
Startnotitie m.e.r. luchthaven Lelystad fase 1

September 2005

Hoofdstukindeling

1. INLEIDING

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Relatie met toekomstige ontwikkeling luchthaven
- 1.3 Procedureel kader

2. PROBLEEMSTELLING EN VOORGENOMEN ACTIVITEITEN

- 2.1 Probleemstelling
- 2.2 Ontwikkelingen fase 1
- 2.3 Ontwikkelingen fase 2

3. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

- 3.1 Algemeen
- 3.2 Fase 1; alternatieven
- 3.3 Fase 2; PKB-kader en ontwikkelingsoptie exploitant
- 3.4 Overzicht te onderzoeken alternatieven fase 1
- 3.5 Doorkijk fase 2

4. TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

- 4.1 Algemeen
- 4.2 Geluid
- 4.3 Externe veiligheid
- 4.4 Luchtkwaliteit
- 4.5 Ruimtelijke ordening, natuur en landschap
- 4.6 Overige aspecten

5. INSPRAAKPROCEDURE

BIJLAGEN

- a. Verklarende woordenlijst
- b. Planning

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op 9 november 2001 heeft de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, een aanwijzing voor gebruik van het luchtvaartterrein Lelystad vastgesteld, waarin naast de bestaande Bkl-geluidszone een (Ke-)geluidszone voor vliegtuigen zwaarder dan 6000 kg is opgenomen. De reeds bestaande baanconfiguratie is door het aanwijzingsbesluit van 2001 niet gewijzigd. Dit aanwijzingsbesluit heeft het aanwijzingsbesluit van 1991 vervangen. Tegen het besluit van 2001 zijn bezwaren ingediend. De minister van V&W heeft hierop in een beslissing op bezwaar gereageerd, welke door de Raad van State is vernietigd. Een tweede beslissing op bezwaar is eveneens door de Raad van State vernietigd.

In haar uitspraak van 4 mei 2005 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitgesproken dat, ter onderbouwing van de huidige aanwijzing voor de luchthaven Lelystad, alsnog een MER moet worden opgesteld. De Raad van State oordeelde dat "de totale ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot 'business airport' (nog steeds) moet worden gezien als één samenhangende activiteit. Voor de beoordeling van de m.e.r.-plicht dient niet alleen te worden gelet op de met het bestreden besluit beoogde eerste fase van de ontwikkeling van vliegveld Lelystad, maar ook op de voorzienbare verdere ontwikkeling van vliegveld Lelystad, zoals neergelegd in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De samenhangende activiteit is op grond van het Besluit m.e.r. 1994 (wijziging 1999) m.e.r.-plichtig."

In reactie op de uitspraak van de Raad van State zal alsnog een MER voor fase 1 worden opgesteld. In deze startnotitie is aangegeven welke milieueffecten van het gebruik van luchtvaartterrein Lelystad, overeenkomstig de geldende aanwijzing van 9 november 2001, zullen worden onderzocht. De staatssecretaris van V&W zal een nieuwe beslissing op bezwaar nemen op basis van het MER.

1.2 Relatie met toekomstige ontwikkeling luchthaven

In het MER voor fase 1 zal tevens inzicht worden gegeven in de effecten van het door de exploitant beoogde toekomstige gebruik van de luchthaven. Het betreft een 'doorkijk' naar de toekomst, op basis van de meest recente, beschikbare kennis omtrent de wensen van de exploitant. Echter, deze 'doorkijk' komt niet in de plaats van een separate aanwijzingsprocedure voor fase 2. Voor het uitvoeren van de nieuwe plannen van de exploitant (zie par. 2.3) is een nieuwe procedure noodzakelijk. In het kader van die procedure dient de exploitant (als initiatiefnemer) ten aanzien van fase 2 zelfstandig MER-onderzoek uit te voeren. In deze separate procedure zal vervolgens de vraag aan de orde komen of de ambitie van de exploitant past binnen de kaders van de geldende PKB.

