

1241-2

Startnotitie Milieu-effectrapport

PKB luchtvaartterreinen
Maastricht en Lelystad

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Luchtvaart

P 1241-02



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

Startnotitie Milieu-effectrapport

**PKB luchtvaartterreinen
Maastricht en Lelystad**

maart 2002

	Voorwoord	
1	Inleiding	7
	1.1 Aanleiding	
	1.2 Procedureel Kader	
	1.3 Opbouw van de Startnotitie	
2	Probleemstelling	11
	2.1 Luchtvaartterrein Maastricht	
	2.2 Luchtvaartterrein Lelystad	
	2.3 Beleidsvoornemen	
3	Voorgenomen activiteiten en alternatieven	15
	3.1 Maastricht Aachen Airport	
	3.2 Luchthaven Lelystad	
4	Te onderzoeken effecten	21
	4.1 Geluid	
	4.2 Externe veiligheid	
	4.3 Ruimtelijke ordeningsaspecten, natuur en landschap	
5	Inspraakprocedure	23
	5.1 M.e.r.-procedure	
	5.2 Inspraak en informatie	

Verklarende woordenlijst

Bijlage 1

Samenhang PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad en Aanwijzingen MAA en Luchthaven Lelystad

Bijlage 2

Planning PKB en MER-PKB

Voorwoord

Voor u ligt de Startnotitie voor het Milieu-effectrapport (MER) PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. In de afgelopen periode zijn reeds drie andere Startnotities gepubliceerd, die ook betrekking hebben op deze luchthavens:

1. de Startnotitie MER Structuurschema Regionale en Kleine Luchthaventerreinen (SRKL) gepubliceerd in september 2000 (initiatiefnemers de ministers van VenW, VROM, Defensie en EZ);
2. de Startnotitie MER Aanwijzing MAA (Maastricht Aachen Airport) gepubliceerd in augustus 2001 als onderdeel in de procedure om tot een nieuwe aanwijzing voor het luchtvaartterrein Maastricht te komen (initiatiefnemer exploitant luchtvaartterrein Maastricht);
3. de Startnotitie milieueffectrapportage luchthaven Lelystad gepubliceerd in december 2001, als onderdeel van de procedure om een nieuwe aanwijzing voor de luchthaven Lelystad te maken (initiatiefnemer exploitant luchtvaartterrein Lelystad).

De reden dat voorliggende Startnotitie MER PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad wordt uitgebracht is vooral van bestuurlijk-juridische aard. Om een aanwijzing te kunnen afgeven voor het gebruik en de inrichting van een luchtvaartterrein moet een planologische kernbeslissing (PKB) het kader geven. Dit strategische kader biedt de mogelijkheid om te kunnen toetsen of de zaken die in een aanwijzing worden opgenomen passen binnen het landelijk vastgestelde beleid. Voor het maken van de aanwijzingen voor MAA en de luchthaven Lelystad was voorzien dat het op te stellen SRKL als kader zou dienen. Door de minister van Verkeer en Waterstaat is aan de Tweede Kamer gemeld dat zij het beleid met betrekking tot de regionale en kleine luchthavens -conform de aanpak van Schiphol- direct in wetgeving wil vastleggen in plaats van in het SRKL. Dit betekent dat de PKB waaraan de nieuwe aanwijzingen voor MAA en luchthaven Lelystad wordt getoetst het bestaande Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL, 1988) moet zijn. De voornemens uit de startnotities voor de MER-procedures ten behoeve van de aanwijzingen voor zowel MAA als voor de luchthaven Lelystad passen echter niet binnen het SBL. De zoneringscontouren in het SBL van MAA zijn gebaseerd op een voorstel voor een oost-westbaan, waarvan in 1999 besloten is deze niet te realiseren. Voor de luchthaven Lelystad zijn geen (Ke-) zoneringscontouren vastgesteld. Het Kabinet heeft de bereidheid om een nieuwe PKB voor de beide luchtvaartterreinen te maken. Deze PKB vormt het landelijk beleidskader ten behoeve van de besluitvorming over beide genoemde aanwijzingen.

Om de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad te onderbouwen wordt een MER opgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (de initiatiefnemers). Vanzelfsprekend is daarbij sprake van een grote samenhang met de MER'ren die in het kader van de aanwijzingsprocedures worden gemaakt. Deze MER'ren voor de aanwijzingsprocedures hebben een meer gedetailleerd karakter en gaan in op het gebruik en de inrichting van de beide luchtvaartterreinen. Het MER voor de PKB is specifiek gericht op het verkrijgen van de informatie die nodig is om de ruimtelijke en milieu randvoorwaarden waarbinnen de aanwijzingen worden gemaakt te onderbouwen. In de praktijk zal met behoud van elkaars verantwoordelijkheden zo goed mogelijk gezorgd worden voor eenduidigheid in de gegevens.

De nieuwe PKB gaat uit van de huidige Luchtvaartwet. Dit betekent dat gewerkt wordt met de daarin geldende normering voor geluid, gebaseerd op Ke en Bkl-berekeningen. In aanvulling daarop wordt inzicht gegeven in de aspecten externe veiligheid en de in ontwikkeling zijnde Europese geluidsnormering (Lden).

De in de Startnotitie MER SRKL aangekondigde nieuwe normering betreffende CO₂, externe veiligheid, geluid en decentralisatie van verantwoordelijkheden, die voor alle regionale en kleine luchthavens wordt ontwikkeld alsmede het hanteren van deze normering, wordt vastgelegd in een nieuwe wettelijke regelgeving. De PKB-procedure voor het SRKL is door de gewijzigde aanpak, waarbij nu gebruik wordt gemaakt van wettelijke regelgeving, stopgezet. De resultaten van de onderzoeken die in de Startnotitie MER SRKL zijn aangegeven, zullen worden betrokken bij de besluitvorming over het toekomstig wettelijke regelgeving ten aanzien van de regionale en kleine luchthavens.



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 1988 is het beleid voor de burgerluchtvaartterreinen goedgekeurd en vastgelegd in de PKB SBL. De geldigheidstermijn is door middel van de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen verlengd tot eind 2003. In 1995 is voor de nationale Luchthaven Schiphol een aparte PKB (de PKB Schiphol en Omgeving) vastgesteld. Het beleid voor Schiphol is daarmee in het huidige SBL vervallen. Voor alle regionale en kleine luchtvaartterreinen is het SBL van kracht gebleven.

