

Bijlagen bij de Aanwijzing Luchtvaartwet



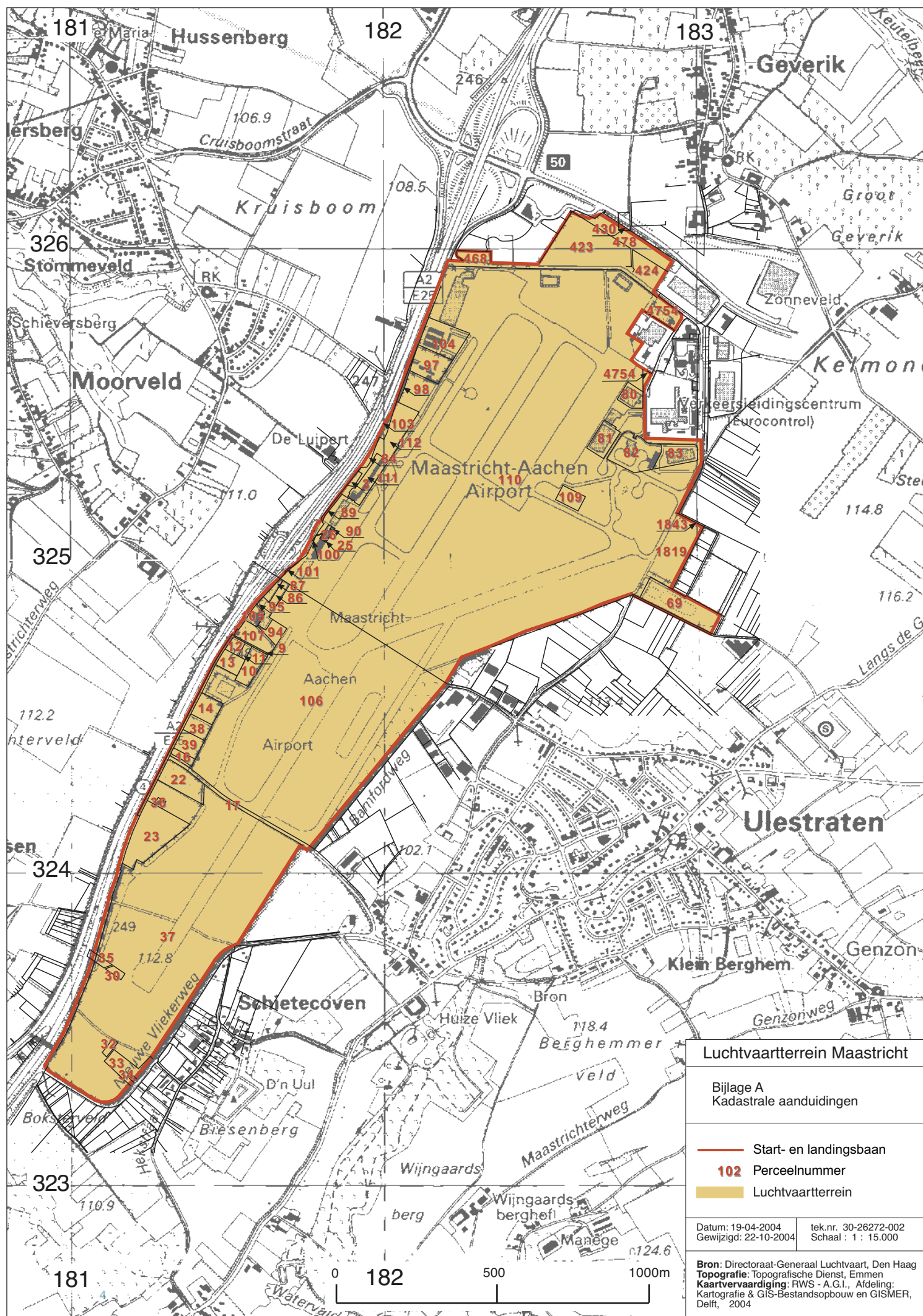
Bijlagen

Bijlage A	Kadastrale aanduidingen
Bijlage B	Begrenzing luchtvaartterrein en ligging banenstelsel
Bijlage C	Aan- en uitvliegroutes
Bijlage D	Tolerantiegebieden
Bijlage E	Beschrijving ontwikkeling luchtverkeer luchtvaartterrein Maastricht
Bijlage F	35 Ke-geluidszones en bijbehorende contouren
Bijlage G	47 bkl-geluidszone en bijbehorende contour
Bijlage H	Schematisch overzicht baangebruik
Bijlage I	Advies van Rijksplanologische Commissie en Rijksmilieuhygiënische Commissie
Bijlage J	Advies Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet
Bijlage K	Advies Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet
Bijlage L	Toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over het MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport
Bijlage M	Evaluatie milieueffecten
Bijlage N	Brief aan Tweede Kamer in zake vervolgetraject Maastricht, gedateerd 7 januari 1999
Bijlage O	Aanwijzingsverzoek Maastricht Aachen Airport, gedateerd 3 april 2001
Bijlage P	Verzoek opname pakket van maatregelen in aanwijzing Maastricht Aachen Airport, gedateerd 27 februari 2004
Bijlage Q	Aanwijzingsverzoek Maastricht Aachen Airport, gedateerd 30 maart 2004
Bijlage R	Ontwikkelingen en effecten
Bijlage S	Lijst met afkortingen en verklarende woordenlijst

Bijlage A

**Kaart met kadastrale gegevens en lijst met gegevens als bedoeld in artikel 20,
tweede lid, onder b en c van de Luchtvaartwet**





Perceel	Totale grootte in ha	Binnen luchtvaart- terrein	Naam en woonplaats eigenaar resp. gebruiker		Zakelijke rechten
BEEK D-1819	2,4710	2,4710	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK D-1843	0,0042	0,0042	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-F-4754	0,9250	0,6983	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-H-423	2,9140	2,9140	Bureau Beheer Landbouwgronden	Den Haag	eigendom
BEEK-H-424	0,7445	0,7445	Bureau Beheer Landbouwgronden	Den Haag	eigendom
BEEK-H-430	0,0450	0,0450	Bureau Beheer Landbouwgronden	Den Haag	eigendom
BEEK-H-467	6,6598	0,0500	Provincie Limburg	Maastricht	eigendom
BEEK-H-468	0,3350	0,3350	Bureau Beheer Landbouwgronden	Den Haag	eigendom
BEEK-H-478	1,4596	1,4596	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-3	0,0980	0,0750	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van erfpacht
	0,0980		Pompstation TOTAL	Beek	recht van erfpacht en opstal
BEEK-L-9	0,0560	0,0560	Gemeente Beek	Beek	eigendom
BEEK-L-10	0,6350	0,6350	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-11	0,1200	0,1200	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-12	0,2100	0,2100	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-13	0,4370	0,4370	De Staat (Verkeer en Waterstaat)	Breda	eigendom
BEEK-L-14	0,5910	0,5910	J.A. Perez-Martin	Maastricht	1/6 eigendom
			D.A.M. Wertz	Puth	1/3 eigendom
			Dobbermann Kringgroep Mergelland	Voerendaal	1/6 eigendom
			H.G. Steinhausen	Keulen (Dld)	1/6 eigendom
			R.L. Bremen	Aken (Dld)	1/6 eigendom
BEEK-L-16	0,1790	0,1790	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-17	0,5500	0,5500	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-22	1,0675	1,0675	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-23	2,2270	2,2270	E.N.I.W. Demacker	Ulestraten	eigendom
BEEK-L-25	0,0099	0,0099	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van opstal
	0,0099		Luchtverkeersbeveiligings- organisatie	Schiphol	recht van opstal
BEEK-L-26	0,0040	0,0040	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van opstal
	0,0040		Luchtverkeersbeveiligings- organisatie	Schiphol	recht van opstal
BEEK-L-30	0,1225	0,1225	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-32	0,1109	0,1109	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-33	0,6740	0,6740	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-34	0,0255	0,0255	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-35	0,1130	0,1130	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-36	0,0701	0,0701	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van opstal
	0,0701		Luchtverkeersbeveiligings- organisatie	Schiphol	recht van opstal
BEEK-L-37	35,3843	35,3843	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-38	0,4290	0,4290	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-39	0,4945	0,4945	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-69	1,7760	1,7760	De Staat (Financiën, Domeinen)	Breda	eigendom
BEEK-L-79	1,2654	1,2501	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-80	0,4610	0,4610	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van erfpacht en opstal
	0,4610		Maastricht Airport Aviation Services	Beek	recht van erfpacht en opstal

Perceel	Totale grootte in ha	Binnen luchtvaart-terrein	Naam en woonplaats eigenaar resp. gebruiker		Zakelijke rechten
BEEK-L-81	0,6715	0,6715	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van erfpacht
	0,6715		Schreiner Aircraft Maintenance BV	Beek	recht van erfpacht, recht van opstal
BEEK-L-82	1,4640	1,4640	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van erfpacht
	1,4640		B.V. Nationale Luchtvaartschool NLS	Rotterdam	recht van erfpacht
BEEK-L-83	0,8055	0,8055	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van erfpacht
	0,8055		Friendship Simulation Company	Beek	recht van erfpacht
BEEK-L-112	1,3870	1,3870	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van erfpacht
Beek-L-111	0,6990	0,6990	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van erfpacht
	0,6990		Motel-Maatschappij Holland NV	Amsterdam	recht van erfpacht
BEEK-L-86	0,2060	0,2060	Waldhausen/Kuiper M.W.R.A	Beek	eigendom
BEEK-L-87	0,1450	0,1450	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-89	0,0125	0,0125	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van opstal
	0,0125		De Staat (Defensie)	Breda	recht van opstal
BEEK-L-90	0,1005	0,1005	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van opstal
	0,1005		Luchtverkeersbeveiligings-organisatie	Schiphol	recht van opstal
BEEK-L-94	0,3300	0,3300	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van opstal
	0,1650		W.G. Waldhausen	Huckelhoven	recht van erfpacht, recht van opstal
	0,1650		M.W.R.A. Kuiper	Maastricht	recht van erfpacht, recht van opstal
BEEK-L-95	0,3333	0,3333	W.G. Waldhausen	Huckelhoven	½ eigendom
			M.W.R.A. Kuiper	Maastricht	½ eigendom
BEEK-L-97	0,9624	0,9624	J.J.L.M. Hennekens	Beek	eigendom
BEEK-L-98	0,1050	0,1050	Provincie Limburg	Maastricht	eigendom
BEEK-L-99	0,0620	0,0620	Provincie Limburg	Maastricht	eigendom
BEEK-L-100	0,0050	0,0050	Provincie Limburg	Maastricht	eigendom
BEEK-L-101	0,0100	0,0100	Provincie Limburg	Maastricht	eigendom
BEEK-L-103	8,3980	0,0888	De Staat (Verkeer en Waterstaat)	Breda	eigendom
BEEK-L-104	1,2710	1,2710	De Staat (Defensie)	Breda	eigendom
BEEK-L-105	0,2325	0,2325	Enter-Force Holding BV	Beek	eigendom
BEEK-L-107	0,6560	0,6560	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van erfpacht
	0,6560		Kuiper M.W.R.A.	Beek	recht van erfpacht
			W.G. Waldhausen	Huckelhoven	recht van erfpacht
BEEK-L-108	35,2695	35,2695	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom
BEEK-L-109	0,3530	0,3530	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom belast met recht van erfpacht
	0,3530		A.E.M. Vastgoed	Beek	recht van erfpacht
BEEK-L-110	99,9301	99,3416	N.V. Luchthaven Maastricht	Beek	eigendom

NB:

Perceel BEEK F 4754 is deels aan het oorspronkelijk aangewezen luchtvaartterrein toegevoegd. Binnen het aangewezen luchtvaartterrein ligt 0,7470 ha, de weg ligt erbuiten, groot 0,1780 ha.

