

122064

Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad fase 2

Richtlijnen voor het MER



Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Karakter van het MER	2
1.3	Vorm en presentatie	3
1.4	Inspraak en advies	3
1.5	Richtlijnen en Nota van Antwoord	3
2	Doel & besluitvorming	5
2.1	Algemeen	5
2.2	Probleemstelling	7
2.3	Beoogde besluiten	7
2.4	Doelstellingen MER	8
2.5	Andere milieueffectrapporten	8
2.6	Hinderbeleving	8
2.7	Reeds genomen besluiten	9
2.8	Overige aandachtspunten	10
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven	11
3.1	Algemeen	11
3.2	Scope van de alternatieven	12
3.3	Samenstelling van de alternatieven	15
4	Milieugevolgen en vergelijking van alternatieven	17
4.1	Algemeen	17
4.2	Geluid	17
4.3	Externe veiligheid en risico's	19
4.4	Lucht en geur	20
4.5	Ruimtelijke kwaliteit	21
4.6	Bodem en water	21
4.7	Vergelijking van de alternatieven	22
4.8	Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen	22
5	Leemten in kennis en informatie	23
6	Evaluatie	24
7	Samenvatting van het MER	25

Bijlagen

1. Brief Minister van V&W aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat 4 maart 2002 (VW02000177).

2. Nota van Antwoord naar aanleiding van de ingekomen adviezen en reacties inzake de richtlijnen voor het milieueffectrapport ten behoeve van de Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad fase 2.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de PKB Schiphol en Omgeving is aangegeven dat het segment general aviation (taxivluchten, lesvluchten en proefvluchten in de kleine luchtvaart) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol wordt uitgeplaatst naar kleine luchthavens, met name vliegveld Lelystad. Hiertoe dient de aanwijzing van het luchtvaartterrein Lelystad te worden aangepast. De exploitant van luchthaven Lelystad heeft het voornemen het vliegveld te ontwikkelen tot business airport.

De voorziene ontwikkeling tot business airport verloopt in twee fasen. De eerste fase is in overeenstemming met het bestaande Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) en maakt een beperkte groei mogelijk. Fase 1 omvat aanwijzingsbesluiten op grond van de Luchtvaartwet en Wet op de Ruimtelijke Ordening met daarin opgenomen de vaststelling van een Ke-zone voor het Ke-verkeer dat nu en de komende jaren van de luchthaven gebruik maakt (met name lichte straalvliegtuigen, hefschroefvliegtuigen en propellorvliegtuigen met een massa groter dan 6.000 kg) en de vaststelling van een BKL-zone. Het aanwijzingsbesluit voor deze fase is genomen op 9 november 2001. Inmiddels is ook de bezwaarprocedure afgerond. Met uitzondering van aanpassing van de ULV-baan heeft de bezwaarprocedure niet tot wijziging van de aanwijzing geleid. Thans loopt nog beroep bij de Raad van State.

Fase 2 is gericht op een baanverlenging alsmede een uitbreiding van het Ke-verkeer en een vergroting van de bestaande BKL-zone. Deze ontwikkeling is niet in overeenstemming met de status van een klein luchtvaartterrein zoals beschreven in het SBL. Voor fase 2 dient een nieuw beleidskader te worden vastgesteld. Dit beleidskader zal worden beschreven in een nieuwe planologische kernbeslissing (PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad). Op basis van deze nieuwe PKB zal vervolgens het huidige aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Lelystad kunnen worden gewijzigd.

De procedure van de milieueffectrapportage is gestart met het uitbrengen van de startnotitie m.e.r. Aanwijzing Luchtterrein Lelystad fase 2, aangekondigd in de Staatscourant nr. 240 d.d. 11 december 2001 en in de regionale en lokale media. Deze startnotitie heeft van 12 december 2001 tot 16 januari 2002 ter inzage gelegen in de gemeenten Lelystad, Dronten, Almere en Zeewolde.

1.2 Karakter van het MER

Het MER moet milieu-informatie bevatten die een rol kan spelen bij de besluitvorming over de aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad. Het gaat daarbij om milieu-informatie op basis waarvan een besluit kan worden genomen over het gebruik van het luchtvaartterrein met het nieuwe banenstelsel en de wijziging van de Ke- en BKL-zone. De milieu-informatie betreft onder meer de aspecten geluid, lucht, geur, externe veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en bodem & water.

De wijziging van de aanwijzing is een besluit waarvoor een milieu-effectrapportage dient te worden doorlopen, zoals geregeld in de Wet milieubeheer (artikel 7.2) en het Besluit Milieu-effectrapportage.

In het MER zullen verschillende alternatieven worden onderzocht. Deze zullen onder andere betrekking hebben op verlenging van de start- en landingsbaan, de vlootsamenstelling en de aanleg van een parallelle baan.

Voor het MER Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad fase 2 geldt het aanwijzingsbesluit van de eerste fase als genomen besluit.

De NV Luchthaven Lelystad is initiatiefnemer, de Minister van Verkeer van Waterstaat is samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd gezag bij de besluitvorming ten aanzien van het aanwijzingsbesluit.

1.3 Vorm en presentatie

Voor de leesbaarheid en gezien het karakter verdient het aanbeveling het MER beperkt van omvang te maken. Hierbij kan gedacht kan worden aan het gebruik van interpolatie daar waar sprake is van een bandbreedte in de milieueffecten. Alhoewel het hoofdrapport voldoende beargumenteerd een beschrijving en vergelijking van de alternatieven moet weergeven, dienen de onderbouwende informatie, literatuurverwijzingen, een verklarende woordenlijst en een lijst met afkortingen en begrippen te worden opgenomen als bijlagen bij het MER. Bij gebruik van kaarten dient recent kaartmateriaal te worden gebruikt, topografische namen goed leesbaar te worden weergegeven en een duidelijke legenda te worden toegevoegd.

1.4 Inspraak en advies

Naar aanleiding van de ter inzage legging van de startnotitie heeft het bevoegd gezag in totaal 7 inspraakreacties ontvangen. Op 17 december 2001 zijn op grond van artikel 7.14, eerste lid van de Wm de Commissie voor de milieueffectrapportage en de wettelijke adviseurs, de Inspectie milieuhygiëne van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de directie Noordwest van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij per brief uitgenodigd advies uit te brengen voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport. Het advies van de Directie Noordwest van het Ministerie van LNV is op 23 januari 2002 ontvangen. Van de Inspectie voor de Milieuhygiëne is geen advies ontvangen (sinds 1 januari 2002 is de Inspectie voor de Milieuhygiëne samen met de Inspectie voor de Ruimtelijke ordening en de Inspectie voor de Volkshuisvesting geïntegreerd in de VROM-inspectie) de Commissie voor de m.e.r. heeft op 26 februari 2002 het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad fase 2 uitgebracht.

1.5 Richtlijnen en Nota van Antwoord

Het bevoegd gezag stelt de Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad fase 2 vast en geeft met onderhavige Richtlijnen aan, welke informatie het MER moet bevatten om een goede afweging ten behoeve van het aanwijzingsbesluit mogelijk te maken.

Het bevoegd gezag heeft bij het opstellen van deze Richtlijnen de startnotitie, de ontvangen adviezen en de inspraakreacties betrokken. De

Commissie voor de milieueffectrapportage, de wettelijke adviseurs en de insprekers ontvangen een exemplaar van deze Richtlijnen en een Nota van Antwoord, waarin het bevoegd gezag aangeeft op welke wijze rekening is gehouden met de inspraakreacties bij het opstellen van de Richtlijnen.

2 Doel & besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat tenminste: *'een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd'*.

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat tenminste: *'een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven'*.

2.1 Algemeen

PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

De aanwijzing van een luchtvaartterrein dient ingevolge artikel 18 van de Luchtvaartwet in overeenstemming te zijn met een van kracht zijnde plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ten aanzien van het nationaal ruimtelijk beleid inzake luchtvaartterreinen. Voor het maken van de aanwijzing luchthaventerrein Lelystad was voorzien dat het op te stellen Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL) als kader zou dienen. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 4 maart 2002, mede namens de ministers van Economische Zaken en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de Tweede Kamer gemeld dat zij de regelgeving met betrekking tot de regionale en kleine luchthavens - conform de aanpak van Schiphol - op basis van een nota direct in wetgeving wil vastleggen in plaats van in een PKB SRKL (VW02000177, zie bijlage). Alvorens de nieuwe aanwijzingen voor de luchthavens Maastricht en Lelystad mogelijk te maken dient eerst het landelijk beleidskader te zijn vastgesteld. Dit landelijk beleidskader is de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.

In het MER dient te worden ingegaan op de relatie tussen de PKB en de aanwijzing

PKB Schiphol en Omgeving

In het MER moet worden beschreven voor welke (bestaande en/of toekomstige) knelpunten op Schiphol het voornemen m.b.t. vliegveld Lelystad een oplossing moet bieden. In de PKB Schiphol en Omgeving is aangegeven dat het general aviation segment (zakelijke vluchten, taxivluchten, les- en oefenvluchten) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol wordt uitgeplaatst naar kleine luchthavens, met name de luchthaven Lelystad. In het MER dient aangegeven te worden welke omvang dit betreffende segment momenteel op Schiphol heeft, welke autonome groei van dit segment wordt verwacht en welk deel van dit segment opgevangen kan worden door het vliegveld Lelystad binnen de diverse varianten.

Aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad

De resultaten van dit MER zijn van belang voor de besluitvorming over de wijziging van de aanwijzing.

De wens van de exploitant om general aviation op de luchthaven Lelystad te gaan accommoderen zal nader moeten worden bepaald in de PKB en de daarop gebaseerde aanwijzingsbesluiten.

In het onderhavige MER dient voornoemde wens van de exploitant bij de beschrijving van de probleemstelling te worden uitgewerkt en onderbouwd.

