt in het MER onderzoek uitgevoerd naar methoden voor handhaving van een standstill. Om luchthavens ruimte te bieden voor groei stelt het kabinet in de Hoofdlijnennotitie een systeem van verhandelbare emissiequota voor. De behoefte aan CO₂ kan bijvoorbeeld toenemen wanneer er meer geluidsruimte ontstaat door bron- en vlootbeleid. De opzet en bruikbaarheid van een dergelijk systeem zal in het kader van het MER worden onderzocht.

Externe veiligheid

De standstill met betrekking tot externe veiligheid zal alleen voor de regionale luchthavens gelden. Daarbij is het beleid dat voor Schiphol wordt ontwikkeld leidend.

Ruimtelijke zones

Rondom de regionale luchthavens zullen ruimtelijke zones komen te liggen, zodat de nieuw te ontwikkelen normerings- en handhavingssystematiek later zonder problemen kan worden toegepast. De zones zullen in ieder geval op basis van zowel externe veiligheid als geluidbelastingscontouren worden bepaald en vastgelegd in ruimtelijke plannen. Daarbij moet worden aangegeven welk ruimtelijk beleid binnen de zone moet worden gevoerd. Daarbij kunnen ook andere milieuhygiënische en planologische overwegingen worden meegewogen. In het MER en in overleg met de provincies zal worden onderzocht hoe deze ruimtelijke zones rondom de regionale luchthavens vorm moeten krijgen.

3.3 Aanvullende beleidsmaatregelen

In de Hoofddiagnosenotitie SRKL beschrijft het kabinet verschillende mogelijkheden om de feitelijke milieubelasting terug te dringen en milieuwinst te behalen. Het gaat om het voeren van bron- en vlootbeleid en het treffen van algemene milieumaatregelen.

Bron- en vlootbeleid

Het terugdringen van de feitelijke milieubelasting kan worden bereikt door het voeren van bron- en vlootbeleid. In het MER wordt onderzoek gedaan naar de invulling, effectiviteit en efficiëntie van dit beleid. Bronbeleid is gericht op het gebruik en het stimuleren van de ontwikkeling van zuiniger en schonere motoren. Vlootbeleid is gericht op de aanpassing en vernieuwing van de gebruikte vloot. Door de uitvoering van dergelijk beleid kan milieuwinst worden behaald. Deze milieuwinst mag slechts ten dele worden gebruikt voor een toename van het vliegverkeer. De maatregelen van bron- en vlootbeleid hebben niet alleen effect op de vastgestelde zones, maar ook effecten daarbuiten.

Het bronbeleid voor de kleine luchtvaart zal naast geluid gericht zijn op het terugdringen van uitstoot van luchtverontreinigende en verzurende stoffen en broeikasgassen. Zowel vluchtuitvoeringsbeleid, prijsmaatregelen als toelatingsbeleid en uitfasering kunnen hier een bijdrage aan leveren. In het MER zullen de verschillende beleidsmaatregelen worden onderzocht, waarbij deels gebruik kan worden gemaakt van eerder uitgevoerde studies.

In het kader van vlootbeleid bestaat de mogelijkheid tot vervanging van de bestaande vloot door nieuwe milieuvriendelijker toestellen zoals very light aircrafts (VLA's) en ultra lichte vliegtuigen (ULV's). Een verschuiving naar dergelijke toestellen biedt de mogelijkheid voor de afname van geluidsoverlast en CO₂-uitstoot. In het MER worden de mogelijkheden van vlootbeleid zoals substitutie door ULV's en VLA's onderzocht.

Het is vanuit het oogpunt van hinder onwenselijk dat het gebruik van lawaaiige toestellen zich verplaatst van Schiphol naar de regionale velden. In navolging van Schiphol en conform EU-regelgeving zal de uitfasering van lawaaiige toestellen op de regionale luchthavens worden uitgevoerd met behulp van prijsmaatregelen.

Algemene milieumaatregelen

In het SRKL wordt beleid neergelegd, dat ertoe kan leiden dat in nadere besluiten maatregelen

worden getroffen waarmee de feitelijke milieubelasting wordt gereduceerd. Deze maatregelen hebben niet alleen betrekking op de regionale en kleine luchthavens, maar ook op de bijbehorende luchtvaart. In het MER worden deze milieumaatregelen onderzocht op hun effectiviteit. De Hoofddiagnosennotitie SRKL noemt hiervoor een aantal mogelijke maatregelen die kunnen worden uitgewerkt, zoals:

- nachtsluiting in beginsel voor de regionale velden;
- verhoging van de minimum vlieghoogte voor klein verkeer;
- verbieden van reclamesleepvluchten;
- luchtvaart technische maatregelen;
- concentratie van bepaalde vormen van luchtvaart;
- het sluiten van luchthavens.

Op basis van voortschrijdend inzicht tijdens de uitvoering van het onderzoek ten behoeve van het MER kan dit pakket worden aangepast.

3.4 Ruimtelijke kwaliteit

In het SRKL zullen richtlijnen en criteria neergelegd worden gericht op verbetering van de ruimtelijke kwaliteit nabij de regionale en kleine luchthavens. Hierbij kan zowel gedacht worden aan het bevorderen van inhoudelijke aspecten, als aan het bevorderen van de kwaliteit van de planvormingsprocessen.