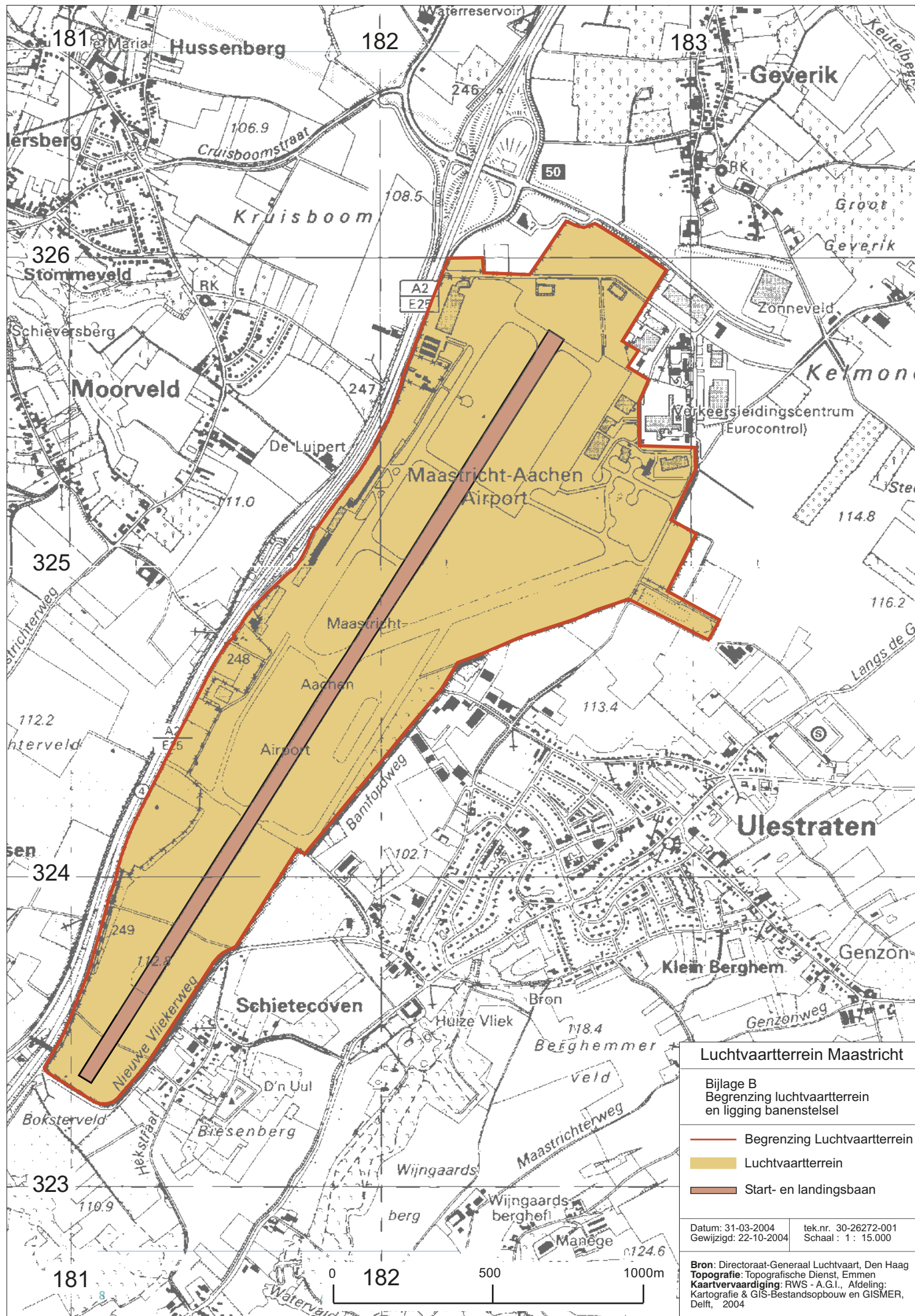
Perceel 467 is eigendom van de Provincie Limburg, een gedeelte van dit terrein heeft de bestemming "Aangewezen Luchtvaartterrein", groot ca. 0,052 ha. Dit is in het verleden aan de luchthaven toegedacht in verband met de geplande reconstructieaansluiting van de Horsterweg aan de Vliegveldweg, evenals het perceel 468.

Perceel Beek 103 is eigendom van Verkeer en Waterstaat. In het verleden is met de reconstructie van de Vliegveldweg een heel klein gedeelte van toenmalige luchthaven terrein gebruikt om het fietspad op aan te leggen, in ruil hiervoor is een gedeelte van het perceel 103 aan de luchthaven toebedeeld en is ook de luchtvaartterreingrens aangepast.

Bijlage B

**Kaart met begrenzing luchtvaartterrein
en ligging banenstelsel**





Bijlage B1: Ligging banenstelsel

Ligging toegepaste baankoppen uitgedrukt in RDC (Rechthoekige coördinatensysteem van de Rijksdriehoeksmeting)

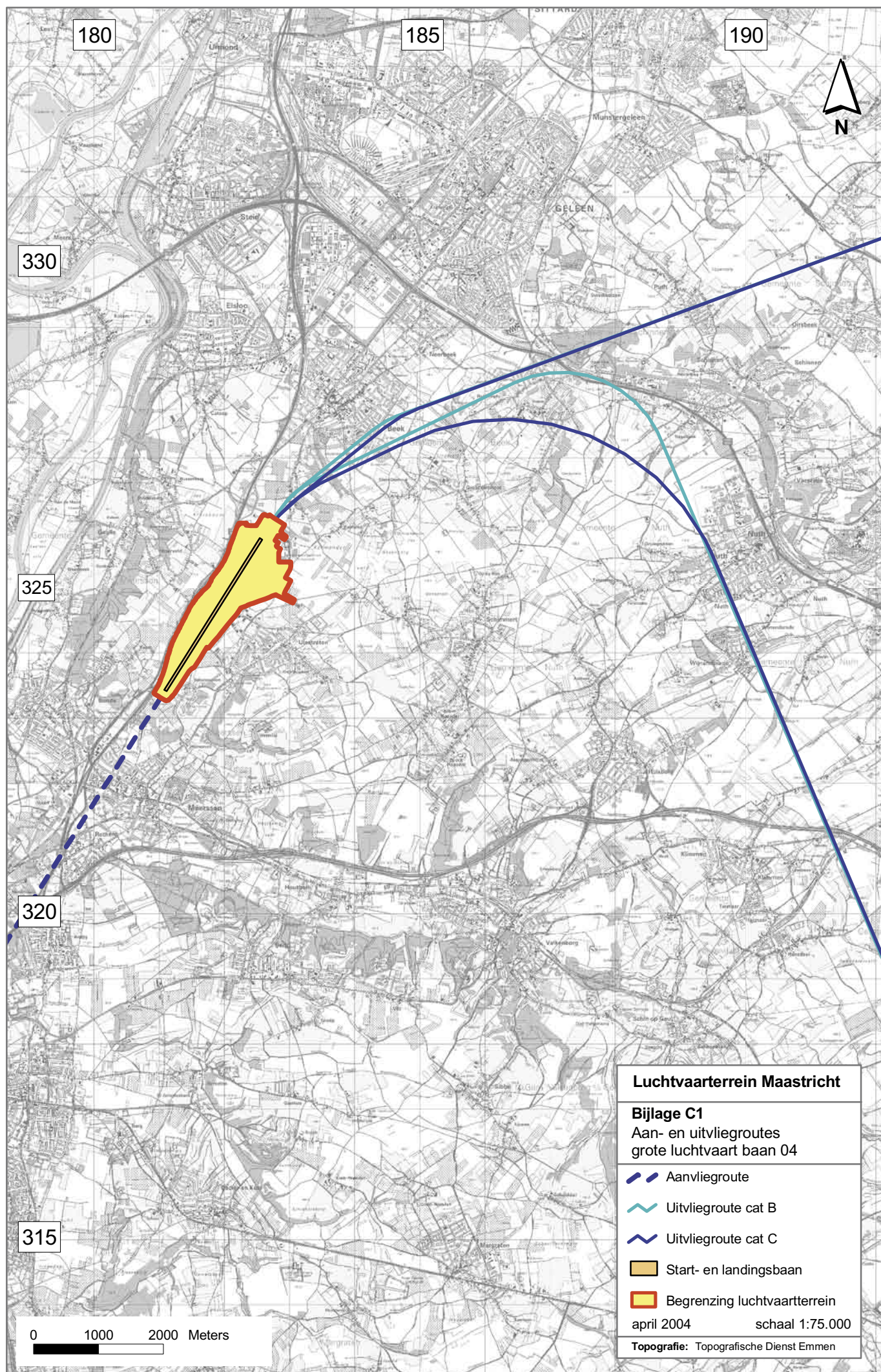
	baandrempe	X-coördinaat [m]	Y-coördinaat [m]	Baanlengte
Bestaand	04	181229,07	323629,62	2.500 meter
	22	182567,07	325743,53	
Definitief: Landen vanuit het noorden met 250m naar het zuiden verschoven landingsdrempe.	04A	181095	323418	2.500 meter
	22A	182433	325532	
Definitief: Start naar het noorden met 150m naar het zuiden verschoven startpunt.	04B	181149	323503	2.500 meter
	22B	182487	325617	

