

1220_2
20

Startnotitie Milieueffectrapportage



Luchthaven Lelystad

Startnotitie Luchthaven Lelystad

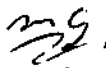
In het kader van de milieueffectrapportage voor fase 2 in de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad tot Business Airport

Opdrachtgever:
NV Luchthaven Lelystad

Grontmij Advies & Techniek BV, Adviesgroep Ruimte
Zwolle, 5 november 2001

Verantwoording

Titel : Startnotitie Luchthaven Lelystad
Projectnummer : 23.1114.1
Documentnummer : 11\01124\2
Datum : 5 november 2001

Auteur(s) : Suzanne Beekhuis, Mark Groen
e-mail adres : mark.groen@grontmij.nl
Gecontroleerd : Drs. M.W. Groen 
Goedgekeurd : Drs. H.A.M. de Gucht 

Inhoudsopgave

Verantwoording	2
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Gefaseerde ontwikkeling	4
1.3 Procedureel kader	5
1.4 Inspreek	5
1.5 Opbouw van deze Startnotitie	5
2 Beleid, probleem- en doelstelling	6
2.1 Beleid	6
2.2 Probleemverkenning	6
2.3 Probleemstelling	7
2.4 Doelstelling	9
3 Voorgenomen activiteit en alternatieven	10
3.1 Voorgenomen activiteit	10
3.1.1 Verlenging start- en landingsbaan	10
3.1.2 Bkl-zone	10
3.1.3 Ke-zone	10
3.1.4 Parallele baan	10
3.2 Alternatieven	11
3.3 Varianten	11
3.4 Nulalternatief	12
3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	12
4 Te onderzoeken effecten	13
4.1 Algemeen	13
4.2 Geluid	13
4.3 Natuur en landschap	16
4.4 Omgevingskwaliteit	16
4.5 Externe veiligheid	16
4.6 Luchtkwaliteit en geur	17
4.7 Overige milieu-aspecten	17
4.8 Ruimtelijke Ordeningsaspecten	17
4.9 Wat komt nog meer aan de orde in het MER?	18
Verklarende woordenlijst en afkortingen	19
Bijlage 1	
Verdeling vliegbewegingen	
Bijlage 2	
Werkgelegenheid Lelystad Business Airport	
Bijlage 3	
Procedure m.e.r., aanwijzing en SRKL	

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 taxiverkeer, 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 gebruik kan maken van de luchthaven.

Luchthaven Lelystad heeft derhalve het voornemen zich te ontwikkelen tot business airport, met accent op vluchten met een zakelijk karakter. In hoofdzaak gaat het hierbij om regionale lijnverbindingen, zoals bijvoorbeeld met Londen, Parijs en Frankfurt en om vluchten met gecharterde zakenvliegtuigen en private jets.

Voor de ontwikkeling van de luchthaven is een zogenaamde aanwijzing noodzakelijk. De Luchtvaartwet vereist dat een aanwijzing in overeenstemming is met een van kracht zijnde Planologische Kernbeslissing (PKB). Op dit moment (2001) is dat het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). In het SBL 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 800-1.000 meter voldoende is. Voor de uitplaatsing van de niet-Schiphol gebonden general aviation is dit echter onvoldoende.

1.2 Gefaseerde ontwikkeling

De gewenste ontwikkeling tot business airport kent twee fasen. Fase 1 van de ontwikkeling van de luchthaven omvat het vaststellen van een kleine Ke-zone waardoor een beperkt aantal grote vliegtuigen mag landen. Deze uitbreiding past binnen het geldende SBL en is niet m.e.r.-plichtig.

Fase 2 bestaat uit een baanverlenging van de hoofdbaan, aanleg van een onverharde parallelbaan, een vergroting van de Bkl-zone en een vergroting van de Ke-zone. Dit is niet in overeenstemming met de status van "klein luchtvaartterrein" zoals beschreven in het SBL. Voor deze samenhangende elementen is normaliter een (partiële) herziening van het SBL vereist. Echter een nieuwe PKB is in voorbereiding. Hierbij gaat het om het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL) wat zich richt op luchthavens waarvoor een aanwijzingsprocedure moet worden doorlopen. Voor deze PKB wordt reeds een m.e.r.-procedure doorlopen. Het voornemen is om in de PKB de milieuruimte voor de regionale en kleine luchthavens te begrenzen volgens een vast te stellen "standstill". Echter het Rijk heeft aangegeven dat het "standstill" voor Lelystad wordt bepaald op basis van de afgeronde aanwijzing voor fase 2. Hoewel de milieuruimte nauw samenhangt met de inrichting van een luchthaven, is dit niet direct onderwerp van de PKB. De gevolgen van de baanverlenging worden derhalve in dat MER niet meegenomen. Voor fase 2 van de ontwikkeling van de luchthaven wordt daarom een separate m.e.r.-procedure op inrichtingsniveau doorlopen. De beide m.e.r.-procedures zullen zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden.

1.3 Procedureel kader

In deze startnotitie wordt de voorgenomen activiteit beschreven en worden de alternatieven toegelicht. Daarnaast wordt aangegeven welke milieueffecten zullen worden beschreven in het MER. De startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer voor deze procedure: de NV Luchthaven Lelystad.

De initiatiefnemer dient de startnotitie in bij het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag 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. het Directoraat-Generaal Luchtvaart in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Het bevoegd gezag legt de startnotitie ter inzage en markeert hiermee de officiële start van de m.e.r.-procedure. Tijdens de inspraaktermijn kan een ieder opmerkingen maken over de inhoud van het op te stellen Milieueffectrapport (MER). Deze opmerkingen worden verwerkt in Richtlijnen voor het MER.

De startnotitie wordt tevens 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) en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.). De wettelijke adviseurs en de Cie-m.e.r. wordt gevraagd een advies uit te brengen over de Richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER.

De Richtlijnen worden vervolgens vastgesteld door het bevoegd gezag. Het MER wordt dan opgesteld door de initiatiefnemer met in acht name van de Richtlijnen.

De onderdelen van de m.e.r.-procedure worden in relatie tot de aanwijzingsprocedure schematisch weergegeven in bijlage 3. Daarin is tevens de samenhang met het SRKL aangegeven.

1.4 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 kan door een ieder aangegeven worden welke onderwerpen in het MER moeten worden onderzocht. Bij het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER worden de ingebrachte aandachtspunten, wensen en adviezen meegenomen. Inspraakreacties moeten binnen de genoemde termijn van vier weken schriftelijk worden ingediend.

