

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU M.E.R.-PROCEDURE LUCHTHAVENBESLUIT LELYSTAD AIRPORT



Juli 2013



Inhoud

1. Inleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Te nemen besluiten
- 1.3 M.e.r.-plicht en m.e.r.-procedure

2. Kader, voorgenomen activiteit & autonome ontwikkelingen

- 2.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten
- 2.2 Voorgenomen activiteit
- 2.3 Autonome ontwikkelingen i.k.v. de m.e.r.-procedure

3. De aanpak

- 3.1 Aanpak op hoofdlijnen
- 3.2 Referentiesituatie
- 3.3 Voorgenomen activiteit
- 3.4 Overzicht te onderzoeken milieueffecten
- 3.5. Toelichting te onderzoeken milieueffecten
- 3.6 Overige onderzoeksaspecten

Bijlagen:

- 1. Verklarende woordenlijst en afkortingen
- 2. Uitgangspunten routestructuur
- 3. Technische informatie

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Naar aanleiding van het Aldersadvies Schiphol, het daarbij behorende kabinetsstandpunt en de Luchtvaartnota heeft het Rijk de heer Alders in 2009 verzocht om advies uit te brengen over de mogelijkheid ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad in het kader van de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart.

Op 30 maart 2012 heeft de heer Alders samen met de betrokkenen deelnemers aan de Alderstafel Lelystad advies uitgebracht over de ontwikkeling van Lelystad Airport. Het advies gaat uit van een gecontroleerde ontwikkeling in twee tranches naar een luchthaven met ruimte voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen. Het gaat om een gecontroleerde ontwikkeling die start vanaf 2015 met een eerste tranche naar 25.000 vliegtuigbewegingen in 2020, de gebruikruimte van de tweede tranche naar 45.000 vliegtuigbewegingen kan pas worden ontwikkeld na evaluatie van de effecten op de uitvoering van de business case, de invulling van de werkgelegenheidsambitie, de effecten op de duurzame landbouw en het vermijden van geluidhinder en de verstoring van natuur.

Het kabinet heeft het advies van de heer Alders en de betrokkenen deelnemers van de Alderstafel Lelystad als beleid overgenomen onder de voorwaarde dat de luchtzijdige inpassing van de luchthaven verder wordt uitgewerkt, een verkenning van een Europeesrechtelijk luchthavensysteem wordt uitgevoerd en er sprake is van een zorgvuldige regionale inpassing. In een brief van 11 september 2012 heeft de staatssecretaris aan de Tweede Kamer het kabinetsstandpunt aangegeven inzake het advies van de heer Alders en de Alderstafel Lelystad over de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Tot de ontwikkeling van de voorgenomen activiteit kan de luchthaven worden gebruikt binnen de grenzen van de voorlopige voorziening op basis van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De exploitant heeft er vertrouwen in om tot een rendabele en levensvatbare luchthavenexploitatie te komen. Uitgangspunt daarbij is een gecontroleerde ontwikkeling van Lelystad in twee tranches naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Hierbij wordt rekenschap genomen van het Aldersadvies en de kabinetsreactie. Om een luchthaven te exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een Luchthavenbesluit¹ nodig.

Gelet op het convenant selectiviteit² en de afspraken die hierover zijn gemaakt en de steun van het kabinet en de Tweede Kamer over het Aldersadvies inzake Lelystad Airport, kan gestart worden met

¹ Voor Lelystad Airport wordt op grond van artikel 8.1, derde lid, onderdeel a, in samenhang met artikel 8.70, eerste lid van de Wet luchtvaart een Luchthavenbesluit voorbereid.

² In 2008 zijn, als onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008, in het convenant 'behoud en versterking van de mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' (= het convenant selectiviteit) afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het

het opstellen van een Luchthavenbesluit ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport.

1.2 Te nemen besluiten

Luchthavenbesluit

In het Luchthavenbesluit wordt allereerst het luchthavengebied vastgesteld. Het luchthavengebied is het gebied dat daadwerkelijk is bestemd voor gebruik als luchthaven en waarbinnen het banenstelsel wordt vastgelegd en de verdere inrichting van de luchthaven. In het Luchthavenbesluit worden ook de regels en grenswaarden voor het luchthavenluchtverkeer vastgelegd. Grenswaarden definiëren de milieuruimte waarbinnen een luchthaven moet opereren. Deze gelden voor de exploitant, de gebruikers en de luchtverkeersdienstverlener. Het Besluit burgerluchthavens schrijft voor dat in een Luchthavenbesluit handhavingspunten met een grenswaarde voor de geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van het einde van de baan moeten worden vastgesteld en ten minste één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter³ gelegen is op of in de nabijheid van de geluidcontour van 56 dB(A) Lden.

Verder worden in het Luchthavenbesluit regels voor het gebruik van de luchthaven opgenomen zoals de openingstijden en vluchtuitvoeringsbeperkingen. Tot slot bevat het Luchthavenbesluit regels voor de ruimtelijke indeling van de omgeving van een luchthaven. Deze komen tot uitdrukking in een beperkingengebied waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden met het oog op de geluidbelasting, de externe veiligheid en internationale eisen ten behoeve van de vliegveiligheid (o.a. obstakelvlakken en vogelaantrekkende activiteiten).

Omzettingsbesluit

Het Luchthavenbesluit zal gebaseerd zijn op het nieuwe stelsel van de Wet luchtvaart. Het oorspronkelijke aanwijzingsbesluit uit 1991 is daarentegen nog gebaseerd op het stelsel van de (oude) Luchtvaartwet. De wet die voorziet in het nieuwe wettelijke stelsel bevat een regeling voor de overgang naar het nieuwe wettelijke stelsel uit de Wet luchtvaart (artikel X van de Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens). Deze regeling houdt in dat alle oude aanwijzingen die op grond van de Luchtvaartwet zijn vastgesteld, worden omgezet in een zogenaamd omzettingsbesluit. In het omzettingsbesluit zal de handhaving voor geluid plaatsvinden op basis van het nieuwe wettelijke stelsel. Ook voor de luchthaven Lelystad zal een omzettingsbesluit worden vastgesteld vanwege de wettelijke verplichting daartoe. Het omzettingsbesluit bevat een neutrale omzetting waarbij alleen de bestaande bepalingen en voorschriften uit de aanwijzing worden omgezet.

Regeling luchtverkeersdienstverlening

Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol (zie ook: <http://www.alderstafel.nl/schiphol/behoud-en-versterking-mainportfunctie>).

³ Met de aanduiding «woonbebouwing met een aaneengesloten karakter» wordt bedoeld op een territoriale groepering van huizen die min of meer een aaneengesloten bebouwing vormen en onder een gemeenschappelijke naam bekend staan.

Om het gebruik van de luchthaven zoals voorzien in het Luchthavenbesluit mogelijk te maken moeten naast het Luchthavenbesluit nieuwe routes worden vastgelegd in de Regeling luchtverkeersdienstverlening. Voor dit proces is het ministerie van I&M verantwoordelijk.

Bestemmingsplan

De regels van het Luchthavenbesluit voor de ruimtelijke indeling van de omgeving van een luchthaven zijn gericht tot de gemeenten en tot de (potentiële) gebruikers wier gronden door het beperkingengebied worden bestreken. Gemeenten dienen op basis van deze regels een bestaand bestemmingsplan aan te passen dan wel deze regels in acht te nemen bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan. In de situatie dat het bestemmingsplan nog niet is opgesteld of gewijzigd, dienen gemeenten - het betreft hier naar verwachting de gemeenten Almere, Dronten, Lelystad en Zeewolde - de regels in acht te nemen bij het beslissen op een aanvraag voor een bouwvergunning. Het Luchthavenbesluit geldt dan als voorbereidingsbesluit in de zin van de Wet ruimtelijke ordening.

Daarnaast is het voor een goede exploitatie van de luchthaven van belang te kunnen beschikken over een nieuwe ontsluiting op de N302 (Larserweg). Deze nieuwe ontsluiting maakt onderdeel uit van het onlangs vastgestelde maar nog niet onherroepelijke bestemmingsplan Larserknoop.

Omgevingsvergunning

Voor de daadwerkelijke aanleg van verhardingen en gebouwen geldt dat omgevingsvergunningen moeten worden aangevraagd en verkregen. Indien de hoeveelheid te verplaatsen grond een bepaald volume overschrijdt, zal tevens een ontgrondingsvergunning moeten worden aangevraagd.

Vergunningen en ontheffingen ihk van de Natuurbeschermingswet en de Flora en Faunawet

Indien uit de MER-procedure blijkt dat bepaalde normen worden overschreden, bijvoorbeeld in het kader van natuurwetgeving, moeten hier voor zo nodig vergunningen dan wel ontheffingen bij het bevoegd gezag worden aangevraagd.

Het is niet uitgesloten dat uit het vervolg van het proces blijkt dat nog andere vergunningen verkregen moeten worden.

1.3 MER-plicht en MER-procedure

MER-plicht

Het Besluit Milieueffectrapportage specificeert overeenkomstig artikel 2, lid 1 in bijlage C voor welke activiteiten een verplichting geldt tot het opstellen van een milieueffect rapport. Categorie 6.1 heeft betrekking op de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart. Daarbij gaat het om gevallen waarin een luchthaven de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer.

Bij Lelystad Airport gaat het om een substantiële wijziging in het gebruik van de luchthaven, waarbij de luchthaven de beschikking krijgt over een start- en landingsbaan van meer dan 2100 meter lengte waardoor er een m.e.r. – plicht geldt. Voor deze luchthaven zijn nog geen beperkingengebieden en grenswaarden overeenkomstig de (nieuwe) Wet luchtvaart bepaald. De huidige gebruiksvoorwaarden zijn vastgesteld op basis van de (oude) Luchtvaartwet.

Het vorenstaande betekent dat de voorgenomen activiteit op Lelystad Airport een verplichting heeft tot het opstellen van een milieueffect rapport overeenkomstig categorie 6.1 van bijlage C van het Besluit Milieueffectrapportage. Voor het MER is de N.V. Luchthaven Lelystad (verder aangeduid als Lelystad Airport) de initiatiefnemer. De Minister van Infrastructuur & Milieu is het bevoegd gezag.

Op het Luchthavenbesluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Het vastleggen van de gebruiksmogelijkheden van Lelystad Airport is één van de in bijlage II van deze wet genoemde projecten. Voor aangewezen projecten die onder de Crisis- en herstelwet vallen, vervallen twee verplichtingen uit de ‘reguliere’ m.e.r.-procedure, namelijk de eis om de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven te beschrijven en te onderzoeken in het MER (waaronder het Meest Milieuvriendelijk Alternatief) en de verplichte advisering door de Commissie m.e.r. over het MER.

In de te volgen procedure zal de Commissie m.e.r. toch om advies worden gevraagd. De reden hiervoor is dat de initiatiefnemer het van belang acht om een onafhankelijke toets te laten verrichten en vast te stellen of naar het oordeel van de Commissie m.e.r. de in de MER beschikbare milieu-informatie voldoende is voor de verdere besluitvorming door het bevoegd gezag.

MER-procedure

De milieueffectrapportage-procedure start met het bekendmaken van een voornemen tot het indienen van een aanvraag voor een Luchthavenbesluit en de verklaring dat ten behoeve van de voorbereiding van het Luchthavenbesluit een milieueffectrapport wordt gemaakt (artikel 7.16 Wmb). Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport Lelystad Airport, opgesteld door de exploitant van Lelystad Airport, dient hiertoe en bevat een beschrijving van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit, de milieuaspecten die zullen worden onderzocht en de wijze waarop dit onderzoek zal plaatsvinden. Deze notitie zal worden gebruikt bij de raadpleging van het publiek, de betrokken bestuursorganen en de adviseurs (waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage). Het Milieueffectrapport is bedoeld om de milieugevolgen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

De formele MER-procedure voor het Luchthavenbesluit ziet er stapsgewijs als volgt uit:

1. Mededeling van de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag dat hij voornemens is een nieuw Luchthavenbesluit aan te vragen.

2. Opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau door de initiatiefnemer. Deze notitie moet een heldere beschrijving geven van de voorgenomen activiteit ten opzichte van een referentiesituatie. Voorts moet de notitie een duidelijk beeld geven van de effecten die in het MER dan wel in (aanvullende) onderzoeken onderzocht zullen worden.
3. Openbare kennisgeving van het voornemen door het bevoegd gezag (inclusief ter inzage legging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau).
4. Raadplegen van adviseurs en betrokken overheden over reikwijdte en detailniveau.
5. Advies Commissie MER over reikwijdte en detailniveau.
6. Advies door het bevoegd gezag over reikwijdte en detailniveau op basis van inspraak en advies.
7. Opstellen en openbaar maken MER tezamen met het ontwerp Luchthavenbesluit.
8. Zienswijzen op het MER (ter inzage legging).
9. Toetsingsadvies Commissie MER
10. Besluit nemen inclusief motivering.

De inspraakmogelijkheden zullen worden verzorgd door het bevoegd gezag, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De koppeling tussen m.e.r. enerzijds en de procedure voor het Luchthavenbesluit anderzijds is in de navolgende afbeelding gevisualiseerd.

m.e.r. procedure			Luchthavenbesluit procedure			
Termijn	IN/Anderen	BG	Termijn	IN/Anderen	BG	
6 weken	Advies Commissie m.e.r.	Kennisgeving van voornemen en NRD				
		Ter inzage legging & zienswijzen				
		Raadpleging betrokken bestuursorganen en adviseurs over reikwijdte en detailniveau				
		Advies Reikwijdte en Detailniveau				
		Opstellen MER				
						Officiële aanvraag LHB
						Beoordeling aanvraag, vaststelling MER
						Vorbereiden Luchthavenbesluit
						Wetgevingstoets Min V&J
4 weken	Toetsingsadvies Commissie MER					4 weken
			Voorlegging definitief ontwerp LHB aan Raad van State			
			Vaststellen en bekendmaking LHB			
			Inwerking-treding			

Afbeelding 1: procedure overzicht

2 Kader, voorgenomen activiteit & autonome ontwikkelingen

2.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Aldersakkoord Schiphol 2008

In oktober 2008 is door de Alderstafel Schiphol een advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020). Daarin is een door alle partijen gedeelde conclusie, dat wanneer Nederland een totale marktvaag van 580.000 vliegtuigbewegingen wil accommoderen bij een volumeplafond van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol, de inzet van regionale luchthavens noodzakelijk is.

Het advies geeft aan dat het Rijk zich dient in te spannen zodat de verschuiving van niet-mainportgebonden verkeer naar regionale luchthavens mogelijk wordt door te faciliteren dat er - onder een aantal voorwaarden en binnen een aantal uitgangspunten - extra ruimte wordt gecreëerd op de betreffende regionale luchthavens (advies, d.d. 1 oktober 2008).

Dit advies is in zijn geheel overgenomen door het kabinet en de Tweede Kamer. In de Tweede Kamer is in een breed gedragen motie gevraagd om een voortvarende uitvoering van het advies. In dit advies uit 2008 is tevens opgenomen dat de exploitant – Schiphol – zich in dit kader ,verplicht tot het doen van de noodzakelijke investeringen op de regionale velden en zal samen met het Rijk, ieder binnen zijn mogelijkheden en verantwoordelijkheden, een selectiviteitbeleid opzetten'

Dit is nader uitgewerkt in een convenant tussen het Rijk en Schiphol: *'Partijen bevorderen en ondersteunen een zodanige ontwikkeling van regionale luchthavens, dat deze niet-mainportgebonden verkeer optimaal kunnen accommoderen'* (convenant 'Behoud en versterking van mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol').

Hierbij wordt onderkend dat uitbreiding van operaties op specifieke regionale luchthavens een aanpassing van het luchtruim vereist opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt. Het Rijk zal zich inspannen dit te realiseren. Ten slotte dienen Partijen zich in te spannen voor een adequate beschikbaarheid van start- en landingsbanen, luchtverkeersleiding- en grondafhandelingscapaciteit, conform de specificaties van het niet-mainportgebonden verkeer en voor de realisatie van goede landzijdige ontsluitingen van de regionale luchthaven(s).