Door de exploitanten van Maastricht Aachen Airport (MAA) en de luchthaven Lelystad zijn plannen ontwikkeld voor een gewijzigd gebruik van deze luchthavens. De plannen zijn ontwikkeld als gevolg van het niet doorgaan van de oost-westbaan bij MAA. Voor de luchthaven Lelystad zijn plannen ontwikkeld vanuit de overwegingen dat het luchtvaartterrein een deel van het segment general aviation dat niet essentieel is voor Schiphol zal overnemen. In beide gevallen zijn de plannen op onderdelen niet in overeenstemming met het SBL. De luchtvaartwet schrijft voor dat de aanwijzing van een luchtvaartterrein in overeenstemming dient te zijn met een geldige PKB. Aangezien het SBL voor MAA en luchthaven Lelystad niet voldoet aan de aldaar gewenste ontwikkelingen, heeft het Kabinet besloten specifiek voor MAA en luchthaven Lelystad een nieuwe PKB uit te brengen. Daarin zullen voor MAA nieuwe zoneringscontouren worden vastgesteld binnen het kader dat het kabinet daarvoor in 1999 heeft aangegeven en de daarin opgenomen eisen. De luchthaven Lelystad zal daarin de status van een regionale luchthaven krijgen en zullen er ook nieuwe zoneringscontouren moeten worden vastgesteld binnen de kaders die daarvoor in het Kabinet zijn aangegeven. Voorts is het voornemen om voor beide luchthavens inzicht te krijgen in de externe veiligheidsrisico's en zal bezien worden wat komende Europese regelgeving rond geluid (invoeren Lden geluidsmaat) voor consequenties heeft voor de geluidscontouren van beide luchthavens.

De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad kent een beperkt karakter met primair een bestuurlijk-juridische aanleiding. De hoofdlijnen van het voorgenomen beleid zijn voor MAA aangegeven in de Kabinetsbrief aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999. De ontwikkeling van luchthaven Lelystad is in de brief van 2 juni 1995 met betrekking tot de PKB Schiphol en Omgeving aan de Tweede Kamer aangekondigd (Kamerstukken II vergaderjaar 1994-1995 nr 23.552, zie tevens de brieven van de minister van VenW aan de TK van 30 augustus en 1 oktober 1996, kamerstukken II 1995-1996, 24.872, nrs 1 en 2).

Ter onderbouwing van de besluitvorming in het kader van deze PKB wordt in de vorm van een MER onderzoek gedaan naar de milieuaspecten van de voorgenomen ontwikkelingen met betrekking tot MAA en de luchthaven Lelystad. De voorliggende Startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure.

De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad vormt het beleidskader voor te nemen besluiten over de aanwijzingen van beide luchtvaartterreinen. In de m.e.r.-procedure ten behoeve van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zijn de initiatiefnemers de ministers van VenW en VROM. Het kabinet is bevoegd gezag.

De te volgen procedure betekent dat afgeweken wordt van een eerdere benadering, waarin de grondslag voor de aanwijzingenbesluiten voor MAA en de luchthaven Lelystad opgenomen zou worden in het nieuw op te stellen SRKL.

Voor het verkrijgen van de aanwijzingen hebben de exploitanten van beide luchtvaartterreinen inmiddels Startnotities MER opgesteld. Voor MAA gaat het om een Startnotitie Aanwijzing Maastricht Aachen Airport (gepubliceerd in augustus 2001) ten behoeve van de besluitvorming over definitieve zones voor de huidige noord-zuidbaan. Voor de luchthaven Lelystad gaat het om de Startnotitie Luchthaven Lelystad (gepubliceerd in december 2001) ten behoeve van verlenging van de bestaande baan en de hiermee gepaard gaande vergroting van de geluidszones als gevolg van een gewijzigd gebruik van het luchtvaartterrein.

1.2 Procedureel Kader

PKB-procedure

Het MER wordt betrokken bij de besluitvorming met betrekking tot de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De procedure voor een PKB bestaat uit verschillende delen: Deel 1, het kabinetsvoornemen is de eerste stap van de PKB-Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. In dit deel geeft het kabinet aan welk kader zij wil hanteren ten aanzien van de beide luchthavens. Dit kabinetsvoornemen wordt tezamen met het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad voor inspraak voorgelegd. De resultaten van de inspraak worden opgenomen in deel 2 van de PKB-Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Op basis hiervan besluit het kabinet en legt dit vast in deel 3 van de PKB. Daarna vindt behandeling in het parlement plaats en wordt het besluit definitief vastgelegd in deel 4.

De aanwijzingsbesluiten waarvoor de PKB-Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad de grondslag zal bieden, moeten volgens de Luchtvaartwetprocedure worden uitgewerkt. Dit gebeurt in de vorm van een ontwerp-aanwijzingsbesluit voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Ook hiervoor dient een m.e.r. procedure (op inrichtingsniveau) te worden doorlopen. Zoals reeds is aangegeven zijn deze m.e.r.-procedures voor de aanwijzingen reeds door de beide luchthavens gestart.

1.3 Opbouw van de Startnotitie

De procedure voor de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad begint met het uitbrengen van voorliggende Startnotitie ten behoeve van het MER. Deze notitie geeft informatie over de te onderzoeken milieu-effecten van de voornemens van het kabinet ten aanzien van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. In hoofdstuk 2 van de Startnotitie wordt het voornemen ten aanzien van deze twee luchtvaartterreinen toegelicht. Hoofdstuk 3 beschrijft de verschillende alternatieven die van belang zijn om inzage te krijgen in de milieueffecten. In hoofdstuk 4 wordt een overzicht gegeven van de voorgenomen milieu-onderzoeken. Tenslotte is in het laatste hoofdstuk de m.e.r.-procedure beschreven en is aangegeven wanneer en hoe kan worden ingesproken.

In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de verschillende plannen die op dit moment spelen ten aanzien van de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Bijlage 2 geeft de tijdsplanning aan van de PKB en het MER.