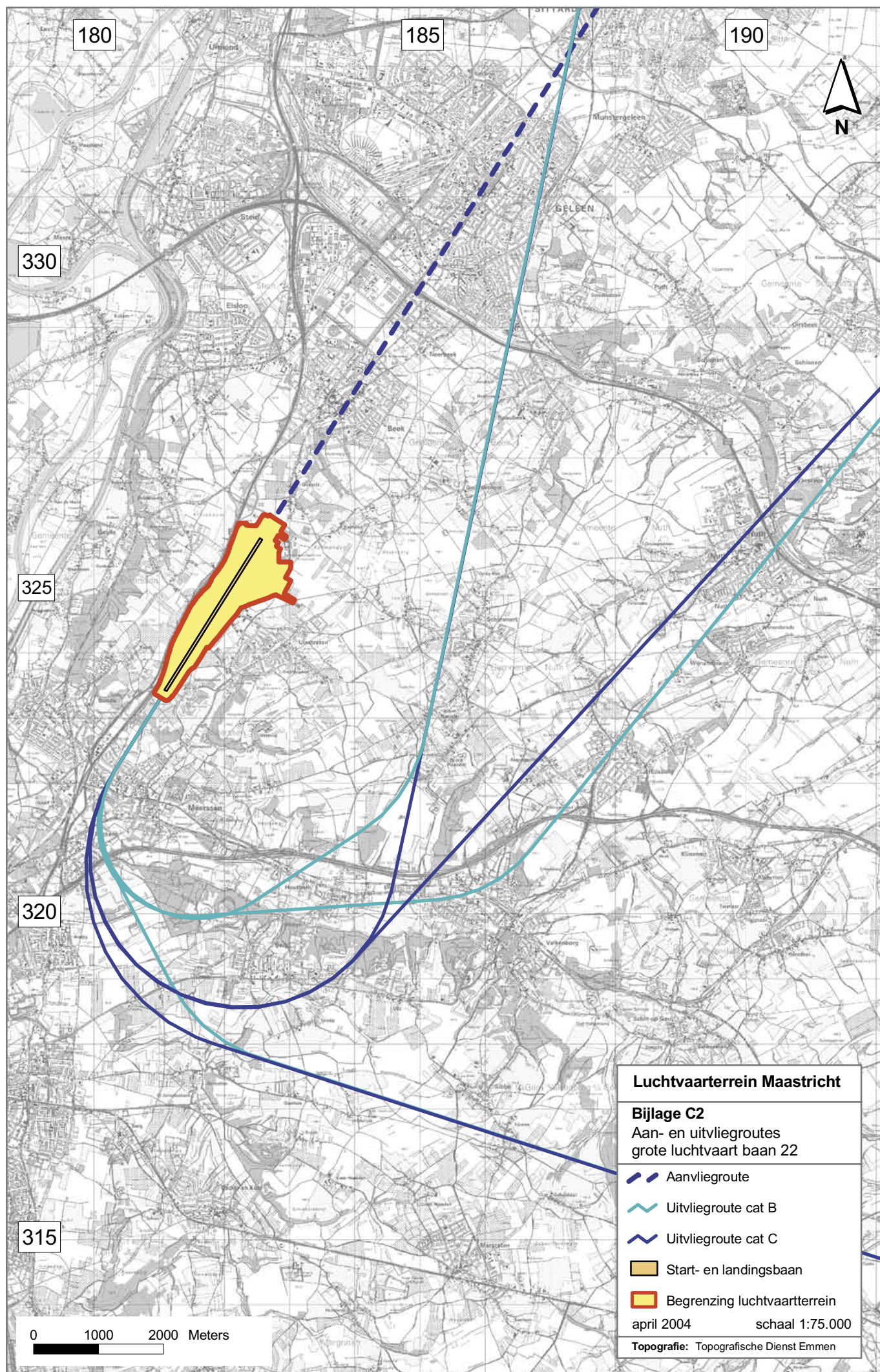
Bijlage C

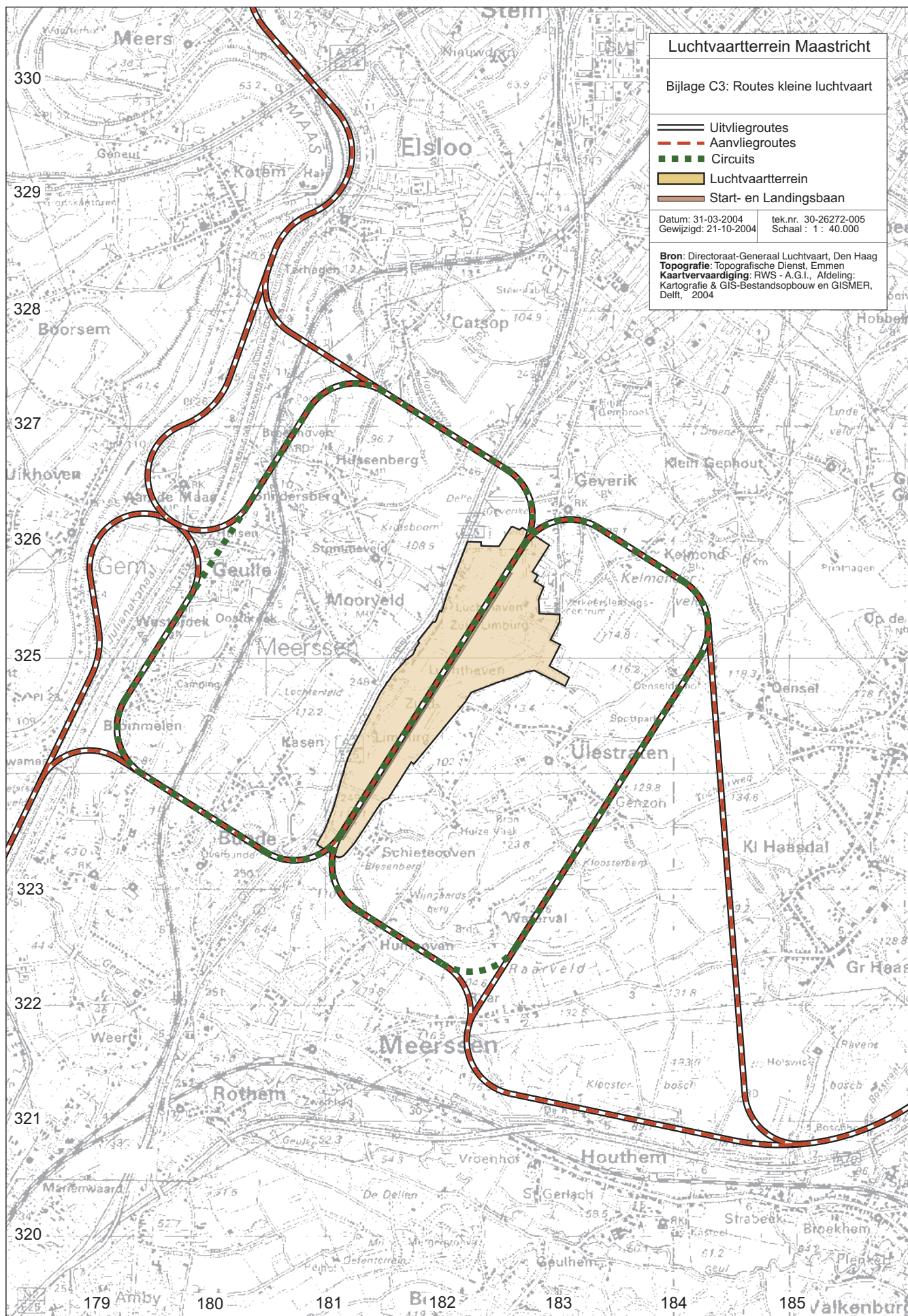
Kaarten met aan- en uitvliegroutes voor baan 04, baan 22 en kleine luchtvaart

Bijlage C1 Aan- en uitvliegroutes grote luchtvaartbaan 04
Bijlage C2 Aan- en uitvliegroutes grote luchtvaart baan 22
Bijlage C3 Routes kleine luchtvaart





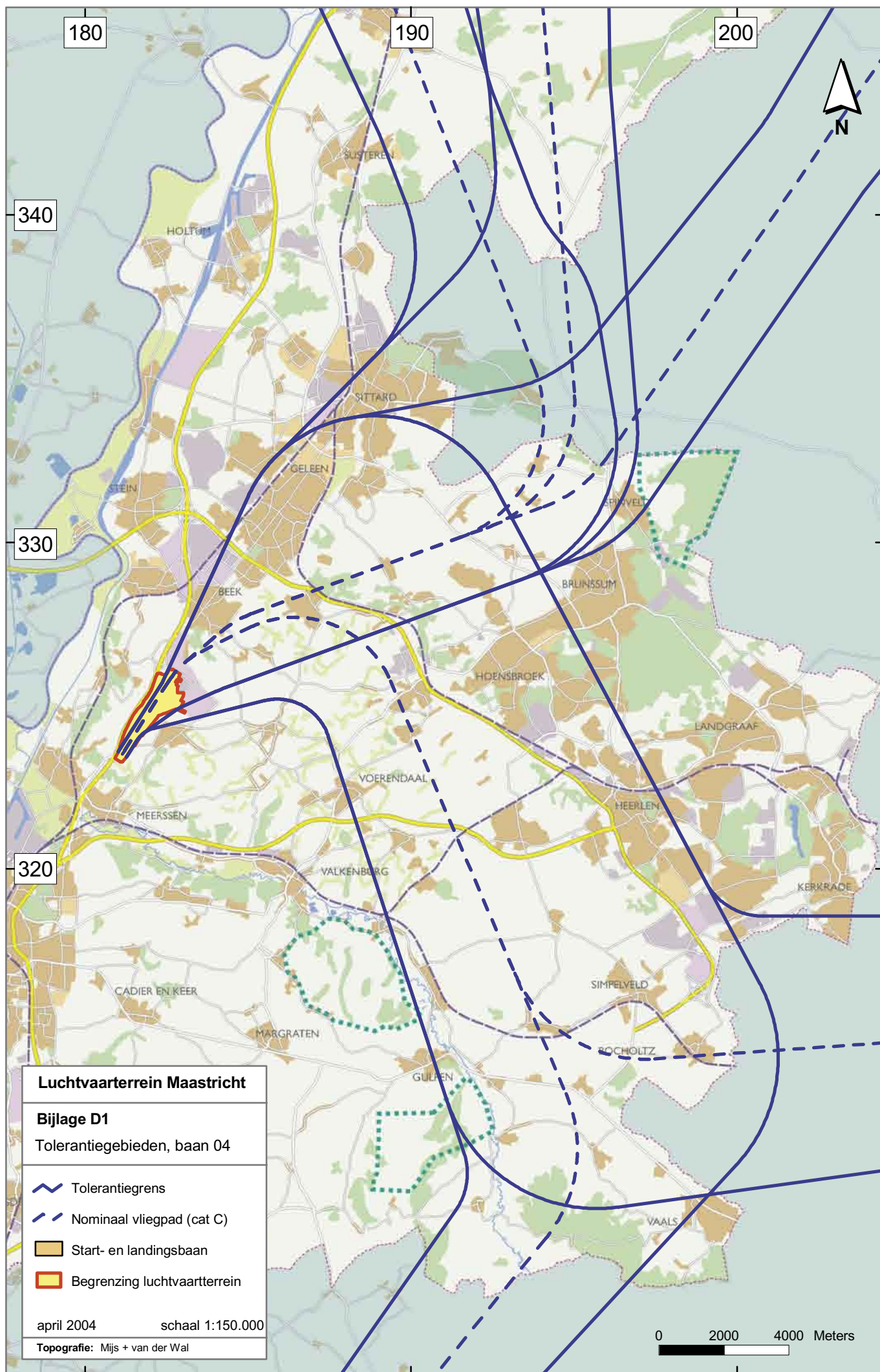


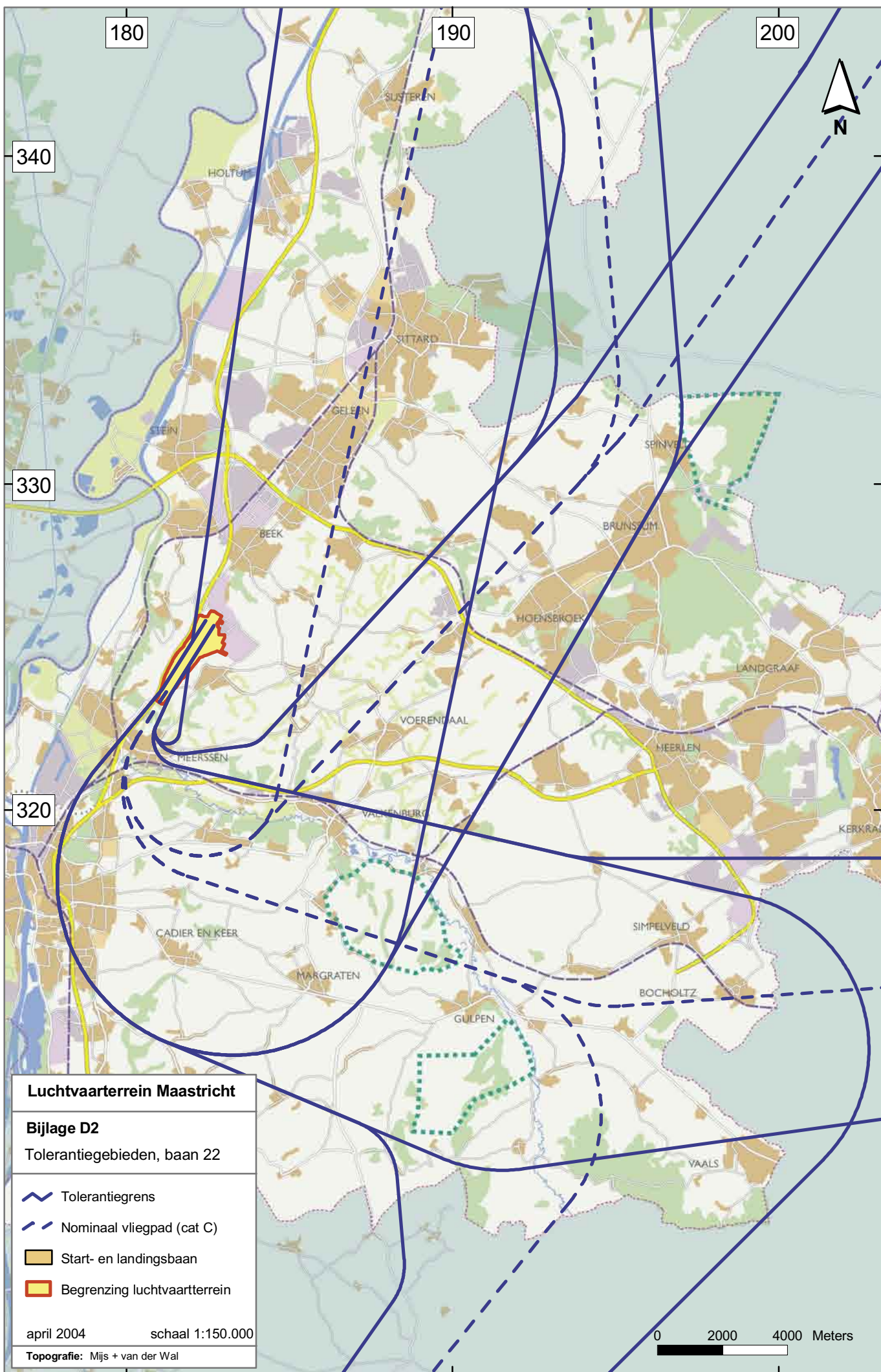


Bijlage D

Kaarten met tolerantiegebieden







Bijlage E

**Beschrijving van de verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer, alsmede
van de toegepaste luchtverkeersgegevens**



Ontwikkeling Maastricht Aachen Airport

Ontwikkelingen in passagiers en vracht

De ontwikkelingen zijn gebaseerd op het ondernemingsplan van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Het ondernemingsplan gaat uit van de periode tot 2010 met een "doorkijk" naar 2015. MAA richt zich op de ontwikkeling van het passagierslijnverkeer op de Europese zakelijke centra, het charterverkeer op vakantiebestemmingen en de ontwikkeling van lijndiensten in het 'low fare' segment (low cost carriers). Hiernaast richt MAA zich op vrachtvervoer. Deze toekomstige activiteiten van de luchthaven Maastricht zullen een intensiever gebruik van de noord-zuidbaan betekenen.

Voor de periode 2000 - 2010 wordt uitgegaan van een jaarlijkse groei van het aantal passagiers met gemiddeld 11%. Dit ligt boven de jaarlijkse groei van 9% in de periode 1980-2000. Voor de periode 2010-2015 is de verwachting dat de luchthaven een verdere groei doormaakt op een lager niveau van gemiddeld ca. 7% per jaar. De verwachte groei wordt vooral veroorzaakt door de perspectieven in het "low cost" segment. Daarnaast zal ook de chartermarkt een verdere groei doormaken.