1.5 Opbouw van deze Startnotitie

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de beleidsuitgangspunten, probleem- en doelstelling ten aanzien van de uitbreiding van de luchthaven.

In hoofdstuk 3 wordt de voorgenomen activiteit beschreven, alsmede de mogelijke alternatieven en varianten daarvoor.

Hoofdstuk 4 tenslotte gaat in op de te onderzoeken milieuaspecten en de wijze waarop milieueffecten in het MER worden bepaald.

2 Beleid, probleem- en doelstelling

2.1 Beleid

De planologische kernbeslissing Schiphol en Omgeving vormt de aanleiding voor de uitbreiding van Luchthaven Lelystad. In de PKB Schiphol en omgeving staat het volgende over Luchthaven Lelystad: "Het segment general aviation (zakelijke vluchten, 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. Met name het in voorbereiding zijnde Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL) vormt het beleidskader voor de uitbreiding van Luchthaven Lelystad.

Voor de verlenging van de start- en landingsbaan heeft de Luchthaven de nodige gronden in bezit. In het Omgevingsplan Flevoland is de ruimtelijke reservering voor deze baanverlenging reeds gemaakt. Het Omgevingsplan geeft voorts de uitgangspunten ten aanzien van de ontwikkeling van het milieu.

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

2.2 Probleemverkenning

In de PKB Schiphol en Omgeving is vastgelegd dat het general aviation segment dat niet essentieel is voor de mainportfunctie van Schiphol wordt uitgeplaatst, met name naar Luchthaven Lelystad. De Relus-nota (1997) geeft daarom ook aan dat het kabinet de uitbreiding van Luchthaven Lelystad bevordert om de van Schiphol uitgeplaatste general aviation te kunnen accommoderen (beleidsbeslissing 8). In eerste instantie door de lichtere segmenten

van de general aviation naar Lelystad te verplaatsen (fase 1). In tweede instantie door ook de snellere en zwaardere categorieën zakelijk en taxi-verkeer van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen (fase 2). Dit betreft luchtverkeer in de 'business aviation'. Het banenstelsel zal daarom geschikt moeten worden gemaakt voor vliegtuigen als de Saab 340, Fokker 50, Gulfstream II/IV, de Falcon 2000 en de Falcon 900 (zie foto's).

Saab 340



Fokker 50



De inrichting van het luchtvaartterrein blijft zodanig beperkt dat grootschalig commercieel personenvervoer en vrachtvervoer met grote vliegtuigen niet mogelijk is. Daarnaast zullen, net als in fase 1, geen nachtvluchten plaatsvinden op Lelystad.

In het MER worden de voorgenomen activiteiten binnen fase 2 van de ontwikkeling van de

luchthaven bekeken op milieueffecten. Fase 2 betreft de verdere ontwikkeling van Lelystad tot business airport met een belangrijk accent op zakelijk gebruik, waarbij zakelijk en taxiverkeer van Schiphol kunnen worden ontvangen. De tijdshorizon van fase 2 is 2015 in overeenstemming met het SRKL. Bij het MER is derhalve als uitgangspunt genomen dat de uitvoering van fase 1 (aanwijzing vindt plaats in 2001) al is gerealiseerd, zie ook hoofdstuk 3.

Fase 1 betekent concreet de vaststelling van een Ke-zone, de aanleg van een nieuwe ULV-baan en het opheffen van de bestaande zweefvliegstrook en de bestaande ULV-banen. De tijdshorizon van fase 1 is 2003.

In het MER wordt uitgegaan van de uitbreiding van de huidige locatie van de Luchthaven Lelystad. Het gaat om een inrichtings-MER waarbij expliciet wordt gekeken naar de effecten van de voorgenomen uitbreiding. Het gaat derhalve niet om een locatie-MER, waarbij andere locaties in beschouwing worden genomen.

Gulfstream IV



2.3 Probleemstelling

De meest bepalende vliegtuigtypen van business aviation zijn Gulfstream II/IV, Falcon 2000 en Falcon 900. Met deze vliegtuigen kunnen transatlantische vluchten worden gemaakt.

Genoemde vliegtuigtypen kenmerken zich door hoge take off- en kruissnelheden en zijn bovendien van grote brandstoftanks voorzien om de benodigde afstanden te kunnen afleggen. Deze vliegtuigtypen, hoewel relatief klein, hebben naar verhouding veel baanlengte nodig om de snelheid te bereiken waarmee het vliegtuig los komt van de baan.

Hoewel de baan op Schiphol Oost 2023 meter lang is, wordt door de verkeersleiding van Schiphol voor deze vliegtuigen veelal één van de langere banen toegewezen. Zeker in de zomer wanneer de temperaturen rond de 30 gra-

Falcon 2000



den komen te liggen. Dit heeft namelijk een behoorlijk verhogend effect op de benodigde baanlengte. Daarnaast is het essentieel dat boven V1 (de snelheid waarboven bij een motoruitval de start moet worden voortgezet om te gaan vliegen) de baan lang genoeg is om te versnellen tot take off snelheid. Andersom is het ook van groot belang dat beneden V1 het

vliegtuig nog voor het eind van de baan tot stilstand kan komen.

Deze facetten bepalen dat de baan voor deze typen circa 2100 meter dient te zijn. Een kleinere lengte leidt tot een beperking van het transatlantische verkeer. Dit verkeer zal dan alsnog vanaf Schiphol blijven opereren.

Overigens is het niet de lengte van de baan, maar de breedte ervan die bepalend is voor het soort vliegtuigen dat kan landen. De huidige breedte (30 m) van de baan blijft gehandhaafd. Hierbij is de luchthaven zich bewust van de aanbeveling van de Inspectie Verkeer & Waterstaat die, conform richtlijnen van de ICAO, voor een 2100 meter baan ook 45 meter breedte aanbeveelt. Ter vergelijking: andere regionale luchthavens hebben een baan met een breedte van 45 meter.

Voor de verlenging van de bestaande baan en de hiermee gepaard gaande wijziging van de geluidzone geldt een m.e.r.-plicht. Deze m.e.r.-plicht is gekoppeld aan een aanwijzing in het kader van de Luchtvaartwet. De Luchtvaartwet vereist dat een aanwijzing in overeenstemming is met een van kracht zijnde PKB. Voor fase 2 van de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad is dat het in voorbereiding zijnde Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens.

Na de regeringsbeslissing over het SRKL kan het aanwijzingsbesluit voor fase 2 van de ontwikkeling van de luchthaven worden genomen. Om deze procedures zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen wordt tijdens de m.e.r.-procedure voor het SRKL de m.e.r.-procedure voor fase 2 van de luchthaven gestart. Hiermee wordt voorkomen dat, wanneer beide procedures volgtijdelijk zouden lopen, na vaststelling van het SRKL een nieuwe procedure voor een eventuele partiële herziening van dit Structuurschema noodzakelijk zou zijn.