2. Probleemstelling

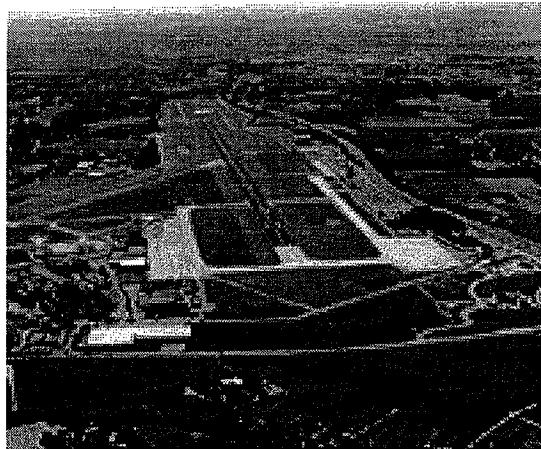
2.1 Luchtvaartterrein Maastricht

In het SBL (1988) is het principebesluit genomen tot realisering van een oost-westbaan van 3500 meter. Voor de geluidbelasting waren zoneneringscontouren opgenomen die van kracht zouden worden vanaf het in gebruik nemen van de oost-westbaan. Indien het principebesluit tot aanleg van de oost-westbaan niet zou worden gevolgd door een definitief besluit, dan zou volgens het SBL het gebruik van het luchtvaartterrein zodanig moeten worden aangepast dat dit binnen de indicatieve zone behorend bij de noord-zuidbaan zou passen. Ook deze zone staat in het SBL.

Begin 1999 heeft het kabinet besloten af te zien van de aanleg van de oost-westbaan (zie kamerstukken II, 1998-1999, 25 089, nr. 18). Er is een interimbesluit genomen waarmee de toen lopende aanwijzingsprocedure werd stopgezet en waarin regels werden gesteld voor de tijdelijke situatie tot aan de definitieve zonering van de noord-zuidbaan. Voor de tijdelijke situatie geldt als geluidszone de jaarcontour uit 1995 (interim contour) die wat betreft het aantal geluidsgehinderde woningen alsmede voor de exploitatie van de luchthaven gunstiger is dan de indicatieve zone die het SBL voorschrijft indien het principebesluit tot aanleg van de oost-westbaan niet zou worden gevolgd door een gelijklopend definitief besluit. Het kabinet heeft in de brief aan de Tweede Kamer het kader gegeven waarbinnen de definitieve zone gevonden moet worden. Voor de bepaling van deze nieuwe geluidszone geldt dat het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour niet groter mag zijn dan het aantal op basis van de indicatieve zone uit het SBL. Daarnaast is het streven ook in de 20 Ke-contour tot vermindering van het aantal geluidsbelaste woningen te komen. Ten aanzien van de nieuwe definitieve contour ontstaat de situatie dat deze qua geluid gelijk dan wel gunstiger is dan de indicatieve zone uit het SBL.

Voor externe veiligheid heeft het kabinet in de genoemde brief aan de Tweede Kamer gesteld dat het in het kader van de besluitvorming over Schiphol nieuw te formuleren beleid voor Schiphol in principe voor alle luchthavens zal gaan gelden. Het gaat om redelijke veiligheidseisen die voldoende waarborg bieden voor omwonenden en de luchthaven. De regeling ten aanzien van nachtelijk gebruik van het luchtvaartterrein zal worden gehandhaafd. Dat wil zeggen dat het luchtvaartterrein van 06.00 uur tot 23.00 uur geopend is met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur.

Figuur 2.2. luchtvaartterrein Maastricht en omgeving



2.2 Luchtvaartterrein Lelystad

In het SBL behoort de luchthaven Lelystad tot de zogenaamde kleine luchtvaartterreinen. Deze hebben als functie het ontvangen van vliegverkeer met kleine typen luchtvaartuigen (SBL deel e hoofdstuk 7). In het algemeen geldt dat een klein luchtvaartterrein gebruikt wordt door motorvliegtuigen met een maximum startgewicht van 6000 kg, waarvoor een start- en landingsbaan van circa 800 – 1000 meter voldoende is. Het beleid uit het SBL is gericht op het voortbestaan van de aanwezige luchtvaartterreinen; uitbreiding van het aantal kleine luchtvaartterreinen wordt niet nodig geacht. Voorzien is ook dat de kleine luchtvaartterreinen worden gezoneerd krachtens de Luchtvaartwet. In het SBL zijn geen geluidscontouren voor de kleine luchtvaartterreinen opgenomen.

De beleidslijnen uit de PKB Schiphol hebben de positie van de luchthaven Lelystad veranderd. In deze PKB is opgenomen 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. Hiermee in lijn heeft Schiphol, sinds 1 januari 1993 eigenaar van de luchthaven Lelystad, een plan ontwikkeld om het voorzieningenniveau van Lelystad te verhogen. Hiervoor zijn twee fasen voorzien, waarvan de eerste fase bij besluit van 9 november 2001 is gerealiseerd. Deze eerste fase is mogelijk binnen het vastgestelde beleid van het SBL. Het gaat met name om het kunnen accommoderen van het lichtere segment van de general aviation. Ten behoeve hiervan is een Ke-zone vastgesteld. In deze situatie is het mogelijk vliegtuigen zwaarder dan 6000 kg gebruik te kunnen laten maken van het luchtvaartterrein. In de tweede fase is een verlenging van de hoofdbaan (huidige lengte 1250 m) voorzien, een aanleg van een parallelle onverharde baan voor de kleine luchtvaart en een vergroting van zowel de Ke- als de bkl-geluidszone. In de eerder genoemde kabinetsbrieven wordt aan het segment general aviation een maximum gewicht aangegeven van 20.000 kg. De zoneringscontouren moeten hiervoor worden aangegeven en de status van Lelystad moet worden gewijzigd in 'regionale luchthaven'.

Figuur 2.2. luchtvaartterrein Lelystad



2.3 Beleidsvoornemen

Bovenstaande ontwikkelingen van zowel de Luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) als de luchthaven Lelystad passen niet binnen het SBL. Het kabinet heeft in haar brief van 7 januari 1999 haar beleidskader voor MAA aangegeven. Dit beleidskader moet nu worden opgenomen in een PKB. Hierin zullen de overwegingen worden opgenomen om de geluidszone rond MAA te veranderen. Daarbij zal tevens inzicht worden gegeven in de mogelijke consequenties van de Europese regelgeving rond geluid voor deze zoneringszone. In de hierboven genoemde brief heeft het Kabinet aangegeven te willen bezien welke consequenties de besluitvorming rond Schiphol over externe veiligheid heeft voor de overige luchthavens. Ook voor MAA zullen derhalve de effecten op het terrein van externe veiligheid worden onderzocht. Daarbij is het van belang dat het Kabinet in de brief aan de Tweede Kamer met betrekking tot de procedure regionale en kleine luchthavens (februari 2002) heeft aangegeven nog dit jaar de Kamer te zullen informeren over nadere afspraken met de regio over een interim-beleid externe veiligheid ten einde te voorkomen dat de ruimtelijke ontwikkelingen de implementatie van beleid voor externe veiligheid belemmeren. Voor wat betreft de luchthavens Lelystad en Maastricht zal dit interim beleid ontleend zijn aan de nog te maken risicoberekeningen.