Milieu-informatie

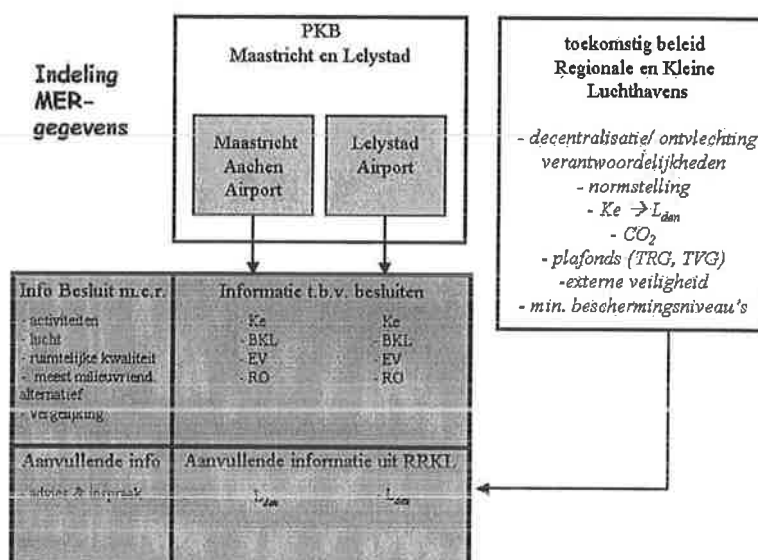
In het MER op te nemen milieu-informatie

- Ten behoeve van het te nemen besluit dient in het MER informatie over geluid te worden opgenomen. Ook zal hier de informatie over externe veiligheid worden weergegeven;
- Op basis van de Wet milieubeheer, artikel 7.10 dienen naast de beschrijving van de voorgenomen activiteit de gevolgen voor het milieu inzichtelijk te worden gemaakt. Ook dient er een alternatief te worden uitgewerkt waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk beperkt zijn;
- Daar waar mogelijk en wenselijk wordt geacht door het bevoegd gezag, zal milieu-informatie behorende bij het toekomstige landelijk beleid voor regionale en kleine luchthavens in dit MER worden opgenomen.

Niet in het MER opgenomen milieu-informatie

- Het ministerie van VROM zal zorg dragen voor de informatie omtrent het groepsrisico en overige informatie benodigd voor het overleg tussen het Rijk en de regio ter beperking van het groepsrisico.

De relatie tussen de Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad fase 2, de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad en de aard van de gegevens die in de diverse MERren staan vermeld, zijn in onderstaand schema nogmaals weergegeven:



2.2 Probleemstelling

Bij de uitwerking van de probleemstelling dient in ieder geval te worden ingegaan op de volgende aspecten:

- Wat kan onder 'uitplaatsing van niet-mainportgebonden general aviation' wél en wat niet worden verstaan?; wat is de eventuele bandbreedte? Van dit begrip en van de begrippen overloopfunctie, business airport, general aviation, kleine luchtvaart en regionale luchtvaart dienen duidelijke definities te worden gegeven;
- In verband met de capaciteit van de Luchthaven Lelystad dient onderscheid te worden gemaakt tussen een vliegveld voor IFR-operaties in combinatie met VFR-operaties of een vliegveld uitsluitend voor VFR-operaties. In het MER dient duidelijk te worden gemaakt aan welke criteria een dergelijk terrein moet voldoen en welke gevolgen dat heeft voor het milieu, de veiligheid en de capaciteit;
- Om welke aantallen vliegtuigen (per categorie startgewicht en capaciteitsklasse) gaat het, nu en in de toekomst. Hierbij is tevens het onderscheid relevant tussen verkeer vallend onder het BKL- en het Ke-regime;
- Het is wenselijk dat wordt aangegeven welk deel van de ontwikkeling van het luchtverkeer rechtstreeks voortvloeit uit de overloop vanuit Schiphol en welk deel eventueel bestaat uit autonome groei of aanvullende wensen van de exploitant. Als deze ontwikkelingen gepaard gaan met een toename in het wegverkeer, dient hierop ingegaan te worden;
- Inzicht in de economische effecten als gevolg van uitplaatsing vanuit Schiphol naar Lelystad is van belang omdat eventuele migratiestromen die hier het gevolg van zouden kunnen zijn, extra ruimtebeslag opeisen;
- Scenario-ontwikkeling die inzicht geven in een uitbreiding waarbij aan de ene kant exploitatie redelijkerwijs mogelijk is en aan de andere kant voorzien is in maximale uitbreiding. De verschillende scenario's dienen goed onderbouwd te worden aan de hand van nut en noodzaak en economische cijfers. Hierbij speelt scenario-ontwikkeling op de langere termijn een belangrijke rol, vooral met betrekking tot afstand tussen de banen, breedte van de banen en platformruimte;
- Om de probleemstelling in het juiste perspectief te plaatsen, dient kort ingegaan te worden op de relatie met de m.e.r.-procedure uit 1997.

2.3 Beoogde besluiten

Het MER wordt uitgevoerd ten behoeve van het wijzigen van de aanwijzing voor de luchthaven Lelystad waarin het gebruik van het luchtvaartterrein met het nieuwe banenstelsel wordt vastgelegd. Dit nieuwe aanwijzingsbesluit zal het aanwijzingsbesluit voor de luchthaven Lelystad (fase 1) van 9 november 2001 vervangen. In het nieuwe aanwijzingsbesluit zal naast een nieuwe 35 Ke geluidszone een 47 BKL geluidszone worden vastgesteld. Na implementatie van de EU-richtlijn zal de L_{den} analoog aan de Schiphol-systematiek, worden gehanteerd. In het MER wordt derhalve ook gevraagd L_{den} -contouren te berekenen. Tevens dient een aanwijzing ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te worden vastgesteld.

In het MER dient te worden ingegaan op het wettelijk kader en de besluiten waarvoor het MER wordt opgesteld.

In het MER dient te worden beschreven welke procedures voor fase 1 van de uitbreiding van de luchthaven momenteel nog lopen, in welke stadium deze zijn en hoe deze zich verhouden tot de onderhavige procedure.

2.4 Doelstellingen MER

Het MER is bedoeld om de milieugevolgen een volwaardige plaats te kunnen geven bij de afweging van de belangen bij de besluitvorming over een nieuw aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Lelystad.

De beleidskeuzes die worden gemaakt bij het opstellen van de aanwijzing verschillen in hun effecten op het milieu. Het MER brengt verschillende alternatieven met hun effecten op het milieu in beeld. Het MER richt zich daarbij primair op:

- de milieu-aspecten geluid, externe veiligheid, geur, ruimtelijke kwaliteit, bodem, water en lucht;
- het in beeld brengen van contouren voor geluid en externe veiligheid;

Het MER moet aangeven hoe de totale geluids- en veiligheidscontouren er uiteindelijk uit gaan zien voor de verschillende alternatieven en wat de effecten en beperkingen daarvan zijn.

2.5 Andere milieueffectrapporten

De invoergegevens voor dit MER dienen afgestemd te worden met de invoergegevens waarvan in het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad gebruik gemaakt wordt. Verschillen dienen duidelijk te worden aangegeven en te worden gemotiveerd.

2.6 Hinderbeleving

Belevingswaardenonderzoek

De uitbreiding van Luchthaven Lelystad dient onder andere om lesvluchten en proefvluchten in de general aviation, dat niet essentieel is voor de mainport-ontwikkeling van Schiphol, uit te plaatsen.

De kleine luchtvaart veroorzaakt een belangrijk deel van de geluidshinder die omwonenden van de luchthaven ondervinden. Dit komt omdat deze kleine luchtvaart veel in de nabijheid van de luchthaven plaatsvindt.

Voor de L_{den} -systematiek bestaan dosis-effectrelaties tussen L_{den} en (ernstige) hinder. Deze relaties zijn echter vastgesteld voor grote luchthavens en hebben geldigheid in stabiele situaties. Het is echter niet zeker of de relatie tussen L_{den} en geluidshinder toepasbaar is voor het schatten van geluidshinder rond regionale en kleine velden.

Om een beter inzicht, zowel in de bestaande situatie als bij uitwerking van de alternatieven, te krijgen in de mate waarin de omwonende burgers door de kleine luchtvaart veroorzaakte geluidshinder ondervinden wordt gevraagd hiervoor een belevingswaardenonderzoek uit te voeren. De meetmethode van dit onderzoek dient aan te sluiten bij die van TNO-PG. Het bevoegd gezag adviseert hierbij aan te sluiten bij het belevingswaardenonderzoek zoals dat voor de luchthavens Eelde en Maastricht is uitgevoerd. Ook in het Nationaal Onderzoek Verstoring zijn er rondom de regionale en kleine velden onderzoeken uitgevoerd. De uit deze

onderzoeken verkregen gegevens mogen bij dit onderzoek worden gebruikt.

2.7 Reeds genomen besluiten

Het MER moet kort aangeven welke eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens relevante uitgangspunten en randvoorwaarden bevatten voor het MER en de besluitvorming ten behoeve van de aanwijzing Lelystad Business Airport. Hierbij zijn onder andere de volgende documenten van belang:

Voor Lelystad Airport in het algemeen:

- De planologische kernbeslissing Schiphol en Omgeving
- Nota Regionale Luchtvaartstrategie (Relus);
- Uitgangspunten Beleidsvisie Regionale Luchtvaartinfrastructuur (Reli);
- Beleidsvisie Kleine Luchtvaartinfrastructuur (KLI);
- Aanwijzingsbesluit 1991 (BKL-zone);
- Aanwijzingsbesluit Lelystad Airport fase 1, 2001;
- SRKL Hoofdlijnennotitie;
- Brief Minister van V&W aan Tweede Kamer, 2 juni, 1995 (Kamerstukken II 1994-1995, 23552, nr.15)
- Brief Minister van V&W aan Tweede Kamer, 30 augustus 1996, (Kamerstukken II 1995-1996, 24872, nr.1)
- Brief Minister van V&W aan Tweede Kamer, 1 oktober 1996, (Kamerstukken II 1996-1997, 24872, nr.2)
- Brief minister van V&W aan Tweede Kamer, 17 november 2000 (Kamerstukken II 2000-2001, 26 893, nr. 20);
- Brief minister van V&W aan Tweede Kamer, 14 februari 2001 (Kamerstukken II, 2000-2001, 26893, nr. 22).
- Brief minister van V&W aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, 4 maart 2002 (VW02000177)

Voor CO₂ en luchtkwaliteit:

- Besluit luchtkwaliteit;
- Nota Luchtverontreiniging en luchtvaart (Lulu).

Voor geur:

- Herziene nota Stankbeleid met bijbehorende brieven aan de Tweede Kamer.

Voor geluid:

- EU-richtlijn Proposal for a Directive relating to the Assessment and Management of Environmental Noise;

Voor externe veiligheid:

- Brief minister van VROM aan de Tweede Kamer 23 juli 1999, nummer DGM/SVS/9917899 en aan gemeenten, provincies en luchthavendirecties van 23 juli 1999, nummer DGM/SVS/99 178803.
- Brief minister van V&W aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, 4 maart 2002 (VW02000177)
- Brief Minister van VROM aan de Tweede kamer 23 november 2001 (Kamerstukken II, 2001-2002, 26959, nr. 19)

2.8 Overige aandachtspunten

Beoordelingskader externe veiligheid, luchtverontreiniging en CO₂

Er geldt op dit moment ten aanzien van externe veiligheid geen beleid voor de regionale en kleine luchthavens. In het MER wordt gevraagd aan te geven wat de stand van zaken is ten aanzien van het externe veiligheidsbeleid voor regionale en kleine luchthavens en op welke wijze externe veiligheid in de PKB aan de orde komt.