Tussen 1980 en 2000, een periode van twintig jaar met jaren van zeer verschillende groei, bedroeg de gemiddelde groeivoet in het passagiersvervoer voor MAA circa 9% per jaar. Het totaal aantal passagiers zal naar verwachting groeien van bijna 360.000 in 2000 naar 1.106.000 in 2010. Deze verwachtingen komen overeen met gemiddelde jaarlijkse groeivoet van circa 11% per jaar. Zonder de ontwikkeling van het low fare segment bedraagt de gemiddelde groeivoet in de periode circa 5% per jaar. Tussen 2010 en 2015 wordt rekening gehouden met een gematigde groei in het passagiersvervoer. Voor de ontwikkeling van vracht wordt rekening gehouden met 61.000 ton in 2010 met daarna verdere groei.

Tabel 1 Gemiddelde jaarlijkse groei in
het passagiersvervoer 1980-2010

	Realisatie 1980 – 2000 (afgerond)	Verwachting 2000 – 2010
Totale passagiersvervoer	+ 9 % per jaar	+ 11 % per jaar inclusief "low fare"
Totale passagiersvervoer exclusief "low fare"	+ 9 % per jaar	+ 4,5 % per jaar exclusief "low fare"

De lange termijn marktontwikkelingen op basis van de huidige inzichten wijken wat volume betreft af van de inzichten zoals opgenomen als planalternatief in de startnotitie MER MAA. Het "low cost" segment wordt verwacht in 2015 te zijn toegenomen tot ca. 1.000.000 passagiersbewegingen. In de startnotitie werd nog uitgegaan van ca. 180.000 passagiersbewegingen. De oorzaak van deze gewijzigde inzichten is gelegen in de verwachting dat "low cost" uiteindelijk sterker zal doorbreken als gevolg van de verwachte concurrentiepositie. De luchtvaart heeft sinds eind 2001 de sterke groei van de jaren daarvoor niet kunnen voortzetten. De toekomstvisie van MAA blijft echter van kracht, zij het dat het bereiken van de verwachte aantallen passagiers

is vertraagd. Ook in het verleden is de groei met horten en stoten tot stand gekomen. Door de ontwikkeling in het “low cost” segment zal de ontwikkeling in het klassieke lijnvervoer worden vertraagd. Hierdoor is voor dit segment de verwachtingen voor 2015 met 125.000 verminderd vergeleken met de startnotitie MER MAA.

Voor het vrachtvervoer zijn de verwachtingen op langere termijn verbeterd en wordt uitgegaan van een gematigde groei ook na 2010. De voorziene ontwikkeling in passagiers en vracht is opgenomen tabel 2.

Tabel 2 Ontwikkeling aantal passagiers
en vracht in de voorgenomen activiteit

Prognose vervoersvraag	Situatie 2000	Situatie 2010
Aantal passagiers	360.000	1.106.045
Hoeveelheid vracht in tonnen	45.000	61.000

Vliegtuigbewegingen 2001, 2002 en 2003

Het aantal Ke-vliegtuigbewegingen in 2001 bedroeg 26.262. In datzelfde jaar bedroeg het aantal bkl-vliegbewegingen 32.986, waarvan 11.120 overland en 21.866 circuit. In het kader van de extensieregeling hebben in 2001 42 vliegbewegingen plaatsgevonden. De hoeveelheid vracht bedroeg 45.565 ton, inclusief trucking. Het totaal aantal passagiers in 2001 was 419.580, inclusief het aandeel niet commercieel.

In 2002 hebben 17.640 Ke-vliegbewegingen en 26.018 bkl-vliegbewegingen, waarvan 8.314 overland en 17.704 circuit, plaatsgevonden. 36 vliegbewegingen vielen in 2002 onder de extensieregeling en de hoeveelheid vracht bedroeg 57.708 ton, inclusief trucking. Het totale aantal passagiers in 2002 was 366.342, inclusief niet commercieel.

In 2003 bedroeg het aantal Ke-vliegtuigbewegingen 20.852. Het aantal bkl-vliegbewegingen bedroeg 20.270 (inclusief 285 niet verwerkbare registraties), waarvan 7.676 overland en 12.309 circuit. Van de extensieregeling hebben in 2003 36 vliegbewegingen gebruik gemaakt. Het totaal aantal passagiers in 2003 was 369.579.

Ontwikkelingen in vlootmix en vliegtuigbewegingen

In de ontwikkeling van het vliegverkeer wordt rekening gehouden met vlootvernieuwing voor zover dit de vervanging van oudere vliegtuigen betreft door nieuwere (nu al operationele) vliegtuigtypen.

Op de luchthaven is de Nationale Luchtvaartschool (NLS) gevestigd die vliegopleidingen verzorgt. Sinds enkele jaren is een deel van de vliegopleiding verplaatst naar Portugal, waardoor het aantal circuitbewegingen (lesvluchten) in het bkl-verkeer is afgenomen van 30.282 in 2000 naar 17.704 in 2002. Wel vindt er een toename plaats van het aantal lesbewegingen in het kleine Ke-verkeer.

Het planalternatief gaat uit van 35.402 vliegtuigbewegingen die onder het Ke-rekenvoorschrift vallen. Dit is 9.080 meer dan in de startnotitie (26.322). Deze toename is het gevolg van de toevoeging van 10.000

bewegingen van klein Ke-lesverkeer dat eerder als bkl-verkeer was opgenomen. Dit wordt veroorzaakt door de uitplaatsing van een deel van de primaire vliegopleiding naar het buitenland (bkl-verkeer) en een toename van de vliegbewegingen voor de vervolgopleiding (Ke verkeer). Deze vliegbewegingen zijn in eerste instantie als bkl-vlucht meegenomen, maar dienen als Ke vluchten te worden aangemerkt.

In het aantal bkl-bewegingen is een forse reductie te zien. Vanaf 1995 tot en met 1999 bewoog het aantal bkl-bewegingen zich rond de 60.000 per jaar. Daarna daalde dit aantal snel: van 44.281 in 2000, tot 24.910 in 2002 en 20.735 in 2003.

Deze daling heeft twee redenen: allereerst heeft de NLS haar basisopleiding (VFR-vliegen) naar Portugal verplaatst. Daarnaast oefenen zowel de NLS als particuliere vliegscholen en piloten meer op zogenaamde groene velden als Budel, hetgeen goedkoper is.

Medio 2004 werd bekend dat de NLS de opleiding in het geheel naar Portugal zal verplaatsen. Het geheel of voor een groot gedeelte overnemen van de opleiding door andere lesscholen of anderszins een toename van het overige kleine vliegverkeer wordt niet voorzien. Als gevolg hiervan wordt in het planalternatief verondersteld dat het bkl-verkeer in 2015 zal afnemen tot een niveau van 20.002 vliegtuigbewegingen waarvan 15.288 overlandbewegingen en 4.714 circuitbewegingen. In de startnotitie werd nog uitgegaan van 30.000 bewegingen waarvan 20.000 overlandbewegingen en 10.000 circuitvluchten.

Om naar de toekomst voldoende ruimte te hebben voor de lesscholen en in beperkte mate ook particuliere vliegers ruimte te geven, wordt een niveau van 20.002 vliegbewegingen voldoende geacht.

Voor een overzicht van de vlootmix van de Ke- en bkl-berekening van het planalternatief wordt verwezen naar bijgaande invoersets.

Invoersets Maastricht Aachen Airport

Vlootsamenstelling van Ke-verkeer luchthaven Maastricht in 2015.

Marktsegment / vliegtuigtype	MTOW (in kg)	VVC categorie*	Vliegtuig-bewegingen	Nachtstraffactor
Lijnvluchten passagiers				
EMB-145	20990	082-3dB	3300	2.7
AVRO 146	46000	074	1872	3.0
EMB-145	20990	082-3dB	2496	3.5
Subtotaal			7668	
Passagiersvluchten low cost carriers				
B737-800	78975	469	6552	2.5
Subtotaal			6552	
Passagiersvluchten vakantie				
B737-300 AP	61915	469	124	2.2
B737-800	78975	469	1312	2.2
B767-300	181400	078	248	2.2
B757-300	105519	077	868	2.2
Subtotaal			2552	
Vrachtvluchten				
A310	142000	081	300	2.0
B757-300	105519	077	600	2.0
B767-300	181400	078	100	2.0
A310	142000	078	700	2.0
MD-11	280320	056	200	2.0
B747-400	394625	039	800	3.0
Subtotaal			2700	
Overig Commercieel				
FK50	20820	071	880	2.0
FK70	37995	074	160	2.0
B737-300 AP	61915	469	80	2.0
MD87	61235	068	216	2.0
A310	142000	081	216	2.0
B767-300	181400	078	24	2.0
Subtotaal			1576	
General aviation				
Trin 004	1057	004	10000	1.2
Piper PA28	1057	004	1337	2.0
Piper PA34	2077	004	1267	2.0
Cessna 500	5375	070	1750	2.0
Subtotaal			14354	
Totaal			35402	

* Indeling in vliegtuigen welke in Ke-berekeningen wordt gehanteerd.

Vlootsamenstelling van bkl-verkeer luchthaven Maastricht in 2015.

bkl categorie	vliegtuigbewegingen	straffactor
starts		
bkl-categorie 1	607	1,44
bkl-categorie 2	1495	1,44
bkl-categorie 3	1484	1,44
bkl-categorie 4	3603	1,44
bkl-categorie 5	258	1,44
bkl-categorie 6	0	nvt
bkl-categorie 7	150	1,44
bkl-categorie 8	47	1,44
sub totaal starts	7644	
landingen		
bkl-categorie 1	607	1,44
bkl-categorie 2	1495	1,44
bkl-categorie 3	1484	1,44
bkl-categorie 4	3603	1,44
bkl-categorie 5	258	1,44
bkl-categorie 6	0	nvt
bkl-categorie 7	150	1,44
bkl-categorie 8	47	1,44
subtotaal landingen	7644	
circuits *		
bkl-categorie 1	10	1,44
bkl-categorie 2	795	1,44
bkl-categorie 3	724	1,44
bkl-categorie 4	3175	1,44
bkl-categorie 5	10	1,44
bkl-categorie 6	0	nvt
bkl-categorie 7	0	nvt
bkl-categorie 8	0	nvt
subtotaal circuitbewegingen	4714	
totaal	20002	

* 1 circuit bestaat uit 2 vliegtuigbewegingen, een start en een landing. In totaal gaat het dus om 2.357 circuits die 4.714 vliegtuigbewegingen met zich mee brengen.