Voor de luchthaven Lelystad zullen in de PKB overwegingen worden gegeven omtrent de wijziging van de status van de luchthaven ten opzichte van het SBL. Deze statuswijziging betekent dat er zoneringscontouren voor de luchthaven Lelystad moeten worden opgenomen in de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. In lijn met MAA zullen ook de consequenties van de Europese regelgeving met betrekking tot geluid worden bezien, alsmede de externe veiligheid.

3 Voorgenomen activiteiten en alternatieven

3.1 Maastricht Aachen Airport

Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit betreft voor het deel van de PKB dat betrekking heeft op MAA het opstellen van zoneringscontouren voor geluid en het tonen van bijbehorende contouren van de Europese Lden-maat, alsmede de bijbehorende contouren voor externe veiligheid. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de gegevens die de exploitant in zijn startnotitie (augustus 2001) heeft aangegeven. Dit betreft het volgende:

De toekomstige activiteiten van de luchthaven MAA zullen plaatsvinden door optimaal gebruik te maken van de bestaande noord-zuidbaan. Deze heeft een lengte van 2500 meter en een breedte van 45 meter. Daarnaast is er een secundaire baan van 1080 meter. Deze secundaire baan wil de exploitant opheffen.

De afgelopen twintig jaar heeft de luchthaven Maastricht een groei gekend in het passagiersvervoer van omstreeks 9% per jaar. In de startnotitie MER voor de aanwijzing heeft de exploitant aangegeven dat het aantal passagiers zal groeien van circa 360.000 in 2000 naar circa 1.000.000 in 2015. De luchtvracht wordt verwacht in dezelfde periode toe te nemen van 45.000 in 2000 naar 66.000 ton in 2015. Verbindingen met belangrijke zakencentra en de verdere ontwikkeling van vakantieverbindingen (lijn en charter) worden de kernactiviteiten van de luchthaven. In deze PKB zullen de verwachtingen van de exploitant worden getoetst aan de eisen die worden gesteld voor milieu en ruimtelijke ordening.

Vliegtuigbewegingen	Situatie 2000	Situatie 2015
Vliegbewegingen grote luchtvaart (Ke-verkeer)	20.000	36.000
Vliegbewegingen kleine luchtvaart (bkl-verkeer)	57.000	60.000

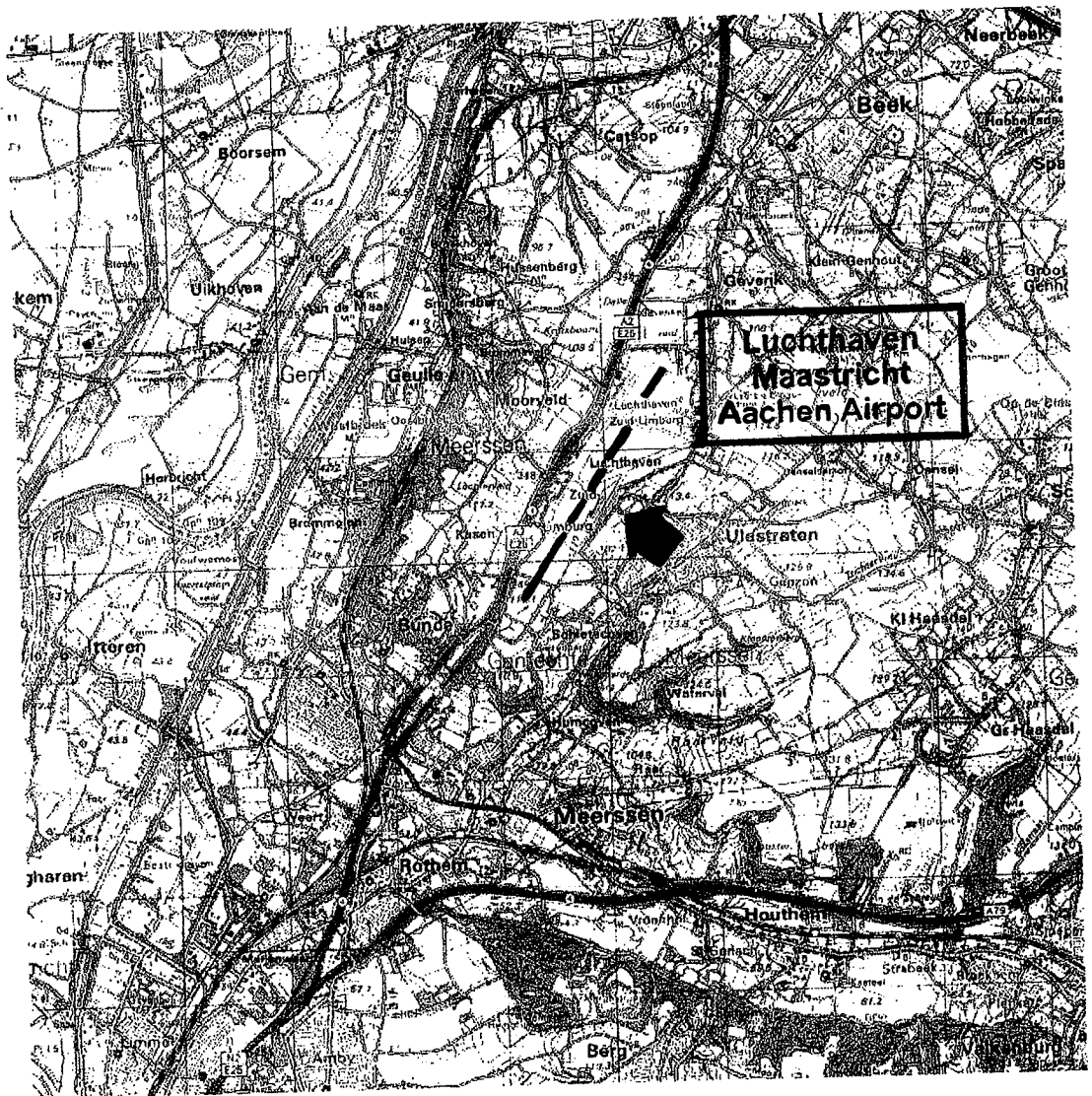
Tabel 3.1. Ontwikkeling vliegbewegingen MAA tot 2015

De voorziene groei heeft een verandering tot gevolg voor met name de Ke-zone. Voor het verkeer dat meetelt voor de Bkl-zone wordt voor de periode tot 2015 nauwelijks groei verwacht. Het voorgestane gebruik van de luchthaven kan plaatsvinden binnen het huidige luchtvaartterrein.