Voor de beoordeling van luchtverontreinigende emissies door bronnen rond de kleine en regionale luchtvaartterreinen is momenteel geen wettelijk beoordelingskader voorhanden. Daarom zal gebruik gemaakt worden van de methoden van Schiphol voor het in beeld brengen van de milieueffecten

Binnen de EU is in het kader van het Kyoto-verdrag afgesproken dat Nederland in 2010 6% minder CO₂ uitstoot dan in 1990. De CO₂ - uitstoot ten gevolge van het nationale luchtverkeer valt onder het Kyoto-protocol. Omdat deze doelstelling nog niet vertaald is in nationaal beleid voor kleine en regionale luchthavens, is van een taakstelling voor de vliegvelden Maastricht en Lelystad nu nog geen sprake.

Beoordelingskader nieuwe geluidsmaten L_{den} en L_{night}

Omgevingsgeluid wordt door de diverse EU-lidstaten verschillend beoordeeld. In het kader van de harmonisering van deze geluidsmaten is op 21 mei 2002 de Richtlijn voor omgevingsgeluid vastgesteld. In deze Richtlijn wordt door de Europese Commissie de L_{den} en L_{night} als maten voor de geluidsbelasting in alle lidstaten ingevoerd. Naar verwachting zal deze richtlijn medio 2004 geïmplementeerd zijn in de Nederlandse wetgeving en vervolgens van toepassing zijn. Hierop vooruitlopend wordt in het MER gevraagd L_{den} en L_{night} -berekeningen uit te voeren.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat tenminste: *'een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen'.*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

'Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt'.

Artikel 7.10, lid 4 van de Wm:

'Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het te treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren'.

3.1. Algemeen

Studiegebied

Het studiegebied kan per milieu-aspect verschillen.

Voor wat betreft geluid is dit het gebied waarbinnen de 20 Ke contouren volledig worden weergegeven.

Voor wat betreft lucht zal een gebied van 10 km bij 10 km worden gehanteerd.

Het studiegebied voor externe veiligheid dient groot genoeg te zijn om de relevante IR-contouren in kaart te brengen.

Een kaart van het studiegebied met daarop aangegeven de in het studiegebied gelegen bebouwing en gevoelige gebieden voor geluidshinder en externe veiligheid, waaronder woongebieden, onderwijsinstellingen, inrichtingen voor gezondheidszorg en verzorgings- en verpleegtehuizen, gebieden en voorzieningen voor verblijfsrecreatie, natuurgebieden, stiltegebieden en industriegebieden moet in het MER worden opgenomen.

In verband met het inzichtelijk maken van toekomstige ruimtelijke plannen (van onder meer Almere) wordt tevens gevraagd een kaart op te nemen van 1:100.000 en met een straal van 25 km om Luchthaven Lelystad waarin (toekomstige) woonwijken etc zijn aangegeven.

Plangebied

Het plangebied omvat het nieuw aan te wijzen luchtvaartterrein, rekening houdend met de verlenging en mogelijke verdraaiing van de verharde start- en landingsbaan en met de aan te leggen parallelle grasbaan.

In het MER dient een inrichtingsschets van het plangebied met het daarbij behorende gebruik te worden opgenomen.

Te onderzoeken alternatieven

De Luchthaven Lelystad geeft aan de volgende alternatieven en varianten te willen onderzoeken:

- een voorkeursalternatief, te weten een verlenging van de start- en landingsbaan tot 2100 m, vergroting van de Ke- en BKL-zone en aanleg van een parallelle grasbaan;
- het planalternatief van het kabinet uit de brief aan de Tweede Kamer met betrekking tot de PKB Schiphol en Omgeving waarin

de lengte van de start - en landingsbaan 1600 -1800 meter bedraagt en een gewichtsbegrenzing van 20.000 kg wordt gehanteerd;

- gegeven de lengte van de start - en landingsbaan, varianten die gebaseerd zijn op verschillen in vlootsamenstelling. Voor een bepaalde vlootsamenstelling dienen de gevolgen van gewichtsbegrenzing te worden aangegeven, waarbij naast een vlootsamenstelling met een maximaal startgewicht van 20.000 kg ook een vlootsamenstelling zonder een maximaal startgewicht wordt rekening gehouden.

Het verdient aanbeveling om de scope van de mogelijkheden die ter beschikking staan om alternatieven uit te werken breder te interpreteren dan de luchthaven in haar startnotitie aangeeft.

Dit betekent dat in een eerste stap diverse aspecten en varianten worden uitgewerkt om zo een volledig overzicht te hebben van de variabelen die bij de samenstelling van de alternatieven van belang zijn. Deze aspecten en varianten worden beschreven in de volgende paragraaf.

De volgende stap creëert op basis van de uitgewerkte aspecten mogelijkheden om inrichtingsalternatieven samen te stellen waaronder het voorkeursalternatief en het verplichte meest milieuvriendelijke alternatief.

3.2 Scope van de alternatieven

Om in staat te zijn de verschillende inrichtingsalternatieven te kunnen samenstellen, dienen de volgende aspecten te worden onderzocht:

1. *Draaiing van de huidige en de aan te leggen parallelle baan*

Onderzocht dient te worden of draaiing van de verharde start- en landingsbaan een reëel alternatief kan zijn en milieuvoordelen oplevert ten opzichte van de huidige oriëntatie. Hierbij draait de aan te leggen grasbaan met de hoofdbaan mee. Draaiingen die tot gevolg hebben dat één van de banen buiten het luchtvaartterrein komt te liggen, hoeven niet te worden uitgewerkt.

Bij de wijze van draaiing dient rekening gehouden te worden met

- (de toekomstige uitbreiding van) Almere;
- Dronten, Lelystad en Zeewolde;
- de afstand en ligging tot natuurgebieden;
- aan- en uitvliegroutes van Schiphol;
- het lange termijn perspectief van de luchthaven.

2. *De lengte van de banen en hun onderlinge afstand*

Bij de lengtes van 1600, 1800 en 2100 m, alle bij een gelijkblijvende breedte van 30 m, voor de verharde baan dient aangegeven te worden welke vliegtuigtypen (merken en categorieën hierop mogen starten en landen, inclusief het maximumstartgewicht (MTOW) van de vliegtuigen voor de verschillende lengtes. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de gevolgen zonder gewichtsbegrenzing en met een gewichtsbegrenzing van 20.000 kg.

Voor de aan te leggen parallelle grasbaan dient naast de voorgenomen 700 m lengte ook een lengte van 900 m te worden uitgewerkt. Deze aanbeveling heeft te maken met het feit dat 700 m mogelijk te kort is en dat vliegverkeer, bedoeld voor de 700 m baan, uitwijkt naar de hoofdbaan met als gevolg menging van snel en langzaam vliegverkeer.

Om tot een hanteerbaar en overzichtelijk beeld van de effecten van de varianten in baanlengte te komen dient te worden uitgegaan van in ieder geval de volgende minimale en maximale variant:

- een variant met 1600/700 meter baan;
- een variant met 2100/900 meter baan.

De resultaten hiervan dienen te worden getransponeerd op andere alternatieven. Aldus ontstaat inzicht in die combinaties, die het best beantwoorden aan de doelstellingen op het gebied van capaciteit, milieu, veiligheid en economie.

Op basis van het baangebruik dient onderzocht te worden welke afstanden tussen beide banen de maximale veiligheid garanderen.

3. Omwisseling van de banen

Omwisseling van beide banen zou mogelijkwerijs een verbetering kunnen opleveren in het kader van externe veiligheid en dient daarom uitgewerkt te worden. Mogelijke andere milieuvoordelen kunnen kwalitatief worden beschreven. Hierbij dient aangegeven te worden in hoeverre sprake is van een reëel alternatief.

4. Ruimtegebruik

Bij de beschrijving van het ruimtegebruik wordt ingegaan op inrichting, waaronder ILS, lay-out, eventuele proefdraaiplaats, locatie van bedrijfsmatige voorzieningen en activiteiten; stalling, onderhoud, aanvoer van vliegtuigbrandstof, tanken enz.

5. Inpassing

Uitbreiding van het luchtvaartterrein en mogelijke draaiing en omwisseling van de banen heeft tot gevolg dat onderzocht dient te worden wat de gevolgen voor inpassing in het landschap zijn.

Om na te gaan of het omliggende gebied beperkingen oplegt aan de locaties van de deelactiviteiten verdient het aanbeveling om een aantal varianten uit te werken voor de herinrichting van het omliggende gebied. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan:

- aanpassing van de verkaveling;
- aanpassing van de waterhuishouding;
- landschappelijke inpassing, zoals aanbrengen en verwijderen van beplanting;
- verwijdering en verplaatsing van de bestaande bebouwing.

Voorts dient te worden ingegaan op de inpassing in de ruimtelijke structuur, inclusief de lokale en de hoofdinfrastructuur van het gebied. Aandacht moet worden besteed aan de consequenties voor het landverkeer (zowel de aantrekkende werking van het vliegveld op het autoverkeer als op het openbaar vervoer). Van belang hierbij zijn de gedeeltelijke verdubbeling van de Larserweg, alsmede de capaciteit op de Eendenweg. Verder dient te worden onderzocht hoe de verkeersafwikkeling tussen Flevoland en het 'Oude land' wordt beïnvloed door de uitbreiding van het vliegveld; het gaat dan om wegverkeer en openbaar vervoer. Aangegeven dient te worden welke maatregelen hiervoor dienen te worden getroffen.

6. Aanleg en gebruik van het terrein

De exacte inrichting van startbaan en taxibanen met bijbehorende infrastructuur moet worden beschreven. Aan de orde komen:

- grondverzet;
- gebruik van energie en water en afval- en afvalwaterinzameling op de luchthaven; de waterhuishouding (grondpeil, vasthouden

van gebiedseigen water, kwaliteitsbeheer); voorkomen van schade aan gewassen door grondwaterstandsverlaging tijdens de aanleg de op de luchthaven aan te leggen voorzieningen ter bescherming van de kwaliteit van bodem, grondwater en oppervlaktewater ter voorkoming van:

- o weglekken van schadelijke vloeistoffen;
- o kortsluitingstroming tussen watervoerende lagen als gevolg van doorgraving;
- o infiltratie als gevolg van bemaling;
- o natuurbouw en groenbeheer op de luchthaven zelf;
- o gebruik van niet verharde terreinen;
- o onderhoud van banen en platforms;
- o installatie van navigatie-apparatuur en lichtbakens.