Luchtvaartnota 2009

Het Aldersadvies Schiphol is vertaald naar de Luchtvaartnota van april 2009: 'In verband met de opgave om in 2020 70.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen op Eindhoven en Lelystad, heeft het kabinet de heer Alders gevraagd om voor deze twee luchthavens met de regionale en lokale bestuurders, de exploitanten (militair en civiel) en andere belanghebbenden uit de regio voor de zomer van 2009 een advies uit te brengen aan het kabinet. De heer Alders is verzocht om in te gaan op de regionaal ruimtelijk-economische visie in relatie tot de ontwikkeling van de luchthavens, de wijze waarop samen met de regio's invulling gegeven kan worden aan het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag en over de steun voor dit voorstel in de regio. Van de opgave van 70.000 vliegtuigbewegingen is 35.000 voorzien tot en met 2015 en nog eens circa 35.000 tot en met 2020. Het kabinet gaat in de Luchtvaartnota tot en met 2020 ook uit – als richtgetal – van een gelijkwaardige verdeling van het verkeer over Eindhoven en Lelystad (dus 35.000 – 35.000 vliegtuigbewegingen), waarbij wordt uitgegaan van een gefaseerde aanpak, die past bij de marktontwikkeling'.

Maatschappelijk nut van de inzet van Lelystad

Een quick-scan van de kosten-baten, uitgevoerd in het kader van het Aldersadvies Schiphol door het bureau Decisio, geeft, in lijn met eerdere CPB-rapportages, aan dat de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland een positief maatschappelijk saldo oplevert. Dit wordt hoofdzakelijk verklaard door reistijdwinsten. De negatieve effecten van geluidhinder wegen maatschappelijk-economisch gezien niet op tegen de (regionaal-)economische voordelen en bereikbaarheidsvoordelen.

De negatieve effecten zijn beperkter bij verplaatsing van niet-mainportgebonden luchtverkeer naar andere luchthavens in minder intensief bewoonde gebieden, dan bij doorgroeien op Schiphol. De genoemde quick scan in het kader van het Aldersadvies, levert een onderbouwing op voor een focus op Lelystad en Eindhoven.

In de kabinetsreactie op het Aldersadvies (oktober 2008) is toegezegd te komen met een nadere analyse naar de kosteneffectiviteit van het inzetten van regionale luchthavens. Daarbij heeft het kabinet aangegeven dat, bij de verdeling van de vluchten over de luchthavens van nationale betekenis, naar het gehele stelsel van luchthavens in Nederland wordt gekeken, dus ook naar de luchthavens Maastricht, Twente, Rotterdam en Groningen. Bovendien worden in de analyse ook buitenlandse luchthavens in beschouwing genomen. In dat kader is, voortbouwend op de quick-scan KBA van Decisio, een onderzoek uitgevoerd gericht op de volgende vraag: Wat is, gelet op de maatschappelijke kosten en baten, de meest kosteneffectieve manier om de 70.000 vliegtuigbewegingen op luchthavens van nationale betekenis te accommoderen? De analyse laat zien dat het accommoderen van de vluchten op Lelystad en Eindhoven het beste scoort van de in deze studie onderzochte alternatieven (Decisio 2009). Voor een samenvatting van deze studies wordt verwezen naar bijlage C van de Luchtvaartnota.

Advies Alderstafel Lelystad 2012⁴

Het kabinet heeft de heer Alders in verband met de opgave om in 2020 70.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen op Eindhoven en Lelystad in februari 2009 verzocht om, na overleg met de regionale en lokale bestuurders, de exploitanten en de andere belanghebbenden uit de regio Lelystad een advies uit te brengen aan het kabinet. Naar aanleiding van het verzoek van het kabinet heeft de heer

⁴ Het Aldersadvies inclusief bijlagen is te vinden op <http://www.alderstafel.nl/lelystad/>

Alders een regionale Tafel voor overleg gevormd. Aan de regionale Alderstafel Lelystad zitten vertegenwoordigers uit diverse geledingen: regionaal bestuur, omwonenden, regionaal-economisch belang, regionaal natuur- en milieubelang, de luchthavenexploitant, de luchtverkeersleiding en vertegenwoordigers van de Rijksoverheid. Op weg naar het advies over de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad is de Alderstafel van Lelystad gestuit op een aantal belangrijke aandachtspunten waarop nadere analyses zijn verricht. Hierna zijn die aandachtspunten nader toegelicht.

Luchtruimonderzoek

Uit een eerste verkenning door LVNL en To70 in 2009 van het luchtruim boven Flevoland bleek er sprake van interferentie met het luchtverkeer van en naar Schiphol. Gezien de consequenties die dit kan hebben voor het functioneren van de luchthaven is een nader meer gedetailleerd onderzoek uitgevoerd. Door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) zijn drie inpassingsscenario's in samenhang in beeld gebracht. Daaruit bleek dat van een eenvoudige inpassing van het vliegveld Lelystad geen sprake kan zijn. Het NLR komt tot de aanbeveling om bij de uitwerking de benodigde ontwikkelingen voor Schiphol (SESAR en Luchtruimvisie) en Lelystad met elkaar in de pas te laten lopen (rapport NLR, november 2011).

Baandraaiing

Door de wijzigingen in de oorspronkelijke woningbouwplannen van Flevoland ten tijde van het ontstaan van de Luchthaven in de huidige vorm, is er overleg geweest aan de Alderstafel Lelystad over een mogelijke draaiing van de start- en landingsbaan op Lelystad Airport. Primair doel hierbij was het verminderen van hinder voor de gemeente Dronten. In een studie van To70 zijn de baandraaiing en de effecten ervan bekeken. Uitkomst van de studie was dat een baandraaiing minder conflict geeft met nieuwbouwoontwikkeling aan de westkant van Dronten. Daar staat tegenover dat de aanlegkosten van een gedraaide baan naar schatting een veelvoud zijn van de aanlegkosten van alleen een verlengde baan, en dat deze kosten verder toenemen bij elke verdere draaiing (vanwege mogelijke grondaankopen en mogelijke herinrichting Luchthaventerrein). Een baandraaiing zal er bovendien voor zorgen dat een aantal grote windmolens/obstakels in de nabijheid van de luchthaven gesloopt en/of verplaatst moet worden, dat een aantal agrarische bedrijven geamoveerd moet worden en dat een aantal andere bedrijven (bijv. RDW) hun activiteiten moeten verminderen, verplaatsen of beëindigen. Ook doet een baandraaiing in toenemende mate afbreuk aan de betrouwbaarheid van de operatie en kan daarmee gevolgen hebben voor de exploitatiekosten. De huidige positionering van de baan is zodanig dat deze (onder de geldende gemiddelde windcondities) de meest betrouwbare operatie kan bieden bij de minste investeringskosten. Aan de Alderstafel Lelystad is geconcludeerd dat de positieve geluidseffecten van een baandraaiing voor Dronten niet opwegen tegen de hoge extra kosten en het verlies aan de betrouwbaarheid van de operatie die het gevolg zijn van een baandraaiing. Een mogelijk alternatief in de vorm van een gedraaide eindnadering wordt in het ontwerpproces van de routes als optimalisatievariant nader onderzocht (zie bijlage 2).

Locatiekeuze

Eerdere analyses hebben laten zien dat een andere locatie van de luchthaven (nabij Dronten) mogelijk kan leiden tot (per saldo) minder gehinderden en een betere landzijdige ontsluiting per spoor. Deze is in het kader van dit advies niet nader onderzocht vanwege het ontbreken van draagvlak hiervoor in de regio en de brede voorkeur in de Kamer voor de huidige locatie.

Specifiek ten aanzien van de locatie-afweging heeft de Tweede Kamer in een breed gedragen motie (CDA, PvdA, CU, VVD, D66, SGP, lid Verdonk) de uitspraak gedaan dat het mogelijk zou moeten zijn om de aan- en uitvliegroutes rond de huidige locatie van de luchthaven Lelystad zodanig vorm te

geven dat deze een goede afwikkeling van het verkeer rond Schiphol niet belemmert. Daarnaast heeft de Kamer in de genoemde motie verzocht aan de regering om, onder de bovengenoemde voorwaarde dat de afwikkeling van het Schiphol verkeer niet wordt belemmerd, duidelijkheid te verschaffen over het feit dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad op de huidige locatie plaats zal vinden, indien de interferentie met Schiphol dat toestaat.

Overige onderzoeken

Naast de intensieve bestudering van de luchtruimproblematiek en de baandraaiing zijn in opdracht van de Tafel diverse studies verricht en de uitkomsten daarvan zijn aan de Tafel besproken ten aanzien van de landzijdige inpassing. Aandacht is er met name geweest voor:

- Het hinderprofiel van luchthavenontwikkeling op Lelystad in de regio (bureau To70)
- De versturende effecten van grote burgerluchtvaart op de vogelpopulatie in de regio (waarvoor de beschikbare wetenschappelijke kennis op dit gebied is gebundeld onder leiding van prof. dr. H. Siepel van de Radboud Universiteit Nijmegen)
- De effecten van de vogelpopulatie op vliegveiligheid in de regio (bureau Waardenburg)
- De landzijdige ontsluiting van de luchthaven (bureau Oranjewoud)
- De ruimtelijk-economische structuur (bureau Stratagem)

Het advies

Na verschillende besprekingen aan de regionale Alderstafel Lelystad kwam de heer Alders op 30 maart 2012 in hoofdlijnen tot het volgende advies⁵:

- Ontwikkel de luchthaven Lelystad als 'Twin-Airport' van de mainport Schiphol in twee tranches naar een luchthaven met 45.000 vliegtuigbewegingen, de totale ruimte hiervoor wordt vastgelegd in één Luchthavenbesluit.
- De gecontroleerde ontwikkeling start vanaf 2015 tot 2020 met een eerste tranche naar 25.000 vliegtuigbewegingen. De gebruiksruimte van de tweede tranche naar 45.000 vliegtuigbewegingen kan pas worden gebruikt na evaluatie van de effecten op de uitvoering van de businesscase, de invulling van de werkgelegenheidsambitie, de effecten op de duurzame landbouw en het vermijden van geluidhinder en de verstoring van natuur;
- Tot het van kracht worden van het Luchthavenbesluit die de hiervoor geschetste ontwikkeling mogelijk moet maken, kan de luchthaven worden gebruikt binnen de grenzen van de voorlopige voorziening op een manier die voor de regio werkgelegenheidsvoordelen oplevert.

Belangrijke voorwaarden bij het advies zijn:

- Effectuering van de luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad;
- Nadere uitwerking van het selectiviteitsbeleid, waaronder een verkenning van een Europeesrechtelijk luchthavensysteem;
- Een zorgvuldige regionale inpassing.

Draagvlak advies

De provincie Flevoland, de gemeente Lelystad, de gemeente Almere, de gemeente Zeewolde en de provincie Gelderland steunen de voorgestelde stappen die beschreven zijn in het advies en de verdere uitwerking daarvan. De gemeente Dronten heeft op twee punten een voorbehoud gemaakt

⁵ Zie voor het Aldersadvies Lelystad: <http://www.alderstafel.nl/lelystad/>

aangaande de baanligging en de landzijdige ontsluiting. De Provincie Gelderland hecht bij de uitwerking aan een vlieghoogte van minimaal 6000 voet boven het 'oude land'. Het bedrijfsleven, vertegenwoordigd door de Kamer van Koophandel aan de Alderstafel, vraagt om een snelle uitvoering van de in het advies voorgestelde vervolgstappen. De Club Direct Omwonenden (CDO) en de Vereniging Natuur- en Milieufederatie Flevoland (NMFF) accepteren het Aldersadvies onder de voorwaarde dat een compensatieregeling en de leefbaarheid/beperking geluidshinder voor de directe omgeving worden meegenomen in de uitwerking en dat ook in de uitwerking volwaardig rekening gehouden wordt met het vermijden van hinder voor de inwoners en de natuur van Flevoland. De Schiphol Group waarvan de exploitant deel uitmaakt, onderschrijft het advies volledig.

Kabinetsreactie

In haar reactie op het Aldersadvies Lelystad van 11 september 2012 geeft het Rijk aan positief tegenover het advies te staan, maar stelt op basis van de uitgevoerde voorstudie operationeel concept Lelystad Airport vast, dat de betrouwbaarheid en de fasering van de verkeersafwikkeling op Lelystad Airport nadere uitwerking behoeven. Het Rijk signaleert een aantal elementen dat nadere aandacht vraagt in de verdere uitwerking van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad:

- Het Rijk ondersteunt het principe van een Twin-Airport waarin de luchthaven Lelystad en de mainport Schiphol in bedrijfseconomische zin complementair zijn aan elkaar, zij het dat voor de inrichting van het luchtruim het Rijk in de Luchtruimvisie gekozen heeft voor een (ander) principe waarbij het mainport verkeer in de lagere luchtlagen gescheiden wordt van het overige vliegverkeer. Hierdoor kan de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol én de luchthaven Lelystad in het luchtruim geacommodeerd worden in samenhang met de luchtruimbehoefte van andere luchtruimgebruikers. Binnen deze luchtruimhoofdstructuur kan verdere uitwerking worden gegeven aan het principe van een Twin-Airport concept in bedrijfseconomische zin.
- Een gefaseerde en gecontroleerde ontwikkeling is een goede manier om de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de effecten daarvan te kunnen monitoren. Bij de uitwerking van de gefaseerde ontwikkeling moet aandacht worden besteed aan de mogelijkheden van een goede juridische verankering van een dergelijke fasering in het Luchthavenbesluit.
- De luchthaven Lelystad kan voor de korte termijn gebruikt worden conform de voorlopige voorziening op basis van de uitspraak van de Raad van State. In het Aldersadvies Lelystad is een aantal voorwaarden gesteld aan dit voorlopig gebruik.
- Het Aldersadvies Lelystad gaat uit van een baanlengte voor de start- en landingsbaan van 2100 meter. Mocht blijken dat er op basis van de businesscase of de gesprekken in het kader van de selectiviteitsmaatregelen vanuit de markt een voorkeur is voor een baanlengte van 2400 meter, dan is dat voor het Rijk bespreekbaar.
- Het Rijk onderschrijft het belang van een monitoringsprogramma voor de effecten op de duurzame landbouw zoals dat in het advies onder de uitwerking wordt voorgesteld. Dit programma zal gezamenlijk met de CDO worden opgesteld. Daarnaast zal conform het advies een mitigatie- en compensatieregeling worden ontwikkeld in geval van schade. Er is in het advies nadrukkelijk aandacht geschonken aan een zorgvuldige regionale inpassing. De geluidscontouren behorende bij de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad conform het voorstel van de Alderstafel Lelystad interfereren niet met de bouwplannen die gepland zijn bij de ontwikkeling van Almere.
- Het kabinet is van mening dat alle betrokken partijen (Rijk én regio) de verantwoordelijkheid en plicht hebben om de ruimte vragende functies, waaronder luchtvaart, woningbouw, natuur en

windenergie, toekomstvast op elkaar af te stemmen, zodat hinder en hinderbeleving in een vroegtijdig stadium kan worden voorkomen of kan worden geminimaliseerd. Het Rijk zal binnen het Rijksregioprogramma Amsterdam, Almere, Markermeer (RRAAM) en de Structuurvisie Wind op Land bewerkstelligen dat er met die projecten afstemming plaatsvindt. Voor regionale partijen ligt een belangrijke opgave in de doorwerking van internationale luchtvaart regelgeving in ruimtelijk beleid teneinde de vliegveiligheid van de luchthaven Lelystad te borgen in relatie tot de ontwikkeling van windenergie in de Provincie Flevoland. Om de samenhang tussen de ruimtevragende functies luchtvaart, woningbouw, natuur en windenergie vorm te geven zullen zij een plek krijgen in de MIRT-gebiedsagenda.