Planalternatief

De brief van het Kabinet aan de Tweede Kamer (kamerstukken II, 1998-1999, 25 089, nr. 18). vormt het kader voor het planalternatief. Het planalternatief gaat uit van het gebruik van het luchtvaartterrein met een zodanig aantal vliegtuigbewegingen en vlootmix dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de huidige noord-zuidbaan (de huidige lengte en breedte van de baan). Daarbij zijn nachtvluchten niet

toegestaan. De nieuwe 35 Ke zoneringscontour die in de PKB wordt opgenomen mag niet meer woningen bevatten dan het aantal binnen de indicatieve zone uit het SBL (deel e figuur 5), waarbij het Kabinet streeft naar de realisering van een vermindering van het aantal geluidsbelaste woningen in de 20 Ke contour. Het Kabinet heeft tevens het voornemen de externe veiligheid van dit planalternatief te onderzoeken overeenkomstig de systematiek en de normering van Schiphol.



Kaart 3.1: Maastricht Aachen Airport en omgeving

Referentiesituatie

Voor MAA is de huidige interim situatie waarbij de jaarcontour uit 1995 als geluidszone geldt de referentiesituatie. De referentiesituatie schetst de autonome ontwikkeling van de milieubelasting in de situatie dat er geen aanpassing van de interim zone plaatsvindt. Ook de indicatieve zones aangegeven in het SBL (noord-zuidbaan) zullen dienen als referentiesituatie.

Meest milieuvriendelijk alternatief

In het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) worden ten opzichte van het planalternatief extra maatregelen doorgerekend die het milieu zo min mogelijk belasten en zo mogelijk het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour reduceren. In ieder geval wordt in dit alternatief onderzocht op welke wijze reductie van het aantal geluidsbelaste woningen in de 20 Ke-geluidcontour mogelijk is, uitgaande van realistische aannamen. In het MMA wordt rekening gehouden met de stand van de techniek en worden de consequenties voor het luchtvaartterrein bezien indien de contour kleiner wordt gesteld.

3.2 Luchthaven Lelystad

Voorgenomen activiteiten

Voor de luchthaven Lelystad is door de exploitant in december 2001 een startnotitie uitgebracht. Hierin is de ontwikkeling van de luchthaven in twee fasen beschreven. In de eerste fase is een kleine Ke-zone vastgesteld, waardoor de mogelijkheid is ontstaan om een beperkt aantal vliegtuigen zwaarder dan 6000 kg gebruik te laten maken van het luchtvaartterrein. Deze eerste fase heeft het Kabinet mogelijk geacht binnen het kader van het vigerende SBL. De tweede fase van de ontwikkeling betreft de uitbreiding met vluchten in het segment tot 20.000 kg die nu nog vanaf met name de luchthaven Schiphol plaatsvinden. Een verlenging van de huidige hoofd baan (1250 meter) is in dat geval noodzakelijk. De maximale breedte van de hoofd baan blijft ook bij verlenging op 30 meter gehandhaafd, waardoor ook na baanverlenging het luchtvaartterrein in principe niet geschikt is voor groot commercieel verkeer. De exploitant geeft in de startnotitie Milieueffectrapportage Luchthaven Lelystad als voorkeursalternatief een baanlengte aan van 2100 meter. Ten behoeve van de voortzetting van de huidige activiteiten voor recreatieve vluchten en vluchten met kleine vliegtuigen wordt tevens een extra parallelle grasbaan aangelegd.

Vliegtuigbewegingen	Huidige Situatie	Situatie 2015
Vliegbewegingen grote luchtvaart (Ke-verkeer)	29.900 (2005)	74.100
Vliegbewegingen kleine luchtvaart (bkl-verkeer)	120.000 (2001)	164.300

Tabel 3.2. Ontwikkelingen vliegbewegingen luchthaven Lelystad tot 2015

Voor het verkeer dat meetelt voor de Ke-berekeningen wordt een toename verwacht van 29.900 vliegtuigbewegingen in 2005, tot 59.900 vliegtuigbewegingen in 2015 met een vlootverdeling die in 1997 was voorzien. In deze vloot van 59.900 vliegbewegingen waren 16.000 bewegingen opgenomen van Bolkow helikopters. Hiervan zijn in fase 1 8.800 Bolkow helikopters omgezet in 23.000 (stillere) type Robinson helikopters, waardoor het geactualiseerde aantal voor fase 2 uitkomt op 74.100. De omzetting heeft geen gevolgen voor het totale geluid in 2015.

Voor het verkeer dat meetelt in de Bkl-berekeningen wordt een toename verwacht tot bijna 165.000 vliegtuigbewegingen in 2015 (nu 120.000). De grootte van de huidige Bkl-zone zal door deze toename en door de verlenging van de startbaan en aanleg van een parallelle baan wijzigen. In deze PKB zal de voorziene ontwikkeling van de vliegtuigbewegingen worden getoetst aan de eisen die worden gesteld aan milieu en ruimtelijke ordening.

Referentiesituatie

De volledige realisering van fase 1 is de referentiesituatie voor de alternatieven. Ten behoeve van fase 1 is op 9 november 2001 een wijziging van het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Lelystad van kracht geworden. Op deze aanwijzing staat nog bezwaar en beroep open. De huidige baan is 1250 meter en de daarbij behorende 47 Bkl-zone is in 1991 vastgesteld (gebaseerd op 120.000 vliegtuigbewegingen per jaar). Verder vormen de vastgestelde 35 Ke-contour van 29.900 vliegbewegingen inclusief 23.000 hefschroefbewegingen en de aanleg van een nieuwe ULV-baan en bestaande ULV-banen onderdelen van de referentiesituatie.