7. Gebruik van het banenstelsel

Het gebruik van het banenstelsel dient te worden beschreven, waarbij de volgende aspecten van belang zijn:

- de aantallen bewegingen per vliegtuigtype;
 - de vlootmix: de gewichtscategorieën;
 - indeling van vliegtuigtypen (merken en categorieën) in geluidscategorieën;
 - het baangebruik, de routestructuur en de handhaving; consequenties van gebruik van een categorie I ILS voorziening voor onder meer de vast te stellen aan- en uitvliegroutes.
- Ingegaan dient te worden op de mogelijkheid een dalhoek van 3,5 graad in plaats van 3,0 graad te hanteren. Bij het baangebruik zal moeten worden aangegeven of de banen afhankelijk dan wel onafhankelijk van elkaar zullen worden gebruikt. Verder moet conform de startnotitie onderscheid worden gemaakt tussen circuitverkeer ten behoeve van les- en oefenvluchten en het luchtverkeer dat direct na de start het circuit verlaat en bij terugkeer weer landt. In verhouding kan hiertussen worden gedifferentieerd.
- Ook dient inzicht te worden verschaft in de wenselijkheid en gevolgen van een eventueel in te stellen plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied.
- gebruik door helikopters;
 - gebruik door chartervluchten en general aviation;
 - tijdstippen van starts en landingen (verdeling over week, weekend en dag, openstellingstijden).

Om op effectieve wijze inzicht te krijgen in de verschillen in de milieu-effecten wordt gevraagd scenario's op te stellen voor vlootsamenstelling en baangebruik.

Onder deze scenario's bevindt zich in ieder geval een scenario:

- waarbij exploitatie van de luchthaven redelijkerwijs mogelijk is
- dat gebaseerd is op de voorspelling die gemaakt is in het kader van het economisch onderzoek voor het SRKL
- met volledige benutting van de capaciteit binnen de randvoorwaarden van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.

Ter onderbouwing van de scenario's dienen alle invoergegevens voor de effect-berekeningen te worden vermeld. Tevens dienen de invoergegevens te worden toegelicht en aannamen te worden gemotiveerd, waarbij vooral de vlootsamenstelling, het baan- en routegebruik en de verdeling van het verkeer over het jaar en gedurende de dag van belang zijn.

3.3 Samenstelling van de alternatieven

De aspecten en varianten uit de vorige paragraaf bepalen de scope waarbinnen alternatieven kunnen worden samengesteld.

Theoretisch zijn met de varianten uit paragraaf 3.2 een groot aantal combinaties mogelijk en dus veel alternatieven samen te stellen. Hierbij hoeven de varianten die draaiing en omwisseling van beide banen betreffen alleen in het kader van het meest milieuvriendelijke alternatief te worden onderzocht.

In het MER dient de keuze van de voorgenomen activiteit en alternatieven te worden gemotiveerd. In het MER zijn vooral de milieu-argumenten voor de keuze van belang.

Voor onderlinge vergelijking moeten de milieu-effecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en op hetzelfde detailniveau worden beschreven.

Onder de alternatieven dient in ieder geval het nulalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief te worden uitgewerkt.

Nulalternatief

Dit betreft de situatie waarin het voorkeursalternatief noch een van de andere alternatieven doorgang vindt. Uitgegaan wordt van de fase 1: een baanlengte van 1250 meter volgens de huidige ligging en de vastgestelde geluidszones.

Het nulalternatief dient als een volwaardig alternatief te worden beschreven. De milieugevolgen ervan dienen tevens als referentie bij de vergelijking van alternatieven

Meest milieuvriendelijk alternatief.

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) moet in ieder geval de volgende elementen bevatten:

- realistisch zijn, dat wil zeggen redelijk moeten zijn gelet op de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn competentie liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu (met name ook: tegengaan van vermijdbare hinder);
- niet vliegen boven in de stiltegebieden gelegen milieubeschermingsgebieden (waaronder Vogel - en Habitatgebieden);
- geen toekomstige woningbouwlocaties die binnen de 35 Ke-en 47 BKL-contour en zijn gelegen.

Het bevoegd gezag adviseert bij het ontwikkelen van het MMA een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen. Indien er argumenten zijn op grond waarvan deze aanpak niet mogelijk is kan ook gekozen worden voor de passieve aanpak, waarbij na analyse van de milieueffecten van alternatieven of varianten het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten tot meest milieuvriendelijk alternatief wordt benoemd. Als extra aandachtspunt kan bij het MMA onder meer worden ingegaan op de optimalisering van¹:

¹ Uit: Inventarisatie van milieumaatregelen op luchthavens, CE, Delft, 24 augustus 2001.

- draaiing en of omwisseling van de beide banen
- toepassen van de meest stille vlootmix;
- minimaliseren van de (huidige en toekomstige) woningbouw in de 20 Ke zone;
- start en naderingsprocedures;
- openstellingstijden, zonder extensieregeling;
- de verdeling van de vluchten over week en weekend;
- dag/avondverdeling van vliegtuigen, zodanig dat hinder in de avond wordt geminimaliseerd;
- reductie van luchtverontreinigende emissies, bijvoorbeeld door:
 - verminderd gebruik van APU;
 - het gebruik van zwavelarme kerosine;
 - taxiën op minder motoren
 - het gebruik van fietsen door de werknemers op het vliegveld aanmoedigen;
 - het gebruik van 'schone brandstoffen' in bouwvoertuigen;
 - reductie van geurhinder: onderzoeken welke maatregelen de verruiming van de geurcontouren c.q. de verhoging van het inwonertal binnen die contouren kunnen terugbrengen naar het bestaande niveau (nulalternatief);
- subsidies op geluidsbeperkende maatregelen.

4 Milieugevolgen en vergelijking van alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: 'een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.'

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: 'een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven'.

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk de in beschouwing genomen alternatieven'.

4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied in het referentiejaar 2001 en de autonome ontwikkelingen dienen te worden beschreven als referenties voor de te verwachten milieueffecten bij de verschillende alternatieven en varianten in 2015.

Algemene richtlijnen

- Bij de beschrijving van de gevolgen van het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- Bij die alternatieven waarbij een bandbreedte wordt bepaald van de te verwachte milieueffecten, kunnen alternatieven die zich binnen deze bandbreedte bevinden via een interpolatie worden beschreven;
- Daar waar van toepassing dient ingegaan te worden op de gevolgen van interfererende bewegingen op de aan- en uitvliegroutes met Schiphol;
- Expliciet dient te worden ingegaan op de cumulatie van effecten;
- In het MER dient aandacht besteed te worden aan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen als deze invloed zouden kunnen ondervinden van het luchtvaartverkeer vanuit Lelystad;
- Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- De manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen en expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.

4.2. Geluid

De beschrijving van de geluidbelasting zal plaatsvinden aan de hand van de huidige berekeningssystematiek. Er zal echter ook rekening worden gehouden met de overgang naar de nieuwe dosismaten L_{den} en L_{night} . Voor de berekening van de L_{den} - en L_{night} -contouren dient te worden uitgegaan van de rekenmethode die ook in de Richtlijnen voor het MER Schiphol 2003 wordt voorgeschreven.

Berekeningen

Het MER dient daarom aan te geven:

- de Ke-contouren vanaf 20 Ke t/m 65 Ke in relevante stappen;
- De 44, 47, 52 en 57 BKL-contour. De 44 BKL-contour hoeft alleen te worden aangegeven indien er sprake is van een sluitende contour.
- De L_{den} -contouren in stappen van 5 dB vanaf 45 dB;
- De L_{night} -contouren in stappen van 5 dB vanaf 45 dB;
- Voor het voorkeursalternatief tevens de 50 dB L_{den} -contour afzonderlijk voor de grote luchtvaart en kleine luchtvaart, om daarmee de geluidbelasting die optreedt door de kleine luchtvaart apart zichtbaar te maken volgens de L_{den} -systematiek.

Al deze berekeningen worden uitgevoerd met meteotoeslag.

Binnen de vermelde contouren moet worden aangegeven:

- het aantal geluidsbelaste woningen (op basis van het woningenbestand 2001 van de Meetkundige Dienst en geclusterd per gemeente / woonkern);
- het aantal gehinderden en het aantal ernstig gehinderden, afgeleid van het aantal woningen;
- de aanwezigheid van geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. ziekenhuizen en scholen) binnen de 20 Ke, of de L_{den} -equivalenten hiervoor, en binnen de 44 BKL-contour, voorzover deze sluitend is, evenals mogelijke maatregelen om die objecten te beschermen binnen de wettelijke grenswaarde van 35 Ke waarvoor de geluidszone wordt vastgesteld;
- geplande ruimtelijke ontwikkelingen welke mogelijk beïnvloed zouden kunnen worden door de beoogde ontwikkeling op het vliegveld, zoals geplande woningen en bedrijven. Hierbij zou een onderscheid gemaakt moeten worden tussen gepland en vastgesteld en gepland en nog niet vastgesteld;
- het aantal reeds geïsoleerde woningen en het aantal in de toekomst te isoleren woningen, alsmede de termijn waarop isolatie zal plaatsvinden.

In de bepaling van de geluidszones moeten de rol en de betekenis worden uitgelegd van de standaardmeteomarge en een eventuele onzekerheidsmarge die beide bedoeld zijn om overschrijdingen te voorkomen. Daarbij dient duidelijk te worden gemaakt hoe groot de meteomarge is en wanneer deze wordt toegepast.

Cumulatie van geluid

In het MER wordt voor de voorgenomen activiteit een beschrijving gegeven van de cumulatieve geluidseffecten van het vliegverkeer met de overige geluidsbronnen van de luchthaven [testplaatsen] en de directe omgeving (luchthaven gebonden verkeer, overige (snelweg)verkeer).

Speciale aandacht wordt gevraagd te besteden aan:

- de te verwachten verkeerstoename vanwege bezoekers aan het Aviodome;
- de gevolgen voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). De RDW geeft aan dat zij inzicht wil hebben in frequentie en duur van piekwaarden in de geluidsbelasting door de luchthaven om hierop te kunnen anticiperen bij haar geluidsmetingen.

4.3 Externe veiligheid en risico's

Ten aanzien van het beleid inzake externe veiligheid geldt, dat het nieuwe beleid voor Schiphol ook uitgangspunt is voor alle regionale en kleine luchthavens. Dat betekent dat voor luchthaven Lelystad de externe veiligheid in termen van het individueel risico, maar niet van het groepsrisico moet worden bepaald. Groepsrisicoberekeningen zijn uitgevoerd in het kader van het MER PKB Maastricht en Lelystad.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in haar advies aandacht gevraagd voor een aantal punten:

- opname en berekening van het groepsrisico d.m.v. de FN-curve;
- op basis van deze gegevens dient een beschrijving te worden gegeven hoe bij het opstellen van rampenplannen rekening wordt gehouden met de geconstateerde risico's.

Beide punten zijn in acht nemende het voorgaande niet door het bevoegd gezag overgenomen.

Wel wordt van de initiatiefnemer gevraagd een beschouwing te geven hoe bij het opstellen en bijstellen van de rampenbestrijdingsorganisatie rekening wordt gehouden met risicogevoelige objecten, dit ter beperking van de gevolgen bij een mogelijk vliegtuigongeval.