Inhoudelijke aspecten betreffen bijvoorbeeld de beperking van de totale akoestische belasting door (ook) andere bronnen aan te pakken, het wegnemen van barrières tussen woon-, werk- en recreatiegebieden, de versterking van voor het publiek toegankelijke groenstructuren en visuele omgevingskwaliteiten. Wat deze aspecten betreft kan het Rijk geen concrete maatregelen treffen. Wel kan het Rijk inhoudelijke streefbeelden aanreiken voor problemen die kenmerkend zijn voor de omgeving van regionale en kleine luchthavens. Die oplossingsrichtingen kunnen door de decentrale partijen worden uitgewerkt tot concrete oplossingen op maat.

Aspecten van planvormingsprocessen betreffen onder andere de betrokkenheid van verschillende actoren en de procesarchitectuur. Zo kan er een procesarchitectuur worden ontworpen waarbij onder meer voorzien wordt in actieve burgerparticipatie in het ontwerp- en planvormingsproces. Dit kan een positieve invloed hebben op de beleving van het resultaat. Er kan overwogen worden experimenten- en stimuleringsregelingen in te zetten en de totstandkoming van integrale ruimtelijke ontwerpen voor (de omgeving van) regionale en kleine luchthavens te stimuleren. Een voorbeeld hiervan is het geïntegreerd ontwikkelen van woon- en bedrijvenlocaties in relatie tot de luchthavens.

3.5 Contouren van de alternatieven

In het MER worden de elementen van de alternatieven verder uitgewerkt, waarbij aandacht wordt besteed aan de onderlinge relaties tussen de verschillende elementen. Deze relaties zijn naar verwachting medebepalend voor de samenstelling van de alternatieven. De alternatieven bevatten in ieder geval de drie basiselementen voor de standstill en kunnen worden gecombineerd met de aanvullende beleidsmaatregelen en uitspraken over ruimtelijke kwaliteit.

Onder de samen te stellen alternatieven bevinden zich in ieder geval het nul-alternatief, een

voorkeurs-alternatief en een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

Nul-alternatief

In het nul-alternatief wordt de situatie op de middellange termijn (2015) als uitgangspunt genomen. Dit is de situatie die ontstaat wanneer het beleid geformuleerd in SRKL niet verandert ten opzichte van het huidige beleid, zoals geformuleerd in het SBL. Dit betekent dat de configuratie, het gebruik en het beheer van de luchthavens worden bepaald volgens het momenteel geldende SBL beleid. Er zal dus geen decentralisatie van de besluitvorming plaatsvinden en geen hard plafond voor de CO₂-emissie en de externe veiligheid voor regionale velden worden opgesteld. Voor geluid zullen wel beperkingen gelden, namelijk de geluidszones na afronding van de lopende aanwijzingsprocedures. In dit alternatief wordt geen bronbeleid gevoerd of andere maatregelen getroffen. Ook zullen de voorgenomen besluiten over Lelystad fase 2 en Maastricht niet genomen kunnen worden, omdat het SBL hiervoor onvoldoende basis biedt.

Het nul-alternatief bepaalt de referentie-situatie aan de hand waarvan de effecten van de andere alternatieven worden beschreven. Als variant op het nul-alternatief zal de feitelijke milieubelasting in de huidige situatie (peiljaar 1999 en/of 2000) in beeld gebracht worden.

Voorkeurs-alternatief

In het voorkeurs-alternatief wordt aangegeven welke invulling van de basiselementen voor de standstill en bron- en vlootbeleid de voorkeur van de initiatiefnemer geniet. Dit alternatief wordt mogelijk uitgebreid met een set van de meest efficiënte aanvullende beleidsmaatregelen en uitspraken over ruimtelijke kwaliteit.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Eén van de te ontwikkelen alternatieven is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Dit is het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu in brede zin worden voorkomen, of in elk geval zoveel mogelijk beperkt. Het MMA zal tijdens de m.e.r.-procedure werkenderwijs worden ontwikkeld waarbij het vinden van haalbare maatregelen ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en het leefklimaat nabij de vliegvelden het belangrijkste doel is. In het kader van deze milieudoelstelling wordt, naast een 'krap' standstill, vooral gezocht naar de milieu-effecten van alle effectieve aanvullende beleidsmaatregelen.

Tot slot

In het MfER kunnen ook combinaties van alternatieven worden gepresenteerd. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het voorkeursalternatief met een beperkter of juist uitgebreider pakket aan aanvullende elementen.





4 Onderzoek en effecten

4.1 Opzet van de studie

De alternatieven die in het MER worden gepresenteerd verschillen naar verwachting in de feitelijke milieubelasting die optreedt binnen de vastgelegde standstill en in de ruimtelijke kwaliteit. Deze verschillen komen naar voren aan de hand van de effectbeschrijvingen in het MER.

De effecten van de alternatieven worden duidelijk door de alternatieven te vergelijken met de referentie-situaties. Zowel de referentie-situatie als de alternatieven worden beschreven voor de periode tot aan een representatief moment het te ontwikkelen beleid. Dit moment wordt de planhorizon genoemd. De planhorizon voor dit onderzoek is het jaar 2015. Dit betekent dat de effecten van de varianten worden beschreven en vergeleken met de referentie variant voor het jaar 2015. De referentie-situatie is de milieu-situatie die ontstaat in het jaar 2015 door een autonome ontwikkeling binnen het huidige beleid.

De effecten kunnen op verschillende manieren worden beschreven. De keuzes die gemaakt kunnen worden, betreffen met name de parameters waarin de effecten kunnen worden uitgedrukt. De standstill voor geluid bijvoorbeeld kan uitgedrukt worden in een maximaal toelaatbaar akoestisch ruimtebeslag of in termen van een maximaal aantal personen/woningen die (in ernstige mate) door vliegtuiglawaai gehinderd worden. De keuze tussen deze verschillende parameters kan consequenties hebben voor de mogelijkheden van vergunningverlening en handhaving door de provincies en is ook bepalend voor de toepasbaarheid van beschikbare toetsingskaders in het MER. Deze keuze zal in overleg met de betrokken partijen worden vastgesteld. Vooruitlopend op een definitieve keuze zal in het MER rekening gehouden worden met effectbeschrijvingen in verschillende parameters.

