

Vergaderjaar 2000–2001

24 786

Project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) en verlenging van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)

Nr. 61

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 28 november 2000

Tijdens de behandeling van de begroting van mijn departement over 1999 heb ik toegezegd u nader te zullen informeren over **de stand van zaken rond het vliegveld Laarbruch in Duitsland**. Mede namens mijn ambtgenoten van Defensie, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij bericht ik u als volgt.

Op 28 december 1998 heb ik van het Ministerie voor Transport van de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen de verschillende documenten met bijbehorende kaarten ontvangen, die horen bij de aanvraag voor de omzetting van militaire naar burgerluchthaven. De aanvraag is ingediend door de initiatiefnemer, Flughafen Niederrhein GmbH. Een exemplaar van de stukken is bijgevoegd (bijlage 1)¹. In 1998 zijn in overleg tussen het Rijk, de provincie Limburg en de gemeente Bergen (L) en het Verkeersministerie van Duitsland en de deelstaat Nordrhein-Westfalen afspraken gemaakt over de te volgen procedures.

Zoals ik heb gesteld in mijn antwoord van 8 april 1998 op de vragen van het lid Verbugt (nr. 1064, 1997–1998) hoeft Nederland formeel geen instemming te geven voor dit nieuwe gebruik van Laarbruch. Instemming is wel nodig voor het gebruik van het Nederlandse luchtruim en de gevolgen van het gebruik voor het Nederlands grondgebied. Nederland gaat akkoord met de conversie onder de voorwaarden dat het gebruik van het vliegveld beperkt blijft tot de omvang zoals die is opgenomen in de vergunningaanvraag en dat er geen nachtvluchten plaatsvinden over Nederlands grondgebied. Voor het afstemmen van de aan- en uitvlieg-routes zijn afspraken nodig tussen de militaire verkeersleiding van Volkel en de Duitse Flugsicherung.

In deze brief wordt u geïnformeerd over

- * algemene informatie
- * de procedure in Duitsland
- * het verdrag met Duitsland
- * enkele inhoudelijke aspecten

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

1 Algemene informatie

Vliegveld Weeze-Laarbruch is een voormalige Britse militaire basis net over de Nederlands-Duitse grens ter hoogte van de gemeente Bergen (L), halverwege Venlo en Nijmegen. Eind 1999 is de Royal Air Force vertrokken. De Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen ziet in burgergebruik van het vliegveld vooral een werkgelegenheidsproject.

In de jaren '80 veroorzaakte het militaire gebruik veel overlast in het dorp Nieuw-Bergen, de hoofdkern van de gemeente Bergen Limburg. Het dorp kwam binnen de 35 KE-geluidszone te liggen en elke nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige bestemming werd verboden (Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg, gebaseerd op de Wet geluidhinder). Sinds begin jaren '90 is het gebruik en de hinder aan Nederlandse kant sterk teruggelopen. De geluidscontour die hoort bij het toekomstige burgergebruik is veel kleiner en houdt enkele kilometers voor de bebouwde kom van het dorp Nieuw-Bergen op. Op grond van deze nieuwe gegevens zijn de bouwverboden reeds opgeheven.

2 De procedure in Duitsland

2.1 afspraken in 1998

Duitsland kent voor de omzetting van het militaire gebruik naar burgergebruik een schriftelijke procedure. Er zijn geen hoorzittingen. De deelstaat Nordrhein-Westfalen is bevoegd gezag voor de afgifte van de vergunning voor burgergebruik.

De termijnen uit de Duitse wetgeving zijn zodanig dat voldaan wordt aan de vereisten van de Algemene Wet Bestuursrecht. De Duitse lokale overheid heeft op 7 januari 1999 de vergunningaanvraag van Flughafen Niederrhein met de bijbehorende stukken ter inzage gelegd. Op ons verzoek heeft Nordrhein-Westfalen ingestemd met ter visie leggen van de documenten in Nederland. De provincie Limburg heeft dit gecoördineerd (zie bijlage 2)¹.

De vergunningaanvraag is in de gemeente Bergen (L) en op het provinciehuis in Maastricht ter inzage gelegd. Toegezegd is dat de Nederlandse inspraakreacties op dezelfde wijze behandeld zullen worden als de reactie van de Duitse ingezetenen.

2.2 standpunten in 1999 en 2000

De inspraakreactie van de gemeente Bergen is aanleiding geweest de formele MER-plichtigheid van de voorgenomen handeling nog eens kritisch te bezien. Er zijn argumenten voor een formele MER-plicht te noemen. De milieustudies uit de vergunningaanvraag zijn ter beoordeling voorgelegd aan de Commissie voor de Milieu-effectrapportage. Het advies is bijgevoegd (bijlage 3)¹. De Commissie concludeert echter dat uit de Europese richtlijn betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (EG85/337), niet eenduidig een MER-plicht voortvloeit voor de conversie van vliegbasis Laarbruch. Gezien het vergevorderde stadium van het proces van vergunningverlening en het feit dat materieel wordt voldaan aan de vereisten van de MER, is afgezien van het vragen om een formele MER-procedure. Mocht er in de toekomst sprake zijn van een eventuele uitbreiding boven de nu aangevraagde omvang, die zou leiden tot een toename van de effecten boven Nederlands grondgebied en een vergroting van de geluidszone, wordt die uitbreiding wel gezien als MER-plichtig. Naar aanleiding van de inhoudelijke beoordeling van de aanvraag door de Commissie heb ik bij brief van

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

14 juli 2000 een aantal aanvullende vragen gesteld aan de Duitse verkeersminister (bijlage 4)¹.