- Voor de landzijdige ontsluiting wordt een intentieovereenkomst gesloten tussen Rijk, Provincie Flevoland en de gemeente Lelystad, waarin wordt besloten tot de start van een MIRT -onderzoek om te onderzoeken in hoeverre de gewenste ontwikkeling van de luchthaven zich verhoudt tot de bereikbaarheid en welke maatregelen wellicht nodig zijn. Het punt van de gemeente Dronten met betrekking tot de regionale weginfrastructuur zal binnen de provincie Flevoland worden opgepakt.
- Aan de Alderstafel Lelystad is de mogelijkheid van een draaiing van de start- en landingsbaan onderzocht om te bezien of dit positieve effecten heeft op geplande woningbouwontwikkelingen. Uit deze analyse blijkt dat een baandraaiing minder conflict geeft met nieuwbouwontwikkeling aan de westkant van Dronten. Een inschatting van de aanlegkosten van een gedraaide baan geeft echter aan dat de investeringskosten een stuk hoger zijn dan de kosten van de verlenging van de baan op de huidige locatie. Daarnaast neemt de betrouwbaarheid van de operatie door de baandraaiing (beperkt) af. In de indicatieve routestructuur Lelystad wordt voorgesteld om het Instrument Landing System (ILS) interceptiepunt te verhogen naar 3000 voet. Hiermee wordt eveneens geluidhinder nabij Dronten en Swifterbant beperkt. Daarnaast biedt de toekomstige introductie van Precisie navigatie infrastructuur (PRNAV) de mogelijkheid om vliegroutes nauwkeuriger te volgen en daardoor spreiding van geluidhinder te voorkomen.
- Het Rijk signaleert dat in het advies aandacht wordt besteed aan de vliegveiligheid in relatie tot vogelaanvaringen. Hierbij wordt in het Aldersadvies de inschatting gemaakt dat het aanvaringsrisico op Lelystad lager zal liggen dan op Schiphol en dat daarom geen bovengemiddelde beheermaatregelen nodig zijn. Aanbevolen wordt om bij de uitvoering nader in te gaan op het vraagstuk vliegveiligheid in relatie tot de vogeltrek. Het Rijk zal bij de verdere uitvoering gezamenlijk met de luchthaven exploitant monitoren of de vogelpopulatie en de vogeltrek aanleiding geeft tot extra maatregelen, zoals bijvoorbeeld een vogeldetectie-systeem. Daarnaast zullen overeenkomstig artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens door de Provincie Flevoland in een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied beperkingen ten aanzien van nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen en nieuw grondgebruik worden opgenomen.
- Op dit moment vindt er op en in de directe omgeving van de luchthaven Lelystad veel en uiteenlopende General Aviation plaats. De toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Lelystad heeft directe gevolgen voor de beschikbare capaciteit voor General Aviation op Lelystad Airport. Zoals ook in het Aldersadvies is aangegeven, zal het Rijk samen met de exploitant en de regio bij de verdere uitwerking een faciliterende rol moeten spelen bij eventuele verplaatsing van General Aviation functies.
- Voor de luchtzijdige inpassing werden in het Aldersadvies Lelystad drie belangrijke vraagstukken gesignaleerd waarover op korte termijn duidelijkheid moest worden verkregen vanuit het Rijk en de luchtverkeersdienstverleners:

1. Kan er op een hoogte boven de 3000 voet in noordelijke en zuidelijke richting worden gevlogen vanaf Lelystad in verband met de instandhoudingsdoelen voor de daar liggende Natura 2000-gebieden?
 2. Is er een exploitatiemodel en operationele werkwijze te ontwikkelen waarin de interferentie van het landend Schiphol verkeer op de Buitenveldertbaan met de afwikkeling van het verkeer op Lelystad kan worden opgevangen?
 3. Wat zijn de mogelijkheden voor afstemming tussen het gebruik van de luchthaven Lelystad en het (al dan niet gelijktijdig) gebruik van de militaire oefengebieden en laagvliegroutes in de omgeving?
- Om duidelijkheid te verschaffen op deze punten heeft het Rijk na het uitkomen van het Aldersadvies van 30 maart 2012 een voorstudie opgestart naar het vormgeven van een operationeel concept voor de luchthaven Lelystad waarin deze punten zijn meegenomen. Deze voorstudie is onder leiding van het Rijk samen met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), de Schiphol Group en Lelystad Airport uitgevoerd. De inzichten van de voorstudie bevestigen dat de nieuwe luchtruimhoofdstructuur een luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad binnen de kaders uit de Luchtvaartnota, de Luchtruimvisie en het Aldersadvies Lelystad mogelijk maakt, maar dat sprake blijft van interferentieproblematiek waardoor de betrouwbaarheid van de beschikbaarheid van het luchtruim op dit moment nog onvoldoende is gewaarborgd. Op basis van inzichten uit de voorstudie dient verder uitwerking te worden gegeven aan de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport, om te bepalen hoe de betrouwbaarheid kan worden vergroot. Voor de inzichten van de voorstudie in reactie op de genoemde punten uit het Aldersadvies wordt verwezen naar de kabinetsreactie op het Aldersadvies Lelystad.
 - In de voorstudie is gekomen tot een indicatieve routestructuur waarbij bebouwde gebieden zo veel als mogelijk worden vermeden. Uitgaande van deze routestructuur bereikt het vertrekkend verkeer van de luchthaven Lelystad, conform de wens van regionale partijen, het 'oude land' tussen Nunspeet en Elburg op een vlieghoogte van 6 000 voet.. Op het 'oude land' geldt alleen voor de regio Kampen dat er rekening moet worden gehouden met overvliegend naderend verkeer op een hoogte tussen circa 4 000 en 5 000 voet. Hoewel dit niet volledig voldoet aan het regionale kader, is het gebied waarbinnen de regeling burgerluchthavens vraagt om een expliciete afweging tussen geluidgehinderden en nieuwe woningbouw (tussen de 56 en 48 dB(A)Lden contour) ver gelegen van deze regio.
 - De uitkomsten van de voorstudie en de uitwerking daarvan worden besproken met de luchtvaartmaatschappijen. Het resultaat daarvan wordt verwerkt in de definitieve business case.

Provinciaal beleid: Omgevingsplan Flevoland 2006

In dit plan, dat op 2 november 2006 door Provinciale Staten is vastgesteld, is het integrale omgevingsbeleid van de provincie Flevoland voor de periode 2006-2015 neergelegd, met een doorkijk naar 2030. Het Omgevingsplan is een samenbundeling van de vier wettelijke plannen op provinciaal niveau: Streekplan, Milieubeleidsplan, Waterhuishoudingsplan en Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. De luchthavenontwikkeling vormt onderdeel van het speerpunten beleid van de Provincie Flevoland. In hoofdstuk 6.3 van het omgevingsplan is dit beleid voor de luchthaven vastgelegd:

“Het luchthaventerrein en het (na uitbreiding) aangrenzende bedrijventerrein Larserpoort hebben de potentie zich te ontwikkelen tot een knooppunt met een regionale tot nationale functie. Dit is een belangrijke kans voor versterking van de economische structuur en de interne en externe bereikbaarheid van Flevoland. De provincie acht de ontwikkeling van

luchthaven Lelystad tot regionale luchthaven en de uitbouw van Larserpoort van groot belang en zet in op een geïntegreerde ontwikkeling van dit gebied in samenhang met een goede ontsluiting via weg en openbaar vervoer. Een snelle verbinding met Schiphol is daarvan een essentieel onderdeel. Naast reguliere en luchthavengebonden bedrijvigheid zijn er ook mogelijkheden voor grootschalige toeristisch-recreatieve ontwikkelingen. Een verdere ontwikkeling van de luchthaven versterkt de noodzaak tot een nieuwe aansluiting van de A6 bij Lelystad Zuid. Ook de lokale openbaar vervoerontsluiting van de luchthaven vraagt aandacht. Gewenst is een betere busverbinding, die passend is voor de verwachte groeiende vervoerbehoefte. Een hoogwaardige snelle openbaar vervoerverbinding (door middel van vrije busbanen of een railverbinding) tussen de luchthaven en Lelystad is pas rond 2020 aan de orde en is mede afhankelijk van de uitkomsten van de rijksplanstudie openbaar vervoer in de corridor Schiphol- Amsterdam-Almere-Lelystad. De provincie zal zich hier actief voor inzetten in een ontwikkelende rol.”

Structuurplan Lelystad 2015

Het structuurplan is door de gemeente Lelystad vastgesteld op 7 april 2005 en bevat een visie op de integrale leefomgeving, waarbij behalve het ruimtelijk beleid, ook duurzaamheid, milieu en verkeer deel van uitmaken. Lelystad ziet daarbij de handhaving en versterking van de kernkwaliteiten rust, ruimte, groen en water als één van de belangrijkste opgaven. Groei is daarbij noodzakelijk om te kunnen blijven investeren in de stad. Naar verwachting telt de stad in 2015 80.000 inwoners en 32.000 arbeidsplaatsen.

Om deze doelstellingen te bereiken worden vier verschillende knooppunten gerealiseerd. Eén van deze knooppunten is Larserknoop en betreft de locatie van de huidige Larserpoort inclusief het vliegveld. In eerste instantie gaat het daarbij om realisatie van een deel van het totale bedrijventerrein Larserpoort.

Voor de luchthaven betekent dit dat deze in de periode tot 2015 ontwikkeld wordt als business airport. In het structuurplan is rekening gehouden met een verlenging van de start- en landingsbaan en de realisatie van een parallelbaan voor recreatief vliegverkeer. Op de luchthaven wordt het mogelijk gemaakt om vliegveldgeoriënteerde bedrijvigheid en een congresfunctie te ontwikkelen. Dit is echter sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de business airport. Bij de ontwikkelingen in het knooppunt zijn de ecologische verbindingen tussen de Oostvaardersplassen en het Natuurpark en langs de Knardijk en de Larserweg van belang. Samen met een aantal nog aan te leggen groene (ecologische) corridors en stapstenen is het mogelijk om het gebied Larserknoop/vliegveld in te bedden in een aantal 'groene kamers' in het landschap. Naast ecologie moet ook rekening gehouden worden met de mogelijke archeologische waarden die aanwezig kunnen zijn in het gebied van het knooppunt.

Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid

De Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid (GVV) biedt inzicht in de manier waarop de gemeente invulling geeft aan de bestaande en toekomstige werklocaties en het beleid waarmee dit gepaard gaat. De ambities vanuit het Structuurplan Lelystad zijn verwoord in het GVV. De visie is uitgewerkt in locatiebeleid. Het locatiebeleid wordt onderverdeeld naar werklocaties. De verdeling onderscheidt drie koepelmilieus: centrummilieus, gemengde milieus en specifieke milieus. Deze drie zijn in de GVV verder opgesplitst naar een zevental vestigingsmilieus. De luchthaven is daarbij als thematisch terrein specifiek genoemd en valt onder specifieke milieus.

Economische Programmering Larserknoop (EPL)



De Economische Programmering Larserknoop (EPL), door de raad vastgesteld op 16 september 2008, bevat de bouwstenen voor de Gebiedsvisie Larserknoop. Het EPL vervangt de Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid. In de EPL wordt de wens van de gemeente Lelystad uitgesproken op termijn binnen de gemeente een werkgelegenheidsfunctie van 40 voltijdsarbeidsplaatsen per 100 inwoners te realiseren.

Archeologische Monumentenzorg in Lelystad

Op 28 augustus 2008 heeft de gemeenteraad van Lelystad het archeologische beleid vastgesteld. Dit beleid is opgesteld om vorm te geven aan het rijks- en provinciaal beleid over archeologie en cultuurhistorie. Het beleid bestaat uit beleidsafspraken en een beleidsadvieskaart. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met op de kaart aangemerkte gebieden. In het beleid is ook de doorwerking van het beleid voor bestemmingsplannen opgenomen. Daarbij is een lijst opgenomen met categorieën van archeologische waarden en de manier waarop deze in het bestemmingsplan opgenomen moeten worden.

Ontwerpbestemmingsplan Lelystad- luchthaven

Het grootste deel van de bestaande activiteiten op Lelystad Airport zijn geregeld in het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" (1979), waarin het plangebied grotendeels bestemd is als "Luchtvaartterrein". Het bedrijventerrein bij de luchthaven (langs de Eendenweg) is geregeld in het geldende bestemmingsplan "Vliegveld bedrijventerrein". Deze bestemmingsplannen en de daarop volgende uitwerkingsplannen bieden echter onvoldoende mogelijkheden voor de gewenste ontwikkelingen in het plangebied. Het provinciale en gemeentelijke beleid, de hiervoor opgenomen uitgangspunten voor het vigerende aanwijzingsbesluit, het luchthaven ontwikkelplan van de exploitant en de gemeentelijke reactie daarop vormen de aanleiding voor het nieuwe bestemmingsplan Lelystad – luchthaven. Deze stukken zijn beleidsuitgangspunten, op basis waarvan de gemeente Lelystad dit bestemmingsplan voor de gewenste ontwikkeling van de luchthaven van Lelystad op heeft gesteld. Dit bestemmingplan dient voor 1 juli 2013 te worden vastgesteld vanwege de wettelijke termijnen. Concreet geeft het Aldersadvies voor dit bestemmingsplan geen aanwijzingen.

Routestructuur

In de voorstudie operationeel concept Lelystad⁶ is een indicatieve routestructuur en operationeel concept voor Lelystad Airport opgesteld. Deze routestructuur wordt momenteel meer in detail uitgewerkt ten behoeve van het te nemen nieuwe Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport. Deze uitwerking is onderdeel van een integraal ontwerp proces waarin luchtruim, routes en het luchtverkeersleidingsconcept worden ontworpen. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) zijn hiervoor in opdracht van het Rijk een studie- en implementatietraject gestart. Vooruitlopend op een definitieve routeontwerp dat volgt uit dit studietraject is binnen de uitgangspunten van de voorstudie en conform internationale voorschriften een verder indicatief detailontwerp gemaakt voor de routestructuur. Daarbij zijn binnen deze kaders tevens optimalisatievarianten uitgewerkt ten behoeve van hinderbeperking. Dit vormt belangrijke informatie voor de invoerset van het MER.

⁶ Voorstudie operationeel concept Lelystad Airport, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 20 december 2012.



De routes en optimalisatievarianten vormen een tussenresultaat van het studietraject voor een integraal ontwerp van routes, luchtruim en luchtverkeersleidingsconcept, dat parallel aan het MER wordt uitgevoerd. Op basis van dit tussenresultaat wordt de uitwerking van de routestructuur naar zuidelijke en oostelijk bestemmingen uitvoerbaar geacht door de luchtverkeersdienstverleners. Een aantal belangrijke aandachtspunten ten aanzien van de interferentie met het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport en het vliegverkeer van en naar de mainport Schiphol en de gevolgen daarvan voor de vertrekroutes vanaf Lelystad Airport naar het westen en het noorden dient nader te worden onderzocht.

De milieueffecten van de routes en optimalisatievarianten zullen in het MER worden onderzocht. Het MER gaat voor de invoerset van de routes uit van het laatst beschikbare tussenresultaat (zie bijlage 2). In het studietraject zal door LVNL en CLSK in een gezamenlijk Concept of Operations (CONOPS) het route-ontwerp, luchtruimontwerp en luchtverkeersleidingconcept nader worden uitgewerkt en onderzocht op haalbaarheid en gevolgen voor veiligheid en efficiëntie van de verkeersafhandeling. Op basis van de uitkomsten van zowel het MER als het studietraject zal een keuze gemaakt kunnen worden voor de definitieve routestructuur. Verdere resultaten uit het studietraject zullen door middel van coördinatie met de opstellers van het MER worden afgestemd voor een betrouwbare representatie van de milieueffecten van het routeontwerp. In bijlage 2 worden de gehanteerde uitgangspunten van de routestructuur kort toegelicht.