Na ontvangst van een onderbouwd schriftelijk verzoek van de exploitant tot het vaststellen van een nieuwe aanwijzing zal de staatssecretaris van V&W, in overeenstemming met de staatssecretaris van VROM, besluiten over het in gang zetten van een aanwijzingsprocedure voor fase 2.

1.3 Procedureel kader

Deze startnotitie markeert het begin van een m.e.r.-procedure die moet leiden tot een MER waarin de milieueffecten ten gevolge van het gebruik van de luchthaven overeenkomstig de aanwijzing uit 2001 worden gepresenteerd, alsmede van alternatieven van dit gebruik. Dit MER heeft als functie het onderbouwen van de nieuw te nemen beslissing op bezwaar in het kader van de beroepsprocedure tegen de aanwijzing voor het luchtvaartterrein Lelystad van 9 november 2001.

De m.e.r.-procedure zal worden uitgevoerd op basis van en in overeenstemming met de m.e.r.-procedure zoals beschreven in de Wet Milieubeheer en het Besluit m.e.r. 1994 (gewijzigd in 1999). De formele start van een m.e.r. procedure begint met het indienen van de Startnotitie bij het bevoegd gezag door de initiatiefnemer, in dit geval de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. In deze procedure zijn de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag publiceert de Startnotitie en legt deze gedurende vier weken voor inspraak ter inzage.

Het bevoegd gezag stelt ook de Richtlijnen voor het MER op. De Richtlijnen zijn mede gebaseerd op de adviezen van de wettelijke adviseurs i.c. de VROM-inspectie en de directie Noordwest van het ministerie van LNV, de Commissie m.e.r. en de inspraakreacties. Het vaststellen van de Richtlijnen vindt plaats binnen dertien weken na het ter inzage leggen van de Startnotitie. Het MER wordt door de initiatiefnemer opgesteld op basis van deze Richtlijnen. Het bevoegd gezag bepaalt of het MER voldoet aan de Richtlijnen voordat het door het bevoegd gezag wordt aanvaard. Na aanvaarding van het MER door het bevoegd gezag vindt publicatie plaats en start de inspraak. De Commissie m.e.r. voert na de inspraak de toetsing op het MER uit, waarna het bevoegd gezag de procedure met betrekking tot de beslissing op de bezwaarschriften kan afronden.

2. PROBLEEMSTELLING EN 'VOORGENOMEN' ACTIVITEITEN

2.1 Probleemstelling

Voor de ontwikkeling van luchthaven Lelystad is steeds uitgegaan van een gesplitste besluitvorming: eerst de besluitvorming over fase 1, onder verantwoordelijkheid van het Rijk (vastgelegd in de aanwijzing uit 2001) en vervolgens besluitvorming over fase 2, op initiatief van de exploitant en onder verantwoordelijkheid van het Rijk. Het Rijk was op grond van het overgangsrecht van mening dat de eerste fase (het instellen van een Ke-geluidszone zonder baanverlenging) niet m.e.r.-plichtig was. Zoals eerder aangegeven is de Raad van State van mening dat ook voor de eerste fase nog een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Naar het oordeel van de Raad van State kunnen de geplande ontwikkelingen in fase 1 en 2 niet los van elkaar worden gezien. Daarom mag het op te stellen MER niet tot fase 1 beperkt worden, maar dient de totale beoogde ontwikkeling in beschouwing te worden genomen. Het MER moet derhalve ook een doorkijk naar fase 2 bieden.

2.2 Ontwikkelingen fase 1

Het beleid voor de luchthaven Lelystad voor fase 1 is vastgelegd in de geldende aanwijzing van de Luchthaven Lelystad van 2001¹. De aanwijzing is gebaseerd op het Structuurschema Burgerluchtvaart (SBL). In de aanwijzing van 23 april 1991 was voor luchthaven Lelystad reeds een geluidszone voor de kleine luchtvaart vastgesteld. In de aanwijzing van 9 november 2001 is tevens een geluidszone voor groter (Ke-)verkeer vastgelegd. Deze 35 Ke-geluidszone is gebaseerd op een scenario met 29.900 vliegtuigbewegingen, inclusief 23.000 helikopterbewegingen. De sinds 1991 geldende 47 Bkl-geluidszone, voor 121.000 vliegtuigbewegingen voor kleine vliegtuigen, is in het aanwijzingsbesluit van 2001 niet gewijzigd².