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.

De ontwikkeling tot business airport zal regionaal economische effecten hebben. De werkgelegenheidsverwachtingen, zoals deze tot op heden door o.a. Buck Consultants zijn gemaakt, zijn gebaseerd op een analyse van vergelijkbare luchthavens en bestrijken een periode tot 2015. De hier weergegeven

cijfers zijn specifiek berekend voor Luchthaven Lelystad. Hierbij is uitgegaan van een volgroeide Lelystad Business Airport na realisatie van fase 2.

Na realisatie van fase 2 omvat het aantal arbeidsplaatsen dat directe werkgelegenheid genereert circa 1.400. Deze arbeidsplaatsen vloeien voort uit luchthavendiensten, afhandeling, overheidsdiensten, recreatie, vervoer etc..

Als bijlage 2 is de verdeling opgenomen van dit aantal arbeidsplaatsen op de luchthaven. De huidige directe werkgelegenheid op de luchthaven bedraagt 250 arbeidsplaatsen. De indirecte werkgelegenheid is moeilijk aan te geven. Op zijn minst kan gezegd worden dat een indirecte werkgelegenheid van 500 tot 1.000 arbeidsplaatsen verwacht mag worden.

De economische effecten van de aanwezigheid van een luchthaven in de regio zijn derhalve groot. Het is een belangrijke vestigingsfactor voor het bedrijfsleven en draagt bij aan een goed economisch klimaat. Door internationale mogelijkheden die een luchthaven biedt, vestigen zich ook bedrijven die in een internationaal klimaat werken.

2.4 Doelstelling

Als gevolg van de toename van het luchtverkeer op Schiphol is in de PKB Schiphol en Omgeving vastgelegd dat de niet-mainport gebonden general aviation met name wordt uitgeplaatst naar Luchthaven Lelystad. Naast de vermindering van de druk op Schiphol, ontstaat hierdoor een belangrijke groei van de werkgelegenheid voor Lelystad en directe omgeving met een internationaal karakter.

De uitbreiding van luchthaven Lelystad heeft derhalve tot doel om de overloopfunctie 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.

Om de overloopfunctie te kunnen accommoderen wenst de luchthaven een baanlengte te realiseren van circa 2.100 meter voor de hoofdbaan met daarnaast een parallelle (gras)baan van 700 meter. Hierbij dient de Ke-zone te worden vergroot naar 74.100 vliegbewegingen om de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad als 'volwaardig alternatief' voor de business aviation op Schiphol mogelijk te maken. Voor de autonome groei van de kleine luchtvaart is tenslotte ook de vergroting van de Bkl-zone tot 164.300 vliegbewegingen onderdeel van de gewenste ontwikkeling van Luchthaven Lelystad.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit omvat:

- verlenging van de start- en landingsbaan;
- vergroting van de Bkl-zone;
- vergroting van de Ke-zone;
- aanleg van een parallelle grasbaan.

Onderstaand worden deze onderdelen van de voorgenomen activiteit nader toegelicht.

3.1.1 Verlenging start- en landingsbaan

De huidige baanlengte bedraagt 1.250 meter. Het is de wens van de initiatiefnemer om de baan te verlengen naar 2.100 meter. Een kleinere lengte dan 2.100 meter leidt ertoe dat niet het gehele segment aan klein zakelijk verkeer van Schiphol naar Lelystad wordt overgeheveld (zie paragraaf 2.4), zodat deze dan alsnog vanaf Schiphol moeten blijven opereren.

3.1.2 Bkl-zone

De huidige 47 Bkl-zone blijft in fase 1 gehandhaafd en is gebaseerd op 120.000 vliegbewegingen per jaar.

Bij fase 2 wordt uitgegaan van een groei van het aantal Bkl-vliegbewegingen tot circa 164.300 in het jaar 2015. Hierdoor zal de grootte van de Bkl-zone veranderen. Vanzelfsprekend zal voor fase 2 de situering van de Bkl-zone wijzigen als gevolg van de verlenging van de start- en landingsbaan en de aanleg van de parallelle baan.

3.1.3 Ke-zone

Op grond van de luchtvaartwet en het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen (BGGL) wordt 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 35 Ke-zone voor fase 1 omvat 29.900 vliegbewegingen (prognoses 2003). De Ke-zone voor fase 2 zal worden gebaseerd op de prognoses voor 2015. Onderscheid kan worden gemaakt in zakelijk verkeer, lesverkeer en heliverkeer. Verwacht wordt een toename van het Ke-verkeer tot 74.100 vliegbewegingen, waarvan ruim 30.000 hefschroefbewegingen. Voor een nadere verdeling van het aantal vliegbewegingen per geluidbelastingsklasse en type vliegtuigen wordt verwezen naar bijlage 1.

3.1.4 Parallelle baan

Naast de huidige hoofdbaan wordt in fase 2 een parallelle, onverharde baan van 700 meter aangelegd. Deze baan is voor de kleine luchtvaart en komt op 213 meter afstand van de huidige baan. Deze afstand voldoet aan de internationale veiligheidsnorm, maar het gebruik is afhankelijk van de hoofdbaan.

3.2 Alternatieven

De voorgenomen activiteit zoals hiervoor beschreven, in combinatie met een 2100 meter lange hoofdbaan, wordt door de initiatiefnemer beschouwd als het voorkeursalternatief.

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

1.600 en 1.800 meter alternatief

In het verleden is een baanverlenging van 1.600 tot 1.800 meter voor de hoofdbaan aan de orde geweest. Indertijd was de gedachte dat 1.600 tot 1.800 meter lengte voldoende was voor de ontwikkeling tot Business Airport. Deze gedachte kwam met name voort uit een gewichtsbegrenzing die in de aanwijzing van de luchthaven zou worden opgenomen. Nationaal en internationaal wordt daarom voor luchthavens onderscheid gemaakt op basis van baancodes (bepaald door breedte en oriëntatie van de banen) en vliegtuigcategorieën (categorisering aan de hand van geluidsproductie). Door de destijds voorgenomen gewichtsbegrenzing zou een situatie ontstaan waarin bepaalde vliegtuigen uit eenzelfde geluidscategorie wel en andere vliegtuigen uit diezelfde geluidscategorie niet op Luchthaven Lelystad mogen starten of landen.