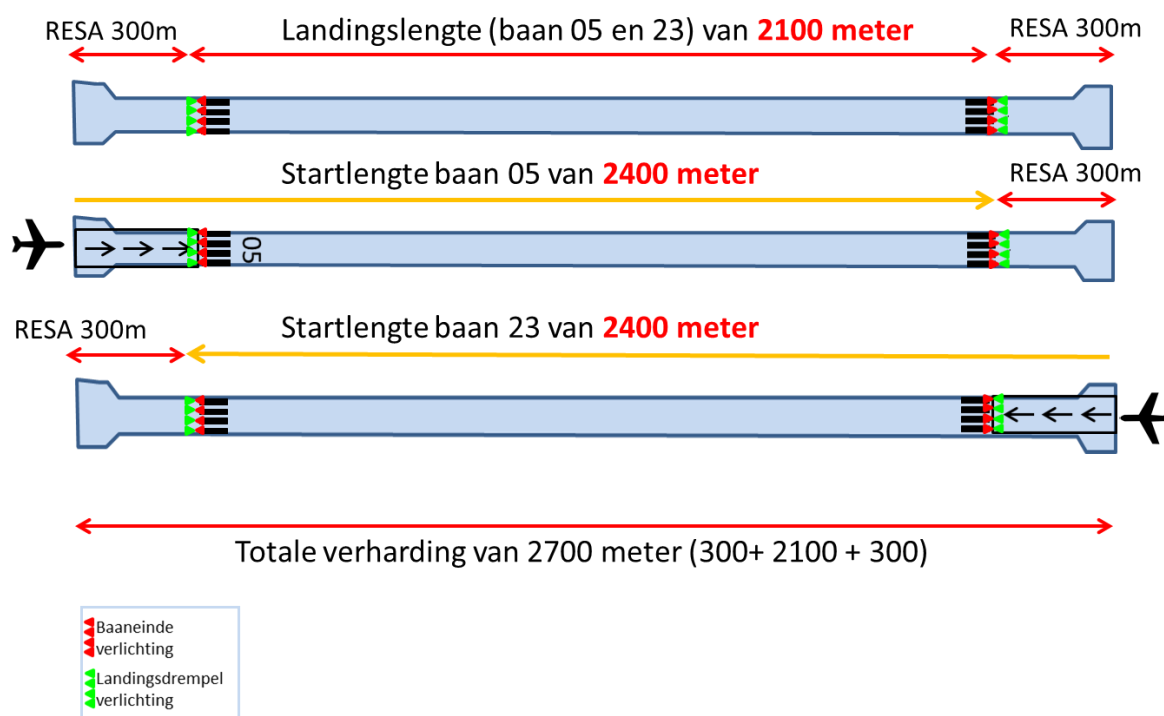
2.2 Voornemen

Gegeven de afspraken aan de Alderstafel van Lelystad en de reactie van het kabinet n.a.v. het Aldersadvies is de exploitant van Lelystad Airport voornemens de luchthaven Lelystad in twee tranches te ontwikkelen naar een luchthaven die 45.000 vliegtuigbewegingen niet mainportgebonden verkeer van het type Boeing 737 en Airbus 320 op jaarbasis kan accommoderen. De exploitant is voornemens een Luchthavenbesluit aan te vragen dat op jaarbasis ruimte biedt aan 45.000 vliegtuigbewegingen niet mainportgebonden verkeer met narrow-body vliegtuigen, een beperkt aantal onderhoudsvluchten, zakelijke vluchten met kleinere straalvliegtuigen, helikoptervluchten en een beperkt deel klein (les)verkeer. Daarvoor is één start- en landingsbaan noodzakelijk van 2400 meter lengte en 45 meter breedte inclusief een parallelle rijbaan. De start- en landingsbaan dient te worden opengesteld van 06:00 uur tot 23:00 uur met een extensie tot 24.00 voor onvoorziene omstandigheden.

In het Alders advies voor Lelystad Airport is uitgegaan van een start- en landingsbaanlengte van 2100 meter. Met een start- en landingsbaan van 2100 meter kan heel Europa worden bediend, met uitzondering van de verder weg (net buiten Europa) gelegen bestemmingen zoals de Canarische Eilanden, Cyprus, Turkije, Marokko, Israël, Egypte en Tunesië.

Uit de gesprekken met de luchtvaartmaatschappijen is gebleken dat er een serieuze behoefte bestaat aan – en interesse voor – Lelystad Airport, mits voldaan wordt aan bepaalde randvoorwaarden. Luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat een startbaanlengte van 2400 meter noodzakelijk is om bepaalde bestemmingen te kunnen bereiken. Een baanlengte van 2100 meter levert startbeperkingen op voor het vertrek naar deze verder weg gelegen bestemmingen. De luchtvaartmaatschappijen kunnen dan minder betalende lading (passagiers en/of vracht) aan boord nemen wat de vlucht naar verder gelegen bestemmingen net buiten Europa verliesgevend maakt. Met een startbaanlengte van 2400 meter kunnen de luchtvaartmaatschappijen vertrekken met een Maximum Take-Off Weight (MTOW) d.w.z. met een maximum aan passagiers (en/of vracht) aan boord. Dit was ook de belangrijkste reden voor de onlangs uitgevoerde Baanverlenging van Groningen Airport Eelde naar 2500 meter. De baan van Maastricht Aachen Airport is overigens ook 2500 m.

Het voornemen is dan ook om een baan aan te leggen die zo weinig mogelijk ruimte inneemt en die toch 2400 meter aan startbaanlengte heeft. Dit denken we te bereiken door gebruik te maken van de RESA (verplichte veiligheidsstrook aan het begin en het einde van de baan) met een starter extensie. Bij volledig gebruik van de RESA lengte voor starter extensie, kan een operationele startbaanlengte (TORA) van 2400m gecreëerd worden. Totale verhardingslengte wordt dan 2700m (300 + 2100 + 300). De figuur op blz. 21 laat indicatief zien dat door middel van starter extensies de beschikbare startlengte per richting vergroot kan worden. Het begin van de start wordt achterwaarts in de RESA geschoven. De landingslengte (LDA) blijft gelijk aan 2100 meter.



Daarnaast zal er voor het afhandelen van het verkeer ook een nieuw platform en een nieuwe passagiersterminal worden ontwikkeld als ook parkeerfaciliteiten en andere voor de passagiers van belang zijnde faciliteiten.

Een Luchthavenbesluit wordt mede genomen op basis van een te verwachten levensvatbare luchthavenexploitatie. Er zijn in het kader van het Aldersadvies⁷ al marktanalyses uitgevoerd en de exploitant heeft ten behoeve van de Alderstafel Lelystad een eerste Business Case opgesteld om tot een inschatting te komen van de benodigde aantallen vliegtuigbewegingen voor een levensvatbare burgerluchthaven. Daaruit kwam naar voren dat er naast het afhandelen van het bestaande contingent General Aviation in afgeslankte vorm, ten opzichte van de huidige gereguleerde situatie ten minste 25.000 vliegtuigbewegingen niet mainport gebonden verkeer extra per jaar moeten kunnen worden afgehandeld voor een levensvatbare luchthavenexploitatie.

De voorgenomen activiteit gaat uit van een combinatie van aantal vliegtuigbewegingen, vliegtuigtypes, vliegschema (aankomst- en vertrektijden) passend bij de marktvraag van het niet mainport gebonden verkeer. Een en ander is vervat in een zogenoemde invoerset ten behoeve van de uit te voeren onderzoeken in het MER. Deze invoerset is weergegeven in bijlage 3.

De voorgenomen activiteit gaat uit van een ontwikkeling naar 45.000 vliegtuigbewegingen in 2 tranches, van niet mainportgebonden verkeer van het type Boeing 737 en Airbus 320 . Daarnaast zal er ook sprake zijn van een beperkt aantal onderhoudsvluchten en zakelijke vluchten met kleinere straalvliegtuigen (in totaal circa 4500 vliegtuigbewegingen) en helikoptervluchten (circa 10.000 vtb).

De exploitant gaat er vanuit dat er bij de ontwikkeling van de 1^{ste} tranche (25.000 vtb niet mainportgebonden verkeer van het type B 737 en A 320 per jaar) nog ruimte is voor ca. 80.000 vtb van het bestaande contingent klein verkeer aanwezig zal zijn en in de 2^{de} tranche van ontwikkeling

⁷ Zie hiervoor het Aldersadvies inclusief bijlagen op <http://www.alderstafel.nl/lelystad/>



(45.000 vtb niet mainportgebonden verkeer van het type B 737 en A 320 per jaar na 2020) een nog beperkter deel (circa 30.000 vtb). van het overige bestaande contingent klein verkeer aanwezig zal zijn.

Van het huidige volume van circa 125.000 vliegtuigbewegingen per jaar, zal een deel niet meer te verenigen zijn met de groei van het niet mainportgebonden verkeer op Lelystad Airport. De verwachting is dat het niet mainportgebonden verkeer zich zal concentreren in enkele tijdsblokken. Tussen die blokken is ruimte voor de General Aviation.

Voor een deel van de bestaande bedrijven (MRO, Business Aviation, Lesverkeer) kan de voorgenomen ontwikkeling in het Aldersadvies Lelystad meer mogelijkheden bieden dan in de huidige situatie. De geplande baanverlenging en aanwezigheid van luchtverkeersleiding stelt deze bedrijven in staat beter hun markt te bedienen. Voor enkele bedrijven betekent de voorgenomen activiteit en de daaraan gekoppelde beoogde ontwikkeling van de luchthaven Lelystad dat zij zich geleidelijk moeten gaan oriënteren op een nieuwe vestigingsplaats. De nu aanwezige aparte grasbaan voor Micro Light Aircraft zal komen te vervallen o.a. vanwege de geplande bouw van de terminal op de locatie van deze grasbaan. Het aantal bewegingen op deze baan is ongeveer 6000 per jaar (op een totaal van 120.000 vliegtuigbeweging) en neemt al jaren af. De exploitant gaat in overleg met onder andere het Rijk en de provincies om te zoeken naar een mogelijk alternatieve locatie binnen redelijke afstand.

Voorts zullen met name de bedrijven die grote aantallen bewegingen maken, geconfronteerd worden met beperkingen. Het betreft hier met name de lesbedrijven. De verwachting van de exploitant is dat door een toenemend gebruik van simulatoren en in het licht van de marktomstandigheden in de komende jaren een vermindering in vliegtuigbewegingen zal worden gerealiseerd. Het is echter onvermijdelijk dat voor sommige bedrijven onvoldoende capaciteit beschikbaar is op Lelystad Airport. Ook kan mogelijk een oplossing gevonden worden door een deel van het lespakket waarin veel achtereenvolgende starts en landingen plaats vinden, uit te voeren op een andere luchthaven in Nederland of een daartoe elders aan te leggen oefenbaan. Ook ziet de luchthavenexploitant verplaatsing van het gehele lesbedrijf naar een andere luchthaven in de omgeving - zoals bijvoorbeeld Teuge, Hilversum en Oostwold - als een van de opties.

Een ander groot deel van het lesverkeer betreft helikopters waarvoor het eenvoudiger is om elders een oefenlocatie te vinden omdat daarvoor relatief weinig infrastructuur en investeringen nodig zijn. Naar verwachting zullen de mogelijkheden voor de historische luchtvaart door gewijzigde regelgeving en afnemende expertise en ervaring en exploitatieproblemen verder afnemen. Ook nu al kan geconstateerd worden dat de vraag naar vluchten met historische vliegtuigen afneemt ten gevolge van de hoge kosten en de operationele problemen.

Aan de Alderstafel Lelystad is afgesproken dat de exploitant in overleg met de huidige gebruikers van de luchthaven gaat onderzoeken welke ruimte nog beschikbaar is, hoe deze ruimte kan worden gebruikt en of het wenselijk is voor een deel van de General Aviation een alternatief te bieden.

Tot slot zal rekening gehouden worden met een beperkt aantal maatschappelijke vluchten. Het gaat daarbij om de inzet van bijvoorbeeld trauma- en politiehelikopters en vliegtuigen ten behoeve van bijvoorbeeld organdonatie en Search-and-Rescue. In de Wet luchtvaart gelden sinds de inwerkingtreding van de Wet permanent maken Crisis- en Herstelwet per 25 april 2013 regels die een adequate inzet mogelijk maken. In het MER zullen de met deze vluchten gepaard gaande effecten volledig worden meegenomen.

In bijlage 2 en 3 is de technische informatie opgenomen die zal worden gebruikt bij het bepalen van milieueffecten voor het MER.

2.3 Autonome ontwikkelingen

In deze paragraaf zijn de activiteiten buiten het luchthavengebied beschreven, die als autonome ontwikkeling moeten worden beschouwd in het kader van de m.e.r.-procedure voor het Luchthavenbesluit. Deze ontwikkelingen hebben in meer of mindere mate een sterke (ruimtelijke) samenhang met de activiteiten binnen het luchthavengebied.

Ontwikkeling bedrijventerrein Larserknoop

In het gebied tussen Lelystad Airport en de autosnelweg A6 wordt een bedrijventerrein ontwikkeld waartoe de provincie Flevoland en de gemeenten Lelystad en Almere een ontwikkelingsmaatschappij hebben opgericht. Het betreft een uitbreiding van het oude bedrijventerrein Larserpoort in de richting van de luchthaven. Door de aansluiting van dit bedrijventerrein op de luchthaven kunnen in dit gebied ook bedrijven met aan de luchthaven gerelateerde bedrijvigheid een plek vinden. Het gebied is echter zo groot van omvang dat verreweg de meeste bedrijven geen directe relatie met de luchthaven zullen hebben. De aanwezigheid van de luchthaven en de ligging aan de snelweg en de toekomstige openbaar vervoerontsluiting, zullen bijdragen aan de aantrekkelijkheid van dit bedrijventerrein. De effecten van de ontwikkeling van dit bedrijventerrein zijn onderzocht in het kader van het al vastgestelde maar nog niet onherroepelijke bestemmingsplan Larserknoop.

Voorgenomen uitbreiding van de autosnelweg A 6 met eventueel een derde afslag

Een derde aansluiting van Lelystad op de A6 is al een lang bestaande regionale wens. De huidige aansluiting Lelystad Centrum heeft een beperkte capaciteit. Er zijn vier ontwikkelingen die zullen leiden tot een toename van het verkeer waardoor een derde afslag een betere oplossing lijkt dan een kostbare wijziging van de bestaande, dit zijn:

- De ontwikkeling van de grote woonwijk Warande aan de zuidkant van Lelystad
- De geplande ontwikkeling van grootschalige bezoekersfaciliteiten voor het gebied Oostvaardersplassen
- De ontwikkeling van het bedrijventerrein tussen de A 6 en de luchthaven (zie hiervoor)
- De ontwikkeling van Lelystad Airport

In het MER zal onderzocht worden of de door de ontwikkeling van de luchthaven te verwachten verkeersstromen tot problemen leiden bij een ongewijzigde situatie. Daarbij zal met name ook bezien worden of de tijdstippen waarop de verkeersstromen van en naar de luchthaven al dan niet samenvallen met tijdstippen waarop nu reeds capaciteitsproblemen op de aansluiting of elders op de A 6 zijn. Een derde afslag op de A 6 is niet voorzien voor 2020. Met het huidige tempo van woningbouw in de wijk de Warande en de uitgifte van gronden op het bedrijventerrein lijkt een realisering van die derde afslag zeker niet eerder nodig te zijn. Deze ontwikkeling zal in het MER dan ook alleen voor de tweede tranche worden meegenomen.

Woningbouw

Onderzocht zal worden welke effecten er optreden voor de bestaande woningbouwprogramma's van de omliggende gemeenten.

Aansluiting luchthaven op de N302

Voor de ontwikkeling van de luchthaven is een aparte aansluiting van het nieuwe luchthavenareaal op de N302 een voorwaarde. Deze aansluiting ligt binnen het bestemmingsplan Larserknoop en is in het kader van dat bestemmingsplan al onderzocht.

HOV-verbinding

De bestaande rechtstreekse busverbinding tussen het station Lelystad Centrum en het bestaande areaal van de luchthaven is in frequentie en snelheid onvoldoende om als volwaardige openbaar vervoerverbinding te kunnen dienen. Het onderzoek naar welke capaciteit en frequentie deze busverbinding moet hebben en welke aanpassingen in de infrastructuur noodzakelijk zijn om een voldoende openbaar vervoerverbinding te kunnen realiseren en wat daarvan de effecten zijn, is nog in volle gang.

Intergemeentelijke Structuurvisie Oosterwold

In het kader van RRAAM/Almere 2.0 is door Almere en Zeewolde een ontwerp intergemeentelijke structuurvisie Oosterwold en bijbehorende Plan-MER vastgesteld, waarbij ook het RVOB betrokken is. Effecten van de luchthaven kunnen van invloed zijn op de invulling van dit plangebied. De ontwerp intergemeentelijke structuurvisie en bijbehorende Plan-MER is op 10 april 2013 ter inzage gelegd.