De onderhavige m.e.r.-procedure is gericht op het onderzoeken van alternatieven en het onderbouwen van de keuze die in de aanwijzing van 2001 zijn gemaakt (fase 1).

2.3 Ontwikkelingen fase 2

In de PKB Schiphol en omgeving (1995) is opgenomen dat het segment General Aviation (ongeregeld vliegverkeer) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol zoveel mogelijk uitgeplaatst dient te worden naar de luchthaven Lelystad. Het voornemen uit de PKB Schiphol om de luchthaven Lelystad verder te ontwikkelen is uitgewerkt in brieven van 2 juni 1995, 30 augustus 1996 en 1 oktober 1996 van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer.

Het beleidsmatig kader voor fase 2 in de ontwikkeling van luchthaven Lelystad is de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad uit 2004. Luchthaven Lelystad behoort op grond van deze PKB tot de regionale luchtvaartterreinen die bedoeld zijn voor de beoefening van luchtvaart met zowel een zakelijk (met name General Aviation) als een recreatief motief. In de PKB is vastgelegd dat het Kabinet instemt met een verlenging van de verharde start- en landingsbaan tot maximaal 2100 meter met een breedte van maximaal 30 meter, alsmede de aanleg van een parallelle onverharde baan van maximaal 900 meter. Het Structuurschema BurgerLuchtvaart (SBL) - dat met de vaststelling van de PKB voor Lelystad is vervallen - liet deze ontwikkeling niet toe. De PKB is derhalve het (toetsings)kader voor de door de exploitant beoogde verdere ontwikkeling van de luchthaven (fase 2).

Voor de toekomst ziet de exploitant mogelijkheden voor verdere ontwikkeling van de luchthaven. Naar verwachting zal de exploitant op korte termijn zijn plannen voor fase 2 verder concretiseren. In een businessplan van 2001 heeft de exploitant aangegeven dat hij het segment General Aviation van

¹ Alhoewel de beslissing op de bezwaren tegen de aanwijzing is vernietigd, is de aanwijzing zelf wel van kracht.

² Aanwijzing d.d. 23 april 1991, nr RLD/VI/L91.004141 (Stcrt 1991, 83) gewijzigd bij besluit van 9 december 1999, nr DGRD/VI/L99.350220 (Stcrt 2000, 4)

Schiphol wil overnemen en daarbij de luchthaven geschikt wil maken voor commercieel verkeer. Daartoe is een baanverlenging tot 2100 meter noodzakelijk. Inmiddels is bekend dat de exploitant voor de invulling van fase 2 meer nadruk wil leggen op intra-europees point to point (lijndienst)verkeer. Omdat nog geen aanwijzingsverzoek in behandeling kan worden genomen, is ervoor gekozen om, naast de PKB, de ambitie van de exploitant te presenteren op basis van de meest recente beschikbare informatie. Het onderzoeken van deze varianten moet leiden tot meer inzicht in de verwachte milieueffecten van die ambitie. Voor besluitvorming omtrent fase 2 is, zoals reeds eerder aangegeven, een nieuwe procedure noodzakelijk. Vooralsnog is het Rijk bevoegd gezag en vormt de PKB het (toetsings)kader voor de ontwikkeling van de luchthaven. Na de voorgenomen decentralisatie (vanaf 2007) zal de provincie Flevoland het bevoegd gezag uitoefenen. De PKB vervalt op het moment dat de provincie een nieuw ruimtelijk kader voor de luchthaven heeft vastgesteld.

3. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

3.1 Algemeen

In deze paragraaf worden de alternatieven geschetst voor fase 1. Tevens is een doorkijk naar fase 2 opgenomen. Voor deze ontwikkelingsopties worden/zijn wel milieuberekeningen uitgevoerd, maar deze hebben uitsluitend tot doel om inzicht te verschaffen in de effecten van een mogelijke doorgroei van de luchthaven. Over deze fase vindt nu geen besluitvorming plaats. Daarvoor is een separate aanwijzingsprocedure noodzakelijk.

3.2 Fase 1: alternatieven

Referentie-alternatief

Het referentiealternatief (nulalternatief) is de situatie zoals deze was vastgelegd in de aanwijzing van 1991. In deze aanwijzing was een Bkl-zone opgenomen identiek aan die in de huidige aanwijzing (2001). De aanwijzing van 1991 omvatte twee ULV-banen, die in de huidige aanwijzing door een nieuwe ULV-baan zijn vervangen. De aanwijzing van 1991 bevatte een gewichtsbegrenzing van 6.000 kg.

Planalternatief

Het planalternatief betreft de volledige realisering van fase 1 zoals in de aanwijzing van 2001 is vastgelegd. De huidige baan is 1250 meter lang en 30 meter breed. De daarbij behorende 47 Bkl-zone is gebaseerd op 121.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In de aanwijzing van 2001 is een 35 Ke-geluidszone vastgelegd die berekend is op 29.900 vliegbewegingen, inclusief 23.000 helikopterbewegingen. Tevens is in de aanwijzing een ULV-baan opgenomen.

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) afgeleid van het planalternatief. Het gaat hier met name om maatregelen die bijvoorbeeld kunnen leiden tot geluidsreductie en het voorkomen van vermijdbare hinder. Evenzo worden in het MMA maatregelen opgenomen die kunnen leiden tot de best haalbare risicoreductie en mogelijke emissiereductie. Tevens zal in het MMA opgenomen zijn het streven naar een vermindering van de geluidsbelasting in de 20 Ke-geluidscontour.

3.3 Fase 2: Kader en ontwikkelingsoptie exploitant

PKB Luchtvaartterrein Lelystad

De PKB is het (toetsings)kader voor verdere groei. Voor de PKB zijn de milieueffecten berekend van een ontwikkeling van de luchthaven op basis van de volgende uitgangspunten:

Baanverlenging tot 2100 meter lengte en een breedte van 30 meter, alsmede aanleg van een parallelle baan voor Bkl-verkeer. De geluidszone in de PKB is gebaseerd op de volgende vlootsamenstelling:

- 164.300 Bkl-bewegingen voor het BKL verkeer in het jaar 2015.
- 74.100 Ke-bewegingen, waarvan 30.000 helikopterbewegingen

Daarbij zijn Ke-geluidsberekeningen gemaakt op basis van uiteenlopende middelgrote vliegtuigtypen zoals de Fokker 50 en F27.

Ontwikkelingsoptie exploitant

Baanverlenging tot 2100 meter lengte en een breedte van 30 meter, alsmede aanleg van een parallelle baan voor Bkl-verkeer. Een geluidszone vast te stellen op basis van de volgende vlootsamenstelling:

- circa 140.000 vliegtuigbewegingen voor BKL verkeer in het jaar 2015. Dit zijn ca 24.000 BKL-bewegingen minder dan in de PKB staan vermeld (ca.164.000)

- circa 35.000 bewegingen met vliegtuigen voor ca. 50-180 passagiers (o.a. Fokker 50, -100, Boeing 737). Dit is het aantal bewegingen in het Ke-verkeer dat naar verwachting van de exploitant nog past bij de in de PKB geboden gebruiksruimte voor KE-verkeer.