Er was destijds ook nog niet specifiek gekeken naar zakenjets die veel brandstof nodig hebben voor het maken van intercontinentale vluchten. Hierdoor zouden een aantal soorten vliegtuigen uit de business aviation niet op de luchthaven terechtkunnen, vanwege het eerder genoemde veiligheidsaspect. In het advies voor de richtlijnen van 1997 (Commissie m.e.r.) voor de in 1996 gestarte m.e.r.-procedure werd reeds aangegeven dat het wenselijk was ook langere baanlengten (2.000 meter of meer) in het onderzoek mee te nemen. Hierdoor zouden mogelijk effecten op veiligheid kleiner worden. In dit MER zullen de effecten van 1.600 en een 1.800 meter baanlengte inzichtelijk worden gemaakt.

3.3 Varianten

Bij de hierboven genoemde alternatieven is sprake van fysieke verschillen in de ruimtelijke inrichting van de luchthaven. Naast deze alternatieven kunnen in het MER varianten worden onderzocht waarbij sprake is van verschillen in vlootmix. Zo zal in ieder geval een variant voor de voorgenomen activiteit worden meegenomen waarbij in de vlootmix de vliegtuigcategorieën 74 en 80 (zoals vermeld in bijlage 1) niet zijn opgenomen. Deze categorieën waren in een eerder stadium van de ontwikkeling van de luchthaven nog niet aan de orde. Categorie 74 is een categorie die volgens recente inzichten van de luchthaven wel op een business airport thuis hoort.

Categorie 80 is een categorie die alleen vanwege de komst van het Aviodome naar Luchthaven Lelystad aan de vlootmix is toegevoegd. Het totale aantal Ke-bewegingen blijft in deze variant wel gehandhaafd op 74.100. In bijlage 1 is deze variant voor de vlootmix weergegeven.

Door binnen één ruimtelijk alternatief, varianten met een verschillende vlootmix op te nemen, zal het MER inzicht geven in de verschillen in milieueffecten die hiervan het gevolg kunnen zijn.

3.4 Nulalternatief

Het nulalternatief betreft de situatie waarin de voorgenomen activiteit noch één van de beschreven alternatieven doorgang vindt. De bestaande situatie, met een hoofdbaan van 1250 meter en een 47 Bkl-zone van 120.000 vliegbevingen, blijft dan gehandhaafd.

Daarnaast vormen de vastgestelde 35 Ke-zone van 29.900 vliegbewegingen, de aanleg van een nieuwe ULV-baan en het opheffen van de bestaande zweefvliegstrook en bestaande ULV-banen een onderdeel van het nulalternatief. Deze ontwikkelingen worden namelijk in 2001, onafhankelijk van de besluitvorming over de in deze startnotitie beschreven voorgenomen baanverlenging, in een wijziging van de bestaande aanwijzing van de luchthaven mogelijk gemaakt (fase 1).

Daar de tijdshorizon van dit MER het jaar 2015 is (in overeenstemming met het SRKL), wordt er bij de autonome ontwikkelingen van uitgegaan dat de 35 Ke-zone (van fase 1) ook in de periode na 2003 ongewijzigd blijft. In het MER zal een kaart van deze 35 Ke-zone worden opgenomen.

Het nulalternatief wordt niet gezien als een reëel alternatief. Zowel voor Schiphol als voor de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad biedt fase 1 onvoldoende mogelijkheden, waarbij uitplaatsing niet of nauwelijks kan plaatsvinden.

De PKB Schiphol en Omgeving, het Regeerakkoord uit Paars I, de Startnotitie m.e.r. SRKL en het Convenant Luchthaven Lelystad geven deze uitplaatsing van general aviation van Schiphol naar met name Lelystad reeds aan. Het nulalternatief zal in het MER alleen dienen als referentie voor de beschrijving van effecten.

3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

In het MER zal een meest milieuvriendelijk alternatief worden bepaald op basis van de beschrijving van de milieueffecten 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 kan worden gemaximaliseerd en wordt in beschouwing genomen welke maatregelen kunnen worden genomen om de geluidsbelasting voor de omwonenden, de natuur en de recreatie te beperken.

4 Te onderzoeken effecten

4.1 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 A27, het IJsselmeergebied, de bebouwde kom van Dronten en de Gooiseweg. Dit gebied is weergegeven op de volgende pagina.

Het plangebied betreft het gebied waarbinnen de activiteit wordt gepland. Voor de baanverlenging is geen onteigening of aankoop van gronden noodzakelijk, omdat de betreffende gronden reeds in eigendom zijn van NV Luchthaven Lelystad. Het aangewezen luchtvaartterrein dient wel gewijzigd te worden. Dit is het terrein dat begrensd wordt door de aanwijzingsgrens en ligt binnen de eigendomsgrenzen van de luchthaven. Hier wordt bij de betreffende aspecten apart op ingegaan.

Als referentiekader voor een beoordeling van de milieu-effecten zal de bestaande toestand van het milieu (inclusief de autonome ontwikkeling daarvan, dat wil zeggen 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 aspecten, die in het MER aan de orde komen, beschreven. Voor alle aspecten geldt dat, indien mogelijk, de beschrijving van compenserende of mitigerende maatregelen een integraal onderdeel vormt van deze aspecten.

4.2 Geluid

Mede door de aanleg van de parallelle baan met een lengte van 700 meter kan het aantal Bkl-vliegbewegingen groeien tot ruim 164.300 in het jaar 2015. De geluidsbelasting die bij deze groei hoort, blijkt uit de 47 Bkl-zone. In het MER zal een kaart van deze 47 Bkl-zone worden opgenomen die een basis vormt voor het “stand still”-beleid.

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



MER business airport Lelystad

landbouwgrond	bos	woongebied	bedrijfsgebied	spoor-, tram en metrogebied	weg	vliegveld	park, plantsoen, sportterrein, volkstuin	recreatie	droog natuurlijk terrein	nat natuurlijk terrein	overige gronden	water	glastuinbouw

0 7000 Meters



Naast de Bkl-zone wordt ingegaan op de Ke-zones. De grenswaarde is de 35 Ke-zone, waarbinnen circa 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 29.900 vliegbewegingen in het jaar 2003.

De Ke-zone wordt vergroot door toename van het aantal vliegbewegingen tot 74.100. Voor een verdeling van het aantal vliegbewegingen wordt verwezen naar bijlage 1.