Zweefvliegerterrein Biddinghuizen

Er wordt van uit gegaan dat het bestaande zweefvliegerterrein in Biddinghuizen binnen het luchtverkeersgebied van Lelystad Airport zal vallen, meer duidelijkheid hierover ontstaat na het afronden van het studietraject luchtroutes. In het MER zal voor zover relevant aandacht worden gegeven aan de effecten van de activiteiten van het zweefvliegerterrein op het luchthavenluchtverkeer in het luchtverkeersgebied van Lelystad Airport.

Windenergie op Land

Door het Rijk wordt gewerkt aan het opstellen van een Rijksstructuurvisie Windenergie op Land (SWOL). In deze Rijksstructuurvisie wordt voor grootschalige windenergielocaties een ruimtelijk kader vastgesteld. Het Rijk heeft daartoe de provincies gevraagd om met voorstellen voor zoekgebieden te komen in hun provincie. Deze zoekgebieden zijn ook binnen de provincie Flevoland gedefinieerd en aangedragen bij het Rijk.

Als onderdeel van de Rijksstructuurvisie Windenergie op Land wordt een Plan MER uitgevoerd en wordt een gevoeligheidsanalyse gedaan waarin de aangedragen zoekgebieden worden beoordeeld op bepaalde toetsingscriteria. Getoetst wordt onder meer op de in wet- en regelgeving vastgelegde normen en beperkingengebieden vanuit bestaande ruimtelijke functies, waaronder (militaire) luchtvaart. Voor luchtvaartveiligheid wordt daarvoor gekeken naar de vanuit regelgeving verplichte beperkingengebieden rondom luchthavens. Op basis daarvan zal op grond van een analyse in het MER beoordeeld worden welke aanwezige en geplande windmolens niet voldoen aan de volgens wet- en regelgeving gestelde normen om de veiligheid te kunnen borgen.



3 De aanpak

De aanpak van de milieubeoordeling wordt in dit hoofdstuk aangegeven. Eerst wordt ingegaan op de aanpak op hoofdlijnen, daarna worden de referentie situaties en de voorgenomen activiteit beschreven. Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de te onderzoeken milieueffecten.

3.1 Aanpak op hoofdlijnen

In het MER zullen de volgende situaties in beschouwing worden genomen:

- De referentiesituaties (dit is het gebruik van de luchthaven binnen het aanwijzingsbesluit 1991 en binnen de voorlopige voorziening zoals hieronder beschreven in paragraaf 3.2)
- De voorgenomen activiteit (Lelystad Airport ontwikkelen langs de lijn van het Aldersadvies en de kabinetsreactie daarop, inhoudende een ontwikkeling (in twee tranches) naar een luchthaven die 45.000 vliegtuigbewegingen niet mainportgebonden verkeer op jaarbasis kan accommoderen, zoals hiervoor beschreven in hoofdstuk 2.2)

3.2 Referentie situatie

Om de milieugevolgen van het voornemen zichtbaar te maken, dienen deze te worden afgezet tegen een referentiesituatie. Voor de referentiesituatie zijn er twee situaties te onderscheiden die beiden in het MER zullen worden opgenomen. De eerste is de huidige situatie waarin Lelystad blijft functioneren op basis van de voorlopige voorziening die getroffen is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in de uitspraak van 7 december 2011. De tweede gaat uit van de situatie zoals deze mogelijk gemaakt is in het oorspronkelijke aanwijzingsbesluit van 1991 (het 1991-besluit).

Voorlopige voorziening Raad van State

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bij uitspraak van 7 december 2011 de aanwijzing van de luchthaven Lelystad van 2009 vernietigd. De luchthaven is daarmee voor de juridische gebruiksregeling teruggevallen op het 1991-besluit. Het 1991-besluit bevat slechts beperkte gebruiksmogelijkheden. Daarom heeft de Afdeling in het belang van de luchthaven een voorlopige voorziening getroffen, inhoudende dat de luchthaven mag worden gebruikt conform het 1991-besluit, zoals dat is gewijzigd in 2001. (In 2001 is het 1991 besluit gewijzigd, waarbij de luchthaven onder andere de beschikking heeft gekregen over een Ke-zone). Dat betekent concreet dat de activiteiten die op dit moment plaatsvinden op de luchthaven (vluchten i.h.k. van opleiding, training, business, onderhoud en recreatie), kunnen worden voortgezet en worden uitgebouwd. De voorlopige voorziening geldt totdat een nieuw Luchthavenbesluit is vastgesteld en in werking is getreden.

Op basis van de voorlopige voorziening behoudt Lelystad Airport een start- en landingsbaan met de huidige lengte van 1.250 meter en een breedte van 30 meter met openstelling tussen 07:00 en 23:00 uur. In het wijzigingsbesluit van 2001 is voor de grote luchtvaart (toestellen met een startgewicht van 6.000 kilo en meer) een 35 Ke-geluidszone vastgelegd die berekend is op basis van 29.900 vliegtuigbewegingen per jaar, waaronder 23.000 helikopterbewegingen.

Voor de kleine luchtvaart (toestellen met een startgewicht onder de 6.000 kilo die bovendien een eigen route voor de kleine luchtvaart volgen), is in de aanwijzing van 2001 een berekening opgenomen van 113.950 vliegtuigbewegingen per jaar. Ook is in deze aanwijzing de Microlight Aircraftbaan (MLA) opgenomen. Deze baan heeft een lengte van 426 meter, ligt parallel aan de verharde baan en wordt alleen gebruikt door Microlight vliegtuigen. In deze situatie zijn er vanaf de start- en landingsbaan vijf intersecties die naar de huidige taxibaan lopen, waarmee de platform- en opstelplaatsen kunnen worden bereikt.

Er zijn geen opstelplaatsen voor groot verkeer van typen, zoals de Boeing 737 en Airbus A320. Wel is er een kleine passagiersterminal aanwezig voor de gelijktijdige afhandeling van circa 80 passagiers. Deze situatie dient als referentie bij de vergelijking met de voorgenomen activiteit.

In het kader van het Aldersadvies is een gebruiksanalyse gemaakt van de luchthaven om zodoende inzichtelijk te krijgen wat er nu, binnen de uitspraak van de Afdeling, op de luchthaven aan gebruik mogelijk is. Het door de exploitant voorziene gebruik is naast het bestaande gebruik uitbreiding van functies op het gebied van onderhoud en het accommoderen van een deel van de General Aviation op Schiphol. De geluidsruimte uit de voorlopige voorziening (aanwijzingsbesluit 2001) is voldoende voor beperkte realisatie van deze functies.

Aanwijzing 1991

Het betreft hier de situatie waarbij uitsluitend BKL verkeer van de luchthaven gebruik kan maken. Voor Ke verkeer is in de aanwijzing van 1991 geen aparte geluidszone opgenomen, omdat dit toen nog niet algemeen gebruikelijk was. Gebruik van Ke verkeer was echter wel mogelijk waarbij de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein de grenzen van de Ke zone vormden. In de aanwijzing van 1991 was een gewichtsbegrenzing van maximaal 6.000 kg startgewicht opgenomen. Ook de effecten van deze situatie zullen in het MER beschreven worden.

3.3 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit gaat uit van 45.000 vliegtuigbewegingen niet-mainportgebonden verkeer. De ontwikkeling van Lelystad Airport vindt gefaseerd en gecontroleerd plaats zodat de effecten van die ontwikkeling goed kunnen worden gemonitord. Hoewel het kabinet heeft aangegeven positief te staan tegenover het Aldersadvies heeft het kabinet naar aanleiding van de door de Alderstafel gesignaleerde knelpunten (met name ten aanzien van de luchtzijdige inpassing van Lelystad Airport) een voorstudie laten uitvoeren naar een operationeel concept voor de luchthaven waarin de knelpunten zijn meegenomen. Hoewel uit de voorstudie volgt dat Lelystad Airport luchtzijdig kan worden ingepast, blijft sprake van interferentieproblematiek, waardoor de betrouwbaarheid van de beschikbaarheid van het luchtruim op dit moment nog onvoldoende is gewaarborgd. Voor Lelystad Airport is een betrouwbaarheid van 90% op individueel vluchtniveau noodzakelijk. Als gevolg van de interferentieproblematiek is voor de vluchten naar bestemmingen in het noorden en het westen mogelijk een onvoldoende betrouwbaarheid voor deze vluchten. In het studietraject zal door LVNL en



CLSK in een gezamenlijk Concept of Operations (CONOPS) het route-ontwerp, luchtruimontwerp en luchtverkeersleidingconcept nader worden uitgewerkt en onderzocht op haalbaarheid en gevolgen voor veiligheid en efficiëntie van de verkeersafhandeling en maatregelen worden uitgewerkt om de interferentieproblematiek op te lossen met als doel de betrouwbaarheid voor vluchten naar alle bestemmingen op een voldoende niveau te kunnen realiseren. Het kunnen uitvoeren van vluchten met een betrouwbaarheid van 90% naar bestemmingen in het noorden en het westen is met name van belang bij een verdere ontwikkeling van Lelystad Airport naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Bij de ontwikkeling van de 1^{ste} tranche naar 25.000 vliegtuigbewegingen is het effect hiervan beperkt. Dit wordt in bijlage 2 nader toegelicht. Zekerheidshalve wordt er daarom voor gekozen om in het MER niet alleen de voorgenomen activiteit die uitgaat van 45.000 vliegtuigbewegingen te onderzoeken, maar ook een variant die uitgaat van 25.000 vliegtuigbewegingen niet-mainport gebonden verkeer.

3.4 Overzicht te onderzoeken milieueffecten

Het MER beschrijft en vergelijkt de milieueffecten op basis van deze notitie en het advies van het bevoegd gezag voor de MER naar aanleiding van zienswijzen ingediend bij de ter inzage legging van het voornemen en van door het bevoegd gezag ontvangen adviezen. Onderzocht wordt op welke wijze nadelige effecten kunnen worden beperkt of gecompenseerd. Ook worden de effecten op Natura 2000 gebieden onderzocht, inclusief de gebieden die onder de invloedssfeer van Natura 2000-gebieden staan. Een aantal effecten zal direct samenhangen met de plaats waar de activiteit plaatsvindt, zoals de effecten voor de bodem en de waterhuishouding ter plaatse van de baanverlenging. Andere effecten, zoals de geluidshinder, zullen meer een regionaal karakter hebben. Het studiegebied voor het MER is bepaald door de reikwijdte van de milieueffecten. Vooralsnog is als studiegebied bepaald: geheel Flevoland, de Noordwest Veluwe, het Gooi, de Noordoostpolder, het Markermeer en de randmeren. Het studiegebied is niet steeds hetzelfde maar hangt af van de te onderzoeken milieueffecten.



Afbeelding 4: Kaart studiegebied (bron Provincie Flevoland)

In het MER worden voor de referentiesituaties en de voorgenomen activiteit de verschillende milieuaspecten onderzocht. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de aspecten en de criteria die daarbij worden gehanteerd.

Milieuaspect	Indicator
Geluidsbelasting	Oppervlakte binnen 70, 56, 48 en 40 dB Lden-contour
	Geluidbelasting in L_{den} in handhavingspunten
	Aantal woningen binnen 70, 56, 48 en 42 dB Lden-contour
	Aantal ernstig gehinderden luchtvaart binnen 70, 56 en 48, 40 dB Lden-contour
	Aantal ernstig gehinderden luchtvaart binnen 30, 40, 45, 50, 55, 60 dB L_{night} -contouren
	Aantal ernstig gehinderden wegverkeer binnen
	Aantal ernstig gehinderden cumulatief binnen 55, 60, 65 en 70 dB Lden
	Slaapverstoring tussen 6-7 en 23-24
Externe veiligheid	Oppervlakte binnen de 10^{-8} , 10^{-7} , 10^{-6} en 10^{-5} PR-contour
	Groepsrisico
	Totaal Risico gewicht (TRG)
	Aantal woningen binnen 10^{-8} , 10^{-7} , 10^{-6} en 10^{-5} PR-contour
Vliegveiligheid	Aantal en soort obstakels binnen het beperkingengebied
	Aantal vogelaanvaringen
	Aantal ongevallen met historische vliegtuigen
	Aantal risicovolle objecten binnen het beperkingengebied
Emissies en luchtkwaliteit	NO ₂ – jaargemiddelde concentratie
	NO ₂ – overschrijdingen grenswaarde 24-gemiddelde
	PM ₁₀ – jaargemiddelde concentratie
	PM _{2.5} – jaargemiddelde concentratie
	VOS, geur
	PM ₁₀ – overschrijdingen grenswaarde 24-gemiddelde
Ruimtelijke ordening	Raakvlakken met luchthavenontwikkeling
Natuurbehoud en biodiversiteit	Vernietiging van leefgebied (ruimtebeslag op natuur)
	Barrièrewerking/onderzoek naar de aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS
	Verstoring (van beschermde soorten en leefgebieden)
	Verdroging (verandering waterhuishouding)
	Stikstofdepositie N2000-gebieden
Voedselkwaliteit	Effect op (biologische)landbouw
Bereikbaarheid en verkeer	Robuustheid wegennet (intensiteit/wegcapaciteit)
	Verkeersveiligheid
Cultuurhistorie	Aantasting kwaliteit historische geografie
	Aantasting kwaliteit historische (steden) bouwkunde
	Aantasting archeologische kwaliteit
Landschap	Effect landschappelijke waarden (structuren, patronen, elementen)
	Effect landschapsbeleving (samenhang, herkenbaarheid, oriëntatie, toegankelijkheid, verstening)
Bodem	Effecten van toekomstig gebruik op milieuhygiënische bodemkwaliteit
Water	Beïnvloeding grondwaterkwantiteit
	Vergroting verhard oppervlak
	Afkoppeling hemelwater naar watergangen
	Beïnvloeding waterkwaliteit (grond- en oppervlaktewater)
Gezondheid	GES scores voor cumulatie van geluid, luchtvaartgeluid, plaatsgebonden risico tgv luchtvaart, NO ₂ en PM ₁₀ jaargemiddelde ten gevolge van wegverkeer (voor luchtvaart niet beschikbaar)

3.5 Toelichting op de te onderzoeken milieueffecten

Geluidsbelasting

De 70, 56 en 48 dB(A) Lden geluidscontouren zullen worden berekend. Op verzoek van de omliggende gemeenten zal ook de 40 dB(A) Lden geluidscontour worden berekend. De L_{den} geluidsbelasting bevat de bijdragen van al het luchthavenluchtverkeer. Er worden geen aparte BKL-zones en Ke zones meer berekend. De contouren van de voorgenoemde activiteit worden vergeleken met de corresponderende contouren van de referentiesituatie. Deze contouren worden gepresenteerd op een actuele achtergrondkaart. Hierbij wordt het oppervlak, het aantal woningen en geluidsgevoelige bestemmingen dat zich binnen de contour bevindt voor beide situaties gepresenteerd. Met deze gegevens worden uitspraken gedaan over aantallen inwoners, gehinderden en personen waarbij kans op een slaapverstoring bestaat. Hoewel er op Lelystad Airport geen sprake zal zijn van nachtoperaties (de luchthaven is gesloten tussen 23.00 uur en 06.00 uur met uitzondering van een mogelijkheid voor vertraagde vluchten tussen 23.00 en 24.00 uur) zal toch inzicht gegeven worden in de effecten van het verkeer in het uur 06-07 en 23-00. In het MER zal tevens aandacht besteed worden aan de lokale effecten van het geluid, waaronder bijvoorbeeld grondgeluid.

Externe veiligheid

In het MER zal aan de hand van het wettelijk berekeningsvoorschrift inzicht worden gegeven in de externe veiligheidsaspecten van de luchthaven. Er wordt gekeken naar de kans per jaar dat een persoon (permanent verblijvend op een bepaalde plaats) overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval: het zogenaamde plaatsgebonden risico. De 10^{-5} , 10^{-6} , 10^{-7} en 10^{-8} contouren van het plaatsgebonden risico zullen worden weergegeven. Hierbij wordt de oppervlakte van de contour aangegeven, het aantal woningen dat zich binnen deze contouren bevindt en het aantal mensen die daarin wonen. Daarnaast worden de binnen deze contouren aanwezige gevoelige bestemmingen zoals woningen, kantoren, bedrijven en andere activiteiten die grote concentraties van mensen in het gebied veroorzaken, weergegeven en wordt het groepsrisico berekend. Ook wordt het totaal risicogewicht berekend. In het MER zal duidelijk worden gemaakt wat de consequenties zijn voor (woon)bebouwing in de omgeving van de luchthaven en wanneer volgens het vigerend wettelijk kader sprake zou moeten zijn van sanering en/of verplaatsing.