Verlenging start- en landingsbaan

De huidige baanlengte bedraagt 1.250 meter. Conform de uitgangspunten van de PKB blijft de baan na verlenging tot 2100 meter 30 meter breed. De exploitant wil, ter verhoging van de veiligheid, aan beide zijden extra verharding ("shoulders") aanbrengen (van 7,5 meter), maar de belijning handhaven op 30 meter. De verlenging van de baan tot 2.100 meter kan bereikt worden door aan de noordoostelijke zijde circa 100 meter te verlengen en aan de zuidwestelijke zijde 750 meter. Deze verlengingen kunnen plaatsvinden op gronden die reeds eigendom zijn van Lelystad Airport.

Aanleg van een parallelle taxibaan

Als gevolg van de komst van het voorzienbare intra-Europese verkeer acht de exploitant het wenselijk om uit oogpunt van veiligheid en efficiency een noordelijke parallelle taxibaan aan te leggen. Met een breedte van 15 meter is deze taxibaan dan geschikt voor vliegtuigen die gebruik kunnen maken van een 30 meter brede start- en landingsbaan.

Openingstijden

Het normale verkeer moet worden afgehandeld tussen 06.00 en 23.00 uur. Vluchten die door technische problemen of verkeersleidingsproblemen vertraagd zijn, mogen bij uitzondering worden uitgevoerd tussen 23.00 en 24.00 uur. Nachtvluchten zullen niet plaatsvinden op Lelystad Airport.

3.4 Overzicht te onderzoeken alternatieven fase 1

Onderzoeksalternatieven							
	KE vtb. (excl. Heli's)	Heli vtb.	KE vtb. (incl. Heli's)	Bkl vtb.	Baan lengte	Baan breedte	Segmenten verkeer
Fase 1							
Referentiealternatief	0	0	0	121.000	1250 m.	30 m.	GA
Planalternatief	6.900	23.000	29.900	121.000	1250 m.	30 m.	GA, zakelijk verkeer, heli's
Meest milieuvriendelijk alternatief	6.900	23.000	29.900	121.000	1250 m.	30 m.	GA, zakelijk verkeer, heli's

3.5 Doorkijk fase 2

Doorkijk; kader en ontwikkelingsoptie exploitant							
	KE vtb. (excl. Heli's)	Heli vtb.	KE vtb. (incl. Heli's)	Bkl vtb.	Baan lengte	Baan breedte	Segmenten verkeer
Fase 2							
PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad	43.900	30.200	74.100	164.300	2100 m.	30 m.	GA (w.o. zakelijk verkeer), point to point pass.verkeer, heli's
Voorstel exploitant	circa 35.000	30.200	65.200	140.000	2100 m.	30 m. + "shoulders"	GA (w.o. zakelijk verkeer), point to point pass.verkeer, heli's

4. TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

4.1 Algemeen

Onderzoek zal plaatsvinden naar de milieugevolgen van de activiteiten in fase 1 (het planalternatief), het 0-alternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief, alsmede naar de verwachte milieugevolgen van ontwikkelingsvarianten in fase 2.



4.2 Geluid

Ten behoeve van het vaststellen van zoneringscontouren voor de luchthaven zullen geluidsberekeningen worden gemaakt. Het betreft hier de Ke- en de Bkl-geluidsbelasting en het tellen van het aantal woningen (Bestand 2001 of recenter indien beschikbaar) en geluidsgevoelige bestemmingen dat zich per contour en in totaal binnen de contouren bevindt bij alle alternatieven en varianten. De Ke-geluidsberekeningen zullen worden uitgevoerd zonder zogenaamde afkap van geluid beneden de 65 d(B)A. Overeenkomstig de uitspraak van de Raad van State van 3 december 2003 zal bij geluidsberekeningen de totale geluidsproductie van startende en landende vliegtuigen in beschouwing worden genomen.

Aangezien Europese regelgeving op termijn zal leiden tot de omzetting van de geluidsmaat Ke en Bkl in Lden (Level day evening night) worden tevens voor alle alternatieven berekeningen in Lden getoond.