Nachtvluchten zullen in principe niet plaatsvinden op Luchthaven Lelystad, tenzij het gaat om vluchten waarvoor door de Inspectie Verkeer & Waterstaat ontheffing is verleend (ambulance- en politievluchten). De beschrijving van de geluidsbelasting zal zich in het MER niet beperken tot de wettelijke grenswaarden van 35 Ke en 47 Bkl, omdat ook buiten die zones nog sprake is van een zekere geluidsbelasting. Zo zal ook worden gekeken naar de 20 Ke-contour, die de provincie Flevoland van belang vindt voor haar verdere ruimtelijke ontwikkeling. Binnen de 20 Ke-zone ondervindt circa 10 % van de bevolking buitenshuis hinder. Voorts wordt gekeken naar de cumulatieve geluidsbelasting van alle geluidsbronnen en de L_{den} -equivalenten voor de genoemde Ke- en Bkl-waarden.

De luchthaven ligt in een gebied dat, ook met het huidige gebruik van de luchthaven, gekenschetst kan worden als een gebied met veel groen en ruimte. In het MER zal worden beschreven in welke mate deze omgevingskwaliteit door de voorgenomen baanverlenging kan worden verstoord. Daarbij zal naast 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.

Aangegeven zal worden welke geluidsgevoelige objecten of gebieden zich in het studiegebied bevinden. Het gaat hierbij om woningen, bedrijven, recreatiegebieden en natuurgebieden. Binnen de 47 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, Natuurpark Lelystad, Ooievaarplas, Reigerplas, Wildwallen, Burchtkamp en het Knarbos, gelegen aan de overzijde van de Knarweg, die door de provincie Flevoland zijn aangewezen als milieubeschermingsgebied. Ook het heggelandschap grenzend aan het Larserbos en recreatiegebied Larserbos zelf vallen hieronder. Het beleid van de provincie is erop gericht deze waardevolle gebieden 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. Vanwege de geluidsmetingen aan auto's door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) wordt in het MER bijvoorbeeld onderzocht wat de piekwaarden van het vliegtuiggeluid zijn ter plekke van de metingen bij de RDW, hoelang deze duren en met welke frequentie deze uiteindelijk zullen gaan optreden. De RDW kan geen meting meer doen wanneer het omgevingslawaaier ter plekke meer dan 60 dB bedraagt.

Daarnaast zal de baanverlenging een toename van de bedrijvigheid rond de luchthaven met zich meebrengen, waardoor ook het autoverkeer op bijvoorbeeld de Larserweg zal toenemen.

4.3 Natuur en landschap

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.

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 (ook EG Vogel- en Habitatrichtlijn-gebied en vallend onder Ramsar-conventie), het bosreservaat Hollandse Hout, Praamweggebied, Burchtkamp, Ooievaarplas en Reigerplas. Verder zijn binnen het studiegebied mogelijk 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.

In het kader van de EG Vogel- en Habitatrichtlijn zal in het MER een passende beoordeling plaatsvinden indien soorten of habitats mogelijke hinder van de voorgenomen activiteit kunnen ondervinden.

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

4.4 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.

4.5 Externe veiligheid

In het MER zal aandacht worden besteed aan de externe veiligheidsaspecten van de luchthaven voor individuen. Er wordt gekeken naar de kans per jaar dat een persoon (permanent verblijvend op een bepaalde plaats) overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval: het zogenaamde individuele risico. De contouren van individueel risico worden weergegeven, evenals het aantal mensen dat zich binnen deze contouren bevindt. Daarnaast zal het totaal risicogewicht (TRG) worden berekend.

De ligging van de circuits en de aan- en uitvliegroutes in relatie tot woonbouw, 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.

4.6 Luchtkwaliteit en geur

Met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn vooral de kwantitatieve bijdrage van het luchtverkeer aan de concentraties VOS, NO_x 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.

Per alternatief wordt aangegeven van welke componenten (CO₂, NO_x, SO₂, CO, PAK, fijn stof en VOS) een verslechtering van de huidige luchtkwaliteit te verwachten is en van welke componenten een overschrijding van luchtkwaliteitseisen op zal treden. Aangegeven wordt wat de bijdrage van de uitbreiding van de Luchthaven Lelystad aan deze overschrijding is.

4.7 Overige milieu-aspecten

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 aan 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.

4.8 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. Ook de aanwezigheid en de plaatsingsmogelijkheden van nieuwe windturbines worden hierin betrokken.

4.9 Wat komt nog meer aan de orde in het MER?

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 zal tevens blijken welke aspecten bij de evaluatie kunnen worden onderzocht.

Verklarende woordenlijst en afkortingen

Baancode	Codering van start- en landingsbanen op basis van internationale afspraken (ICAO). De relatie tussen baanbreedte, vleugelbreedte en wielbreedte (veiligheidstechnisch) wordt uitgedrukt in baancodes.
BGKL	Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart
BGGL	Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart
Bkl	De geluidbelasting veroorzaakt door de kleine luchtvaart wordt uitgedrukt in de eenheid Bkl
Business aviation	Kleine zakelijke luchtvaart, zakenjets, onderdeel van General aviation
CO ₂	Koolstofdioxide
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
General aviation	Kleine luchtvaart; met name les-, taxi- en proefvluchten en zakelijke vluchten
ICAO	International Civil Aviation Organization
Ke	De Kosten eenheid (Ke) is de uitkomst van een berekeningsmethode die wordt gehanteerd als wettelijk aangewezen geluidsbelastingseenheid voor de grote luchtvaart
L _{den}	Cumulatieve geluidsbelasting van Ke en Bkl
Lvw	Luchtvaartwet
MER	Milieueffectrapport, document waarin van een voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven; het wordt opgesteld ten behoeve van één of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moeten worden.
m.e.r.	Milieueffectrapportage, de procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van het MER genomen besluit.

MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief
Mitigerende maatregel	maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen, te beperken of te compenseren
NLR	Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NO ₂	Stikstofdioxide
Nulalternatief	Bestaande situatie waarin de voorgenomen activiteit noch één van de alternatieven plaatsvindt.
PAK	Poly Aromatische Koolwaterstoffen
PKB	Planologische kernbeslissing
SBL	Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
SRKL	Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaartterreinen
Standstill	Bestaande situatie
Take off snelheid	De snelheid die nodig is om te kunnen opstijgen
ULV's	Ultra Lichte vliegtuigen
VI	De snelheid waarboven bij een motoruitval de start moet worden voortgezet om te gaan vliegen.
VOS	Vluchtige organische stoffen

Bijlage 1

Verdeling vliegbewegingen

Bijlage 1

Verdeling vliegbewegingen

Verdeling van het aantal bewegingen (KE-verkeer) over de vliegtuigcategorieën.