Bij de bepaling van de externe veiligheid verdienen een aantal onderwerpen extra aandacht:

- de ongevalratio bij oude vliegtuigtypen waarmee rond de luchthaven gevlogen wordt;
- vogelaanvaringen vanwege grote vogelpopulaties in dichtbij gelegen natuurgebieden;
- transport en opslag van gevaarlijke stoffen, wachttijden en uitwijkmogelijkheden voor het vliegverkeer, handelingen op en bij de luchthaven;
- de invloed van de dijk die gelegen is naast de parallelbaan op de veiligheid van startende en landende lichte vliegtuigen. Turbulentie tijdens dwarswinden zou de veiligheid negatief kunnen beïnvloeden. Daarom dient inzicht te worden gegeven in het effect van de dijk op de huidige ligging van de hoofd- en parallelle baan, als beide banen worden omgewisseld en als de dijk verwijderd wordt.

Berekeningen

Uit het rekenmodel voor EV en de in de startnotitie weergegeven alternatieven volgt welke gegevens (o.a. aantal vliegtuigbewegingen, baangebruik, vlootgegevens en MTOW) nodig zijn voor de bepaling van de externe veiligheidssituatie. Het rekenmodel wordt hiertoe aangevuld met ongevalskansen voor kleine vliegtuigen en zgn. businessjets zoals aangegeven in het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Op basis van de set invoergegevens dienen de 10^{-5} , de 10^{-6} en de 10^{-7} individuele risicocontouren te worden berekend. De door de Commissie geadviseerde individueel risicocontouren van $5 \cdot 10^{-5}$ en 10^{-8} worden gezien het ontbreken van beleidsbetekenis niet door het bevoegd gezag gevraagd. De $5 \cdot 10^{-5}$ individueel risico-contour had eerder in het PBK-beleid Schiphol betekenis als sloopzone (veiligheidszone in engere zin), maar nu niet meer. Voorts mag worden verwacht dat de 10^{-8} individuele risico-contour niet sluit. De berekening van de 10^{-5} individuele risico-contour dient alleen met meteomarge te worden uitgevoerd. De contouren voor het individuele risico dienen te worden weergegeven op recent kaartmateriaal waarop (actuele) woongebieden zijn aangegeven. Daarbij moeten steeds het aantal woningen, omwonenden en overige (risico)gevoelige bestemmingen binnen de individuele risicocontouren worden geteld.

In het EV-rekenmodel wordt geen rekening gehouden met helicopterbewegingen. Rond de luchthaven Lelystad vindt echter een aanzienlijk aantal helicopterbewegingen plaats. Daarom wordt gevraagd een kwalitatieve beschouwing te geven over de mogelijke effecten.

Ook dient het totaalrisicogewicht berekend te worden. Het totaal risicogewicht is het product van de som van de startgewichten (MTOW) en de gemiddelde ongevalskansen.

4.4 Lucht en geur

Voor het bepalen van de mate van de luchtverontreiniging met betrekking tot de emissies vanuit de luchtvaart dienen de volgende stoffen te worden onderzocht: koolstofdioxide (CO_2), stikstofoxiden (NO_x), vluchtige organische stoffen (VOS), fijn stof (PM_{10}), zwaveldioxide (SO_2), koolstofmonoxide (CO) en lood (Pb). De daarbij te betrekken bronnen zijn het luchthavenluchtverkeer (vliegverkeer van en naar de luchthaven, taxiën en proefdraaien), het luchtvaartgebonden wegverkeer en de overige luchtvaartbronnen.

Binnen de EU is in het kader van het Kyoto-verdrag afgesproken dat Nederland in 2010 6% minder CO_2 uitstoot dan in 1990. De berekening van CO_2 dient te geschieden overeenkomstig de methodiek zoals ontwikkeld in het CO_2 -onderzoek ten behoeve van het RRKL.

In het MER dient de lokale luchtkwaliteit voor de alternatieven in beeld te worden gebracht. Het gaat hierbij om die alternatieven die verschillen in vlootsamenstelling en aantallen vliegbewegingen. Volstaan kan worden met het vaststellen van de concentraties van koolstofdioxide en fijn stof, gegrond op de bijdragen van alle stoffen in het studiegebied. Daarbij zal van beschikbare gegevens worden uitgegaan. De berekende concentraties dienen voor de bestaande en de toekomstige situatie te worden getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit.

In de omgeving van de luchthaven worden op biologische wijze gewassen gekweekt. Ter bescherming hiervan dient onderzocht te worden of de

relatieve bijdrage van het luchtverkeer aan de totale concentratie NO₂ en fijn stof significante effecten heeft op de kwaliteit van de gewassen.

In het MER dient ingegaan te worden op de gevolgen van de alternatieven voor het optreden van geurhinder. Hierbij dient het aantal inwoners bepaald te worden binnen de 98 percentiel van de 1 en 10 geureenheden per m³ per alternatief.

4.5 Ruimtelijke kwaliteit

De omgeving van het vliegveld

Aangegeven dient te worden wat de gevolgen zijn van de inpassing van de voorgenomen activiteit voor de ruimtelijke ordening buiten het luchtvaartterrein. Hierbij dienen de relevante beleidsnota's op rijks - en provinciaal niveau, structuurplannen en bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten te worden betrokken. Aanbevolen wordt om te bekijken wat de gevolgen zijn voor bebouwing in de omgeving van het luchtvaartterrein (ICAO-hindernissenbeleid, obstakelvrije zones e.d.).

Gevolgen voor natuurwaarden

Er wordt een inventarisatie in het MER gemaakt of in de omgeving of op het luchtvaartterrein gebieden liggen die op grond van milieu - aspecten een speciale status in het beleid hebben (of krijgen) en wat de consequenties hiervan zijn voor de ontwikkeling van de alternatieven. Dit zijn tenminste gebieden die tot de vastgestelde Ecologische Hoofdstructuur (EHS) horen (netto EHS), stiltegebieden, Vogel - en Habitatgebieden en andere provinciale, regionale of gemeentelijke groene hoofdstructuren.

Archeologische vondsten

Mede op basis van een ROB-kaart (verkrijgbaar bij VROM) wordt een archeologische inventarisatie en waardering opgesteld. Tevens dient te worden aangegeven hoe tijdens de (bouw) werkzaamheden omgegaan wordt met mogelijk aanwezige archeologische vondsten.

4.6 Bodem en water

Voor de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling kan worden volstaan met een korte samenvatting van de belangrijkste kenmerken van bodem & oppervlaktewater (waaronder de hydrologische situatie op het luchtvaartterrein, maaibeheer [op het luchtvaartterrein], de [toekomstige] ruimtelijke ontwikkeling).

Als gevolg van de vergroting van het verharde oppervlak (baanverlenging) dient de waterhuishouding in kaart te worden gebracht. Aangegeven dient te worden welke mitigerende & compenserende maatregelen zullen worden genomen als gevolg van het toenemen van het verhard oppervlak.

4.7 Vergelijking van de alternatieven

De alternatieven en hun effecten op het milieu worden onderling en met de bestaande situatie en het nulalternatief vergeleken. Zo wordt inzichtelijk in welke mate de verschillende beleidsbeslissingen positieve of negatieve milieueffecten met zich mee brengen. De vergelijking moet zoveel mogelijk op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. De vergelijking moet op overzichtelijke wijze worden gepresenteerd, waarbij een te grote complexiteit moet worden voorkomen.

Voor de onderlinge vergelijking van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten de milieu - effecten volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven.

4.8 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief dient te worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen kunnen worden getroffen. Mitigerende maatregelen dienen pas te worden ingezet voor zover preventieve maatregelen niet meer effectief zijn. In het kader van het MER is het belangrijk dat niet alleen de preventieve en mitigerende maatregelen worden beschreven die de milieugevolgen tot de wettelijke normen kunnen terugdringen; aangegeven dient te worden welke maatregelen redelijkerwijs kunnen worden getroffen en hoe effectief ze zijn. Wat zijn bijvoorbeeld de mogelijkheden en effecten van het selectief toestaan van bepaalde toestellen, categorieën gedurende een bepaalde tijd?

Compenserende maatregelen op grond van het compensatiebeginsel uit het Structuurschema Groene Ruimte dienen pas te worden overwogen indien schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of worden gemitigeerd. In het MER moet worden aangegeven of de beschouwende alternatieven wezenlijke waarden in gebieden binnen de Ecologische Hoofdstructuur aantasten. Vervolgens dient dan te worden aangegeven welke compenserende maatregelen kunnen worden genomen.

5 Leemten in kennis en informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat ten minste: een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen (d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten) ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.'

Belangrijke leemten in kennis en informatie, die na de berekeningen en de analyses van de milieueffecten zijn overgebleven en die tot een onvolledig beeld van deze effecten leiden, moeten in het MER worden opgesomd. Dit opdat bij de verdere besluitvorming ook rekenschap kan worden gegeven van die informatie, die niet beschikbaar is.

Beschreven moet worden: welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is; in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie; hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit; welke consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

De leemten in kennis kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie en zullen worden betrokken in het door het bevoegd gezag vast te stellen evaluatieprogramma ingevolge artikel 7.39 van de Wet milieubeheer.

6 Evaluatie

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

'Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen.'

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zullen, als dat van toepassing is, bij het besluit moeten aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek te geven, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek. Daarbij is het wenselijk duidelijk te maken op welke (milieu)indicatoren zal worden gemonitord en op welke wijze (en door wie) deze indicatoren worden bepaald.

Tevens verdient het aanbeveling om duidelijk te maken welke acties of sancties zullen worden genomen indien een indicator afwijkt van het beoogde doel. Onderscheid kan hierbij gemaakt worden in middelen die de luchthaven zelf kan inzetten en middelen die de betrokken overheden hebben.