Planalternatief

Het kabinet heeft reeds eerder in de brief aan de Tweede Kamer met betrekking tot de PKB Schiphol en Omgeving aangegeven dat uitvoering van de PKB Schiphol een baanverlenging van de luchthaven Lelystad vergt. Daarbij is uitgegaan van een baan van 1600-1800 meter. Op basis van een baanlengte van 1800 meter worden de geluidscontouren berekend. Deze baanlengte inclusief gewichtsbegrenzing tot 20.000 kg vormt het voorkeursalternatief. In het MER zal evenwel ook de door de exploitant gewenste uitbreiding tot 2100 meter en het bijbehorende gebruik worden gezien. Dit is nodig om een goede afweging te maken. Schematisch kunnen de volgende planalternatieven worden beschouwd:

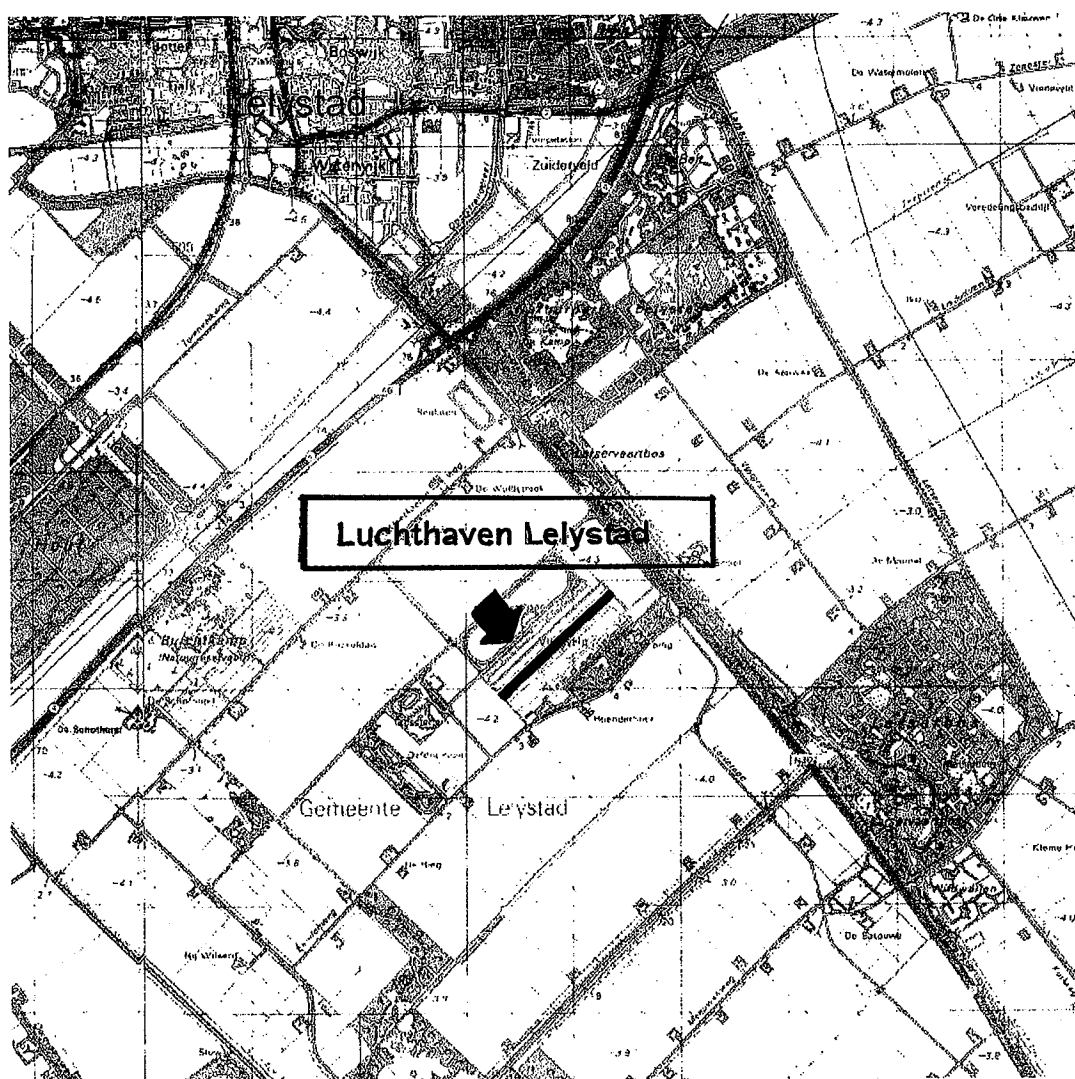
Lengte hoofd baan	Met parallelle grasbaan	Zonder parallelle grasbaan
1800 meter	X	X
2100 meter	X	X

Tabel 3.3. Planalternatieven luchthaven Lelystad

Voor beide alternatieven worden de effecten berekend voor een vlootmix met en zonder een gewichtsbegrenzing van 20.000 kg.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Op basis van de resultaten van de te onderzoeken milieueffecten wordt in het onderhavige MER voor de luchthaven Lelystad een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) opgesteld. Het gaat hier met name om een alternatief waarbij maatregelen worden genomen die leiden tot de meest haalbare geluidsreductie en derhalve een kleinere geluidzone indien rekening wordt gehouden met de stand van de techniek. Tevens zal in het MMA opgenomen zijn het streven naar een vermindering van de geluidsbelasting in de 20Ke-geluidscontour.



Kaart 3.2: Luchthaven Lelystad en omgeving

4. Te onderzoeken effecten

4.1 Geluid

Ten behoeve van het vaststellen van zoneringscontouren voor de beide luchthavens zullen berekeningen worden gemaakt. Het betreft hier de Ke- en de Bkl-geluidsbelasting en het aantal woningen en geluidsgevoelige bestemmingen dat zich binnen de contouren bevindt bij alle alternatieven.

Aangezien Europese regelgeving op termijn zal leiden tot de omzetting van de geluidsmaat Ke en bkl in Lden (Level day evening night) worden tevens berekeningen in Lden getoond. Dit maakt het mogelijk om nu reeds te zien of consequenties vastzitten aan de zonering op het moment van het inwerking treden van de Europese regelgeving. De geluidszones in het SBL zijn uitgedrukt in Ke en bkl. Het aantal aanwezige woningen in deze Ke- en bkl-contouren blijft gehandhaafd als toetsing. Bij de berekening wordt uitgegaan van de geoptimaliseerde routestructuren, waarbij geluidshinder zoveel mogelijk wordt vermeden. Per alternatief zal worden bepaald hoeveel woningen (bestand 2001) zich binnen de geluidscontouren (65 Ke t/m 20 Ke en voor Bkl 57 bkl, 50 bkl en 47 bkl) bevinden.