cate- gorie	4	10* (heli)	65	70	71	72	74	79	80	Totaal
aantal	10.000	30.200	6.780	8.500	6.900	2.550	1.670	6.900	600	74.100

4 alle IFR verkeer MTOW <6000 kg

10 Robinson 22, Bolkow 105

65 Falcon 10, 20 Learjet, Gulfstream II/III

70 Beechjet, citation, Learjet 35,36, Gulfstream IV

71 Fokker 50, ATR

72 Jetstream, Brazilian, metro, Saab 340

79 Beech 18, Fokker 27, DC3

74 BAe 146

80 DC 4

* Voor de berekening van de KE-geluidszone m.b.t. de nieuwe aanwijzing van fase I was in 1997 uitgegaan van een vlootmix waarin de helikopters volgens het toen geldende rekenvoorschrift waren vertegenwoordigd met een aantal van 8.800 bewegingen. Het rekenvoorschrift ging daarmee uit van een Bolkow 105, de laagste geluidsklasse waarin een helikopter indertijd kon worden geplaatst. Op de Luchthaven Lelystad vliegen helikopters die veel minder geluid produceren dan genoemde Bolkow, namelijk de Robinson 22. In 2000 heeft het NLR, in opdracht van de Rijksluchtvaartdienst het rekenvoorschrift voor helikopters aangepast. Hiermee kwam de daadwerkelijke geluidsemissie veel beter tot haar recht ten opzichte van de veel hogere theoretische geluidsemissie van de Bolkow 105. De actuele toename van het aantal helikopterbewegingen, zoals deze op de luchthaven Lelystad plaats vinden, passen geheel binnen de KE-contour (de grenzen van het luchtvaartterrein).

Teneinde voor de aanwijzing van fase I, welke verwacht wordt in 2001, met de juiste aantallen te werken om de zone te berekenen, zijn genoemde 8.800 bewegingen Bolkow helikopters omgezet in 23.000 bewegingen Robinson helikopters. Voor de daadwerkelijke KE-contour heeft dit dus geen consequenties.

Voor fase II was ook reeds in 1997 een vlootverdeling gemaakt en ging men ook nog uit van Bolkow helikopterbewegingen en wel met een autonome groei van 7.200 tot in totaal 16.000 bewegingen. Voortschrijdend inzicht in met name de ontwikkelingen van helikopterbewegingen en geluidsemissie laten zien dat zowel de Robinson helikopters zullen blijven vliegen, als ook de wat grotere helikopters als bijvoorbeeld politiehelikopters, welke een geluidsemissie hebben gelijkwaardig aan de Bolkow 105. Derhalve is voor de vlootmix voor fase II gekozen voor beide typen helikopters waarbij voor categorie 10 dan zal gelden; de reeds in fase I genoemde 23.000 Robinsons en tevens de autonome groei van 7.200 helikopterbewegingen gelijk aan die van de Bolkow 105. Hierdoor wordt ook het totale aantal bewegingen groter dan in 1997 was voorzien. Het totale aantal vliegbewegingen gaat van 59.900 naar 74.100. De som van het totale geluid zal hierdoor echter niet veranderen.

Bijlage 1

Verdeling vliegbewegingen

Verdeling van het KE-verkeer over de dag

Lokale tijd	Straffactor	%
00.00 - 06.00	10	0
06.00 - 07.00	8	1
07.00 - 08.00	4	20
08.00 - 18.00	1	40*
18.00 - 19.00	2	11
19.00 - 20.00	3	10
20.00 - 21.00	4	10
21.00 - 22.00	6	5
22.00 - 23.00	8	2
23.00 - 24.00	10	1

* Zakelijk verkeer zal veelal 's ochtends vertrekken en 's avonds terugkeren, daarom wordt in de periode van 08.00 – 18.00 “slechts” 40% KE-verkeer verwacht.

Variant vlootmix zonder categorieën 74 en 80:

Verdeling van het aantal bewegingen (KE-verkeer) over de vliegtuigcategorieën.

cat	4	10(heli)	65	70	71	72	79	Totaal
aantal	10.000	30.200	6.780	8.500	6.900	4.820	6.900	74.100

Bijlage 2

Werkgelegenheid Lelystad Business Airport

Bijlage 2

Werkgelegenheid Lelystad Business Airport

DE WERKGELEGENHEID OP EEN VOLGROEIDE BUSINESS AIRPORT LELYSTAD

Op verzoek van de Provincie Flevoland is een overzicht gemaakt van de te verwachten werkgelegenheid op Lelystad Airport in de eindsituatie. Voor dit overzicht is gekozen voor een zeer gedetailleerde invulling van arbeidsplaatsen voor de verschillende categorieën bedrijven. De werkgelegenheidsverwachtingen zoals deze tot op heden door o.a. Buck consultants zijn gemaakt, baseren zich op een analyse van vergelijkbare luchthavens. Dit overzicht beoogt specifiek de Lelystadse situatie in 2015 weer te geven.

De uitgangspunten voor dit overzicht zijn dat Lelystad Airport zich in 2015 volledig heeft kunnen ontwikkelen tot business airport. Op een 2.100 meter lange verharde baan wordt dan een mix van het volgende verkeer ontvangen:

- a. - zakencharters en corporate flights
- b. - regionale lijndienstverbindingen
- c. - overig verkeer

Voor het kleine verkeer zal een parallelle grasbaan beschikbaar zijn.

In de eindsituatie spreken wij over:

- 74.100 bewegingen in het Ke-verkeer
- 164.300 in het Bkl verkeer
- 600.000 passagiers
- geen structureel nachtverkeer
- verkeer tot en met ICAO code 3C
- volledige bebouwing airside
- volledige bebouwing landside.

Toelichting soorten verkeer

ad A. **Zakencharters** zullen toestellen zijn die door bedrijven worden ingehuurd voor een rechtstreekse vlucht. Enkele gespecialiseerde bedrijven zullen hier toestellen met bemanning hebben gestationeerd waarmee zowel continentale als ook intercontinentale vluchten kunnen worden gemaakt. Met name zullen het hier zakenvliegtuigen betreffen als de Falcon, Challenger, Gulfstream, Citation en Beech Kingair. Incidenteel zullen ook kleine passagiersvliegtuigen worden ingezet voor een zakencharter. De **corporate flights** betreffen vluchten met de eigen vliegtuigen van bedrijven. Dit zullen dezelfde vliegtuigen zijn als eerder genoemd. Voor beide categorieën geldt dat de overeengekomen uitplaatsing van dit verkeer van Schiphol naar Lelystad volledig is gerealiseerd.