7 Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer:

'Een MER bevat tenminste:~ samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn, kort en overzichtelijk de kern van het MER weergeven en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de afstemming met het in ontwikkeling zijnde beleid voor regionale en kleine luchthavens en regelgeving (o.a. partiele herziening SBL, toekomstig beleid regionale en kleine luchthavens en EU-regelgeving m.b.t. omgevingslawaaï);
- de uitgangspunten;
- de alternatieven die zijn onderzocht;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en eventueel het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

Bijlage 1

Aan
de voorzitter van de Vaste Commissie voor
Verkeer en Waterstaat van de Tweede
Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

4 maart 2002

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGL/02.450085

Onderwerp

Procedure regionale en kleine luchthavens

Geachte voorzitter,

Zoals toegezegd bericht ik u mede namens de Ministers van VROM en EZ en de staatssecretaris van Defensie over de verdere aanpak van de regelgeving en de beleidsontwikkeling betreffende regionale en kleine luchthavens. Daarbij zijn drie zaken aan de orde:

1. aan de luchthavens Maastricht en Lelystad is toegezegd dat begin 2004 er onder verantwoordelijkheid van het Rijk een nieuwe aanwijzing van kracht zal zijn. Voor Maastricht zal deze de huidige interim-aanwijzing vervangen, die op 1 januari 2004 vervalst. Daarbij dient de brief aan uw Kamer van 7 januari 1999 als kader. Voor Lelystad zal in de nieuwe aanwijzing de voorgenomen uitbreiding tot businessluchthaven worden geregeld. Zoals in onderstaande wordt toegelicht is het noodzakelijk om het bestaande Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) specifiek voor deze beide luchthavens aan te passen;
2. aangezien het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen op basis van de Wet verlenging geldigheidsduur van enige PKB's met ingang van 31 januari 2003 zijn geldigheid verliest is gestart met de voorbereidingen van het Structuurschema Regionale en Kleine luchtvaart in de vorm van de Hoofdlijnennotitie. In lijn met de bij Schiphol gekozen systematiek zal de nieuwe regelgeving op basis van een nota direct worden opgenomen in de Wet luchtvaart die vanaf 2004 zal gelden en wordt afgezien van het maken van een nieuw structuurschema. Dit nieuwe hoofdstuk van de Wet luchtvaart vervangt daarmee tevens de bestaande wet en regelgeving uit de Luchtvaartwet m.b.t. de overige luchthavens;
3. aangezien in de bestaande regelgeving geen extern veiligheidsbeleid is opgenomen, streeft het kabinet er naar om vooruitlopend op de nieuwe regelgeving die vanaf 2004 geldt, nog dit jaar te komen tot ruimtelijk

Postadres postbus 20901, 2509 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon (070) 351 6171
Telefax (070) 351 7895

interim-beleid ten aanzien van de externe veiligheid rond de regionale en kleine luchthavens.

Zoals aangegeven in de Hoofddijnennotitie is het streven de verantwoordelijkheid voor het gebruik van de regionale en kleine luchthavens te decentraliseren. Daarbij zal het Rijk randvoorwaarden vastleggen m.b.t. geluidsbelasting, CO₂ en externe veiligheid. Voorts zal voor structureel medegebruik van militaire luchtvaartterreinen de civiele geluidsruimte binnen de geluidszone worden vastgesteld. Alvorens tot deze decentralisatie over te gaan zal voor alle betrokken luchthavens een aanwijzing (inclusief geluidszonering) moeten bestaan. Aan deze voorwaarde zal op basis van de lopende procedures kunnen worden voldaan. Daarnaast loopt de procedure voor het wijzigen van de aanwijzing en de vaststelling van de geluidszone voor het militaire luchtvaartterrein Eindhoven, waarbij het voortouw bij het ministerie van Defensie ligt. Alleen voor de reeds aangekondigde wijzigingen van de aanwijzingen voor Maastricht en Lelystad is een aanpassing van het SBL nodig.

Voor de luchthavens Maastricht en Lelystad is in beide gevallen door de exploitant een startnotitie uitgebracht voor het maken van een MER. Deze MER zal de milieu-informatie bevatten die nodig is om de aanwijzingen voor de beide luchthavens te kunnen maken. Op basis van de luchtvaartwet is het nodig dat de beide aanwijzingen gebaseerd zijn op een geldige PKB. Knelpunt is dat de beoogde ontwikkeling van Lelystad en de gewenste geluidszone voor Maastricht niet passen binnen de vigerende PKB, zijnde het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). Dit betekent dat nog eenmaal een aanpassing van het SBL onontkoombaar is. Met het oog hierop heb ik in overeenstemming met de minister van VROM gekozen voor de weg van een partiele herziening van het SBL in de vorm van een PKB voor de beide luchthavens. De eerste stap daarbij is het op korte termijn uitbrengen van een startnotitie voor de MER ter onderbouwing van deze PKB. Dit betekent dat uw Kamer direct betrokken blijft bij de verdere uitwerking van het beleid ten aanzien van de luchthavens Maastricht en Lelystad. Om geen tijd te verliezen worden de procedures voor het opstellen van de PKB-herziening en de daarop te baseren aanwijzingen zoveel mogelijk parallel geschakeld. Een en ander betekent dat deel 1 van deze PKB naar verwachting gereed kan zijn na de zomer van 2002. De hele procedure, inclusief de gewijzigde aanwijzingen, wordt zo vormgegeven dat verzekerd wordt dat er op 1/1/2004 of zoveel eerder als mogelijk voor de beide luchthavens een vastgestelde aanwijzing ligt.

Bovenstaande betekent dat de korte termijn aanpak ten behoeve van Lelystad en Maastricht ontkoppeld wordt van het opstellen van de opvolger van het SBL. Ten aanzien van de inhoud van het beleid met betrekking tot de regionale en kleine luchthavens blijf ik de met de Kamer overeengekomen lijn uit de Hoofddijnennotitie SRKL volgen als uitgangspunt. Dit betekent, dat verder vormgegeven wordt aan de decentralisatie van het beleid en de daarbijbehorende verantwoordelijkheidsverdeling. De benodigde milieuonderzoeken om het in de Hoofddijnennotitie geformuleerde standstill (geluid, CO₂ en externe veiligheid) te formuleren lopen conform de daartoe uitgebrachte MER-richtlijnen. Daarin wordt geanticipeerd op komende regelgeving met betrekking tot de te gebruiken dosismaat. Ten aanzien van de CO₂ problematiek en de doorwerking daarvan voor de regionale en kleine luchthavens, zal de Kamer separaat worden bericht.

Zoals aangegeven in de memorie van toelichting bij de wijziging van de Wet luchtvaart inzake Schiphol is het de bedoeling om voor de regionale en kleine luchthavens een

wijziging van de Wet luchtvaart in procedure te brengen (een nieuw hoofdstuk 7 van deze wet). Het is mijn bedoeling om de uitwerking van de Hoofdlijnennotitie direct over te brengen naar dit nieuwe hoofdstuk 7 van de wet. Ook de regelgeving uit de Luchtvaartwet voor de militaire luchtvaartterreinen wordt overgeheveld naar dit hoofdstuk. Vanuit zijn verantwoordelijkheid wordt Defensie betrokken bij het wetgevingstraject. Hierover zullen de staatssecretaris van Defensie en ondergetekende u separaat informeren. Zodoende vervalt de noodzaak van het maken van een tussenstap in de vorm van een nieuw structuurschema. Uit oogpunt van consistentie en eenvormigheid in juridische aanpak is het ook niet voor de hand liggend om voor de regionale en kleine burgerluchthavens wel met een structuurschema te werken en voor Schiphol niet. Over de juridische vormgeving van het beleid zal ik u berichten aan de hand van de verdere inhoudelijke invulling in de vorm van een nota, waaronder het vastleggen van een civiele geluidsruimte binnen de geluidszone voor militaire terreinen met burgermedegebruik. Voor zover mogelijk wordt al eerder uitvoering gegeven aan de in het algemeen overleg aangenomen moties betreffende het monitoren en naleven van het nachtrecht van regionale luchthavens, het verbod op vliegen boven stiltegebieden en het verhogen van de minimumvlieghoogte naar 300 meter.

Bovenstaande betekent concreet dat enerzijds gewerkt wordt aan de herziening van het SBL in de vorm van een PKB voor Maastricht en Lelystad en aan daarop te baseren aanwijzingen. Dit volgens de systematiek van huidige luchtvaartwet. Daarnaast wordt het beleid uit de Hoofdlijnennotitie uitgewerkt voor alle overige burgerluchthavens. Dit zal niet worden vastgelegd in het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens, maar direct worden opgenomen in de Wet luchtvaart en gaan gelden vanaf 2004. De in het structuurschema militaire terreinen aangegeven procedures rond de aanwijzing van militaire terreinen gaan gewoon door. Van de vier lopende aanwijzingsprocedures voor militaire terreinen is alleen bij Eindhoven burgermedegebruik aan de orde. Het voor Defensie als gevolg van het wegvallen van het SRKL ontstane vacuüm voor wat betreft het structureel burgermedegebruik van de vliegbasis Eindhoven zal in het ter hand te nemen wettelijk traject worden ondervangen. Het kabinet is echter wel voornemens om op korte termijn planologisch interim-beleid te formuleren t.a.v. de externe veiligheid rond de regionale en kleine luchthavens. Op dit punt is in de Hoofdlijnennotitie aangegeven dat de voor Schiphol ontwikkelde normerings- en handhavingssystematiek bekeken zal worden op de gevolgen en toepasbaarheid voor de regionale en kleine velden en dat voor externe veiligheid de systematiek voor Schiphol leidend is. Voor het definitieve beleid betreffende externe veiligheid is een wettelijke basis vereist. Om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen belemmerend werken op de introductie van het in de Hoofdlijnennotitie aangekondigde externe veiligheidsbeleid, bestaat het voornemen om met de regionale overheden afspreken te maken over een te voeren interim-beleid. De Kamer zal hierover in de loop van het jaar in samenhang met de uitwerking van het beleid uit de Hoofdlijnennotitie worden geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Bijlage 2

Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad fase 2

Nota van Antwoord

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. M.e.r- en besluitvormingsprocedure	3
3. Beantwoording van de inspraakreacties	4
Bijlage	8

1. Inleiding

Met de ter inzage legging van de Startnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.) Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad fase 2, in de periode 12 december 2001 tot 16 januari 2002, heeft het bevoegd gezag (de Ministers van V&W en VROM) eenieder in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de inhoud van het op te stellen milieueffectrapport (MER). Initiatiefnemer van het MER is de N.V. Luchthaven Lelystad.

Door middel van publicaties in de Staatscourant nr. 240, d.d. 11 december 2001, en in regionale en lokale bladen is aan de ter inzage legging en de mogelijkheid tot inspraak, bekendheid gegeven. Deze Nota van Antwoord is, tezamen met de richtlijnen voor het MER, een reactie van het bevoegd gezag op de inspraakreacties naar aanleiding van de startnotitie van de initiatiefnemer N.V. Luchthaven. Er zijn 7 inspraakreacties bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat binnengekomen (zie bijlage). Hoewel één van de inspraakreacties buiten de wettelijke termijn is ingebracht, is hiermee in de richtlijnen wel rekening gehouden.

In de Nota van Antwoord (hierna: de Nota) worden de inspraakreacties behandeld voor zover zij betrekking hebben op de inhoud van het MER. Indien de reacties naar het oordeel van het bevoegd gezag geen betrekking hebben op de inhoud van het MER (bijvoorbeeld: het mededelen van een standpunt of een steunbetuiging; een zienswijze die op de ontwerpbesluiten en het MER dienen te worden ingebracht ten tijde van de ter inzage legging; het voorleggen van een probleem dat op zich geen betrekking heeft op het voornemen) zijn deze in principe in de Nota buiten beschouwing gebleven.