Vliegveiligheid

Een aantal onderwerpen zal specifieke aandacht krijgen zoals:

- de ongevallenratio bij oude vliegtuigtypen waarmee rond de luchthaven gevlogen wordt (i.v.m. museum Aviodrome),
- vogelaanvaringen vanwege grote populaties in dichtbij gelegen natuurgebieden, waarbij ook met name de risico's van aanvaringen met ganzen in beeld worden gebracht,
- aanwezigheid van risicovolle objecten,
- het vliegverkeer van en naar Schiphol,
- bouwhoogtebeperkingen bij motoruitval.
- Obstakels, in het bijzonder windturbines vanwege het huidige grote aantal in de omgeving aanwezige turbines en het op basis van de huidige plannen nog te verwachten aantal turbines in de provincie Flevoland en het risico van aanvaringen voor de vliegveiligheid. (Hoge) objecten in de omgeving van een luchthaven kunnen gevolgen hebben voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de vliegoperatie. Als dit zich voordoet, worden deze objecten aangeduid als obstakels. Voor het kunnen borgen van de luchtvaartveiligheid, de vliegveiligheid en de betrouwbaarheid van de

vliegoperatie wordt gebruik gemaakt van ruimtelijke beperkingsvlakken, zogenoemde 'obstakelvlakken'. Dit zijn abstracte vlakken in het luchtruim. Deze vlakken fungeren in figuurlijke zin als schilden ter bescherming van de luchtvaartoperatie tegen obstakels. De beperkingsvlakken hangen samen met de dimensies van het vliegveld, de ligging van de vliegroutes of de op het veld aanwezige communicatie- en navigatieapparatuur en leggen een hoogtebeperking op aan (te realiseren) objecten. Op deze manier wordt voorkomen dat de omgeving van een luchthaven ongecontroleerd wordt volgebouwd met (hoge) objecten, met als doel een veilige en betrouwbare vliegoperatie te kunnen borgen. Op basis van de volgens (inter)nationale wet- en regelgeving verplichte beperkingsvlakken zal op basis van een analyse in het MER deze beperkingengebieden beoordeeld worden welke aanwezige en geplande windmolens niet voldoen aan de volgens wet- en regelgeving gestelde normen om de veiligheid te kunnen borgen.

Emissies en luchtkwaliteit

In het MER wordt de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven onderzocht voor de relevante stoffen genoemd in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer, Hoofdstuk 5 luchtkwaliteitseisen. Het betreft stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Aanvullend worden voor stikstofdeposities en vluchtige organische stoffen (VOS; geur) de immissiewaarden bepaald. Bij het bepalen van luchtverontreinigende immissies wordt rekening gehouden met de verwachte toename van het aantal wegverkeersbewegingen in relatie tot de toename van het aantal vliegtuigbewegingen.

Ruimtelijke ordening

In het MER zal worden aangegeven wat de raakvlakken zijn met de ruimtelijke plannen voor de luchthaven en haar omgeving (zie opmerking bij paragraaf 2.3). In het MER zal een overzicht worden opgenomen van de relevante effecten.

Natuurbehoud en biodiversiteit

De luchthaven ligt ten zuiden van het stedelijk gebied van Lelystad. In de nabijheid van de luchthaven liggen natuur gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000-gebieden. Voor deze gebieden gelden instandhoudingsdoelen voor verschillende soorten. Beoordeeld zal worden in hoeverre de luchthaven significante effecten heeft op de instandhoudingsdoelen voor deze gebieden. Daarbij zal in het bijzonder gekeken worden naar de omvang van de stikstofdepositie. Zo nodig wordt een passende beoordeling opgesteld. Daarnaast zal beoordeeld worden in hoeverre de luchthaven wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS aantast.

Voedselkwaliteit

In het MER wordt specifieke aandacht besteed aan agrarische bedrijven. Voor zover mogelijk zullen de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op (biologische) landbouw in de omgeving van de luchthaven inzichtelijk worden gemaakt. Daartoe zal in het MER gebruik worden gemaakt van het monitoringsprogramma dat in het kader van de Alderstafelafspraken wordt opgezet, waarbij met een nulmeting en jaarlijkse vervolgmetingen effecten inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

Bereikbaarheid

In een berekening zal worden aangegeven wat de aan de luchthaven toe te rekenen toename van belasting op het verkeersnet rondom de luchthaven is. Hierbij zal specifiek worden gekeken naar de aansluitingen op de autosnelwegen A 6 en A 28 en de situatie rond de Roggebotsluis. Ook zal worden aangegeven welke verbeteringen noodzakelijk lijken in het openbaar vervoer.

Slaapverstoring

Inzicht wordt gegeven in de effecten van het verkeer in het uur 06-07 en 23-00. De slaapverstoring wordt inzichtelijk gemaakt met het aantal personen met ernstige slaapverstoring.

3.6 Overige onderzoeksaspecten

Voor bodem- en oppervlaktewater zal een korte beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling worden gegeven, waaronder de hydrologische situatie op het luchtvaartterrein, landschap, ecologie en maaibeheer. Aangegeven zal worden tot welke vergroting van het verharde oppervlak de voorgenomen plannen zal leiden en welke mitigerende en compenserende maatregelen zullen worden getroffen. Er zal een korte inventarisatie worden gegeven in hoeverre de luchthavenontwikkeling effect heeft op het cultureel erfgoed zoals onder meer aanwezige landschapskenmerken en eventueel aanwezige bodemvondsten zoals scheepswrakken.

Cumulatieve effecten

Er zal worden aangegeven in hoeverre verschillende effecten op het gebied van geluid en emissies kunnen leiden tot een cumulatie van effecten en wat de gevolgen kunnen zijn van die cumulatie.

Verplaatsingseffecten

In het MER zal ook worden aangegeven wat de mogelijke milieueffecten op Lelystad Airport zijn van het zich verplaatsen van delen van het GA verkeer van Lelystad Airport naar andere locaties als gevolg van de voorgenomen activiteit.

Overige onderdelen van het MER

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

Bijlage 1: Verklarende woordenlijst en afkortingen

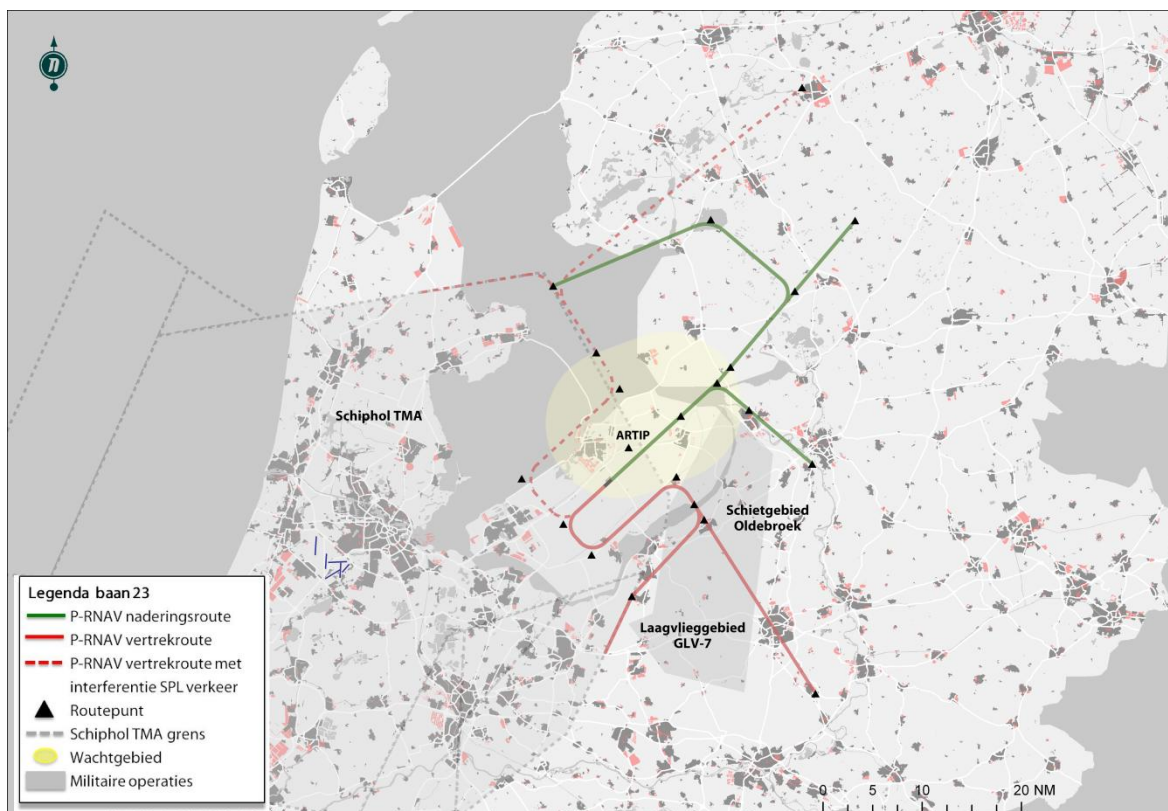
Alders Tafel	Een door de Minister van Infrastructuur & Milieu ingesteld overleg onder leiding van oud minister en commissaris van de Koningin de heer Hans Alders over de ontwikkeling van de luchthavens Schiphol, Eindhoven en Lelystad
BKL	De geluidbelasting veroorzaakt door de kleine luchtvaart wordt uitgedrukt in de eenheid Bkl
General Aviation	Ongeregeld luchtverkeer (zakenjets, MRO, les- en oefenverkeer en recreatief verkeer)
GES	Gezondheidseffectscreening
Ke	De Kosten-eenheid (Ke) is de uitkomst van een berekeningsmethode die wordt gehanteerd als wettelijk aangewezen geluidsbelastingseenheid voor de grote luchtvaart.
LDA	Landing Distance Available: de beschikbare landingslengte voor de landing van een luchtvaartuig
L_{den}	De maat voor het aangeven van geluidsbelasting. De basis van L_{den} (level day, evening-night) is de totale geluidsproductie, uitgedrukt in dB(A), gedurende een jaar, met bij de L_{den} een weegfactor voor het tijdstip waarop het geluid plaatsvindt.
L_{night}	Het over alle nachtperiodes van een jaar gemiddelde geluidniveau (uitgedrukt in dB(A), dat wordt gehanteerd als een indicator voor slaapverstoring
Leisure	Vluchten die niet vooral een zakelijk doel hebben zoals met name vakantievluchten
Lelystad Airport	De N.V. Luchthaven Lelystad die door de minister is aangewezen als exploitant van het luchtvaartterrein Lelystad.
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MER	Milieu-effectonderzoek 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.
MRO	Maintenance, Repair and Overhaul (vertaald onderhoud, reparaties en revisie) ondersteunende technische activiteiten voor de luchtvaart
Narrow-body	Een narrow-body is een vliegtuig met één gangpad en twee rijen stoelen van twee of drie stoelen per rij. Narrow-body's die minder dan 100 passagiers kunnen vervoeren worden ook wel regionale vliegtuigen genoemd. De bekendste narrow-body's zijn de Airbus A320 en de Boeing 737.
Niet Mainport Gebonden verkeer	Dit zijn bewegingen van commerciële luchtvaartuigen onder operationele vergunning in de zin van Verordening 1008/2008 (EG) of haar onder internationale verdragen geaccepteerde equivalent op een bestemming waarop minder dan 10.000 vertrekkende zakelijke passagiers per jaar worden vervoerd.
RESA	runway end safety area (RESA): de wettelijk verplichte veiligheidszones aan het einde van de landingsbaan.
TORA	Takeoff Run Available: de startlengte die beschikbaar is voor de start op de grond van een luchtvaartuig.
Vliegtuigbeweging	Een start of landing van een luchtvaartuig.

Bijlage 2

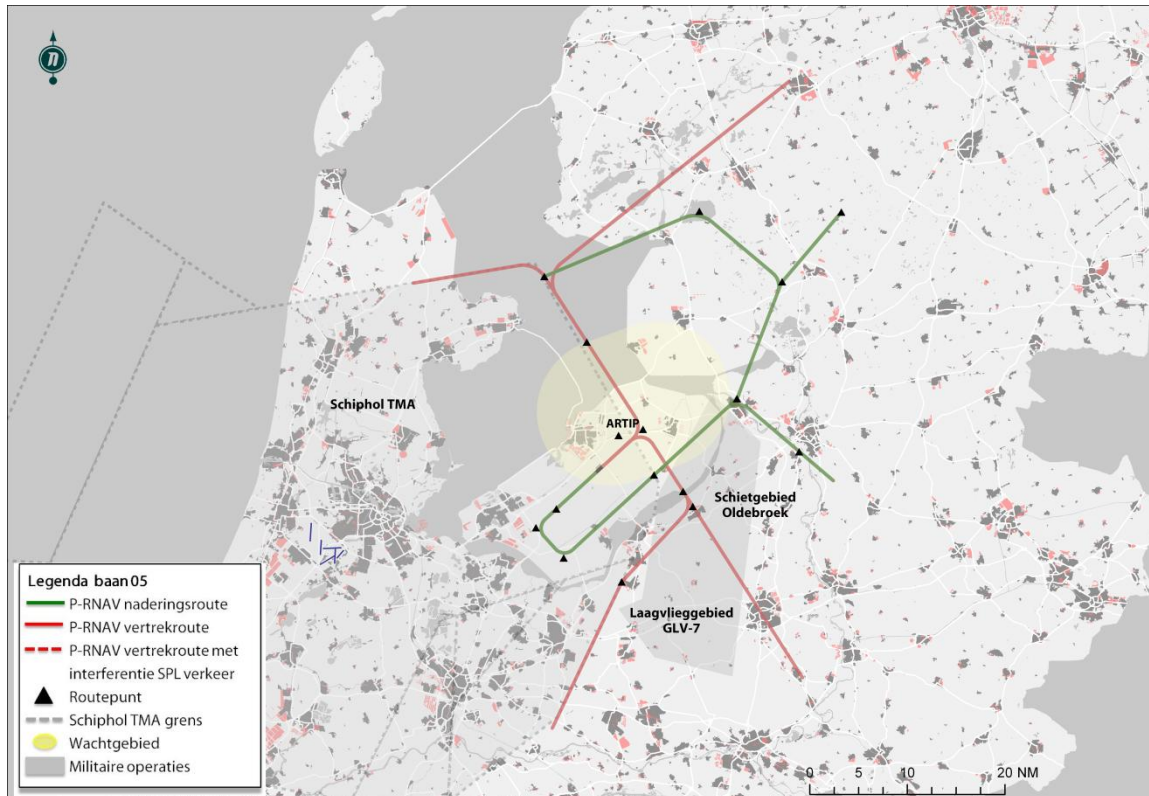
Onderstaand worden de gehanteerde uitgangspunten van de routestructuur kort toegelicht.

Routestructuur niet mainport gebonden verkeer

Het niet mainport-gebonden verkeer vliegt onder instrument vliegregels (IFR) en is in staat om nauwkeurig de voorgeschreven routes te vliegen door de toepassing van een verplichting voor precisie-navigatie (P-RNAV). Dit geldt ook voor regionaal verkeer en voor vluchten in het kader van onderhoud en reparatie. De aankomst- en vertrekroutes zijn afhankelijk van de baanrichting in gebruik. Afhankelijk van de windrichting en het baangebruik op de mainport Schiphol (indien dit operationeel vereist is) wordt op Lelystad Airport de start- en landingsbaan gebruikt voor baanrichting zuidwesten (23) of de baanrichting noordoosten (05). De routes voor het vliegverkeer worden afzonderlijk weergegeven in kaart 1 voor baanrichting 23 en in kaart 2 voor baanrichting 05.