Bijlage F

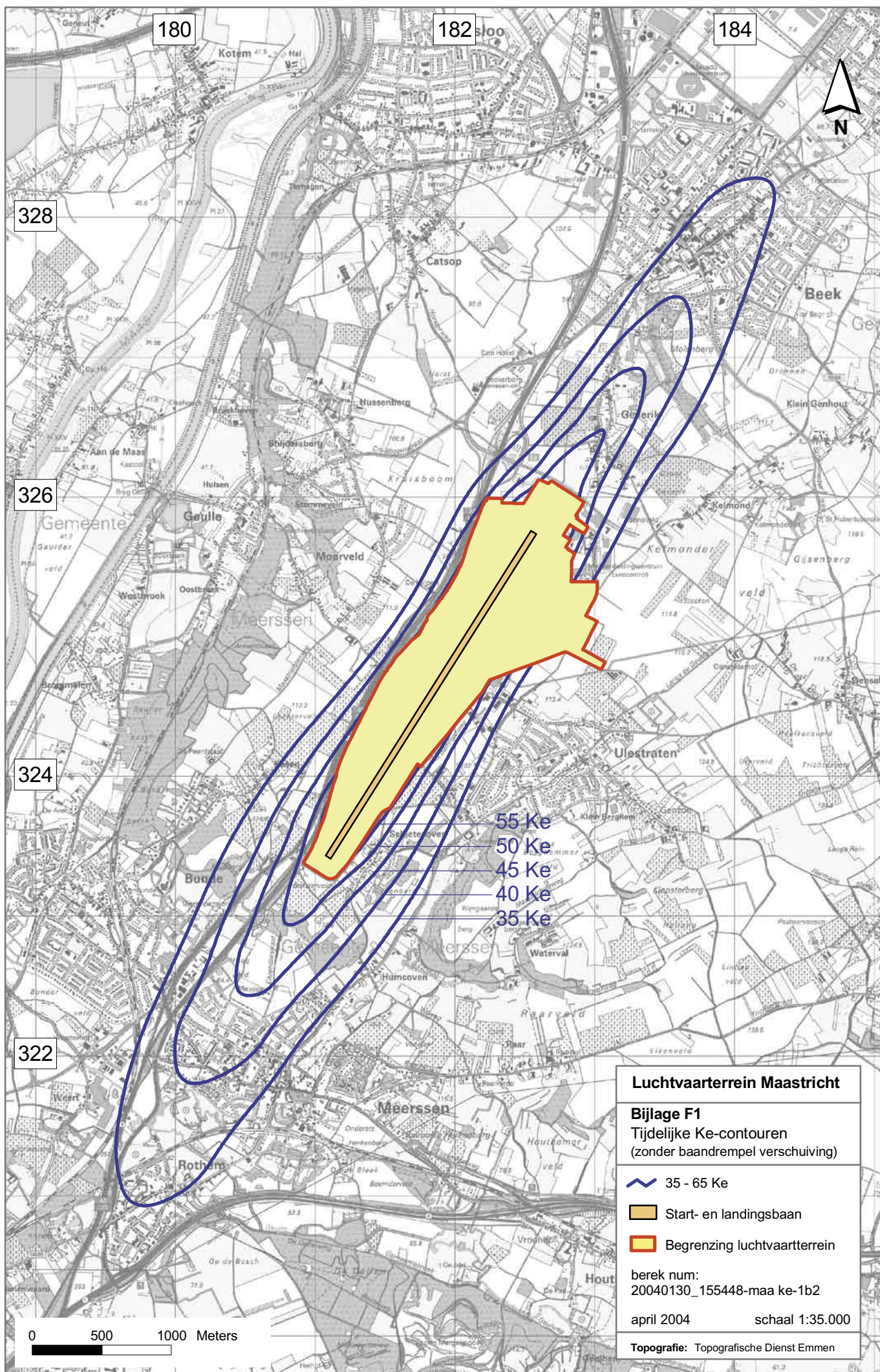
Kaarten Ke-geluidszone

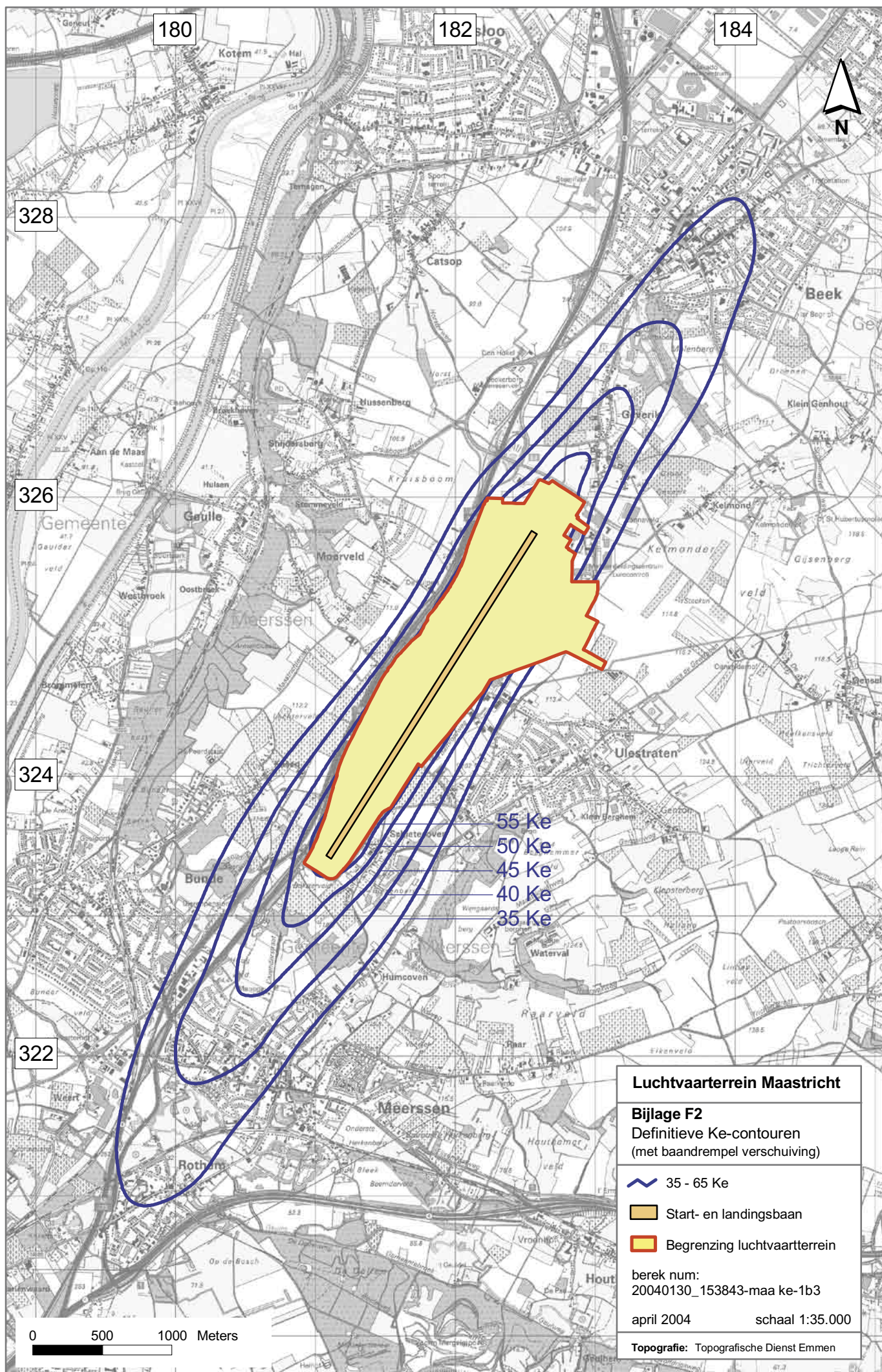
Bijlage F1 Tijdelijke Ke-contouren

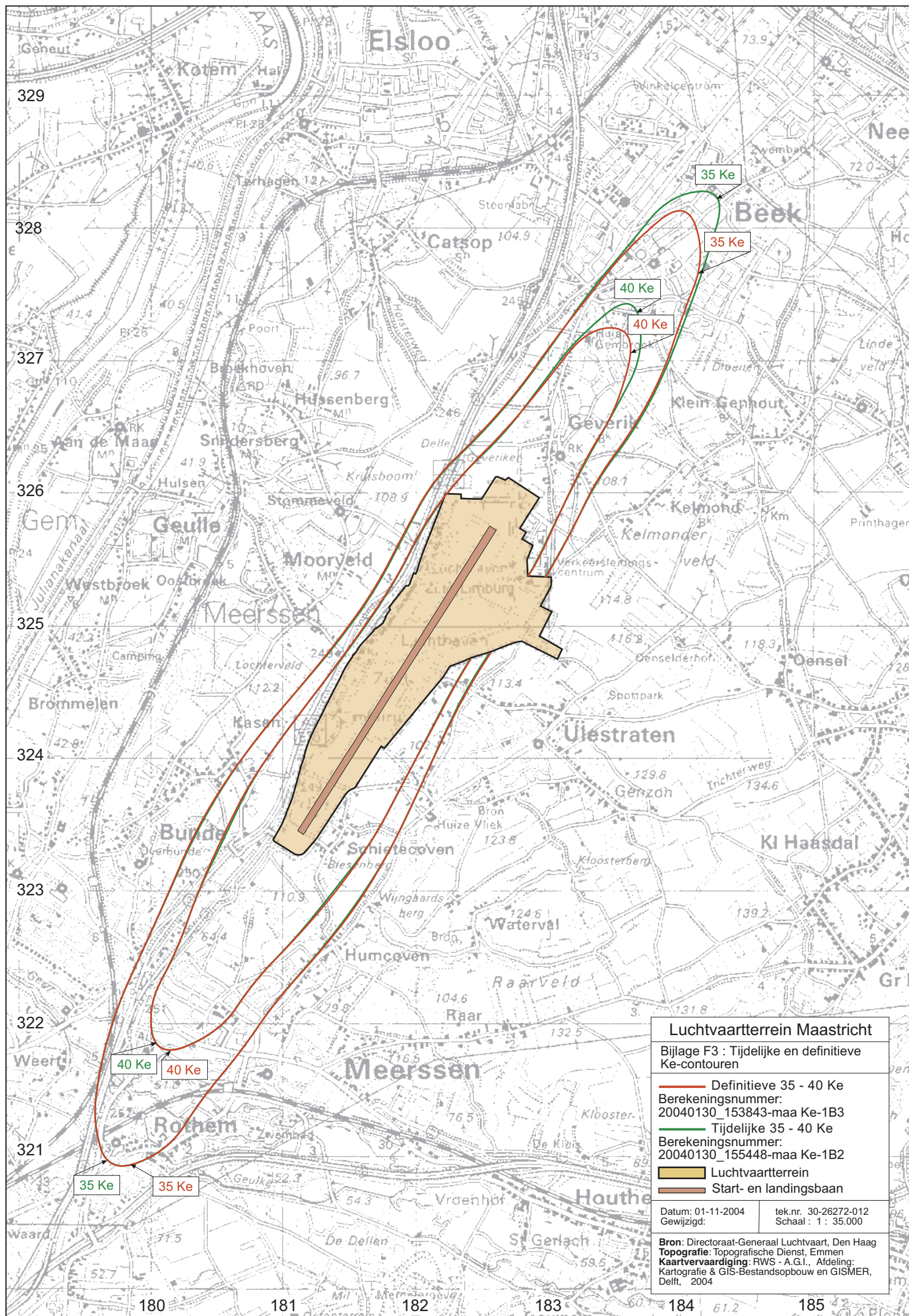
Bijlage F2 Definitieve Ke-contouren

Bijlage F3 Tijdelijke en definitieve 35 en 40 Ke-contouren





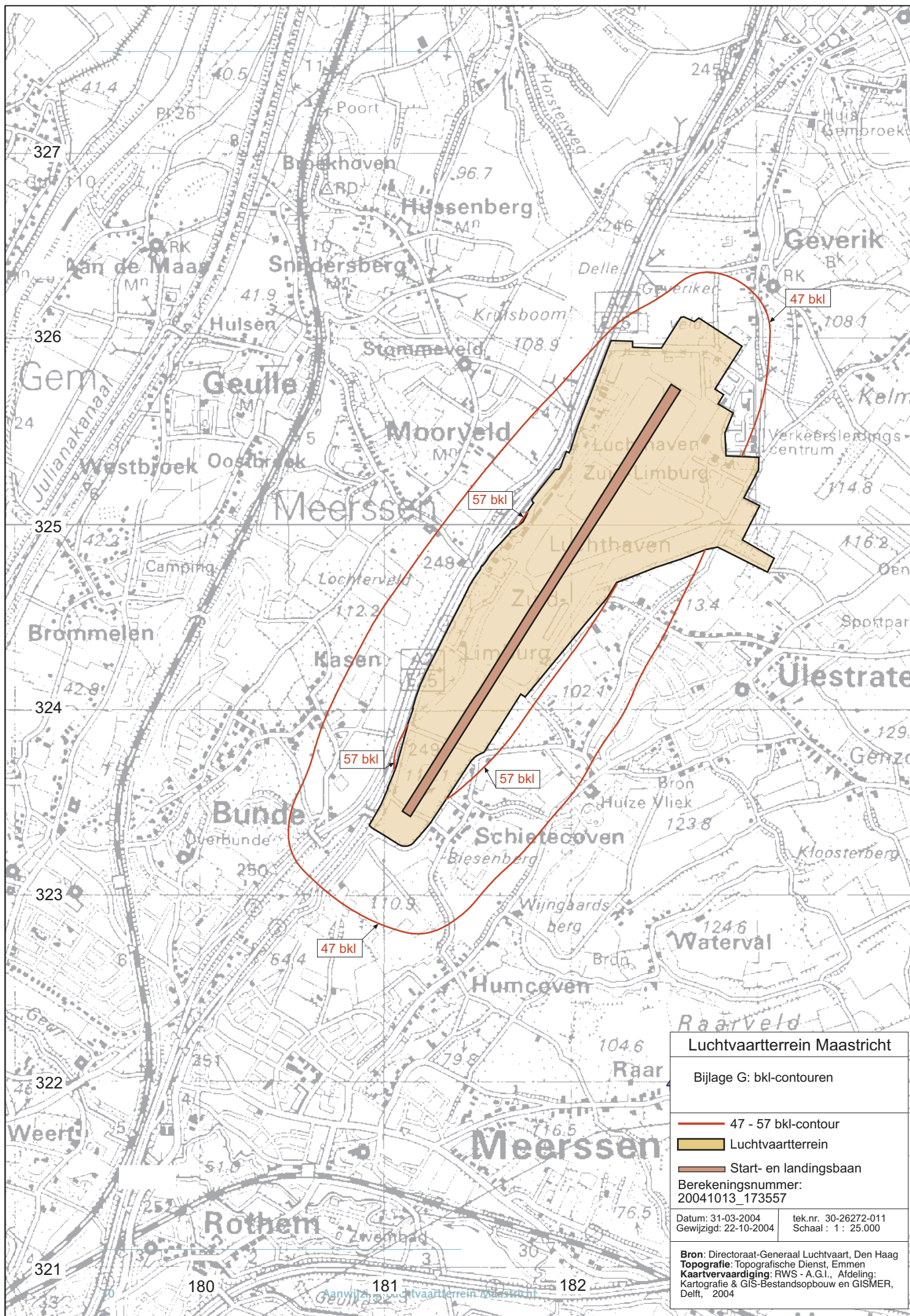




Bijlage G

Kaart met bkl-geluidszone





Luchtvaaierterrein Maastricht

Bijlage G: bkl-contouren

- 47 - 57 bkl-contour
- Luchtvaaierterrein
- Start- en landingsbaan

Berekeningsnummer:
20041013_173557

Datum: 31-03-2004 tek.nr. 30-26272-011
Gewijzigd: 22-10-2004 Schaal: 1 : 25.000

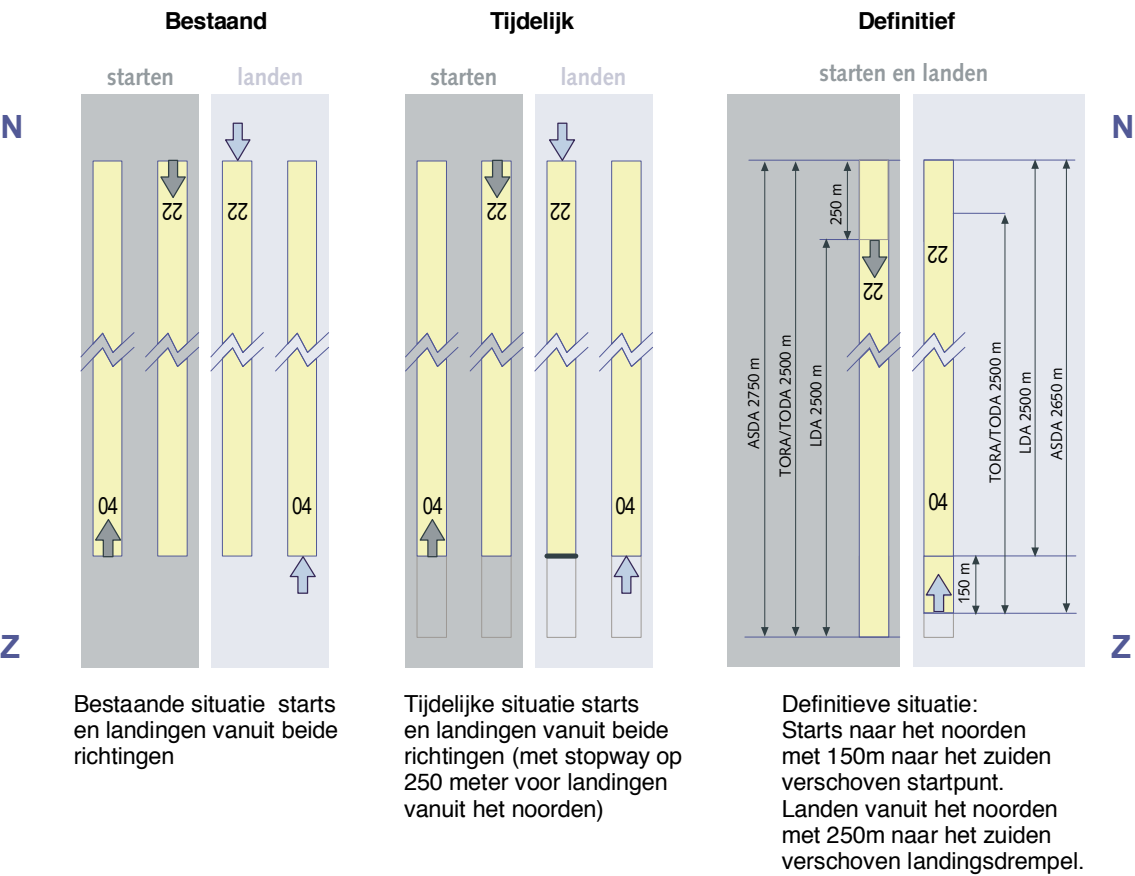
Bron: Directoraat-Generaal Luchtvaart, Den Haag
Topografie: Topografische Dienst, Emmen
Kaartvervaardiging: RWS - A.G.I., Afdeling:
Kartografie & GIS-Bestandsopbouw en GISMER,
Delft, 2004

Bijlage H

Schematisch overzicht baangebruik



Schematisch overzicht baangebruik



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Divisie Luchtvaart



Datum
= 4 OKT. 2004

Contactpersoon
Jan W. Bossenbroek
Doorkiesnummer
3174

Bijlage(n)
1

Onderwerp
herinrichting baan 22/04 Maastricht Aachen
Airport

Directoraat Generaal Luchtvaart
T.a.v. mr. H.T. Ahrens
Postbus 90771
2509 LT 'S-GRAVENHAGE

DG LUCHTVAART	
INFR	
Datum 6 OKT 2004	
Ter behandeling aan:	Opberg:
ARKL	

Handwritten signature and date 9/10/04

Uw kenmerk

Ons kenmerk
DL/Infra/04.540929

Geachte heer Ahrens,

Naar aanleiding van een bijeenkomst tussen medewerkers van DGL, LVNL en IVW/DL 9 augustus 2004 betreffende bovenstaand onderwerp, wil ik hierbij het standpunt van IVW/DL bevestigen.

Tijdens onderhavige bijeenkomst heeft de LVNL, in deze vertegenwoordigd door de heren Van den Heuvel en Van Stappen, een alternatief voorstel gepresenteerd betreffende de herinrichting van baan 22/04. Dit voorstel wijkt significant af van een eerder door IVW/DL gepresenteerde oplossing zoals verwoord in onze brief van 15 december 2003; kenmerk DL/Infra/03.541106.

Samengevat komt het LVNL voorstel er op neer dat na uitvoering de baan als volgt is ingericht:

22-04 (richting zuid-westen):

verschoven baandrempe van 250m. Beschikbare landingslengte 2500m. Vertrekkende toestellen beginnen hun start bij het begin van de verharding (m.a.w. 250m voor de verschoven baandrempe). Totaal gepubliceerde startbaanlengte blijft 2500m. De z.g. Accelerated Stop Distance Available wordt 2750m.

De einde baanverlichting bevindt zich aan het eind van de verharding.

04-22 (richting noord-oosten)

verschoven baandrempe van 250m. Beschikbare landingslengte 2500m. Vertrekkende toestellen beginnen hun start 100m vanaf het begin van de verharding (m.a.w. 150m voor de verschoven baandrempe). Totaal gepubliceerde startbaanlengte blijft 2500m. De z.g. Accelerated Stop Distance Available wordt 2650m.

De einde baanverlichting bevindt zich aan het eind van de verharding.

Divisie Luchtvaart
Unit Infrastructuur
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp
Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 566 30 00
Fax 023-5663009
E-mail jan.bossenbroek@ivw.nl