Ondanks het feit dat de standstill op nationaal niveau wordt vastgelegd, zal de effectbeschrijving zich vooral richten op effecten die op regionale of lokale schaal spelen. Effecten op nationaal niveau komen in andere kaders aan de orde, zoals bijvoorbeeld bij de voorbereiding van de Vijfde nota Ruimtelijke Ordening, het vierde Nationaal milieubeleidsplan of de besluitvorming rond Schiphol.

De effecten van de alternatieven kunnen in een drietal thema's worden benoemd, namelijk milieu en externe veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid en economie. Het thema milieu en externe veiligheid betreft primair de effecten op het gebied van geluid, CO₂ en externe veiligheid. Daarnaast worden binnen dit thema ook de effecten op het gebied van andere milieuverontreinigende stoffen en geur beschreven. De alternatieven hebben ook effecten op de relatie met andere functies en ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van de luchthaven, deze effecten worden samengebracht onder het thema ruimtelijke kwaliteit. Tenslotte kunnen de alternatieven effecten hebben op het thema bereikbaarheid en economie. Deze worden onderzocht in het economisch onderzoek.

4.2 Milieu en externe veiligheid

Dit thema omvat in de eerste plaats de effecten op het gebied van de indicatoren van de standstill: geluid, CO₂ en externe veiligheid.

In het MER zal de geluidsbelasting van de verschillende alternatieven voor de grote luchtvaart worden weergegeven in Ke en voor de kleine luchtvaart in Bkl. Bij deze berekeningen wordt aangesloten op de situatie die is vastgelegd in de aanwijzingen. Aan de hand van de berekeningen kunnen de geluidseffecten in verschillende parameters worden weergegeven. Hierbij kan gedacht worden aan de vorm en ligging of oppervlakte van geluidscontouren, maar ook aan het aantal woningen binnen de contouren of het aantal gehinderden en ernstig gehinderden. Vooruitlopend op een keuze voor de parameters voor de standstill die in de PKB gemaakt wordt, zal rekening gehouden worden met een weergave in verschillende parameters. Bij de effectbeschrijving op het gebied van geluid wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het beleid dat in ontwikkeling is in het kader van de besluitvorming over Schiphol. Onderdeel van dit nieuwe stelsel is onder andere de nieuwe Europese geluidsdosismaat Lden. De Lden-contouren worden in ieder geval ten behoeve van de ruimtelijke zones berekend.

Voor CO₂ wordt de hoeveelheid CO₂ die vrijkomt bij luchtvaart van en naar de luchthavens in Nederland die onder het SRKL vallen in beeld gebracht.

Voor regionale luchthavens (inclusief het burgermedegebruik op de militaire velden) wordt de externe veiligheid in beeld gebracht. Hiervoor worden de voor een m.e.r. gebruikelijke contouren voor individueel risico (IR 5*10⁻⁵, 10⁻⁵, 10⁻⁶ en 10⁻⁷) berekend en op een topografische ondergrond weergegeven. Binnen deze contouren zullen de woningen worden geteld. Ook wordt het groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Er wordt aangesloten bij het beleid voor externe veiligheid voor Schiphol. Dit beleid staat beschreven in de brief aan de Tweede Kamer over de Toekomst van de nationale luchthavens van 31 mei 2000 (TK, 1999 - 2000, 26 959, nr.3).

Het kabinet gaat uit van de veronderstelling dat de meeste andere milieu-effecten in positieve zin meeliften met het instellen van de standstill. Deze andere milieu-effecten omvatten onder andere de emissie van CO, NO_x en SO_x, fijn stof en vluchtige organische stoffen (VOS). Deze stoffen komen vrij bij de verbranding van fossiele brandstoffen. NO_x en SO_x zijn mede verantwoordelijk voor eutrofiëring van het milieu en het ontstaan van zure regen. VOS veroorzaken stank. Chronische blootstelling aan hoge doses VOS, NO₂, SO₂ en fijn stof heeft gezondheidsschade tot gevolg. In het MER wordt de veronderstelling van het kabinet over het meeliften van milieu-effecten getoetst. Dit wordt gedaan aan de hand van de concentratiebijdrage op leefniveau voor NO₂, SO₂, CO en fijn stof in de directe omgeving van de vliegvelden bij geconstateerde emissies van de verschillende stoffen en door de ontwikkeling van de emissies van de verschillende stoffen te vergelijken met die van onder andere CO₂. Daarnaast zal in de MER worden ingegaan op de ontwikkeling die voor geur wordt verwacht. Tevens wordt hierbij een expliciete koppeling gemaakt met de standstill.

4.3 Ruimtelijke kwaliteit

Het kabinet heeft in de Hoofddijnennotitie aangegeven dat bij de inpassing van de regionale en kleine luchthavens in de omgeving de ruimtelijke kwaliteit moet worden verbeterd. De streefbeelden voor de kwaliteit van de leefomgeving zullen in het MER in beeld gebracht worden.