4.2 Externe veiligheid

In de omgeving van een luchtvaartterrein worden mensen blootgesteld aan het risico het slachtoffer te worden door een neerstortend vliegtuig. Dit risico is afhankelijk van de afstand tot het luchthaventerrein en gebruik ervan. In het MER zullen individuele risicoberekeningen worden opgenomen overeenkomstig de aanpak van Schiphol en de daarbij gehanteerde normen voor externe veiligheid en informatie die nodig is voor interim-maatregelen gebaseerd op de beheersing van het groepsrisico. Daarin zal meegenomen zijn de in de verschillende gebieden aanwezige gevoelige bestemmingen, woningen, kantoren, bedrijven en andere activiteiten die grote concentraties van mensen in het gebied veroorzaken.

4.3 Ruimtelijke ordeningsaspecten, natuur en landschap

In het MER wordt onderzocht wat de gevolgen zijn in geval de alternatieven leiden tot een wijziging van de geluidzone voor de tot nu toe gehanteerde ruimtelijke restricties in de omgeving van de luchtvaartterreinen. Daarbij zal ook een afweging worden gemaakt ten opzichte van het kader dat ondermeer de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening daarvoor geeft ten aanzien van andere toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast zal onderzocht worden welke consequenties het gebruik van de luchtvaartterreinen volgens de te onderzoeken alternatieven heeft op natuur en landschap. Daarbij wordt een onderzoek uitgevoerd naar beperkingen op grond van Habitat en vogelrichtlijnen en kwetsbare gebieden (stilte gebieden, natuurgebieden).



5 **Inspraakprocedure**

5.1 **M.e.r.-procedure**

De formele start van de m.e.r. procedure ten behoeve van de PKB-Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad begint met het indienen bij het bevoegd gezag van de Startnotitie door de initiatiefnemers, de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het Kabinet is bevoegd gezag, vertegenwoordigd door de ministers van VenW en VROM. De Startnotitie wordt hierna door het bevoegd gezag gepubliceerd en gedurende vier weken voor inspraak ter inzage gelegd. De terinzagelegging en de inspraakprocedure van de Startnotitie wordt bekend gemaakt in de Nederlandse Staatscourant, in twee regionale dagbladen en in regionale weekbladen van Limburg en Flevoland.

Het bevoegd gezag stelt de Richtlijnen voor het MER op. De Richtlijnen zijn gebaseerd op de adviezen van de wettelijke adviseurs, de Commissie m.e.r. en de inspraakreacties. Het vaststellen van de Richtlijnen vindt plaats binnen dertien weken na terinzageleggen van de Startnotitie. Het MER wordt opgesteld door de initiatiefnemer op basis van deze Richtlijnen. Het bevoegd gezag bepaalt of het MER voldoet aan de Richtlijnen voordat het wordt bekend gemaakt. Dit betekent, dat wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming over de PKB.

5.2 **Inspraak en informatie**

De Startnotitie ligt van donderdag 14 maart tot donderdag 11 april 2002, gedurende reguliere openingstijden, ter inzage op de volgende locaties:

- De gemeentehuizen van Beek, Meerssen, Nuth, Schinnen, Geleen, Maastricht, Almere, Lelystad, Dronten en Zeewolde;
- De (hoofd-)vestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;
- De balies van de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad;
- De provinciehuizen van de Provincie Limburg en Provincie Flevoland;
- De bibliotheken van de regionale directies van Rijkswaterstaat Zuid-Limburg en IJsselmeergebied
- De bibliotheken van de ministeries van Defensie, Economische Zaken, Verkeer en Waterstaat en Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in Den Haag.

Schriftelijke reacties kunnen tot 11 april 2002 worden opgestuurd naar:

**Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie MER PKB Maastricht en Lelystad
Postbus 30316
2500 GH Den Haag**

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

Nadere informatie

Via het projectsecretariaat kan een exemplaar van de Startnotitie worden aangevraagd. Het projectsecretariaat is op werkdagen van 9.00 - 17.00 uur bereikbaar (070-3517217). Voor inhoudelijke informatie kan contact worden opgenomen met dhr. H. Motshagen (070)-3516458). Tevens is de Startnotitie op internet beschikbaar (www.inspraakvenw.nl). Via het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat zijn inlichtingen over de inspraakprocedure verkrijgbaar (070-3519600).

Verklarende woordenlijst

Aanwijzing

Een besluit krachtens de Luchtvaartwet waarbij een luchthaven is aangewezen als luchtvaartterrein - een terrein ingericht voor het opstijgen en landen van luchtvaarttuigen - en waarbij geluidszones zijn vastgelegd. De hoeveelheid geluid dat de totale luchtvaarttuigen produceren dient binnen de vastgestelde geluidzone te blijven.

Alternatief

Mogelijke oplossing; meestal een samenhangend pakket van maatregelen

Autonome ontwikkeling

Ontwikkeling die plaatsvindt onafhankelijk van de voorgenomen activiteit en de alternatieven

Bevoegd Gezag

Een of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld; in dit geval het Kabinet.

bkl

De geluidsbelasting veroorzaakt door de kleine luchtvaart wordt uitgedrukt in de eenheid bkl

Commissie m.e.r.

Landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport

Geluidscontour

Een lijn die punten verbindt waarvoor dezelfde waarde van geluidsbelasting geldt

Geluidszone

Zone (rond een luchtvaartterrein) waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden

General aviation

Verzamelnaam voor verschillende vormen van luchtvaart, niet zijnde lijn-, charter- en vrachtverkeer. Het gaat bij deze vorm van luchtvaart vooral om zakelijk verkeer en recreatief verkeer.