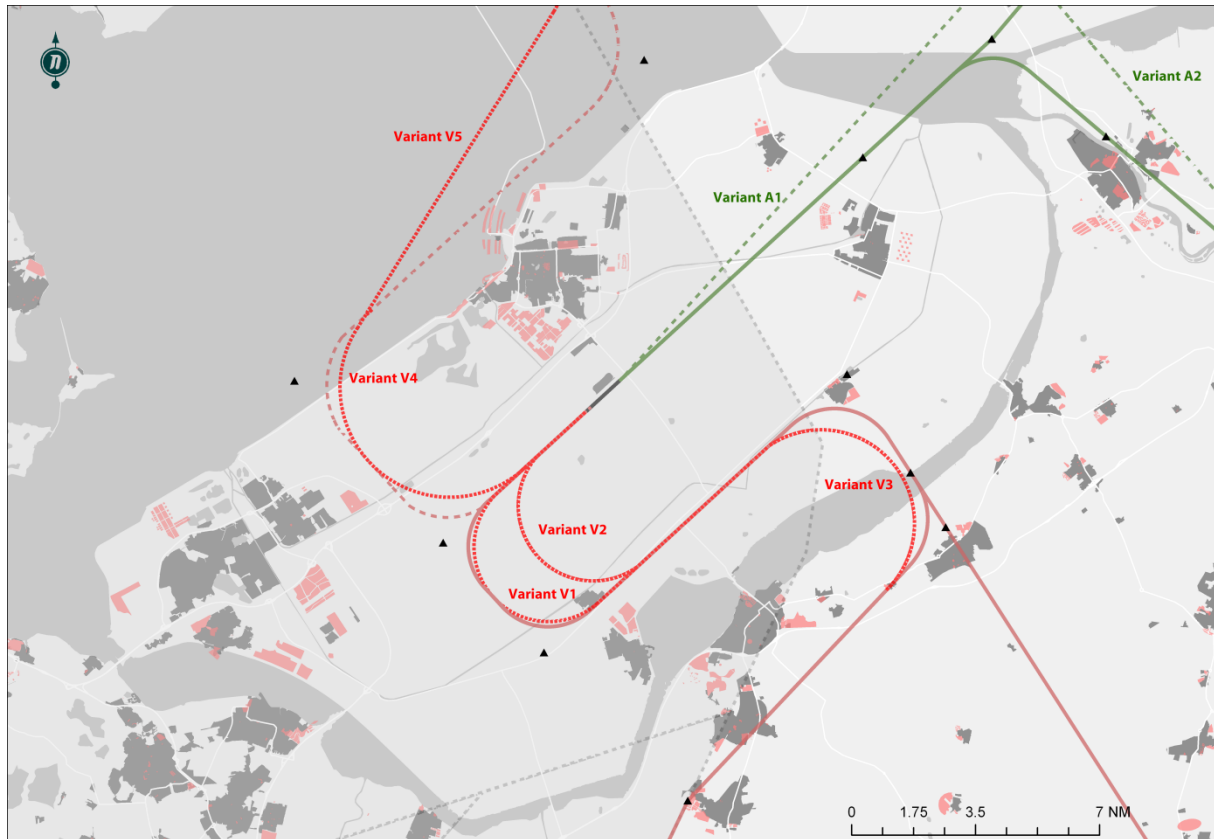
Kaart 1: Aankomst (groen) en vertrekroutes (rood) voor groothandelsverkeer van baanrichting zuidwesten (23)



Kaart 2: Aankomst (groen) en vertrekroutes (rood) voor groothandelsverkeer van baanrichting noordoosten (05)

De afstand van de vertrekroute van baanrichting 23 naar het zuiden en het zuidoosten en vertrekroute over de Oostvaardersplassen zijn beide voldoende om in nominale situaties de gewenste of vereiste hoogten (respectievelijk 6000 voet en 3000 voet) te bereiken. Door interferentie met het vliegverkeer van en naar de mainport Schiphol kunnen zich echter situaties voordoen waarbij vertrekkend verkeer vanaf Lelystad Airport enige tijd op een lagere hoogte (2000 voet) moet blijven. Conform de voorstudie wordt er vanuit gegaan dat deze situaties gemiddeld 20% van de tijd kunnen voorkomen. Voor de vertrekroutes van baanrichting 23 over de Oostvaardersplassen naar het noorden en het westen is deze werkwijze strijdig met het milieukader uit het Aldersadvies Lelystad. Voor deze routes, conform het uitgangspunt overvliegen Oostvaardersplassen op 3000 voet, zonder negatief effect op het Schiphol verkeer is nog geen afdoende mitigerende maatregel beschikbaar voor de bovengenoemde interferentieproblematiek. Dit vraagt nader onderzoek in het lopende studietraject van LVNL en CLSK om hier duidelijkheid over te geven. De vertrekroutes naar bestemmingen met interferentie met het Schiphol verkeer worden weergegeven in kaart 1 door middel van de rode stippellijn.

Ten behoeve van hinderbeperking voor woonkernen in de omgeving van Lelystad Airport zijn in aanvulling op de uitwerking van de indicatieve roestructuur en binnen de gestelde kaders van de voorstudie een aantal optimalisatievarianten voor de roestructuur uitgewerkt. Deze varianten worden getoond in kaart 3 voor baan 23 en kaart 4 voor baan 05. De optimalisatievarianten geven weer wat er ten aanzien van optimalisaties van de roestructuur voor hinderbeperking binnen het gestelde kader van het Aldersadvies Lelystad, het kabinetstandpunt hierop en de voorstudie mogelijk is.

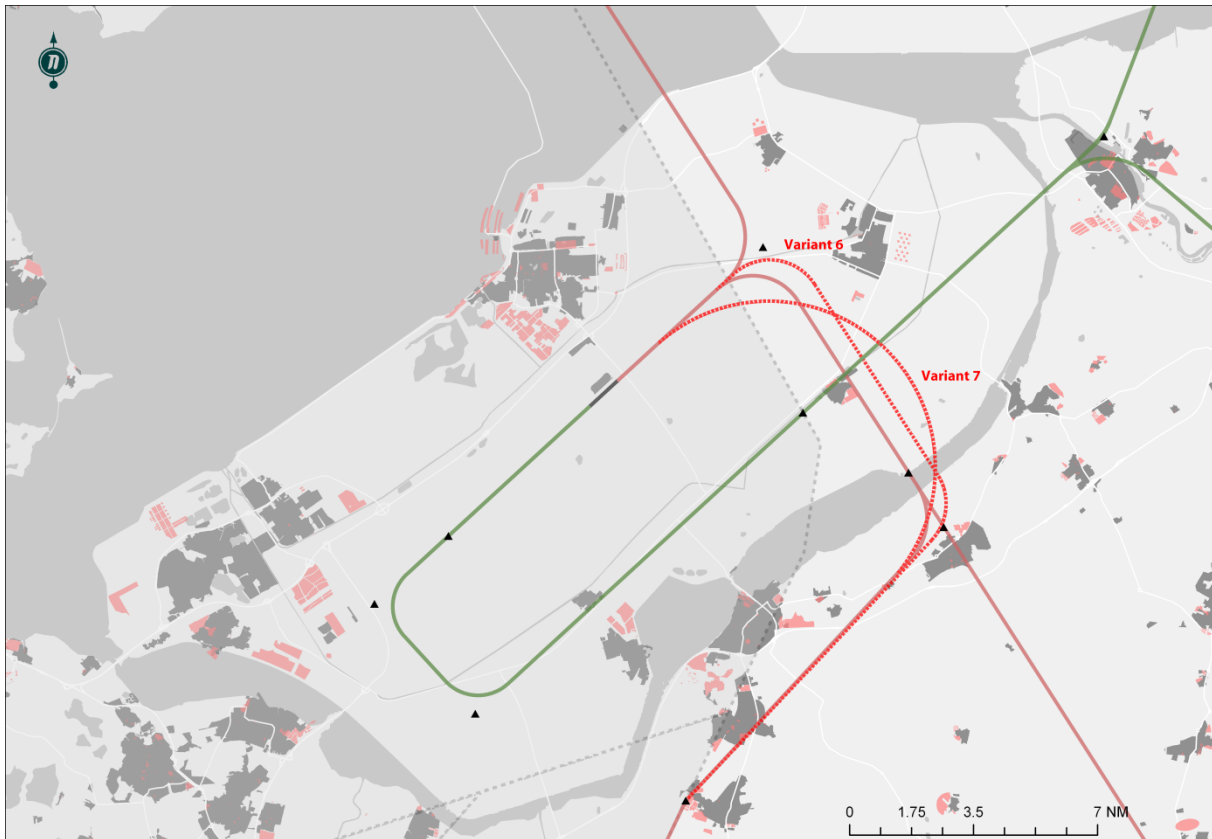


Kaart 3: Optimalisatievarianten vertrekroutes (rood) en naderingsroute (groen) bij het gebruik van baanrichting zuidwesten (23)

Bij optimalisatievarianten V1, V2, V3 en V4 wordt een vaste bochtstraal technologie toegepast. Het voordeel van de toepassing van een vaste bochtstraal technologie is dat het vliegverkeer ook in de bocht zeer nauwkeurig de route kan vliegen door geavanceerde previsienavigatie. Doordat de toepassing van een vaste bochtstraal vooralsnog niet door middel van wetgeving kan worden afgedwongen dient er altijd een conventionele route beschikbaar te zijn. Een groot deel van de luchtvaartmaatschappijen is reeds in staat deze technologie toe te passen en dit zal de komende jaren verder toenemen.

Bij variant V2 is met het oog op hinderbeperking voor Zeewolde het draaipunt op kortere afstand van de baan gelegd. Deze afstand kan niet verder worden verkort in verband met obstakels ten zuidwesten van de baan. Door toepassing van variant V5 wordt de haven van Lelystad op grotere afstand gepasseerd.

Variant A1 betreft een gedraaide eindnadering voor baan 23 teneinde de geluidshinder te beperken in Dronten. Variant A2 vermijdt de woonkern Kampen.



Kaart 4: Optimalisatievarianten vertrekroute (rood) en naderingsroute (groen) bij het gebruik van baanrichting noordoosten (05)

Bij optimalisatievariant V6 wordt het draaipunt van de rechterbocht na de start naar het noordoosten verlegd, waardoor de woonkern Biddinghuizen wordt vermeden. Dit leidt tevens tot een grotere afstand tot het 'oude land' wat het behalen van de 6000 voet beter borgt. Variant V7 is gebaseerd op een routesegment gebaseerd op een vaste bochtstraal en is tevens in staat om de woonkern Biddinghuizen te vermijden en door de grotere afstand tot het 'oude land' het behalen van de 6000 voet beter borgt. Ten aanzien van de toepassing van de vaste bochtstraal technologie gelden hier ook eerder genoemde aandachtspunten.

Aan de Alderstafel Lelystad vindt overleg plaats met de regionale partijen om te bezien welke optimalisatievarianten in de routestructuur mogelijk zijn indien bestaande obstakels niet beperkend zijn voor de eindnadering voor baan 05 nabij Almere en Zeewolde en de vertrekroutes vanaf baan 23 linksom. Op dit moment vindt nog nader onderzoek plaats naar de ontwerpmogelijkheden en effecten. Mocht uit dit onderzoek naar voren komen dat aanvullende optimalisatievarianten mogelijk zijn die meer het vermijden van de bebouwde gebieden van Almere en Zeewolde dan zullen deze meegenomen worden in het MER.

Alternatieven voor noordelijk en westelijk verkeer

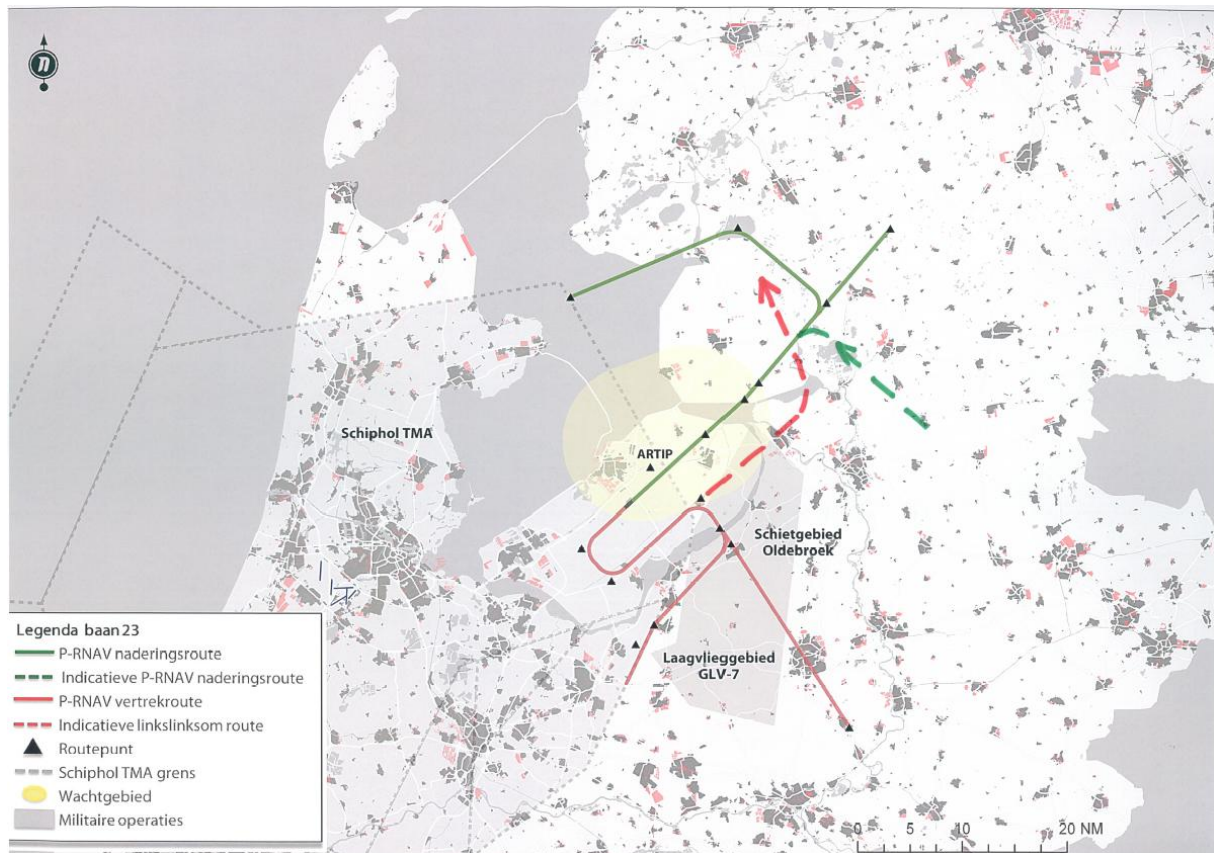
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft aangegeven dat er nog geen afdoende mitigerende maatregel beschikbaar is voor de interferentieproblematiek voor het verkeer dat vanaf baan 23 de routes rechtsonder naar het noorden en het westen vliegt. Dit vraagt nader onderzoek in het lopende studietraject van LVNL en CLSK om hier duidelijkheid over te geven. In bijlage 3 wordt het aantal vliegtuigbewegingen naar de verschillende bestemmingen weergegeven. Hieruit blijkt dat bij de eerste

tranche van 25.000 vliegtuigbewegingen een zeer beperkt aantal vluchten naar bestemmingen in het noorden en het westen is opgenomen in de business case van Lelystad Airport (640 starts per jaar). Voor de doorontwikkeling van Lelystad Airport naar 45.000 vliegtuigbewegingen is het aantal vluchten nog steeds beperkt (ongeveer 2.700 op jaarbasis vanaf baanrichting 23). Echter, de beschikbaarheid van routes naar het noorden en het westen is dan noodzakelijk om luchtvaartmaatschappijen die deze bestemmingen in hun dienstregeling hebben opgenomen te kunnen accommoderen. Indien deze route niet beschikbaar zou zijn heeft dit negatieve effecten voor de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport.

In het verdere studietraject wordt om die reden in brede zin gekeken naar mogelijkheden om de bovengenoemde interferentieproblematiek te mitigeren. Daarom wordt in aanvulling op de hierboven genoemde routestructuur, een alternatieve routevariant onderzocht die het verkeer vanaf baanrichting 23 naar het noorden en het westen accommodeert zonder negatieve interferentie met Schiphol. Deze zogenaamde 'linkslinksom-route' valt voor het eerste gedeelte van de vertrekroute samen met de routes naar het zuiden en het oosten en buigt vervolgens af naar het noordwesten. Het gevolg is dat de al gedefinieerde linksom-route vanaf baan 23 intensiever zal worden gebruikt (13.700 starts per jaar i.p.v. 11.000 starts per jaar) in de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen.