4.3 Externe veiligheid

In de omgeving van een luchtvaartterrein worden mensen blootgesteld aan het risico om het slachtoffer te worden van een neerstortend vliegtuig. Onderscheid wordt gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

In het MER zullen de uitkomsten van berekeningen van het plaatsgebonden risico worden opgenomen. Voor alle alternatieven zullen de 10^{-5} en 10^{-6} contouren van het plaatsgebonden risico worden weergegeven, evenals het aantal mensen dat zich binnen deze contouren bevindt.

Groepsrisico

In het MER zal eveneens het groepsrisico worden berekend. Daartoe zal weergegeven worden de in de verschillende gebieden aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, kantoren, bedrijven en andere activiteiten die grote concentraties van mensen in het gebied veroorzaken.

4.4 Luchtkwaliteit

Emissies

In het MER zal de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen worden berekend. Het gaat hierbij om emissies van alle bronnen in het studiegebied van CO, SO₂, NO_x, PM10 (fijn stof), benzeen, lood en ozon. In het MER zal per alternatief berekend worden wat de emissies van de luchtvaart in verschillende jaren zijn.

Concentraties

In het MER zal per alternatief inzichtelijk worden gemaakt:

- wat de totale concentraties zijn van de luchtverontreinigende stoffen uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005;
- wat het aandeel is van de luchtvaart in deze concentraties. Bij het vaststellen van de totale concentraties zijn de achtergrondconcentraties en de bijdrage van het wegverkeer van belang.

De uitkomsten worden getoetst aan de grenswaarden zoals vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit 2005. De in dit besluit vastgelegde grenswaarden zijn gebaseerd op de cumulatieve bijdragen van de verschillende emissiebronnen in het studiegebied.

Methode

Voor alle alternatieven zal de luchtkwaliteit in het studiegebied worden berekend met modelberekeningen volgens de laatste stand der techniek.

4.5 Ruimtelijke ordeningsaspecten, natuur en landschap

In het MER wordt onderzocht wat de gevolgen zijn voor de tot nu toe gehanteerde ruimtelijke restricties in de omgeving van de luchthaven in geval de alternatieven leiden tot een wijziging van de geluidzone. Daarbij zal ook een afweging worden gemaakt ten opzichte van het kader dat ondermeer de Nota Ruimte biedt ten aanzien van andere toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de ruimtelijke ordening wordt daarbij gekeken naar de huidige ruimtelijke ontwikkelingen voor de functies woningbouw, bedrijvigheid, recreatie en landbouw. Daarnaast zullen ook de effecten op verkeersstromen in de omgeving en de bereikbaarheid van de luchthaven zelf worden gezien. Tevens zal onderzocht worden welke consequenties het gebruik van de luchthaven volgens de te onderzoeken alternatieven heeft op natuur en landschap. Hierbij worden de effecten onderzocht op gebieden die vanwege natuur- of milieuoverwegingen een speciale status hebben (bijv. stiltegebieden, natuurgebieden). In verband met onder andere de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn, de Natuurbeschermingswet en verschillende internationale richtlijnen, zoals de Ramsarconventie zal onderzoek worden verricht naar de mogelijke effecten van het beoogde vliegverkeer op vogels en andere fauna.

4.6 Overige aspecten

Leemten in kennis

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

5 **Inspraakprocedure**

De ter inzage legging en de inspraakprocedure van de Startnotitie wordt bekend gemaakt in de Nederlandse Staatscourant, in regionale dagbladen en in regionale weekbladen van Flevoland.

Inspraak en informatie

De startnotitie ligt van 29 september tot en met 26 oktober 2005, gedurende reguliere openingstijden ter inzage op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Almere, Lelystad, Dronten en Zeewolde;
- de (hoofd-) vestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;
- de balie van Lelystad Airport;
- het provinciehuis van de provincie Flevoland;
- de bibliotheek van de regionale directie van Rijkswaterstaat van het IJsselmeergebied;
- de bibliotheken van de ministeries van Defensie, Economische Zaken, Verkeer en Waterstaat, en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu in Den Haag.