Grote luchtvaart

Vliegtuigen met een startgewicht groter dan 6.000 kg

Individueel risico (IR)

De kans per jaar dat een persoon (permanent verblijvend op één bepaalde plaats) overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval (exclusief slachtoffers onder passagiers/bemanning en personen op de luchthaven zelf)

Initiatiefnemer

Degene die een verzoek tot een besluit indient, in dit geval de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Ke

Eenheid waarin de geluidsbelasting door luchtvaart wordt uitgedrukt. ingevolge Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen. De waarde Ke houdt verband met de hinder die wordt ondervonden van passerende vliegtuigen

Kleine luchtvaart

Vliegtuigen met een startgewicht kleiner dan 6.000 kg

Kosten – eenheid (Ke)

De geluidsbelasting in Ke is de totale geluidsbelasting op een bepaalde plaats, veroorzaakt door de op een luchtvaartterrein landende en daarvan opstijgende luchtvaartuigen, berekend over een periode van een jaar. In Ke – berekeningen worden meegenomen: vliegtuigen van de grote luchtvaart (meer dan 6000 kg), alle straalvliegtuigen en alle helikopters en tenslotte de kleine vliegtuigen (lichter dan 6000 kg) die gebruik maken van de routes van het grote luchtverkeer.

Luchtvaartterrein

Een aangewezen terrein ingericht voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.

MAA

Maastricht Aachen Airport

MER

Milieu-effectrapport, het rapport dat volgens de m.e.r.-procedure moet worden gemaakt ter ondersteuning van de besluitvorming over een voorgenomen activiteit

m.e.r.

Milieu-effectrapportage, hulpmiddel voor het betrekken van te verwachten milieu-effecten bij de besluitvorming over een voorgenomen activiteit

m.e.r.-procedure

Geheel van wettelijk voorgeschreven stappen voor het tot standkomen en gebruiken van een milieu-effectrapport

MMA

Meest milieuvriendelijk alternatief: het alternatief waarin optimaal rekening gehouden is met het milieu; het MMA vormt een verplicht onderdeel van het milieu-effectrapport

Nachtvlucht

Vlucht tijdens de nachtelijke periode. Deze beslaat een periode van zeven aaneengesloten uren, gelegen tussen 23.00 uur en 7.00 uur plaatselijke tijd

Nulalternatief

Het alternatief waarbij de bestaande situatie wordt voortgezet, inclusief de autonome ontwikkelingen.

PKB

Planologische Kernbeslissing, waarin op nationaal niveau de ruimtelijke inrichting van een gebied in grote lijnen is vastgesteld, onder andere voor de luchtvaartterreinen

Richtlijnen

Projectspecifieke, inhoudelijke eisen waaraan het MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu) effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag

SBL

Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen

Startnotitie

Een notitie, waarin het 'wat', 'waar', 'waarom' en 'hoe' van de plannen is beschreven; deze notitie vormt de formele start van de m.e.r.-procedure

Vliegtuigbeweging

Een start of een landing. Een vlucht bestaat derhalve uit tenminste twee vliegtuigbewegingen

Bijlage 1

PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Op dit moment spelen de aanwijzingen voor de Luchthaven Lelystad en voor de Luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA). Besluiten hierover moeten volgens toezeggingen van het Kabinet plaatsvinden voor 2004. Besluiten over de aanwijzingen moeten worden genomen op basis van een geldig structuurschema. Het huidige structuurschema met betrekking tot de luchtvaartterreinen, het nu vigerende Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) geeft onvoldoende ruimte om besluiten te kunnen nemen over de beide aanwijzingen. Hiervoor dient de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.

Startnotitie MER Aanwijzing Maastricht Aachen Airport

In verband met het niet doorgaan van de oost-westbaan is een interim-besluit genomen waarin regels zijn gesteld voor een tijdelijke situatie tot aan de definitieve zonering van de noord-zuidbaan. De huidige interim-periode voor Maastricht loopt af per 31 december 2003. De exploitant van het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport heeft voor het verwerven van een definitieve aanwijzing voor de huidige noord-zuidbaan de Startnotitie MER Aanwijzing Maastricht Aachen opgesteld. Deze is in augustus 2001 gepubliceerd. De probleemstelling van de Startnotitie spitst zich naast het toegestane niveau van geluidsbelasting vooral toe op de vorm van de toekomstige definitieve zone waarbinnen het luchtvaartterrein zich verder zal ontwikkelen.

De minister van Verkeer en Waterstaat zal in overeenstemming met de minister van VROM een besluit nemen over de aanwijzing van het luchtvaartterrein conform de Luchtvaartwet. Dit besluit zal zijn gebaseerd op de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.

Startnotitie Milieueffectrapportage Luchtvaartterrein Lelystad

De NV Luchthaven Schiphol heeft voor het luchtvaartterrein Lelystad een ontwikkelingsplan uitgebracht. Het plan voorziet in een verhoging van het voorzieningenniveau van het luchtvaartterrein waarbij naast het bestaande luchtverkeer ook zakelijk en taxiverkeer gebruik kan maken van het luchtvaartterrein. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een aanpassing van de huidige aanwijzing nodig. Deze aanwijzing moet in overeenstemming zijn met een van kracht zijnde Planologische Kernbeslissing.

Ten behoeve van de aanpassing van de huidige aanwijzing heeft de Luchthaven Lelystad het initiatief genomen door de aanbieder van de Startnotitie Milieueffectrapportage Luchthaven Lelystad aan het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag is bevoegd om een besluit te nemen over een nieuwe aanwijzing en bestaat uit de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De startnotitie is in december 2001 gepubliceerd voor inspraak. De procedure moet leiden tot een nieuwe aanwijzing voor de Luchthaven Lelystad.

Beleid regionale en kleine luchthavens vanaf 2004

Het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) is in 1988 door de regering goedgekeurd. In het SBL zijn beleidsuitspraken vastgelegd met betrekking tot de ruimtelijke consequenties van het lange termijnbeleid voor het nationale luchtvaartterrein Schiphol en alle regionale en kleine luchtvaartterreinen. De geldigheidstermijn van het SBL is door middel van de Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen verlengd tot 1 januari 2004. Voor het deel van het SBL dat van toepassing is op de Luchthaven Schiphol is in 1995 een apart traject vastgesteld door de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving. Zodra de wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol in werking treedt, zal de PKB Schiphol en Omgeving worden ingetrokken. Voor de opvolger van het SBL vanaf 2004, was het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL) voorzien. Voor het vastleggen van het beleid voor deze luchtvaartterreinen heeft het kabinet gekozen voor een wetgevingstraject zonder PKB. De werkzaamheden voor de in september 2000 gestarte PKB-procedure voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen (SRKL) zijn stopgezet. De resultaten van de onderzoeken die inmiddels voor het MER SRKL verricht zijn worden betrokken bij de besluitvorming over het toekomstig beleid van de regionale en kleine luchtvaartterreinen.

Bijlage 2

Planning PKB en MER-PKB