Ad B. **Regionale lijndienstverbindingen** zullen vanaf Lelystad naar diverse economische centra in Europa worden uitgevoerd. In de beginjaren zullen dit hoofdzakelijk centra zijn als Parijs, Londen en Frankfurt. Met het gereedkomen van het hogesnelheid spoorwegnet in de periode 2005-2010 zal een gedeelte van dit verkeer wegvloeien. De verwachting is dat de regionale verbindingen zich dan meer en meer zullen toeleggen op centra die verder weg liggen dan circa 500 a 600 kilometer en de centra die niet of nauwelijks via hogesnelheid treinverbindingen zijn te bereiken. Voorbeelden van deze regio's zijn Midden en Noord Engeland, Oostbloklanden, Scandinavië en Centraal en Zuid Europa. Deze verbindingen zullen met name worden uitgevoerd door de nieuwste generatie turboprop en straaltvliegtuigen. De verwachting is dat een verschuiving van turboprop naar straalmotoren zal plaatsvinden omdat nu ook voor passagiersaantallen van 35 a 40 personen zeer geluidsarme jets op de markt komen zoals de CRJ.

Ad C. **Overig verkeer**. De komst van het luchtvaartthemapark zal een toename van het aantal rondvluchten teweeg brengen en een toename van vliegactiviteiten met de historische vloot. Er zal een verdere concentratie van vliegactiviteiten op Lelystad plaatsvinden. Zo zal ook het Korps Landelijke Politiediensten met haar

Bijlage 2

Werkgelegenheid Lelystad Business Airport

vloot van Schiphol naar Lelystad komen. De reeds jaren bestaande concentratie van General Aviation op Lelystad zal zich voortzetten.

In onderstaand overzicht wordt een uitsplitsing van werkgelegenheid gegeven.

Luchthavendiensten

directie en staf luchthaven	10
onderhoudsdienst airside en landside	10
operationele dienst/meteo/balie/marshalling	15
tankdienst	10
luchthavenbrandweer	25
projectorganisatie	5

Totaal	85
---------------	-----------

Afhandeling

incheck en servicepersoneel	30
bagagevervoer/laden en lossen	15
cabin cleaning	15
catering	15
line maintenance en ground support	10
vrachtafhandeling	10
expeditie en opslag	20

Totaal	115
---------------	------------

Overheidsdiensten (voor zover dan niet geprivatiseerd)

verkeersleiding	15
security checks	15
politiediensten	10
marechausse en douane	15
vliegdiens KLPD	50
overige diensten zoals AID etc	5

Totaal	110
---------------	------------

Recreatie etc.

Restaurants	30
Hotel 80 kamers	60
Luchthavenwinkels	15
Luchtvaartthemapark	80
Rondvluchten	15
Totaal	200

Bijlage 2

Werkgelegenheid Lelystad Business Airport

Vervoer

shuttlebus station-airport	10
taxidiensten en minibus	10
limousine-service	5
autoverhuur	10
wegtankstation en servicepunt	5

Totaal **40**

General Aviation

Uitgaande van circa 100.000 pax in charters en corporate flights (inclusief bemanning, onderhoud, stalling, leiding etc)

corporate flights (idem)	100
lesverkeer	50
overige general aviation	50
vliegtuigdealers en aanverwante bedrijven	30

Totaal **380**

Lijndienstverkeer

Uitgaande van toestellen met gem. 60 stoelen, 60 % bezetting, 500.000 pax per jaar, 300 operationele dagen, 23 retourvluchten per dag, helft van personeel gestationeerd op Lelystad

bemanning	100
operations	20
sales en staff	20
maintenance	15

Totaal **155**

Facilitaire diensten

bewakingsdiensten	10
schoonmaakbedrijven	20
business-lounges	10
administratieve diensten	30
reisbureau's etc	15

Totaal **85**

Overige werkgelegenheid

Luchtvaartgeoriënteerde en gerelateerde bedrijven die voor hun activiteiten veelvuldig gebruik maken van de business airport of direct of indirect met de activiteiten op deze luchthaven en daarom kiezen voor vestiging op deze luchthaven.

Totaal **200**

Totaal 1370 arbeidsplaatsen

Dit betreft uitsluitend directe werkgelegenheid. De indirecte werkgelegenheid is moeilijk aan te geven. Op zijn minst kan gezegd worden dat een indirecte werkgelegenheid van 500 tot 1000 arbeidsplaatsen verwacht mag worden.

Bijlage 2

Werkgelegenheid Lelystad Business Airport

De realisatie van de gehele business airport levert tot aan 2015 een bouwvolume op van circa 250 miljoen gulden circa 2.500 manjaren aan werk.

De economische effecten van de aanwezigheid van een luchthaven in de **regio** zijn groot. Het is een belangrijke vestigingsfactor voor het bedrijfsleven en draagt bij aan een goed **economisch** klimaat. Door de internationale mogelijkheden die een luchthaven biedt vestigen zich ook bedrijven die in een internationaal klimaat werken.

De huidige directe werkgelegenheid op de luchthaven bedraagt 250 arbeidsplaatsen.

Bijlage 3

Procedure m.e.r., aanwijzing en SRKL

Bijlage 3

Procedure m.e.r., aanwijzing en SRKL

In onderstaande figuur is schematisch de samenhang tussen de m.e.r.-procedure en de procedure voor een aanwijzing in het kader van de Luchtvaartwet aangegeven. Daarnaast is tevens, op hoofdlijnen de procedure voor MER en PKB Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens weergegeven.

m.e.r.-procedure			aanwijzing			SRKL	
termijnen	initiatiefnemer bevoegd gezag	anderen	bevoegd gezag	anderen	termijnen	MER	PKB
	opstellen startnotitie					startnotitie	
	bekendmaking startnotitie					inspraak	
						advies richtlijnen	
						vastst. richtlijnen	
4 wkn		inspraak/ advies				opstellen MER	opstellen deel 1
9 wkn		advies richtlijnen C-mer				aanvaarding MER	vaststellen deel 1
13 wkn	vaststellen richtlijnen					inspraak	inspraak
	opstellen MER		opstellen ontwerp aanwijzing			toetsingsadvies	advies VROM
	aanvaarding MER						opstellen deel 2 & 3
	bekendmaking MER		bekendmaking ontwerp aanwijzing				vaststellen deel 3
4 wkn		inspraak/ advies		inspraak	4 wkn		goedkeuring 2e kamer
5 wkn		toetsingsadvies C-mer					goedkeuring 1e kamer
			geven aanwijzing				ter inzage deel 4
				beroep	6 wkn		beroep
	evaluatie milieu- gevolgen			goedkeuring GS	6 mnd		
				beroep	6 wkn		

Onderstaand worden verschillende onderdelen van de procedures voor m.e.r. en aanwijzing in het kader van de luchtvaartwet nader toegelicht.