De door de LVNL aangedragen oplossing heeft als groot voordeel dat voor vliegtuigbemanningen de baan geen afwijkende configuratie ten opzichte van de relevante regelgeving kent. Nadeel is dat voor de oppervlakkige toeschouwer het er alle schijn van heeft dat de baan verlengd is tot een lengte van 2750m.

Vandaar dat IVW/DL gebruik zal maken van de haar toegekende bevoegdheid en in de relevante luchtvaartgidsen de volgende informatie zal publiceren:

Baan 22:	TORA: 2500m
	TODA: 2500m
	ASDA: 2750m
	LDA: 2500m
Baan 04:	TORA: 2500M
	TODA: 2500M
	ASDA: 2650M
	LDA: 2500M

De vlieger (of namens deze de vluchtvoorbereider) is verplicht gebruik te maken van de luchtvaartgidsen voordat een vlucht van of naar Maastricht Aachen Airport vertrekt, hetwelk schriftelijk moet worden aangetoond.

Om de integriteit van dit baangebruik te borgen zal IVW/DL op regelmatige basis inspecties uitvoeren bij zowel grondafhandelaar als bij de betrokken luchtvaartmaatschappijen. Doel hiervan zal zijn zeker te stellen dat bij zowel vertrekkende als aankomende vluchten in de voorbereiding van bovengenoemde gegevens inderdaad gebruik wordt gemaakt. Indien gewenst kunnen de resultaten van deze onderzoeken openbaar worden gemaakt.

Tevens wil IVW/DL betrokken worden bij de te maken afspraken tussen de exploitant van de luchthaven en de LVNL betreffende de startprocedures. Hierin dient geborgd te worden dat vertrekkende toestellen richting 22 starten bij de baanverharding. Toestellen richting 04 dienen te vertrekken 100m vanaf de verharding (dit is 150m voor de verschoven baandrempel).

Terugkijkend stellen wij, als IVW/DL, het op prijs dat op zulk een constructieve wijze met alle betrokkenen is samengewerkt om tot dit voorstel te komen. Hiermee zijn zowel de veiligheid van de omgeving als de commerciële activiteiten van de luchthaven Maastricht Aachen Airport gebaat.



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Divisie Luchtvaart

Datum
- 4 OKT. 2004

Paginanummer
3

Ons kenmerk
DL/Infra/04.540929

Afschrift van dit schrijven is verzonden naar:

Maastricht Aachen Airport, T.a.v. drs. J.J.M. Tindemans, Postbus 1, 6199 ZG Maastricht Airport

Luchtverkeersleiding Nederland, T.a.v. dhr. R. van den Heuvel, Postbus 75200, 1117 ZT Luchthaven Schiphol

Luchtverkeersleiding Nederland, T.a.v. dhr. M. van Stappen, Postbus 75200, 1117 ZT Luchthaven Schiphol

Hoogachtend,

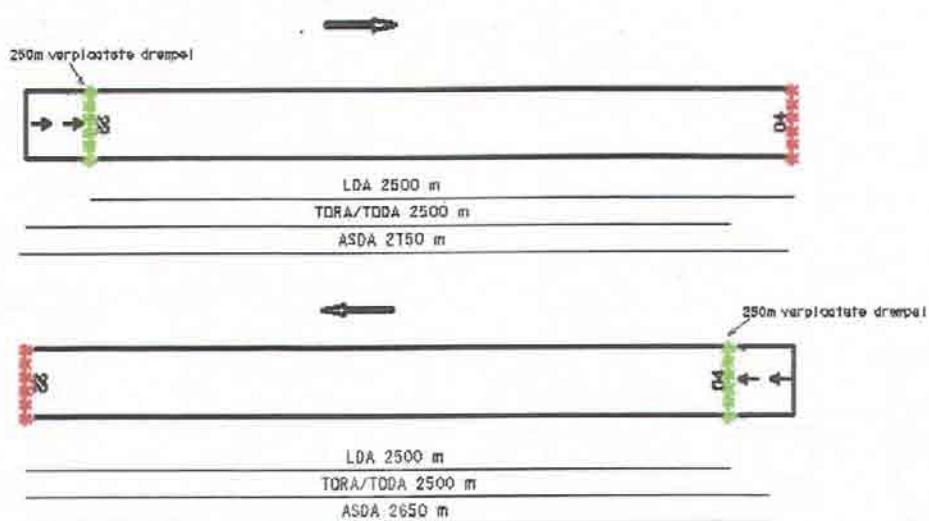
DE DIRECTEUR HOOFD-INSPECTEUR VAN DE DIVISIE LUCHTVAART a.i.

Namens deze,

Het wnd. HOOFD VAN DE UNIT INFRASTRUCTUUR,

Ing. J.H. Wilbrink

rel: 04.00 2076



Baan 22-04 richting 22	LDA	2500m
	TORA	2500m
	TODA	2500m
	ASDA	2750m

Baan 22-04 richting 04	LDA	2500m
	TORA	2500m
	TODA	2500m
	ASDA	2650m

Bijlage I

Advies van de Rijksplanologische Commissie en de
Rijksmilieuhygiënische Commissie



Advies inzake de Voorontwerpaanwijzing luchtvaartterrein Maastricht

Bij brief van 8 april 2004 met kenmerk LMV2004.037714 zijn onze commissies verzocht advies uit te brengen over de Voorontwerpaanwijzing Luchtvaartterrein Maastricht. De voorontwerpaanwijzing is een uitvloeisel van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad waarin de voorgenomen ontwikkeling van de luchthaven is opgenomen en de daarbij behorende geluidszones indicatief zijn vastgelegd.