2.3 de Europese Habitat Vogelrichtlijn

Nordrhein-Westfalen is pas door de inspraak op de hoogte gekomen van de aanwezigheid van het natuurgebied Maasduinen. Naar aanleiding hiervan is een Flora Fauna Habitat onderzoek uitgevoerd, waarbij met medewerking van de Nederlandse betrokkenen een inventarisatie is gemaakt van de aanwezige soorten. Dit onderzoek zou uitwijzen dat er geen aanmerkelijke gevolgen zijn te verwachten en dat een vervolgonderzoek niet nodig is. De aanwezigheid van het natuurgebied Maasduinen zou geen bezwaar vormen tegen de conversie. Ik heb het rapport opgevraagd en heb voorbehoud gemaakt ten aanzien van eventuele consequenties van dit onderzoek ten aanzien van de conversie.

3 Het verdrag met Duitsland

Met Duitsland is afgesproken verdragen op te stellen waarin de procedures rond burgervliegvelden aan beide zijden van de grens worden vastgelegd. Hoofdzakelijk in het verdrag over Duitse vliegvelden in het grensgebied is een goede regeling van de verantwoordelijkheden voor het grensoverschrijdend luchtverkeer op geringe hoogte boven Nederland, waaraan door de Duitse Fluchsicherung verkeersleiding wordt gegeven. Daarnaast worden in het verdrag procedures vastgelegd ten aanzien van milieu-aspecten, handhaving, informatie-uitwisseling, afstemming over rampenplannen e.d.

De afstemming over het gebruik van het luchtruim tussen de Nederlandse verkeersleiding en de Duitse Flugsicherung GmbH gebeurt op verkeersleidingsniveau.

In juni 2000 is het overleg met Duitsland voortgezet. Het streven is erop gericht om voor het einde van het jaar het verdrag over de Duitse vliegvelden in het grensgebied af te ronden en vervolgens ter beoordeling aan uw Kamer voor te leggen.

4 Enkele inhoudelijke aspecten

De informatie uit deze paragraaf van de brief is gebaseerd op de bij de aanvraag behorende documenten en de door mij opgedragen controleberekeningen ten aanzien van geluid en externe veiligheid.

4.1. Geluidszone

De geluidszone zoals deze in de aanvraag is opgenomen, is gebaseerd op ca 50 000 vliegtuigbewegingen, waarvan 15 372 groot verkeer. De zone binnen Nederland is aanmerkelijk kleiner dan de huidige geluidszone, gebaseerd op militair verkeer tot in de jaren '80. Een vergelijking met het militaire gebruik in de jaren '90 kan niet meer gemaakt worden omdat de benodigde invoergegevens daarvoor niet beschikbaar zijn.

De initiatiefnemer heeft op mijn verzoek het NLR opdracht gegeven de KE-geluidszone te berekenen. Deze berekening bevestigt de door de initiatiefnemer aangeleverde geluidsc contouren.

In de aanvraag wordt uitgegaan van 1365 nachtvluchten tussen 23.00 en 06.00 uur. Er is inmiddels afgesproken dat er boven Nederlands grondgebied geen nachtelijke starts of landingen door Nederlands luchtruim worden uitgevoerd. Dit is conform de toezegging uit 1998 van de

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

verkeersminister van Nordrhein-Westfalen. De toekomstige exploitant van het vliegveld wil graag komen tot een inperking van het nachtvliegverbod boven Nederlands grondgebied. Hierop zal echter van Nederlandse zijde niet positief worden gereageerd.

4.2 Externe veiligheid

De definitie voor individueel risico komt overeen met de in Nederland gebruikelijke definities. Voor een goed inzicht in de externe veiligheidsgevolgen van het burgergebruik voor het Nederlandse grondgebied, heb ik een controleberekening laten uitvoeren door het NLR. Deze heeft de berekening gedaan aan de hand van de in Nederland gangbare methode voor externe veiligheidsrisico's bij regionale luchtvaartterreinen. De berekening laat zien dat het risico in Nieuw-Bergen, op ca 4½ km van de kop van de baan, ca 10^{-6} bedraagt. De door het NLR geconstateerde risiconiveaus zijn relevant voor de door het bevoegd gezag ter plaatse te nemen beslissingen ten aanzien van de ruimtelijke ordening. Een exemplaar van de controleberekening door het NLR is bijgevoegd (bijlage 5)¹.

Momenteel wordt er een nieuw externe-veiligheidsbeleid, als onderdeel van een nieuw stelsel van veiligheids- en milieunormen, ontwikkeld voor de nationale luchthaven Schiphol. Het externe-veiligheidsbeleid dat wordt ontwikkeld voor Schiphol, is leidend voor de regionale en kleine luchtvaart. Bezien moet worden wat de betekenis is van het vliegen boven Nederland vanaf en naar Laarbruch.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Bijlagen¹:

- 1 stukken van de Vergunningaanvraag
- 2 coördinatie provincie Limburg
- 3 advies Commissie voor de milieu-effectrapportage
- 4 controleberekening NLR voor externe veiligheid
- 5 brief van 3 juli 2000 aan minister Klimmt (Duitsland)

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.