De alternatieven zullen worden beoordeeld op de mate waarin de ruimtelijke kwaliteit verbetert. Bij het begrip ruimtelijke kwaliteit spelen drie onderling verbonden aspecten een rol: toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. Toekomstwaarde betreft het vermogen om zonder ingrijpende ruimtelijke herstructurering en kwaliteitsverlies toekomstige ontwikkelingen te accommoderen. Gebruikswaarde gaat over de mate waarin de ruimte geschikt is voor verschillende vormen van gebruik. Belevingswaarde betreft de wijze waarop mensen hun leefomgeving ervaren. Ze zullen in het MER worden geconcretiseerd en geoperationaliseerd voor de regionale en kleine luchthavens en hun omgeving. Hierbij wordt ook beoordeeld of en in hoeverre de standstill voor geluid, CO₂ en externe veiligheid invloed heeft op de optimalisatiemogelijkheden voor de ruimtelijke kwaliteit als geheel. Dit geeft inzicht in de mate waarin zich verbeteringen en kansen of knelpunten en bedreigingen zullen voordoen ten aanzien van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

In relatie tot het aspect belevingswaarde wordt voor een aantal luchthavens een belevingsonderzoek uitgevoerd, dat op hoofdlijnen een beeld zal geven van de door de burgers beleefde en gewenste kwaliteit van de leefomgeving. Ook zal dit onderzoek een beeld geven van het oordeel en de wensen van de burgers over de wijze waarop zij bij de plan- en besluitvorming en het feitelijk gedrag van de sector betrokken worden. De uitkomsten van dit onderzoek zullen mede worden betrokken bij de ontwikkeling van de alternatieven, zodat er conform de Hoofdpijnennotitie rekening mee kan worden gehouden bij de besluitvorming.

De alternatieven worden bovendien getoetst aan het nationaal ruimtelijk beleid en aan beleid dat voor de betreffende regio's is of wordt opgesteld. Voor het nationaal ruimtelijk beleid is zowel het vigerende beleid vastgelegd in Vinex en Actualisering Vinex alsmede het in ontwikkeling zijnde beleid van belang. Momenteel wordt de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening voorbereid. Om inzicht te verkrijgen in de inpassing van de velden wordt ook getoetst aan visies die in het kader van de voorbereiding van deze Nota worden opgesteld. Inpassing in het landschap wordt op hoofdlijnen getoetst aan de hand van de Nota's Landschap en Belvédère. Ook zullen de effecten op de ecologische hoofdstructuur, zoals beschreven in het Structuurschema Groene Ruimte, worden getoetst.

4.4 Bereikbaarheid en economie

De alternatieven die in het MER gepresenteerd worden verschillen onder andere in de mate waarin aanvullende beleidsmaatregelen worden toegevoegd aan de basiselementen waarmee de standstill wordt ingevuld. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het voeren van vlootbeleid, maar ook om het treffen van algemene milieumaatregelen zoals concentreren van luchtvaartactiviteiten of het stimuleren van de trein bij binnenlands verkeer. Hierdoor kunnen de alternatieven verschillen in de mate waarin de regio bereikbaar is en in vervolg hierop verschillen in regionaal of lokaal economische effecten, zoals werkgelegenheid en bedrijfseconomische (ontwikkelings)mogelijkheden. Het onderzoek naar economie en bereikbaarheid vindt apart in het economisch traject plaats en wordt niet opgenomen in het MER.





5 Procedure en besluitvorming

5.1 Te nemen besluit

Het besluit dat momenteel wordt voorbereid betreft het vaststellen van een integraal kader voor de besluiten over alle regionale en kleine luchthavens, inclusief het burgermedegebruik op de militaire luchthavens Eindhoven, Twenthe en De Kooy. Schiphol is geen onderdeel van het SRKL. Belangrijke onderdelen van het besluit betreffen beleid ten aanzien van decentralisatie van de besluitvorming naar de provincies en beleid over de wijze waarop de beschikbare milieuruimte wordt begrensd. Het besluit wordt vastgelegd in het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens, het SRKL. Dit Structuurschema is een planologische kernbeslissing (PKB). Om tot een dergelijke beslissing te kunnen komen, moet de procedure van de planologische kernbeslissing (pkb-procedure) worden doorlopen.

Het SRKL is een Planologische Kernbeslissing (PKB) waarin het beleid voor regionale en kleine luchthavens wordt neergelegd. Het gaat hierbij over de omvang van de standstill voor regionale en kleine luchthavens en daarop aansluitend de vormgeving van de ruimtelijke zones rondom regionale luchthavens. In onderdeel C van het Besluit milieu-effectrapportage wordt onder punt 6.1 de vaststelling van een dergelijke PKB, voorzover de activiteit de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchtvaartterrein betreft, als m.e.r.-plichtig besluit aangewezen. Het opnemen van een begrenzing aan de milieuruimte in de vorm van een standstill in het SRKL kan gevolgen hebben voor het gebruik van de regionale en kleine luchthavens en het burgermedegebruik op de militaire luchthavens. Bij de voorbereiding van deze PKB wordt, conform het Besluit milieu-effectrapportage, een Milieu-effectrapport (MER) opgesteld en gekoppeld hieraan de procedure van de milieu effect rapportage (m.e.r.) doorlopen.

De m.e.r.-plicht is niet van toepassing op besluiten over de ontwikkeling van een nieuwe normeringssystematiek, de wijze waarop decentralisatie plaatsvindt of de wijzigingen van de Wet Luchtvaart.

Naast het milieu-onderzoek vindt ook onderzoek plaats naar de wijze waarop decentralisatie van de besluitvorming plaats kan vinden en onderzoek naar economische- en bereikbaarheidsaspecten. Aan dit onderzoek ligt geen wettelijke verplichting ten grondslag. Ook vindt overleg plaats tussen vertegenwoordigers van de rijksoverheid en de regionale overheden over de wijze waarop de decentralisatie van de besluitvorming gestalte kan krijgen.