De eisen die het bevoegd gezag stelt aan de inhoud van het MER zijn verwoord in de bij deze Nota gevoegde Richtlijnen voor het MER Aanwijzing Luchthaven Lelystad. In de Nota wordt regelmatig verwezen naar of geciteerd uit deze Richtlijnen, aangezien veel onderdelen uit de inspraakreacties hierin zijn verwerkt. Waar inspraakreacties, voor zover betrekking hebbende op de inhoud van het MER, niet zijn verwerkt, wordt veelal aangegeven wat hierbij de overwegingen van het bevoegd gezag zijn geweest. Sommige aandachtspunten uit de inspraak blijven in het MER buiten beschouwing maar worden wel meegenomen in het kader van besluitvorming over de aanwijzing waarvoor dit MER wordt opgesteld.

De 7 insprekers ontvangen een exemplaar van de Richtlijnen voor het MER Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad fase 2 en deze Nota.

De inspraakreacties zijn, onder vermelding van de gegevens van de betreffende insprekers, in bijlage 1 van de Nota genummerd gerangschikt. Aan de hand van deze nummers wordt bij de betreffende hoofdstukken en paragrafen van de Nota in de linker kantlijn verwezen naar de inspraakreacties. Op deze wijze kan een inspreker zien waar en op welke wijze in de Nota en/of de Richtlijnen reactie wordt gegeven op zijn of haar inspraak.

De inhoud van de Nota is als volgt:

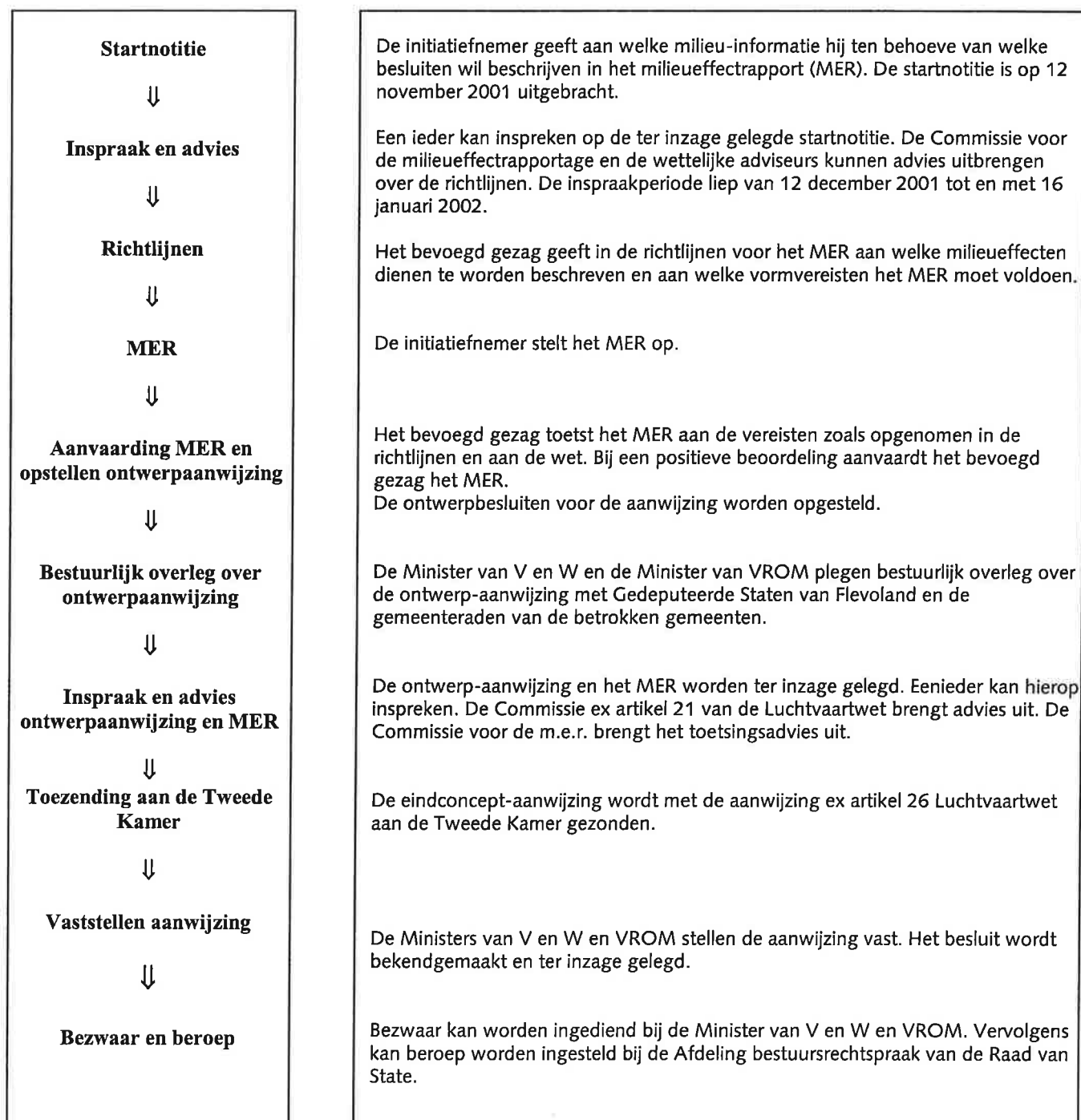
- In hoofdstuk 2 wordt schematisch het verloop van de m.e.r.- en besluitvormingsprocedures voor de aanwijzing toegelicht en wordt aangegeven wanneer opnieuw inspraak, en vervolgens eventueel bezwaar en beroep, in de nog komende fasen van deze procedures mogelijk is.
- Hoofdstuk 3 gaat vervolgens dieper in op de inspraakreacties voor zover zij betrekking hebben op het onderdeel van de m.e.r.-procedure (inhoud van het MER).

2. M.e.r- en besluitvormingsprocedure

Ten behoeve van de definitieve aanwijzing van het gebruik van het Luchtvaartterrein Lelystad dient een MER te worden opgesteld volgens de procedure beschreven in hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer.

De m.e.r.- en aanwijzingsprocedures zijn in het schema op pagina 3 weergegeven.

M.e.r.- en aanwijzingsprocedure



3. Beantwoording van de inspraakreacties

In dit hoofdstuk wordt aan de hand van de structuur van de Richtlijnen gereageerd op de inspraakreacties voor zover deze betrekking hebben op de inhoud van het MER. De nummers in de kantlijn verwijzen naar de inspraakreacties zoals die genummerd zijn in bijlage 1.

3.1 Doel, beleid en uitgangspunten

3.1.1 Algemeen

6, 7 In de PKB Schiphol en Omgeving is aangegeven dat het segment "general aviation", dat niet essentieel is voor de mainportfunctie van Schiphol naar de kleine luchthavens, met name Lelystad, wordt uitgeplaatst. Onder de term "general aviation" worden de volgende soorten vluchten verstaan: taxivluchten, lesvluchten en proefvluchten in de kleine luchtvaart

Mede op grond van dit standpunt is er voor de NV Luchthaven Lelystad een businessplan uitgebracht dat voorziet in een ontwikkeling van de Luchthaven tot Business Airport. Een business airport omvat naast het segment van general aviation ook het zakelijk verkeer. De huidige aanwijzing voorziet niet in deze ontwikkeling van het luchtvaartterrein Lelystad en moet hiervoor worden gewijzigd.

2 De wijziging van de aanwijzing in geval van een verandering in de baanlengte en/of geluidszone (artikel 27, tweede lid, van de Luchtvaartwet) voor de Luchthaven Lelystad is m.e.r.-plichtig. Dat heeft tot gevolg dat vanwege het aanwijzingsbesluit een MER dient te worden opgesteld. De inhoud van het MER is mede bepalend voor het te nemen aanwijzingsbesluit doordat het informatie geeft over en inzicht geeft in de mogelijke milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling. Het aanwijzingsbesluit zelf regelt de omvang, inrichting en wijze van gebruik van het luchtvaartterrein, waaronder het vlootgebruik.

2, 5 De ontwikkeling van de bestaande Luchthaven Lelystad tot Business Airport verloopt in 2 fasen. In de 1^e fase is het besluit genomen over de aanwijzing ingevolge de Luchtvaartwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor het vaststellen van een Ke-zone ten behoeve van vliegverkeer met een maximaal startgewicht groter dan 6000 kg. Dit besluit is bekrachtigd op 9 november 2001.

De 2^e fase is gestart met het indienen van een startnotitie m.e.r. Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad, fase 2. Deze fase, waarvoor deze Nota en de Richtlijnen zijn opgesteld, omvat het verlengen van de hoofd baan en het aanpassen door verruiming van de Ke- en BKL-zones.

5, 7 De ontwikkelingen van Luchthaven Lelystad tot Business Airport steunen op de doorontwikkeling van een reeds bestaand luchtvaartterrein (Luchthaven Lelystad). De NV Luchthaven Lelystad is, zoals blijkt uit de startnotitie, niet voornemens deze ontwikkelingen te projecteren of te faciliteren op een andere locatie dan op het bestaande luchtvaartterrein. Het bevoegd gezag vraagt in de richtlijnen de milieueffecten van het voornemen en alternatieven voor het luchtvaartterrein in het MER te beschrijven, alsmede een globale economische onderbouwing van de voorgenomen ontwikkelingen. In de besluitvorming over de aanwijzing wordt uiteindelijk een oordeel gegeven of en in welke omvang de ontwikkelingen die de N.V. Luchthaven Lelystad voorziet, kunnen worden gerealiseerd. Het Bevoegd Gezag beschouwt een andere locatie in deze procedure niet als een reëel alternatief.

Het MER biedt de mogelijkheid rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen. Het moet daarbij gaan om ontwikkelingen die in een stadium verkeren waarbij ondermeer voldoende duidelijk is in welke vorm en omvang deze naast de in het MER beschreven voorgenomen activiteiten zullen worden uitgevoerd.

beschreven voorgenomen activiteiten zullen worden uitgevoerd.

Hetgeen in de aanwijzing voor het luchtvaartterrein wordt vastgelegd, moet overeenstemmen met een daartoe strekkend geldig (ruimtelijk) plan. Voor de burgerluchtvaart, met uitzondering van Schiphol, is dit het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). Het SBL biedt voor de ontwikkelingen als voorzien in fase 2 geen toereikend beleidskader. Het vliegveld Lelystad heeft in het SBL de status van klein veld. Een wijziging op dit onderdeel van het SBL is daardoor vereist voordat de aanwijzing kan worden vastgesteld.

