

ACTUALISATIE

MER Lelystad Airport

Herstel invoergegevens, verwerken actuele inzichten en voorschriften,
effecten aansluitroutes

Bijlage 2 Brief Lelystad Airport



**Lelystad
Airport**

member of **Schiphol Group**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Minister Van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoonnummer
0320 284 772

Briefnummer
--

Uw schrijven d.d.
--

Lelystad d.d.
9 februari 2018

Betreft: Lelystad Airport

Excellentie,

Onder verwijzing naar uw verzoek aan N.V. Luchthaven Lelystad ("LA") om een reactie te geven op de uitgangspunten voor de actualisatie van de milieueffectrapportage, zoals deze door u zijn voorgesteld en welke zijn bijgevoegd bij deze brief, bericht ik u graag als volgt.

LA verwelkomt uw initiatief om de MER te actualiseren, in het belang van een zorgvuldige besluitvorming. Kern van die actualisatie is voor zover onze informatie op dit moment reikt, onder andere een correctie van de voorgeschreven geluidgegevens ten opzichte van de berekeningen die ten grondslag hebben gelegen aan de huidige MER. Op basis van onze beoordeling stemt LA in met de invoergegevens die uw ministerie ten behoeve van de actualisatie heeft voorgesteld. De invoergegevens zijn nog altijd in lijn met het ondernemingsplan van LA uit 2014, dat als uitgangspunt heeft om op termijn 45.000 vliegbewegingen te accommoderen. Op basis van dat ondernemingsplan is in 2015 besloten om de uitbreiding van de luchthaven te realiseren.

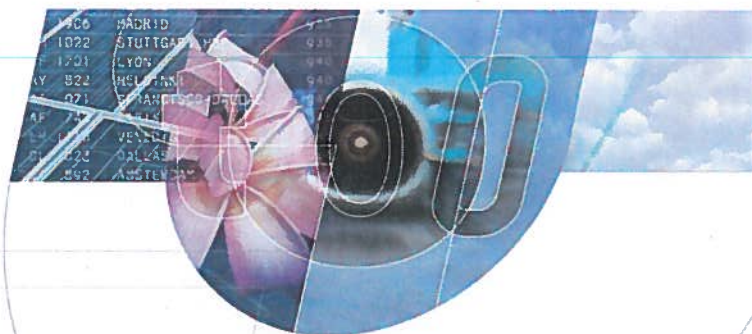
De realisatie van de uitbreiding van de luchthaven verloopt conform plan en is gereed op 1 april 2019. Daarbij merk ik op dat nog steeds rekening moet worden gehouden met een aantal onzekere factoren, waardoor er ook bij de actualisatie van de MER, aannames moeten worden gedaan. Er bestaat bijvoorbeeld nog geen zekerheid over de identiteit van de maatschappijen die naar de luchthaven komen, de bestemming die zij gaan bedienen en het type toestel dat zij zullen inzetten. Dit kan uiteraard gevolgen hebben voor het feitelijke gebruik van de luchthaven en het luchtruim. De invoerset is derhalve gebaseerd op aannames die wat ons betreft en met de kennis van nu, de werkelijkheid zo dicht mogelijk benaderen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

N.V. Luchthaven Lelystad
Hanne Buis
Algemeen directeur

Bijlage: Uitgangspunten scenario's Actualisatie MER Lelystad



Uitgangspunten scenario's Actualisatie MER Lelystad

DRAFT



Aviation Consultants

9 February 2018

1 van 9

Te onderzoeken situaties

1. Situaties voor effecten fouten en nieuwe inzichten

- Referentiesituatie: MER2014
- Herberekening routevarianten A, A+, B en B+
 - Correctie voor fouten: stuwkracht/snelheid/hoogte
 - Correctie voor nieuwe inzichten: profielen voor 737-700 en -800, 80/20 voor naderingen en actualisatie B+
- Situaties 25k en 45k