5.2 Betrokken partijen en instanties

Er zijn verschillende partijen betrokken in de besluitvormingsprocedure. Zij hebben ieder een eigen rol, belang en invalshoek met betrekking tot de besluitvorming.

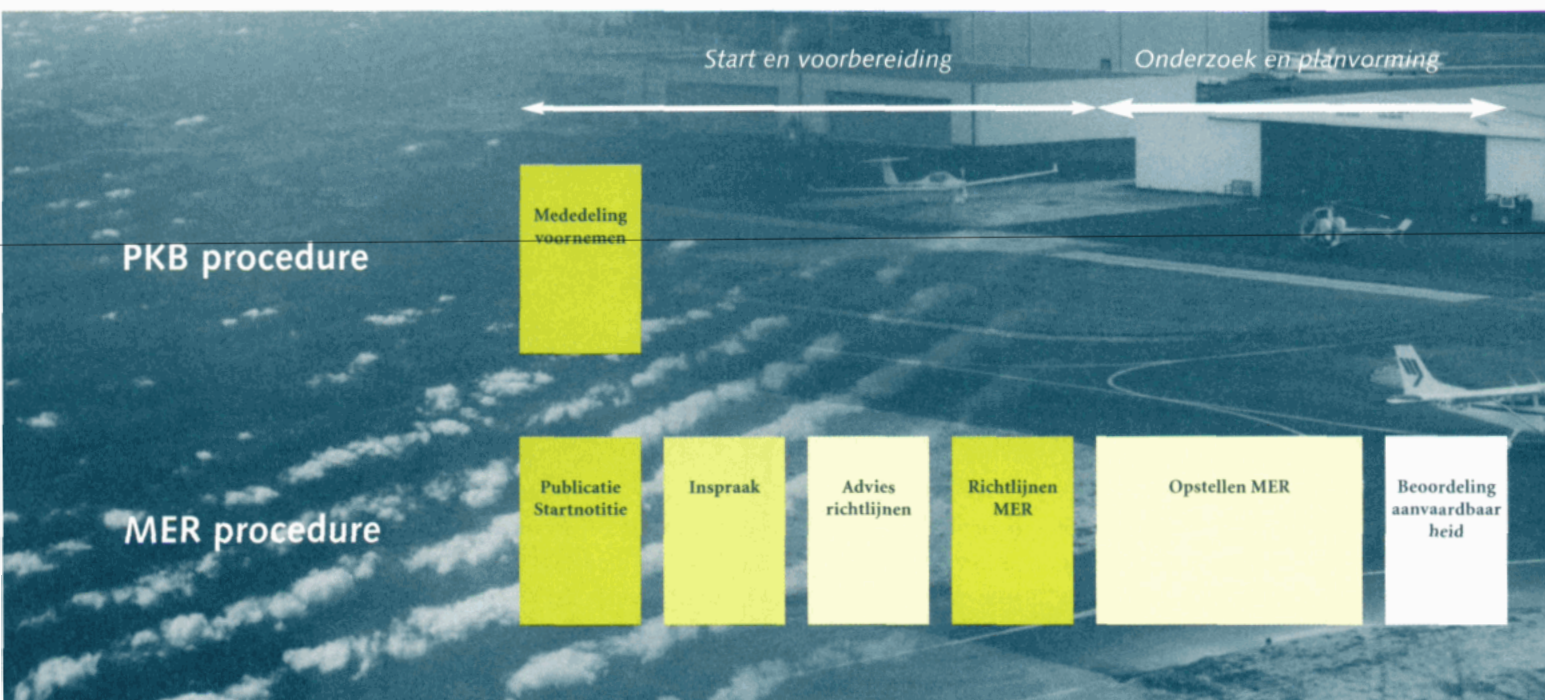
De initiatiefnemer (IN) is degene die een activiteit wil ondernemen en verantwoordelijk is voor het opstellen van de startnotitie en het MER. In dit geval is de activiteit het decentraliseren van de besluitvorming en het instellen van een begrenzing van de milieuruimte. De initiatiefnemer is in dit geval de ministers van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Economische Zaken en de staatssecretaris van Defensie.

Het bevoegd gezag (BG) is de overheidsinstantie die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer. De belangrijkste taken van het bevoegd gezag betreffen het vaststellen van de richtlijnen voor het MER, het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER en het vaststellen van de planologische kernbeslissing. In dit geval wordt de rol van bevoegd gezag vervuld door de ministerraad.

De Commissie voor de milieu-effectrapportage is een onafhankelijke commissie van deskundigen, die op twee momenten in de procedure advies uitbrengt aan het bevoegd gezag. Na het uitbrengen van de startnotitie brengt de Commissie een advies uit over de richtlijnen voor het MER. Bij dit advies over de inhoud van het MER baseert de Commissie zich op de startnotitie en de ontvangen adviezen en inspraakreacties. Na publicatie van het MER brengt de Commissie advies uit over de juistheid en volledigheid van het MER. In dit advies toetst de Commissie het MER aan de richtlijnen en de wettelijke eisen.

De wettelijke adviseurs (WA) in de m.e.r.-procedure zijn de Hoofd-inspecteur voor de Milieuhygiëne van het ministerie van VROM en de Directeur Natuurbeheer van het ministerie van LNV. Zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het MER.

De insprekers kunnen bij de publicatie van zowel de startnotitie als het MER en PKB deel 1 reageren op de inhoud van de plannen.



De regionale overheden, de luchtvaartsector en de milieubeweging nemen in de procedure een bijzondere plaats in. In formele zin vervullen zij geen andere rol dan die van inspreker. In deze Startnotitie is echter al aangegeven dat er regelmatig overleg plaats zal vinden met deze partijen over de wijze waarop de decentralisatie van de besluitvorming plaats kan vinden.