De Commissies hebben in hun oordeel de uitkomsten van het "Milieueffectrapport (MER) Aanwijzing Maastricht Aachen Airport" meegewogen. Deze uitkomsten zijn ook in de voorontwerp aanwijzing verwerkt. In het MER wordt naast het verschuiven van de baandrempel, een nieuwe routestructuur en het gebruik van ILS (Instrument Landing System) onderzocht. Met de nieuwe routestructuur wordt de veiligheid en de continuïteit van het luchtverkeer verhoogd door een verbeterde afbakening en afstemming met het Belgische en Duitse luchtruim. Tevens wordt de bebouwing van Maastricht als gevolg van de nieuwe routes gemeden. De nieuwe routestructuur vereist een aanpassing van de indicatieve geluidszone in de definitieve aanwijzing.

De commissies constateren dat met deze aanwijzing de eerdere kritiek op de Ke-rekenmethodiek deels is ondervangen. De Commissies stellen aan de hand van het MER vast dat het wegnemen van de afkapgrens met name gevolgen heeft voor de omvang van de 20 Ke-contour. De kritiek op de Ke als geluidsdosismaat wordt ondervangen in het kader van het wetsvoorstel dat voorbereid wordt voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen. Hierin zal de overstap naar de Europese Lden als geluidsdosismaat plaatsvinden.

De Commissies stellen vast dat de geluidszone (35 Ke) in de voorontwerp aanwijzing de in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad vastgestelde indicatieve geluidszone op enkele punten overschrijdt. Hierdoor ontstaat een mogelijk afbreukrisico in de verdere procedure dat ondervangen moet worden door deze overschrijding op afdoende wijze te motiveren in de definitieve aanwijzing, mede naar aanleiding van de inspraak.

Om de externe veiligheidsrisico's te minimaliseren is in het MER het effect van een verschoven baandrempel onderzocht. Het effect is dat de vliegtuigen hoger over het dorp Geerik gaan, waardoor de veiligheidssituatie verbetert.

In de voorontwerpaanwijzing wordt vanwege de verschuiving van de baandrempel een tijdelijke geluidszone en een definitieve geluidszone voorgesteld. De Commissies merken op dat de in het voorontwerp opgenomen tijdelijk geluidszone niet voldoet aan de eerdere eis van het kabinet dat het aantal woningen niet hoger mag zijn dan het aantal woningen binnen de indicatieve 35 Ke-zone uit het SBL. Deze tijdelijke situatie duurt tot de realisering van de verschoven baandrempel in 2007. Het hogere aantal woningen dat potentieel door geluid zal worden

belast, zal zich in de praktijk niet voordoen, omdat op deze korte termijn slechts een deel van de in 2015 voorziene luchtvloot gebruik zal maken van de luchthaven, waardoor geen gebruik zal worden gemaakt van de maximaal toegestane geluidsruimte.

Gelet op het spanningsveld dat bij de luchthaven Maastricht aanwezig is tussen de luchthaven en de omgeving verdient het aanbeveling te verkennen of de provincie Limburg bereid is interim externe veiligheidsbeleid te voeren, teneinde te voorkomen dat, door ruimtelijke ontwikkelingen, de invoering van externe veiligheidsbeleid in de nieuwe wet regionale en kleine luchthavens bemoeilijkt wordt. Aandachtspunten daarbij zijn de bedrijvenontwikkeling, woningbouw en de aanwezigheid van risicovolle objecten, zoals kerosine opslag.

Advies

De Commissies hebben dit onderwerp in de vergadering van 20 april 2004 behandeld en besloten u ter zake positief te adviseren. Wel plaatsen de Commissies de kanttekening dat de 35 Ke-geluidszone uit de ontwerpaanwijzing niet geheel inpasbaar is in de randvoorwaarden van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Met betrekking tot de overschrijding worden door het ministerie van VenW de economische en juridische/politieke risico's in kaart gebracht. In het definitieve besluit zal in het bijzonder aandacht moeten worden besteed aan de onderbouwing van de overschrijding van de indicatieve geluidszone van de PKB.

de voorzitter,

de secretaris RPC,

de secretaris RMC

Bijlage J

Overwegingen ten aanzien van het advies van de Commissie ex artikel 21
Luchtvaartwet



Overwegingen ten aanzien van het advies van de Commissie ex artikel 21 Luchtvaartwet inzake aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht

d.d. 15 oktober 2004

De voorbereiding van het aanwijzingsbesluit heeft plaatsgevonden conform de procedure volgens artikel 18 tot en met artikel 24 van de Luchtvaartwet. Alvorens een definitief aanwijzingsbesluit te nemen is een ontwerp van de aanwijzing voor de luchthaven Maastricht tezamen met het MER luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport van 19 mei tot en met 18 juni ter inzage gelegd. De inspraakreacties zijn doorgestuurd naar de door de provincie Limburg ingestelde Commissie overeenkomstig artikel 21 van de Luchtvaartwet. Op 7 juni is door de Commissie ex artikel 21 te Meerssen een hoorzitting georganiseerd, waarbij een zevental personen heeft ingesproken. Van deze 7 personen hebben 3 ook een schriftelijke reactie ingediend. In totaal zijn er 36 schriftelijke reacties ontvangen, waarvan een inspreker zijn zienswijze heeft ingetrokken.

Naar aanleiding van de ingebrachte inspraakreacties is door de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet op 13 september 2004 advies uitgebracht aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. In het advies zijn de hoofdlijnen van de aangevoerde reacties en zienswijzen aangegeven en bij elk onderwerp wordt het oordeel c.q. advies van de Commissie vermeld. In het advies van de Commissie zijn per onderwerp de overwegingen van het bevoegd gezag aangegeven als reactie op het betreffende advies. Het advies van de Commissie en de inspraakreacties hebben mede geleid tot een aangepast besluit voor de aanwijzing voor het luchtvaartterrein Maastricht. Zo is de bkl-geluidszone aangepast en is het advies aanleiding geweest om nader in te gaan op de vlieghoogtes van startende en landende vliegtuigen op de gebruikte routes van de luchthaven Maastricht. Voorts is de aanwijzing op diverse punten aangepast en verduidelijkt.

Brief aan de Commissie ex artikel 21 Luchtvaartwet inzake aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht

De voorzitter van de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet
Mevr. E.F.M. Coenen-Vaessen
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Geachte mevrouw Coenen-Vaessen,

Mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dank ik u voor het advies dat uw Commissie op 13 september 2004 heeft uitgebracht naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen over de ontwerp-aanwijzing van het luchtvaartterrein Maastricht. De gedegen manier waarop de Commissie het advies heeft opgesteld en de korte termijn waarop dat is gebeurd waardeer ik zeer.

In de bijgevoegde reactie zijn de overwegingen aangegeven ten aanzien van de verschillende adviezen en is waar mogelijk aangegeven op welke wijze het advies in de aanwijzing is verwerkt.

Mede naar aanleiding van uw advies is de bkl-geluidszone in de aanwijzing aangepast. Uw advies is tevens de aanleiding geweest om nader in te gaan op de vlieghoogtes van startende en landende vliegtuigen op de gebruikte routes van de luchthaven Maastricht. Voorts is de aanwijzing op diverse punten aangepast en verduidelijkt.

De aanwijzingen ex artikelen 26 van de Luchtvaartwet en 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke ordening begin november 2004 aan de Tweede Kamer voorgelegd. Daarbij zijn uw advies en de overwegingen bij uw advies bijgevoegd.

Hoogachtend
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Mw. drs. K.M.H. Peijs

**Advies van de Commissie ex artikel 21 Luchtvaartwet voor de
aanwijzing van het luchtvaartterrein Maastricht aangevuld met
overwegingen, gedateerd 13 september 2004.**

Inleiding

Ingevolge de artikelen 21 en 22 van de Luchtvaartwet dienen zienswijzen als bedoeld in artikel 3:13 van de Algemene wet bestuursrecht in geval van een ontwerp - aanwijzingsbesluit voor een luchtvaartterrein te worden ingebracht bij een door Gedeputeerde Staten ingestelde Commissie. De Commissie brengt binnen 3 maanden na het verstrijken van de termijn van ter visie legging van het ontwerp – besluit advies uit over de ingediende zienswijzen aan de Minister c.q. Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

Zij zendt een afschrift van haar advies aan de Minister c.q. Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Het advies van de Commissie 21 voor het luchtvaartterrein Maastricht is hieronder geformuleerd. Door het uitbrengen van het advies is de Commissie van oordeel dat zij de haar opgedragen taak in het kader van de aanwijzingsprocedure voor het luchtvaartterrein Maastricht heeft vervuld.

Ingediende zienswijzen

De Commissie is door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat in het bezit gesteld van 36 verschillende bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ingediende zienswijzen. Die zienswijzen vertegenwoordigen burgers en maatschappelijke organisaties. Op de door de Commissie georganiseerde hoorzitting hebben 7 sprekers het woord gevoerd. De sprekers 1 t/m 3 c.q. de organisatie die zij vertegenwoordigen hebben ook een schriftelijke zienswijze ingediend (zienswijzen 7, 32 en 11).

Spreker 4 heeft een algemene bijdrage geleverd waarvan de Commissie met belangstelling heeft kennisgenomen. Zij is evenwel van oordeel dat zij er in het kader van de advisering over de ontwerp - aanwijzing geen nadere beschouwing aan behoeft te wijden.

Spreker 5 sluit zich aan bij sprekers 1 en 2 (zienswijzen 7 en 32). Spreker 6 heeft een aandachtspunt genoemd, dat de Commissie eveneens met belangstelling voor kennisgeving aanneemt maar waarop zij in het kader van haar adviestaak niet verder behoeft in te gaan. Spreker 7 heeft enkele vragen gesteld die reeds tijdens de hoorzitting zijn beantwoord. De Commissie meent dat door beantwoording van de vragen aan de inbreng van laatstgenoemde spreker genoegzaam is tegemoet gekomen.

Opbouw advies

De Commissie heeft haar advies als volgt opgebouwd. De ingediende zienswijzen zijn in 6 themablokken ingedeeld:

- I. Besluitvorming
- II. Baan- en routegebruik
- III. Milieu- en gezondheidseffecten
- IV. Financieel-economische aspecten
- V. Ruimtelijke orderingsaspecten
- VI. Internationale aspecten

Per themablok wordt ingegaan op de aangevoerde gronden in de

zienswijzen. De hoofdlijnen van de aangevoerde gronden worden successievelijk weergegeven en bij elke grond wordt het oordeel c.q. advies van de Commissie vermeld.

I. Besluitvorming

De volgende zienswijzen hebben op dit thema betrekking: nummers 2,3,7, 9,15,19,24,28,32,33,34.

Bij dit thema komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- besluitvorming in het algemeen
- inspraakprocedure
- ontwerp – aanwijzingsbesluit
- PKB

Aangevoerde gronden zienswijzen:

1. De besluitvorming in zijn algemeenheid, de wetgeving (Luchtvaartwet) en de daarop gebaseerde besluiten (Aanwijzing luchthaven) en procedures (inspraak) zijn complex, ondoorzichtig en voor de burger onvoldoende kenbaar (zienswijzen 2, 3).

Advies Commissie:

De Commissie deelt de visie dat de in het geding zijnde wetgeving, besluiten en procedures complex en voor de burger onvoldoende kenbaar en helder zijn. De voortdurende wijzigingen van relevante wet- en regelgeving dragen bij aan de gesignaleerde complexiteit. De complexiteit en de ondoorzichtigheid van het proces worden verder nog bevorderd door de aanstaande overgang van Ke en bkl naar L_{den} en door diverse tussentijdse ontwikkelingen, met name in de periode tussen de vaststelling van de PKB en de procedure van het aanwijzingsbesluit. Voorbeelden hiervan zijn de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State over de geluidsberekeningen zonder (65 dB(A) afkap en het door de sector inbrengen van nieuwe elementen (aanpassing routestructuur, verschuiving baandrempel en ILS aan zuidzijde). Naar het oordeel van de Commissie bemoeilijkt de complexiteit van wetgeving en procedures de mogelijkheden van inspraak voor de burger.

De Commissie adviseert in de aanwijzing expliciet aandacht te besteden aan verduidelijking van de effecten van hierboven vermelde ontwikkelingen en vooral ook hun onderlinge samenhang.

De Commissie adviseert voorts de mogelijkheden van vereenvoudiging en verheldering van wetgeving, besluiten en procedures nadrukkelijk te bezien.