Bijlage 3

Procedure m.e.r., aanwijzing en SRKL

m.e.r.-procedure

In de m.e.r. procedure wordt een aantal stappen onderscheiden.

1. Voorfase en start van de procedure

De formele start van de m.e.r.-procedure begint met het indienen van de Startnotitie door de initiatiefnemer bij het bevoegd gezag. De Startnotitie wordt hierna door het bevoegd gezag direct gepubliceerd en gedurende vier weken ter inzage gelegd. Vooraf vindt overleg plaats tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag en eventueel ook andere betrokkenen zoals in onderhavige procedure met de provincie. Een belangrijk onderdeel van het overleg is de vaststelling van de scope van het MER en de reikwijdte van in beschouwing te nemen relevante milieu-aspecten.

2. Vooroverleg, advies en inspraak

De wettelijke adviseurs en de Cie-m.e.r. worden in de gelegenheid gesteld een advies uit te brengen over de inhoud van de richtlijnen voor het op te stellen MER. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld (inspraak) om opmerkingen te maken over de inhoud van het op te stellen MER. Dit kan zowel mondeling (tijdens een informatieavond) als schriftelijk. Er vindt overleg plaats tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag en Cie-m.e.r. over de richtlijnen.

3. Opstellen richtlijnen

Het bevoegd gezag stelt de richtlijnen op. Deze zijn gebaseerd op de adviezen van de wettelijke adviseurs, de Cie-m.e.r. en de inspraakreacties. Het vaststellen van de richtlijnen vindt plaats dertien weken na ter inzage leggen van de startnotitie.

4. Opstellen MER

Het MER wordt opgesteld door de initiatiefnemer op basis van de richtlijnen. In overleg met het bevoegd gezag kan de initiatiefnemer de Cie-m.e.r. verzoeken een zogenaamde voorttoetsing uit te voeren op het eindconcept van het MER. Het voordeel hiervan is, dat eventuele tekortkomingen in het MER worden gesignaleerd voordat het MER definitief wordt ingediend.

5. Aanvaardbaarheidsbeoordeling

Het bevoegd gezag bepaalt of het MER voldoet aan de richtlijnen voordat het wordt bekend gemaakt. In principe betekent dit, dat wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming.

6. Advisering, inspraak en toetsing Cie-m.e.r.

Het MER wordt bekend gemaakt door het bevoegd gezag, aangeboden aan GS en ter inzage gelegd, en verzonden aan de Cie-m.e.r. en overige wettelijke adviseurs. Het MER wordt bekend gemaakt samen met de ontwerp aanwijzing. De duur van de termijn voor de ter inzage legging bedraagt minimaal vier weken. De provinciale Commissie ex art. 21 Luchtvaartwet organiseert een openbare zitting waar een ieder mondelinge reactie op het MER en de ontwerp aanwijzing kan geven. Binnen de termijn van de ter inzage legging geven de wettelijke adviseurs en de overige insprekers hun reactie op het MER en de ontwerp aanwijzing. De Commissie ex art.21 Luchtvaartwet bundelt de inspraak.

7. Toetsingsadvies Cie-m.e.r.

De Cie-m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit binnen vijf weken na de termijn van de ter inzage legging. In dit advies worden de inspraakreacties op het MER verwerkt.

Bijlage 3

Procedure m.e.r., aanwijzing en SRKL

8. *Besluitvorming*

De Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet brengt binnen drie maanden na beëindiging van de termijn om zienswijzen in te dienen een advies uit aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het advies is vergezeld van de ingediende zienswijzen en het verslag van de hoorzitting.

9. *Evaluatie milieugevolgen*

Bij het besluit bepaalt het bevoegd gezag welke, op welke wijze en wanneer de verwachte gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit dienen te worden onderzocht.

Luchtvaartwet procedure en de Wet op de Ruimtelijke Ordening procedure

Op grond van de in de Luchtvaartwet beschreven procedure wijst de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van VROM, een luchtvaartterrein aan. Bij dit aanwijzingsbesluit worden de geluidszones vastgelegd. Daarnaast neemt de Minister van VROM een besluit op grond van artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit besluit van de Minister van VROM legt de planologische consequenties voor de betrokken bestemmingsplannen vast. De gemeenteraden zijn verplicht binnen een jaar na vaststelling van dit besluit de bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor de gronden die binnen de geluidszones zijn gelegen.

1. *Voorfase*

De formele start van de aanwijzingsprocedures begint met het opstellen van de ontwerpbesluiten door de Minister van V & W en de Minister van VROM. Belangrijk onderdeel van het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet is de omvang en ligging van de geluidszones. Over de ontwerp-besluiten vindt ambtelijk overleg plaats met de betrokken provincie en gemeenten.

2. *Bestuurlijk overleg*

Over de ontwerpbesluiten wordt bestuurlijk overleg gevoerd met het college van Gedeputeerde Staten en de betrokken Gemeenteraden. Het overleg wordt gevoerd door de Minister van V&W en de Minister van VROM.

3. *Advies RPC/RMC*

De naar aanleiding van het bestuurlijk overleg aangepaste ontwerp-besluiten worden voor advies aangeboden aan de Rijksplanologische Commissie (RPC) en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RMC).

4. *Ter inzage legging*

De (eventueel aangepaste) ontwerpbesluiten worden aangeboden aan GS voor ter inzage legging gedurende vier weken. GS stelt een commissie in bij welke visies tegen de ontwerpbesluiten kunnen worden ingediend. GS draagt zorg voor de ter visie legging. De Commissie ex art. 21 Luchtvaartwet organiseert een hoorzitting ten tijde van de inspraakperiode en bundelt de inspraakreacties.

5. *Advies*

De Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet brengt advies uit aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over de ontvangen zienswijzen.

Bijlage 3

Procedure m.e.r., aanwijzing en SRKL

6. Besluitvorming

Na ontvangst van het advies van de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet stellen de Ministers de definitieve besluiten op. Alvorens de besluiten worden vastgesteld informeert de Minister van VROM de Tweede Kamer over zijn voornemen om het VROM-besluit vast te stellen; ter informatie wordt daarbij gevoegd het V&W-besluit.

7. Vaststelling

Na goedkeuring door de Tweede Kamer worden beide besluiten vastgelegd. Vervolgens worden de besluiten gepubliceerd en staat de mogelijkheid van bezwaar en beroep open voor belanghebbenden.