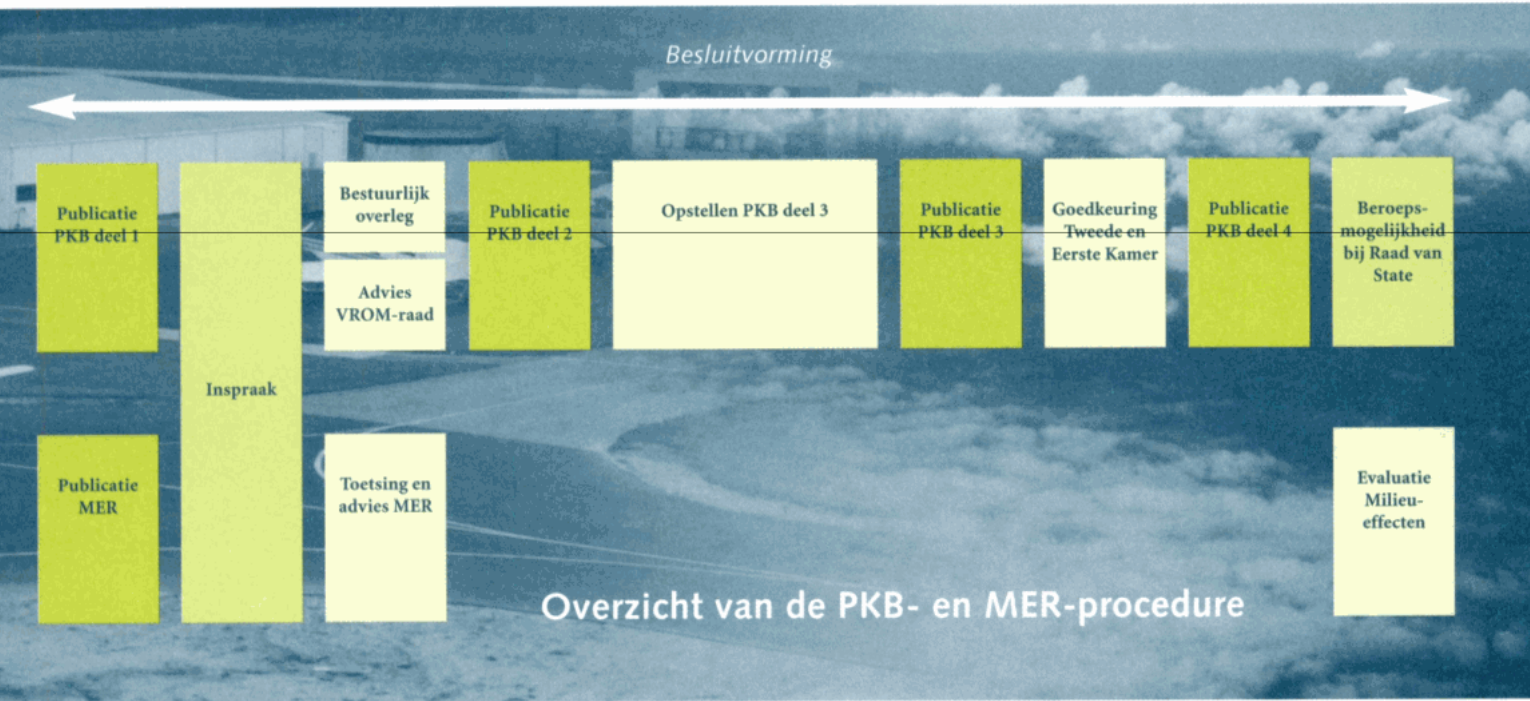
Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat is namens het bevoegd gezag verantwoordelijk voor de juiste afwikkeling van de formele inspraakmogelijkheden die in het kader van de besluitvormingsprocedure geboden worden.

5.3 Procedure en planning

De besluitvormingsprocedure die leidt tot de vaststelling van het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens doorloopt een drietal fasen.

Fase 1 Start en voorbereiding van het onderzoek

Het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens is een Planologische Kernbeslissing. Op 12 november 1999 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de ministers van Economische Zaken, Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en de staatssecretaris van Defensie per brief aan de Voorzitters van de Tweede en Eerste Kamer aangekondigd, dat een planologische kernbeslissing wordt voorbereid voor het nieuwe SRKL. Deze brief vormt de formele start van de pkb-procedure. Hieraan gekoppeld wordt de procedure van de milieu-effectrapportage doorlopen. Deze procedure is officieel gestart met de bekendmaking en ter inzage legging van deze Startnotitie.



Na publicatie van de startnotitie kunnen insprekers hun mening geven over de inhoud van de notitie. De commissie voor de milieu-effectrapportage en de wettelijke adviseurs krijgen de gelegenheid advies uit te brengen over de inhoud. Vervolgens stelt het bevoegd gezag mede op basis van de startnotitie, de ontvangen inspraakreacties en adviezen de richtlijnen voor de inhoud van het MER vast.

Fase 2 Onderzoek en planvorming

In de fase van onderzoek en planvorming worden de alternatieven en varianten verder uitgewerkt. De milieu-effecten van deze alternatieven en varianten worden in beeld gebracht. Op basis van dit onderzoek stelt de initiatiefnemer het MER op. Het bevoegd gezag bepaald vervolgens of dit MER aanvaardbaar is en gepubliceerd kan worden. De onderzoeksresultaten die in het MER worden gepresenteerd spelen een rol bij het opstellen van een ontwerp voor het SRKL, PKB deel 1. Dit ontwerp-besluit wordt opgesteld door het bevoegd gezag. PKB deel 1 wordt gepubliceerd en ter inzage gelegd, tezamen met het MER en de overige onderzoeken die door het Rijk buiten het kader van de m.e.r.-procedure worden verricht.