In de voorstudie is deze variant onderzocht maar aanvankelijk afgefallen vanwege de toename van complexiteit van de civiele- en militaire verkeersstromen en de daaraan verbonden verkeersafhandeling waar deze route toe zou leiden. In het lopende studietraject van LVNL en CLSK wordt een nieuw ontwerp voor deze variant nader onderzocht waarbij meer luchtruim kan worden gebruikt. Het kruispunt tussen naderend en vertrekkend verkeer voor baanrichting 23 kan daardoor verder van de luchthaven Lelystad richting het noordoosten worden verplaatst, zodat het vertrekkend verkeer richting het noorden en het westen voldoende hoogte heeft om veilig over het naderend verkeer te vliegen. Het timen van starts wordt daarmee overbodig. Deze aanpassing in combinatie met de verder gevorderde plannen voor het integreren van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening in de lagere luchtruimdelen mitigeert de bezwaren zoals genoemd in de voorstudie. De integratie zorgt ervoor dat de kruising tussen naderende en vertrekkende vluchten naar en van Lelystad onder de verantwoordelijkheid valt van één luchtverkeersleider, daar waar dit in de huidige situatie – en in de uitgangspunten van de voorstudie – bij twee of zelfs drie luchtverkeersleiders ligt. Dit zorgt ervoor dat het correct en tijdig oplossen van zo'n conflict wordt mogelijk maakt.

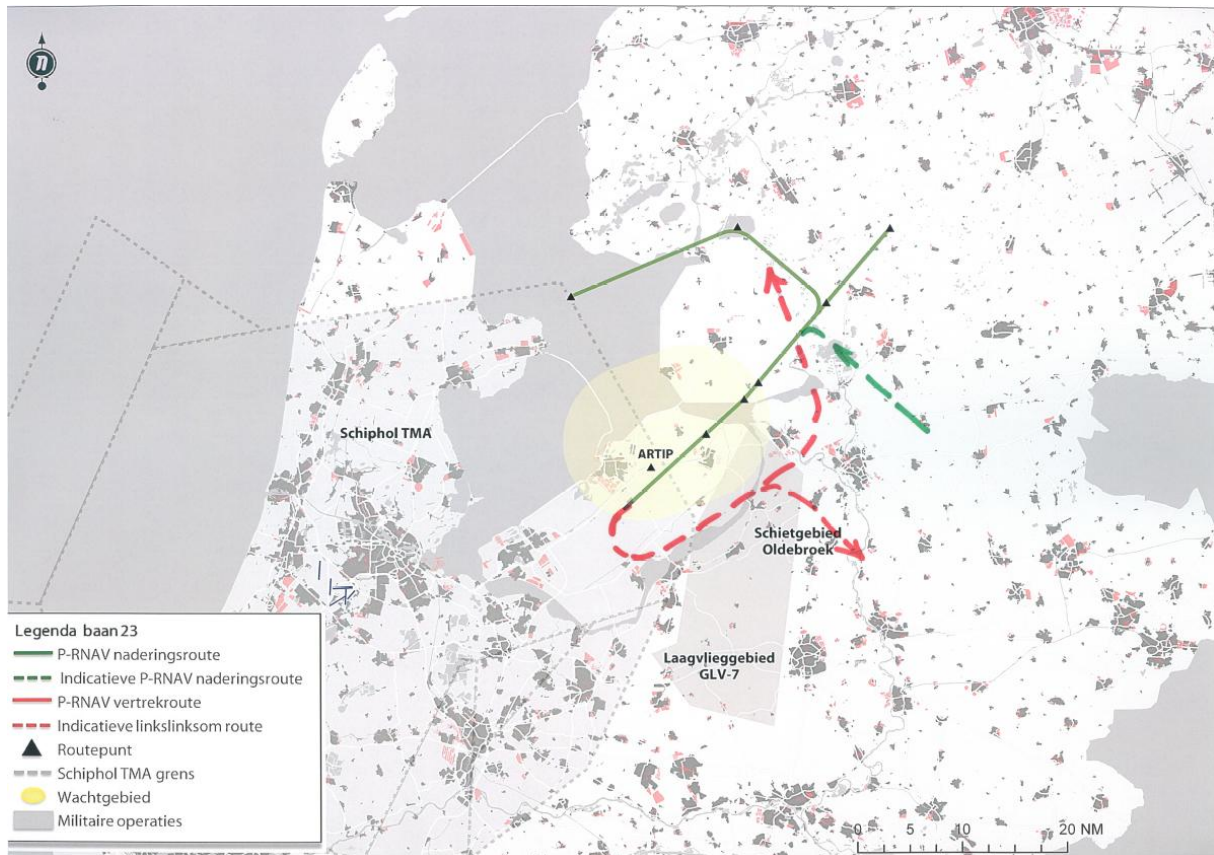
In kaart 5 is een indicatieve schets van de 'linkslinksom route' afgebeeld. Voor deze variant worden ook de relevante optimalisaties (A1, V1, V2 en V3) onderzocht. Dit is onderwerp van het lopende studietraject.



Kaart 5: indicatieve schets van de 'linkslinksom route' voor baanrichting zuidwesten (23)

Naast de toevoeging van de 'linkslinksom-route' worden varianten onderzocht waarbij het vertrekkende vliegverkeer van Lelystad Airport naar het zuiden en het oosten gedeeltelijk om het Laagvlieggebied GLV-7 vliegt. Daarmee wordt bereikt dat de militaire missie-effectiviteit in dat gebied beter gehandhaafd blijft. Het geeft vluchten bovendien meer ruimte om stabiel op 6000 voet over het 'oude land' te vliegen.

Daarnaast wordt een variant onderzocht waarbij de gecombineerde linksom- en 'linkslinksom'-routes sneller wegdraaien na de start vanaf baan 23 en vervolgens boven het Veluwemeer uitklimmen om de woonkernen Zeewolde, Biddinghuizen en Dronten te vermijden. Beide varianten zijn hieronder in een indicatieve schets in kaart 6 weergegeven.



Kaart 6: indicatieve schets optimalisatievariant linksom- en 'linkslinksom route' voor baanrichting zuidwesten (23)

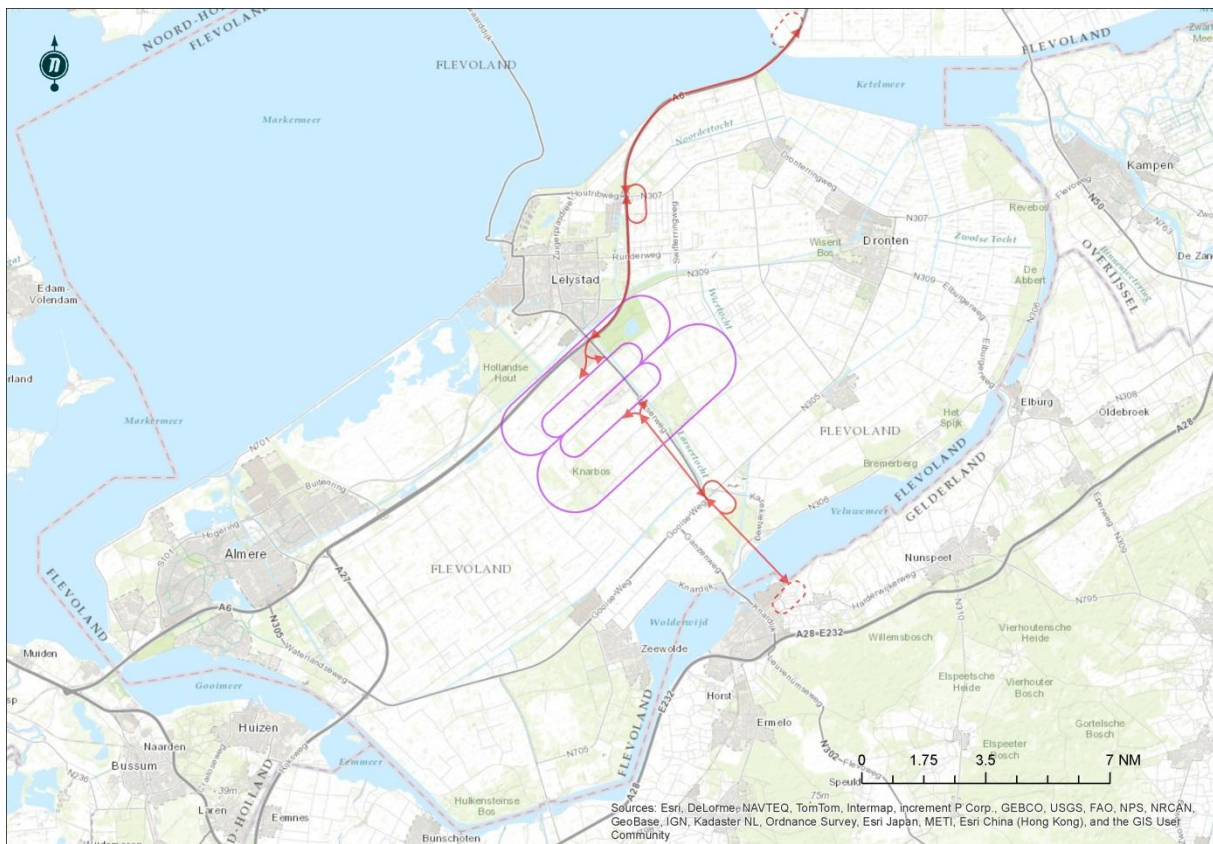
In het lopende studietraject van LVNL en CLSK worden deze varianten en routes nader uitgewerkt en ontworpen voor een veilige en efficiënte verkeersafhandeling. In eerste instantie ligt voor LVNL en CLSK de focus op de routes voor baanrichting 23, omdat voor deze routes de interferentie met het verkeer van en naar Schiphol optreedt. Omwille van een veilig en eenduidig luchtverkeersleidingsconcept kan dit leiden tot aanpassingen voor vertrekroutes voor baanrichting 05. In het MER worden de effecten van bovengenoemde varianten verder uitgewerkt.

Routestructuur klein vliegverkeer

In de voorstudie zijn geen indicatieve routes opgenomen voor het klein vliegverkeer (VFR). Dit verkeer vliegt onder visuele vliegeregels (VFR). De routestructuur voor het VFR verkeer is als integraal onderdeel van de uitwerking van de indicatieve routestructuur gebaseerd op een aantal uitgangspunten:

- VFR en IFR verkeer wordt door middel van standaard routes zoveel als mogelijk van elkaar gescheiden om de veiligheid te borgen;
- voldoende circuitcapaciteit voor het beoogde aantal VFR bewegingen;
- routes zijn gebaseerd op markante punten om visueel op te kunnen navigeren;
- Routes blijven vrij van bebouwing, Natura 2000 gebieden en het Larserbos.

De routestructuur voor VFR verkeer is weergegeven in kaart 7.



Kaart 7: Aankomst- en vertrekroutes (rood) en circuits (paars) voor klein verkeer en helikopters

Bijlage 3

Beschrijving invoer parameters voor de Invoerset

1	Verkeersvolume	Referentie situaties		25.000 (1e tranche) Pax 2-3 mln	45.000 (2e tranche) Pax 4-6 mln
		Aanwijzing 1991	Vovo 2011 (Aanwijzing 2001)		
2	Vlootmix: Type B737/A320 Regio/MRO Business jets Heli's Klein verkeer ⁸	0 0 0 Zeer beperkt 113.950	0 6900 (incl Business Jets) 23.000 113.950	Vtb: 25.000 1.175 2.825 20.000 80.000	Vtb: 45.000 1.350 3.150 10.000 30.000
3	Etmaalverdeling⁹: Dag (07-19 uur) Avond (19-23 uur) Vroege ochtend (06-07 uur)	nvt	60% 35% 5%	70,7% 22% 7,3%	78,3% 17,5% 4,2%
4	Herkomst / bestemmingen¹⁰ S1 Noord S2 Zuid-Oost S3 Zuid S4 Zuidwest S5 Noord-west	nvt	10% ¹¹ 10% 10% 60% 10%	4,4% 37,2% 54% 2,2% 2,2%	3,6% 44,5% 37,5% 10,8% 3,6%
5	Operationele aannames Baan gebruiks-richting openstellingstijden	1250 m Baan 23: 60% Baan 05: 40% 07:00-23:00	1250m Baan 23: 60% Baan 05: 40% 07:00-23:00	2100+ ¹² gekoppeld aan SPL baangebruik 06:00 -23:00 met 1 uur extensie	2100+ gekoppeld aan SPL baangebruik 06:00 -23:00 met 1 uur extensie

In bovenstaande tabel wordt een doorkijk gegeven op mogelijke verdelingen binnen de twee tranches.

De vluchten die van en naar Lelystad Airport worden uitgevoerd zullen op basis van de huidige inzichten in de eerste tranche met name een focus hebben op de zuidoostelijke en zuidelijke bestemmingen. Veel bestaande Leisure bestemmingen worden via zuidoostelijke en zuidelijke richting

⁸ Verkeer met vliegtuigen met een maximaal startgewicht van minder dan zesduizend kilo die routes voor klein verkeer volgen, zoals bijvoorbeeld recreatieve vluchten

⁹ Etmaalverdeling, de verdeling van het verkeer over het etmaal, is alleen relevant voor het niet mainport gebonden verkeer

¹⁰ Zie kaart met sectoren 1 t/m 5

¹¹ Van de 6.000 bewegingen zijn er maar 1546 bewegingen die niet via het circuit gaan.

¹² Landingslengte 2100m en startlengte 2400 m



aangevlogen. De exploitant verwacht dat daar voor 2020 niet veel verandering in komt. Voor de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport in de tweede tranche na 2020 verwacht de luchthavenexploitant dat de nadruk zal blijven liggen op vluchten naar zuidoostelijke en zuidelijke bestemmingen, maar met een beperkte toename van vluchten naar noordelijke en westelijke bestemmingen. Dit wordt in bovenstaande tabel weergegeven.

Naar de inschatting van de exploitant zal het niet mainport gebonden verkeer zich rondom de pieken van Schiphol gaan ontwikkelen. De drukste vertrekpiek op Lelystad zal waarschijnlijk liggen tussen 06:00 en 08:00 uur en de drukste landingpiek tussen 17:00 en 19:00 in het eindscenario van 45.000 vliegtuigbewegingen. Rekening houdend met het uitgangspunt om geen negatieve interferentie met de Schiphol-operatie te borgen en de daaruit volgende huidige restricties in de capaciteit in de luchtruimsectoren in de periode van 2015-2020 gaat de exploitant uit van een piekuurcapaciteit van Lelystad Airport voor lijndiensten van 6 starts en landingen buiten de ochtend- en avondpiek van Schiphol. Tijdens de ochtend (8 -11) en avondpiek (18-21) van Schiphol loopt de capaciteit terug tot een piekuurcapaciteit van 3 starts en landingen. In de periode 2016–2020 zijn wijzigingen gepland in het (Europese) luchtruim en de luchtruimindeling zoals opgenomen in de door het Rijk vastgestelde Luchtruimvisie. Deze wijzigingen zullen een positief effect hebben de capaciteit in de luchtruimsectoren en daarmee op de groeimogelijkheden voor Lelystad Airport en op vermindering van voornoemde restricties. Vóór 2020 zal op basis van een evaluatiemoment worden bepaald wat het effect is van de ingevoerde wijzigingen op de capaciteit in de luchtruimsectoren, in aanvulling op de door de heer Alders voorgestelde evaluatie van de ontwikkelingen in de eerste tranche. Op basis van de Luchtruimvisie en de kabinetsreactie van het Rijk gaat de exploitant ervanuit dat er in de periode na 2020 voldoende capaciteit in de luchtruimsectoren bestaat om de verdere ontwikkeling naar 45.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen. Om die reden gaat de exploitant uit van een piekuurcapaciteit van circa 15 starts en landingen per uur voor de periode na 2020.



Kaart 8: Overzicht van bestemmingen die via de bestaande luchtruimsectoren 1t/m 5 in het Nederlandse luchtruim worden gevlogen.