Tijdens de inspraakperiode kan een ieder aangeven welke onderwerpen in het MER onderzocht moeten worden. Bij het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER wordt rekening gehouden met de ingebrachte aandachtspunten, wensen en adviezen.

Inspraakreacties kunnen, binnen de genoemde termijn van vier weken, schriftelijk worden ingediend bij:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie MER Lelystad Airport fase 1
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Inspraak 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 (070-351 7842). Tevens is de Startnotitie op internet beschikbaar (www.inspraakvenw.nl). Bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat zijn nadere inlichtingen over de inspraakprocedure te verkrijgen (070-3519600).

Verklarende woordenlijst en afkortingen

bevoegd gezag (Mer)

de overheidsinstantie die bevoegd is om over de activiteit van de initiatiefnemers een besluit te nemen.
In casu: de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

BGKL

Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart

bkl (Bkl)

de eenheid van geluidsbelasting door de kleine luchtvaart

Commissie voor de m.e.r.

een commissie van onafhankelijke deskundigen, zoals bedoeld in §2.2 van de Wet milieubeheer. De commissie brengt advies uit aan het bevoegd gezag omtrent de milieu-effectrapportage.

CO₂

Koolstofdioxide

exploitant

de exploitant is N.V Luchthaven Lelystad

geluidszone

zone als bedoeld in artikel 25a van de Luchtvaartwet, behorende bij de vastgestelde grenswaarden (35 Ke en 47 bkl)

General Aviation

ongeregeld luchtverkeer (niet volgens een dienstregeling)

grenswaarde

wettelijke milieukwaliteitsnorm die 'in acht genomen moet worden' (resultaatsverplichting)

grote luchtvaart (in BGGL)

het gebruik van vliegtuigen met een toegelaten totaal massa van tenminste 6000 kg, alsmede hefschroefvliegtuigen

initiatiefnemer (MER)

de instantie die het verzoek tot aanwijzing opstelt, met inbegrip van de Startnotitie en het MER.

Ke

de eenheid (Ke=Kosteneenheid vernoemd naar prof. Kosten) van geluidsbelasting door de grote luchtvaart

kleine luchtvaart

het gebruik van vliegtuigen met een maximaal toegelaten totaal massa van minder dan 6000 kg

L_{den}

cumulatieve geluidsbelasting van Ke en Bkl

Lvw

Luchtvaartwet

MER

milieu-effectrapport(age) ;document waarin van een voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge

samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven; het wordt opgesteld ten behoeve van één of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moeten worden.

m.e.r.-procedure

de procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van het MER genomen besluit.

MMA

meest milieuvriendelijk alternatief

NO₂

stikstofdioxide

nulalternatief

autonome ontwikkeling uitgaande van de bestaande situatie waarbij de voorgenomen activiteit noch één van de alternatieven plaatsvindt.

PKB

planologische kernbeslissing

SBL

structuurschema burgerluchtvaartterreinen

vliegtuig

luchtvaartuig zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting (vaste vleugelvliegtuig, hefschroefvliegtuig).

vliegtuigbeweging

een start of een landing van een vliegtuig

vlucht

de verplaatsing van het luchtvaartuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing

Planning / Doorlooptijd

Publicatie, ter inzage legging en inspraak Startnotitie	4 weken
Advies richtlijnen door Commissie m.e.r.	+5 weken
Vaststellen Richtlijnen door Bevoegd Gezag	+4 weken
Opstellen MER	+8 weken
Beoordeling aanvaardbaarheid MER (door Bevoegd Gezag)	+6 weken
Publicatie, ter inzage legging en inspraak MER	+4 weken
Toetsingsadvies Commissie m.e.r.	+5 weken
Besluit Bevoegd Gezag over MER	
Totale doorlooptijd	36 weken

(het betreft maximum termijnen, met uitzondering van de periode voor het opstellen van het MER)