Fase 3 Besluitvorming

Met de publicatie van PKB deel 1 is de fase van besluitvorming aangebroken. Op PKB deel 1 en het MER is inspraak mogelijk. De Commissie voor de milieu-effectrapportage zal haar oordeel over het MER geven. Over PKB deel 1 vindt bestuurlijk overleg plaats tussen het bevoegd gezag en de betrokken provincies en gemeenten. De resultaten van inspraak, advies en bestuurlijk overleg worden gebundeld in PKB deel 2.

Naar aanleiding van PKB deel 2 kan het bevoegd gezag het ontwerp-besluit PKB deel 1 nog wijzigen. Het definitieve standpunt met betrekking tot het besluit wordt vastgelegd in PKB deel 3. Dit besluit wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Tweede Kamer. Op voorstel van de Tweede Kamer kan het kabinet zijn voorstel nog wijzigen voordat het aan de Eerste Kamer wordt voorgelegd. Het door de Staten Generaal goedgekeurde plan wordt vastgelegd in PKB deel 4 en komt opnieuw ter inzage te liggen. Vanaf dit moment is het nieuwe Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens van kracht. Tegen de PKB kan dan nog beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Tegen het MER staat geen bezwaar of beroep open.

Wanneer de besluitvorming op deze wijze is afgerond zijn in principe nog verschillende activiteiten aan de orde.

Afronding van het MER: evaluatie

De m.e.r.-procedure wordt formeel afgesloten met een evaluatie van de in het MER SRKL voorspelde milieu-effecten van de alternatieven. De voorspelde effecten worden vergeleken met de werkelijk optredende effecten. De evaluatie moet worden uitgevoerd tijdens de geldigheidsduur van het SRKL. Wanneer blijkt dat de werkelijk optredende effecten aanzienlijk groter zijn dan de voorspelde effecten kan het bevoegd gezag maatregelen nemen.

Wetgeving

In het SRKL wordt de wijze waarop de besluitvorming wordt gedecentraliseerd in beeld gebracht. Het uiteindelijke besluit over de hierbij behorende verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden wordt pas genomen in de wijziging van de Wet Luchtvaart.

Vervolgbesluiten

De concrete inrichting en het gebruik van individuele luchthavens worden geregeld in vervolgbesluiten. Wanneer dergelijke besluiten tot wezenlijke wijzigingen in de milieusituatie ter plaatse leiden, is het mogelijk dat op locatie- c.q. inrichtingsniveau een m.e.r.-procedure voor de betreffende luchthaven moeten worden doorlopen. Dit is in elk geval aan de orde voor de luchthavens Lelystad en Maastricht. Voor deze velden zullen er aparte MER-procedures worden gevolgd voor de Aanwijzingsbesluiten. Hierin zullen aanvullende gegevens op het MER-SRKL worden onderzocht en zullen specifieke lokatieaspecten worden beschreven.

Planning

De planning voor het doorlopen van de besluitvormingsfase ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

<i>begin 2002</i>	<i>publicatie en ter inzage legging MER en PKB deel 1</i>
<i>begin 2002</i>	<i>inspraak, advies en bestuurlijk overleg</i>
<i>medio 2002</i>	<i>publicatie PKB deel 2</i>
<i>voorjaar 2003</i>	<i>publicatie PKB deel 3</i>
<i>medio - eind 2003</i>	<i>bespreken PKB deel 3 in Tweede en Eerste Kamer</i>
<i>eind 2003</i>	<i>publicatie PKB deel 4</i>

5.4 Informatie en mogelijkheden voor inspraak

Deze Startnotitie ligt van 5 september 2000 tot en met 3 oktober 2000 ter inzage. Bij de Startnotitie ligt ter informatie een exemplaar van de Hoofddlijnennotitie. Tijdens de reguliere openingstijden kan iedereen de Startnotitie en de Hoofddlijnennotitie op deze plaatsen inzien:

Gemeenten

In de gemeentehuizen van de gemeenten:

Ameland, Anna Paulowna, Apeldoorn, Beek, Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Best, Bleiswijk, Brunssum, Coevorden, Cranendock, Delft, Den Helder, Eersel, Eindhoven, Enschede, Goes, Groningen, Halderberge, Haren, Heerlen, Hengelo, Hilversum, Hoogeveen, Lelystad, Loosdrecht, Lossen, Maarsen, Maartensdijk, Maasland, Maastricht, Margraten, Meersen, Middelburg, Middenveld, Noord-Beveland, Noordenveld, Noordoostpolder, Nuth, Oirschot, Oldenzaal, Pijnacker, Roosendaal, Rotterdam (en alle deelgemeenten), Rucphen, Scheemda, Schiedam, Schinnen, Schipluiden, Schouwen-Duiveland, Smallingerland, Texel, Valkenburg aan de Geul, Veere, Veldhoven, Vlaardingen, Voerendaal, Voorst, Waddinxveen, Weerselo, Weert, Zevenhuizen-Moerkapelle, Zuidlaren en Zutphen.

Bibliotheken

In de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten.

Luchthavens

Bij de balies van de luchthavens Ameland, Budel, Den Helder, Drachten, Eelde, Eindhoven, Twente, Hilversum, Hoogeveen, Lelystad, Maastricht, Midden-Zeeland, Noordoostpolder, Rotterdam, Seppe, Teuge en Texel.