2. Situaties voor aansluitroutes

- Referentiesituatie: herberekening B+ bij 45k
- Routevariant B+ voor de situatie bij 10k met heringedeeld luchtruim
 - N.b. geen realistisch alternatief tot 10k
- Routevariant B+ voor de situatie bij 10k zonder heringedeeld luchtruim

Te onderzoeken scenario's

Situaties gelijk aan MER2014

- Situatie met 25.000 vliegtuigbewegingen niet-mainport gebonden verkeer
- Situatie met 45.000 vliegtuigbewegingen niet-mainport gebonden verkeer

Nieuw te onderzoeken situatie

- Situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen niet-mainport gebonden verkeer

Aantal bewegingen

	Voorgenomen activiteit 10k	Voorgenomen activiteit 25k	Voorgenomen activiteit 45k
Groot verkeer	10.000	25.000	45.000
Zakenverkeer	4.000 (= situatie 25k)	4.000	4.500
Klein verkeer (incl. MLA)	80.000 (= situatie 25k)	80.000	30.000
Helikopters (incl. HEMS-vluchten)	22.000 (= situatie 25k)	22.000	12.000

Vlootsamenstelling groot verkeer

	Voorgenomen activiteit 10k	Voorgenomen activiteit 25k	Voorgenomen activiteit 45k
A319	16,7%	16,7%	23,6%
A320	12,6%	12,6%	16,2%
B737-300	0,0%	0,0%	1,3%
B737-400	9,9%	9,9%	3,9%
B737-700	29,6%	29,6%	8,2%
B737-800	31,2%	31,2%	46,8%

N.b. Vlootsamenstelling bij 10k gelijk aan situatie bij 25k (neergeschaald).

Herkomst / bestemming groot verkeer

	Voorgenomen activiteit 10k	Voorgenomen activiteit 25k	Voorgenomen activiteit 45k
Sector 2 / 3	94,5%	94,5%	80,3%
Sector 1 / 4 / 5	5,5%	5,5%	19,7%
Range 0 – 750 km	16,4%	16,4%	22,3%
Range 750 – 1.500 km	25,9%	25,9%	26,3%
Range 1.500 – 3000 km	57,7%	57,7%	51,4%

N.b. Herkomst/bestemmingen bij 10k gelijk aan situatie bij 25k (neergeschaald).

Verdeling etmaal groot verkeer

Aantal bewegingen gem. per dag per etmaalperiode

		Voorgenomen activiteit 10k	Voorgenomen activiteit 25k	Voorgenomen activiteit 45k
Vroege ochtend (06:00 – 07:00)		2 starts 0 landingen	5 starts 0 landingen	5 starts 0 landingen
Dag (07:00 – 19:00)		9 starts 9 landingen	23 starts 23 landingen	46 starts 50 landingen
Avond (19:00 – 23:00)		2 starts 4 landingen	5 starts 10 landingen	11 starts 12 landingen

Vliegprocedures

IFR routes routevariant B+

- Routevariant Basis: uitwerking vliegprocedures B+ (laatste wijziging: 6 december 2017)
- Uitgangspunten bij 25k en 45k: heringedeeld luchtruim
 - **Startend verkeer: wordt verondersteld door te klimmen (geen level flight op 6.000 ft of hoger).**
 - **Naderend verkeer baan 05: 3.000ft t.h.v. Zwolle**
- Uitgangspunten bij 10k (alleen voor B+): geen heringedeeld luchtruim
 - **Startend verkeer: level 6.000ft op B+ exit points; verdere klim om overdrachtsafspraken te realiseren**
 - **Naderend verkeer baan 05: 5000ft t.h.v. Zwolle**

IFR routes routevarianten A, A+ en B: cf. MER2014

VFR routes

- Herontwerp december 2017



Overige uitgangspunten

Voor alle situaties gelijk (en gelijk aan uitgangspunten MER2014):

- Openstellingstijden 6:00 – 23:00 (met extensie tot 0:00)
- Baanlengte 2.400m verhard voor starts, 2.100m voor landingen)
- Baanorientatie 048^o - 228^o
- Baangebruik 40% rwy 05; 60% rwy 23
- Luchtverkeersleiding Ja