De wijziging van het SBL was voorzien in het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL). Onderdeel van het SRKL was het noodzakelijke beleidskader voor de 2e fase Luchtvaartterrein Lelystad. Het SRKL had voor het vervallen van de geldigheid van het SBL rechtskracht moeten hebben.

5, 7

Inmiddels is door de Minister van VenW aan de Voorzitter van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer bericht (brief d.d. 4 maart 2002, (VW02000177).) dat de nieuwe beleidskaders direct worden omgezet in een nieuw Hoofdstuk 7 van de Wet Luchtvaart. Het traject voor een SRKL is daarmee verlaten. Hoofdstuk 7 treedt in werking op het moment dat de geldigheid van het SBL vervalt (vanaf 01-01-2004).

In dezelfde brief aan de Vz van de Vaste Commissie VenW meldt de Minister van VenW dat aan de luchthavens Maastricht (MAA) en Lelystad (LL) is toegezegd dat begin 2004 een nieuwe aanwijzing (waaronder 2e fase Lelystad) van kracht zal zijn. Dit betekent dat een eenmalige aanpassing van het SBL onontkoombaar is. De aanpassing geschiedt in de vorm van een partiële herziening van het SBL door middel van een Planologische Kernbeslissing (PKB) voor de beide luchthavens¹: PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Vooralsnog wordt aangenomen dat de PKB zodanig vorm wordt gegeven dat er op 1 januari 2004 een vastgestelde aanwijzing voor het luchtvaartterrein van de Luchthaven Lelystad ligt.

Het voornemen van de N.V. Luchthaven Lelystad als initiatiefnemer heeft zoals eerder gezegd betrekking op de verlenging van de hoofd baan en aanpassing van de Ke-zone en de BKL-zone. In de startnotitie geeft de initiatiefnemer aan welke alternatieven zij in het MER wil onderzoeken. In de richtlijnen is aangegeven (Hoofdstuk 3 e.v.) dat het bevoegd gezag de mogelijkheden om de alternatieven te onderzoeken breder interpreteert dan in de startnotitie is aangegeven. Hiervoor is gekozen om een zo volledig mogelijk inzicht te verkrijgen in de variabelen (scope van de alternatieven) die met het voornemen samenhangen. Dit geeft het bevoegd gezag een eerste inzicht in de milieueffecten van de mogelijke varianten. De bevindingen uit de scope van de alternatieven worden in de (verplichte) alternatieven van het MER verder uitgewerkt. Thema's die behoren te worden onderzocht in de scope van de alternatieven zijn ondermeer: draaiing van de baan, verschillende baanlengten, omwisseling van de banen, ruimtegebruik, inpassing, aanleg en gebruik van het terrein en gebruik van het banenstelsel. Onderdeel van de thema's is vervolgens het verschaffen van duidelijkheid en inzicht met betrekking tot gehanteerde definities, het gebruik van de baan, de gevlogen routes en circuits, de typen vliegtuigen en helicopters, tijdstippen van starts en landingen en verdeling over de week.

5, 7

3.1.2 Studiegebied/Plangebied

Het studiegebied is afhankelijk van het milieu-aspect. Voor geluid is dit het gebied waarbinnen de 20 Ke contouren volledig worden weergegeven, voor lucht een gebied van 10 km bij 10 km en bij externe veiligheid dient het studiegebied groot genoeg te zijn om de relevante IR-contouren in kaart te brengen.

¹ Brief Minister V en W aan de Voorzitter van de Vaste Commissie voor V en W, mede namens de Minister van VROM en de Staatssecretaris van Defensie, d.d. 4 maart 2002

5, 6, 7

Een kaart van het studiegebied met daarop aangegeven de in het studiegebied gelegen bebouwing en gevoelige gebieden voor geluidshinder en externe veiligheid, waaronder woongebieden, onderwijsinstellingen, inrichtingen voor gezondheidszorg en verzorgings- en verpleegtehuizen, gebieden en voorzieningen voor verblijfsrecreatie, natuurgebieden, stiltegebieden en industriegebieden moet in het MER worden opgenomen.

In verband met het inzichtelijk maken van toekomstige ruimtelijke plannen (van onder meer Almere) wordt tevens gevraagd een kaart op te nemen van 1:100.000 en met een straal van 25 km om Luchthaven Lelystad.

Het plangebied omvat het nieuw aan te wijzen luchtvaartterrein, rekening houdend met de verlenging en mogelijke verdraaiing van de verharde start- en landingsbaan en met de aan te leggen parallelle baan.

In het MER dient een inrichtingsschets van het plangebied met het daarbij behorende gebruik te worden opgenomen.

3.2 Milieugevolgen van de alternatieven

3.2.1 Geluid

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

In alle inspraakreacties wordt aandacht gevraagd voor het thema geluid(hinder). In de Richtlijnen is aan de meeste inspraakreacties tegemoet gekomen. Zo moet in het MER inzichtelijk worden gemaakt (zie paragraaf 4.2), volgens één rekensysteem, hoeveel woningen en andere geluidsgevoelige objecten en gehinderden zich binnen bepaalde geluidscontouren bevinden. Deze geluidscontouren zijn de 20 Ke t/m 65 Ke-contour, de 44 (indien sluitend), 47, 52 en 57 BKL-contour en de L_{den} – en L_{night} -contour vanaf 45 dB(A). In het MER wordt niet ingegaan op de handhaving van de geluidszones, in de aanwijzing wel.

In het bijzonder dient in het geval van Lelystad aandacht te worden besteed aan de cumulatie van geluidseffecten als gevolg van geluidsbronnen op de luchthaven (anders dan vliegverkeer) en bronnen in de directe omgeving van de luchthaven, naast geluidbelasting als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de komst van het Aviodome. Specifiek in verband met een ingekomen inspraakreactie van de RDW, centrum voor voertuigtechniek en informatie dient in het MER inzicht te worden gegeven in de frequentie en duur van piekwaarden in de geluidbelasting door activiteiten als gevolg van de luchthaven. Het testcentrum van de RDW, waar ondermeer geluidstests worden uitgevoerd, ligt namelijk in de directe nabijheid van het luchtvaartterrein.

4

Hierbij wordt opgemerkt dat Ultra Light Vliegtuigen (ULV) op grond van de Regeling geluidsbelasting, berekening kleine vliegtuigen zijn uitgesloten (vanaf 390 kg en groter) van het berekenen van geluidsbelasting en bijbehorende contouren. Hinder veroorzaakt door de ULV is nu onderwerp van een onderzoek naar de hinderbeleving (zie verder in deze Nota paragraaf 3.3.1.).

1

De uitbreiding van de geluidszone voor het vliegverkeer (Ke en BKL) heeft geen relatie met grondgebonden geluid als gevolg van bijvoorbeeld in de nabijheid van het luchtvaartterrein geplaatste of nog te plaatsen windmolens. Het kunnen plaatsen van windmolens is met name afhankelijk van de obstakelvrije zone o.g.v. geldende regelgeving die voor het vlieggebied (funnel) geldt. In het MER zal aan dit onderdeel geen aandacht worden besteed.

3.2.2 Externe veiligheid en risicoanalyse

Met externe veiligheid wordt het risico bedoeld dat mensen in de omgeving van de luchthaven lopen om betrokken te raken bij een vliegtuigongeval (overlijdensrisico).

Voor het bepalen van het risico wordt een generiek rekenmodel gebruikt.

2, 5, 6, 7

De ongevalsdata die voor het rekenmodel worden gebruikt zijn afkomstig uit geregistreerde, representatieve, vliegongevallen. Hiermee wordt een "representatieve" externe veiligheidssituatie weergegeven. Het rekenmodel voorziet niet in risicoverhogende factoren van mogelijke aanwezige vogelbroedgebieden. In het MER zal derhalve aandacht moeten worden besteed aan de mogelijke risico's van de in de omgeving aanwezige vogelbroedgebieden en de maatregelen die ter zake van vogelaanvaringspreventie worden genomen. Verder dient ondermeer te worden gekeken naar risicoverhogende factoren zoals het transport van gevaarlijke stoffen en mogelijke dwarswinden op het banenstelsel als gevolg van een nabij het luchthaventerrein aangebrachte aarden wal (dijk).

In het bovengenoemde rekenmodel wordt tevens geen rekening gehouden met helicopterbewegingen. Rond de luchthaven Lelystad vindt echter een aanzienlijk aantal helicopterbewegingen plaats. Daarom wordt gevraagd een kwalitatieve beschouwing te geven over de mogelijke effecten.

3.2.3. Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit als gevolg van de verschillende alternatieven dient in beeld te worden gebracht. Ten minste de navolgende emissies worden onderzocht: kooldioxide (CO_2), stikstofoxiden (NO_x), vluchtige organische stoffen (VOS), fijn stof (PM_{10}), zwaveldioxide (SO_2), koolmonoxide (CO) en lood (Pb).

1, 5, 6, 7

Ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit wordt volstaan met het vaststellen van de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. In verband met het in de nabijheid van de luchthaven kweken van biologische gewassen wordt extra aandacht gevraagd voor de bijdrage van het luchtverkeer aan de totale concentratie stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof en de effecten hiervan op de kwaliteit van de gewassen.

3.2.4. Ruimtelijke kwaliteit

In de alternatieven dient te worden aangegeven welke ruimtelijke consequenties er in de omgeving van de luchthaven zijn als gevolg van het voornemen. Daarbij dient aandacht te worden besteed aan de omliggende woon- en natuurgebieden, of andere gebieden met landschappelijke waarde. Het is hierbij van belang om na te gaan of voldoende data aanwezig zijn om de milieueffecten eenvormig te kunnen aangeven. Eventuele ontbrekende data zullen dan moeten worden aangevuld. In eerste instantie kan worden teruggevallen op reeds bekende gegevens en de beschrijving van de ruimtelijke omgeving in andere vigerende regelgeving, nota's en plannen zoals structuur en bestemmingsplannen.

1, 2, 3, 6, 7

3.3. Overig

In diverse inspraakreacties wordt aandacht gevraagd voor de consequenties voor het woongenot en leefmilieu door geluidhinder. Naast het inzichtelijk maken van de geluidsbelasting via Ke-, BKL en L_{den} zal ook onderzoek worden verricht naar mogelijke hinderbeleving. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan niet-akoestische factoren (woonomgeving, gevoel van veiligheid, etc.).

1, 2, 5

Bijlage

Numeriek overzicht van schriftelijke insprekers op de startnotitie voor het Milieueffectrapport Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad fase 2.

1. Club van omwonenden Lelystad Airport te Lelystad
2. B. Pruijn te Lelystad-Haven
3. Vereniging onderzoek Flora en Fauna te Wageningen
4. R. Grimbergen te Zoetermeer
5. Milieugroep Lelystad te Lelystad
6. Provincie Flevoland te Lelystad
7. Milieu Federatie Flevoland te Lelystad