Provincies

In de provinciehuizen van alle provincies

Ministeries

In de bibliotheken van de ministeries van Defensie, Economische Zaken, Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Meer informatie over het project is te verkrijgen bij de initiatiefnemer voor de studie. Bij de initiatiefnemer kan tevens een exemplaar van de Startnotitie aangevraagd worden. Het adres van de initiatiefnemer luidt:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst
Directie Luchtvaartbeleid
Secretariaat SRKL
Postbus 90771
2509 LT Den Haag

De Startnotitie is, tezamen met de Hoofdlijnennotitie en andere relevante achtergrondinformatie, ook te raadplegen op het internet via de website www.minvenw.nl/RLD, bij het onderwerp beleid.

Inspiraakreacties kunnen tot en met 3 oktober 2000 schriftelijk worden gericht aan het Inspiraakpunt Verkeer en Waterstaat. Bij het Inspiraakpunt kan tevens meer informatie over de inspraakprocedure verkregen worden.
Het adres van het Inspiraakpunt luidt:

Inspiraakpunt Verkeer en Waterstaat
Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Inspiraakreacties kunnen ook via het internet worden verstuurd via de website: www.minvenw.nl/RLD, onder Beleid.

Afkortingen en begrippen

<i>BG</i>	Bevoegd gezag
<i>Bkl-systematiek</i>	systematiek voor het berekenen van de geluidsbelasting van kleine luchtvaart, gebruik makend van de dosismaat belastingseenheid voor kleine luchtvaart, zoals gedefinieerd in het Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart
<i>Bronbeleid</i>	beleid gericht op het gebruik en het stimuleren van de ontwikkeling van zuiniger en schonere motoren
<i>Cmer</i>	Commissie voor de milieu-effectrapportage
<i>CO₂</i>	koolstofdioxide
<i>Emissies</i>	het vrijkomen van stoffen bij omzettingsprocessen, bijvoorbeeld het vrijkomen van CO ₂ bij de verbranding van fossiele brandstoffen in motoren
<i>Eutrofiëring</i>	verrijking van het milieu met voedingsstoffen
<i>General aviation</i>	verzamelnaam voor verschillende vormen van luchtvaart, niet zijnde lijn-, charter- en vrachtverkeer. Het gaat vooral om zakelijk verkeer, waaronder lesvluchten en recreatief verkeer
<i>Groepsrisico</i>	de kans per jaar dat in de omgeving van een luchtvaartterrein op de grond een groep van 1 of meer mensen overlijdt als gevolg van een vliegtuigongeval. Het is de maat voor de kans op een ramp
<i>HSL</i>	hogesnelheidslijn
<i>ICAO</i>	International Civil Aviation Organization
<i>IN</i>	initiatiefnemer
<i>Individueel risico</i>	de kans per jaar dat een (fictief) persoon die permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats op de grond verblijft, overlijdt als gevolg van een vliegtuigongeval. Het is een maat voor het risico op een specifieke locatie in de omgeving van een luchtvaartterrein
<i>Ke-systematiek</i>	systematiek voor het berekenen van de geluidbelasting van regionale luchtvaart, gebruik makend van de dosismaat Kosten-eenheid, zoals gedefinieerd in het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart
<i>Kli</i>	Nota Beleidsvisie Kleine Luchtvaartinfrastructuur
<i>Lden</i>	dosismaat voor geluid, rekening houdend met het feit dat men tijdens de slaap gevoeliger is voor geluid dan overdag. DEN staat voor Day, Evening en Night
<i>luchthaven / luchtvaartterrein</i>	de formele benaming voor een vliegveld is volgens de huidige wetgeving luchtvaartterrein, met de wijziging van de Wet luchtvaart wordt de formele benaming luchthaven
<i>m.e.r.</i>	milieu-effectrapportage, de procedure
<i>MER</i>	milieu-effectrapport, het rapport
<i>MIG</i>	Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid
<i>MMA</i>	Meest Milieuvriendelijk Alternatief, alternatief waarbij nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, of zoveel mogelijk worden beperkt.
<i>NVVP</i>	Nationaal Verkeer Vervoerplan
<i>NOx</i>	Stikstofoxide verbindingen
<i>ONL</i>	Ontwikkeling Nationale Luchthaven
<i>PKB</i>	Planologische Kernbeslissing
<i>Reli</i>	Nota Uitgangspunten Beleidsvisie Regionale Luchtvaartinfrastructuur

<i>Relus</i>	Nota Regionale-luchthavenstrategie
<i>SBL</i>	Structuurschema Burgerluchthavens
<i>SMT</i>	Structuurschema Militaire Terreinen
<i>SOx</i>	Zwaveloxide verbindingen
<i>SRKL</i>	Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens
<i>ULV's</i>	ultra lichte vliegtuigen
<i>VLA's</i>	very light aircrafts
<i>Vlootbeleid</i>	beleid gericht op de aanpassing en vernieuwing van de gebruikte vloot
<i>VOS</i>	vluchtige organische stoffen
<i>WA</i>	wettelijke adviseur(s)





Colofon

Uitgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst
Directie Luchtvaartbeleid
Postbus 90771
2509 LT Den Haag

**Ontwerp en
opmaak** Meetkundige Dienst,
afdeling Multimedia, Delft

Jaar van uitgave 2000

Tekst Startnotitie MER. Bouwdienst Rijkswaterstaat

Dit is een gezamenlijke uitgave van de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Economische Zaken en Defensie.
Voor meer exemplaren van en vragen over deze publicatie kunt u terecht bij het secretariaat van het project SRKL, telefoon (070) 351 66 81

Website Bezoek ook onze internetsite: <http://www.minvenw.nl/rld>, onder beleid