Overweging:

De wetgeving, besluitvorming en daarbij behorende procedures zijn vermeld in de Luchtvaartwet. Ten behoeve van de tot standkoming van het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht zijn de verschillende procedurestappen genomen zoals deze zijn voorgeschreven in deze wet. Daarbij wordt onderkend dat de huidige wetgeving complex is. In het kader van de aangekondigde nieuwe wetgeving voor de regionale en kleine luchthavens worden naast de decentralisatie en normstelling, mede de besluitvorming en procedures bezien. De door de commissie aangegeven mogelijkheden van vereenvoudiging en verheldering

hebben bij de tot standkoming van de nieuwe wetgeving uitdrukkelijk de aandacht.

2. De besluitvorming resulterend in de huidige ontwerp-aanwijzing is strijdig met eerder geformuleerd regeringsbeleid. In november 1996 schreven de Ministers van EZ, V&W en VROM aan de Tweede Kamer dat “de huidige start en landingsbaan van de luchthaven Maastricht, de noord-zuidbaan, ligt relatief ongunstig ten opzichte van omringende bebouwing. Een verdere ontwikkeling van luchthaven Maastricht met uitsluitend een noord-zuidbaan zou uit een oogpunt van geluidsoverlast onaanvaardbare consequenties hebben voor het woon- en leefklimaat in de regio”. In het ontwerp-aanwijzingsbesluit wordt daarentegen gekozen voor een geïntensiveerd gebruik van de noord-zuidbaan met mogelijk 35.500 Ke bewegingen en een daarbij behorende forse uitbreiding van geluidszones en geluidhinder ten opzichte van de huidige situatie (zienswijzen 7, 24, 28, 32, 34).

Advies Commissie:

De Commissie constateert dat het regeringsbeleid waarnaar in de zienswijzen wordt verwezen inmiddels is gewijzigd (brief aan Tweede Kamer van 7 januari 1999, Tweede Kamer 1998-1999, Kamernummer 25089, nr. 18). Zij is evenwel van oordeel dat de wijziging van het regeringsbeleid, het voorgenomen geïntensiveerde gebruik van de noord-zuidbaan en de daaraan gekoppelde toename van de milieubelasting, nadere onderbouwing behoeft. Met name dient te worden verduidelijkt waarom een verdere ontwikkeling van de luchthaven met uitsluitend een noord-zuidbaan nu geen “onaanvaardbare consequenties voor het woon- en leefklimaat in de regio” meer heeft.

Overweging:

Bij het aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Maastricht in 1994 is op basis van de toenmalige belangenafweging tussen milieu en economische aspecten gekozen voor de aanleg van een Oostwestbaan op de luchthaven Maastricht. In dat kader is in november 1996 aan de Tweede Kamer aangegeven dat een verdere ontwikkeling van de luchthaven Maastricht met uitsluitend een Noordzuidbaan uit oogpunt van geluidsoverlast onaanvaardbare consequenties zou hebben voor het woon- en werkklimaat in de regio. Eind 1998 hebben het kabinet en vertegenwoordigers van Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg en de luchthaven Maastricht geconstateerd dat er een impasse bestond over de ingebruikname van de Oostwestbaan. Naar aanleiding hiervan heeft het kabinet vervolgens besloten deze nieuwe baan niet aan te leggen en aangegeven dat de luchthaven het gebruik van de Noordzuidbaan onder een aantal randvoorwaarden mocht voortzetten. Deze randvoorwaarden zijn bedoeld om de milieueffecten op de omgeving van het gebruik van de Noordzuidbaan binnen aanvaardbare grenzen te houden en betreffen een beperking van het aantal geluidsbelaste woningen binnen de 35 Ke-geluidszone en regels met betrekking tot externe veiligheid. Binnen deze randvoorwaarden dient de luchthaven te worden geëxploiteerd. Het kabinet heeft

de randvoorwaarden vastgelegd in de mede door de Commissie aangehaalde brief van 7 januari 1999 aan de Tweede Kamer. In de brief is tevens vastgelegd dat ten behoeve van het gebruik van de luchthaven een nieuwe aanwijzing moet worden vastgesteld. Het toekomstig gebruik van de luchthaven zoals dat is vastgelegd in de aanwijzing voldoet aan deze in de brief aangegeven randvoorwaarden.

3. Het argument in de ontwerp-aanwijzing dat alle andere scenario's dan het planalternatief de rendabiliteit van MAA in gevaar brengen is niet steekhoudend. Ook de realisering van het planalternatief is onwaarschijnlijk omdat dit uitgaat van een jaarlijkse groei van 11% in het passagiersvervoer vanaf 2000. In het verleden is een dergelijk groeipercentage nooit gehaald en in het bijzonder de ontwikkeling in de periode 2000-2003 (nulgroei) toont aan dat dit een onrealistisch groeipercentage is. De ontwerp-aanwijzing is daarom gebaseerd op onjuiste uitgangspunten (veel te optimistische groeicijfers). Bij de ontwerp-aanwijzing is in feite alleen uitgegaan van het exploitatiescenario van de luchthaven: een inbreuk daarop zou niet acceptabel zijn omdat de luchthaven dan niet meer rendabel zou zijn. Een kader wordt daarmee maatgevend en alle mogelijke alternatieven worden bij voorbaat naar de prullenmand verwezen. Het scenario dat in de ontwerp-aanwijzing is vastgelegd is bovendien enkel gebaseerd op aannames van de luchthaven. In het verleden is herhaaldelijk gebleken dat de werkelijke resultaten in aanzienlijke mate afwijken van de aannames: de aannames werden bij lange na niet gerealiseerd. (zienswijzen 7, 15, 24, 32, 33, 34).

Advies Commissie:

De kern van de zienswijzen behelst de facto dat bij de economische perspectieven van de luchthaven in de afgelopen decennia steeds sprake is geweest van een "toekomstig rijk rekenen", terwijl de verwachtingen in de praktijk, b.v. een jaarlijkse groei van 11% in het passagiersvervoer, nimmer zijn gerealiseerd.

Gelet op de in de zienswijzen aangevoerde gronden voor twijfel aan de groeipercentages en op de feitelijke groei in de periode 2000-2003 adviseert de Commissie het bevoegd gezag nader te onderbouwen waarom de realisering van het planalternatief, inclusief de daarin opgenomen jaarlijkse groeipercentages van 11% in het passagiersvervoer in de periode 2000-2010, in de praktijk realiseerbaar zal blijken te zijn, te meer omdat in de periode 2000-2003 geen sprake is geweest van groei in het passagiersvervoer.

Overweging:

De aanwijzing behelst een periode tot 2015. Het planalternatief geeft een verwachte situatie weer voor deze termijn en is gebaseerd op het Strategisch Ondernemingsplan van de exploitant. De exploitant heeft in haar Strategisch Ondernemingsplan aangegeven welk verkeersvolume noodzakelijk is voor een rendabele exploitatie van de luchthaven met een voorgezet gebruik van de Noordzuidbaan. Tevens is een inschatting gemaakt van de verwachte vraag naar het gebruik van de luchthaven. Het Strategisch ondernemingsplan is getoetst door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarbij is gebleken dat er geen redenen zijn

de verwachte marktvraag in 2015, zoals die is vastgesteld door de exploitant, als onrealistisch te bestempelen. De fluctuaties ten aanzien van het passagiersvervoer op de korte termijn betekenen niet dat de verwachtingen voor de langere termijn niet realiseerbaar zijn.

4. De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad bieden kader, uitgangspunten en randvoorwaarden voor verdere besluitvorming over ontwikkeling van beide luchthavens. De PKB laat een afwijking (in het Aanwijzingsbesluit) van 2 Ke van de 35 Ke geluidszone van de PKB toe. De afwijking in de 35 Ke geluidszone behorende bij het Aanwijzingsbesluit is echter veel groter (3,4 Ke). Er is dus sprake van strijd met de wet/PKB en de PKB grenzen dienen te worden gerespecteerd (zienswijzen 7, 9, 15, 24, 32, 33, 34). Omdat in de ontwerp-aanwijzing principieel wordt afgeweken van de PKB en de daarin opgenomen 35 Ke indicatieve geluidszone is sprake van handelen in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur en het is zeer twijfelachtig of dergelijke overschrijdingen juridisch in stand kunnen blijven (zienswijzen 7, 32).

Advies Commissie:

De Commissie constateert dat het ontwerp-aanwijzingsbesluit argumenten bevat voor een grotere afwijking van de geluidszones dan de PKB toelaat. Met name gelet op de hierboven gesignaleerde twijfel aan de veronderstelde economische groeipercentages acht de Commissie een nadere argumentatie van het bevoegd gezag wenselijk. Voor de meerderheid van de Commissie is een grotere afwijking dan 2 Ke van de PKB in juridische zin voor discussie vatbaar. De vertegenwoordiger van de gemeente Meerssen in de Commissie acht deze afwijking zonder meer in strijd met de wet. Het oordeel of daadwerkelijk sprake is van handelen in strijd met de wet c.q. algemene beginselen van behoorlijk bestuurlijk is in laatste instantie voorbehouden aan de bestuursrechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State).

Overweging:

In de aanwijzing wordt beargumenteerd waarom overschrijding op een enkel punt groter is dan 2 Ke. Deze onderbouwing zal desgewenst door de bestuursrechter worden getoetst.

5. Uit de stukken blijkt dat een deel van het gemeentelijk grondgebied van Margraten binnen de invloedssfeer van aan- en uitvliegroutes en geluidscontouren (20 Ke) van MAA komt te liggen. De gemeente had daarom de relevante stukken moeten ontvangen en had betrokken moeten worden bij de ontwerp-aanwijzingsprocedure zodat ook haar burgers kennis hadden kunnen nemen van een en ander (zienswijze 19).

Advies Commissie:

De Commissie adviseert het bevoegd gezag bij de beantwoording van de zienswijzen c.q. in de toelichting op het aanwijzingsbesluit inzichtelijk te maken waarom de gemeente Margraten niet op de door haar gewenste wijze bij de aanwijzingsprocedure is betrokken. De Commissie constateert verder dat veel van de ingebrachte

zienswijzen (zoals die van gemeentebestuur en inwoners van Margraten) betrekking hebben op het 20-35 Ke-contourgebied. Ook in de ter visie gelegde stukken wordt veelvuldig aan de 20 Ke-contour en het daarbij behorende 20-35 Ke gebied gerefereerd. De Commissie heeft verder kennis genomen van het SER advies over de Nota Ruimte waarbij de SER voor het 20 Ke gebied rondom Schiphol geen uitbreiding van gevoelige bestemmingen (=geen nieuwbouw) bepleit. De Commissie adviseert het bevoegd gezag in de toelichting op het aanwijzingsbesluit voor de luchthaven Maastricht het door het bevoegd gezag in het 20-35 Ke gebied wenselijk geachte beleid inzichtelijk te maken.

Overweging:

Volgens artikel 19 van de Luchtvaartwet stellen de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een ontwerp-aanwijzing op na overleg met de provincie en gemeenten, waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied ligt, dat door de ontwerp-aanwijzing wordt bestreken. Dit betreft het gebied binnen de 35 Ke-en 47 bkl-geluidszones. In het geval van de ontwerp-aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht betreft dit de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht, Meerssen en Beek. Gemeenten, liggende buiten de 35 Ke- en 47 bkl-geluidszones zijn niet benaderd voor het in artikel 19 van de Luchtvaartwet genoemde overleg. Het gaat daarbij ook om de gemeente Margraten. Om aan de vraag van de gemeente tegemoet te komen zal de gemeente separaat worden geïnformeerd over de aanwijzing.

Ten aanzien van de ruimtelijke ordening en mogelijke beperkingen binnen de geluidscontouren wordt verwezen naar het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL) en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL). Voor het gebied buiten de 35 Ke-geluidszone gelden –als gevolg van de huidige wet- en regelgeving- geen beperkingen. Het SER advies over de Nota Ruimte waarbij de SER voor het 20 Ke-gebied rondom Schiphol geen uitbreiding van gevoelige bestemmingen (=geen nieuwbouw) bepleit, heeft betrekking op Schiphol en niet op de regionale en kleine luchthavens. Het rijk zal dan ook geen beperkingen opleggen aan het gebied buiten de 35 Ke-geluidszone van het luchtvaartterrein Maastricht.

6. In ontwikkeling is de nieuwe Regelgeving voor regionale en kleine velden (RRKL), waarbij nieuwe normen voor luchthavens zullen gaan gelden (o.a. voor externe veiligheid). In de definitieve aanwijzing dient daarom een bepaling te worden opgenomen die voorschrijft dat binnen een redelijke termijn (b.v. 2 jaar) na het van kracht worden van de nieuwe regelgeving deze wordt ingebouwd in de nu gevraagde aanwijzing (zienswijzen 7, 24, 32).

Advies Commissie:

De Commissie onderschrijft de zienswijze in de zin dat zij een actualisatie van het aanwijzingsbesluit waarbij rekening wordt gehouden met de nieuwe Regelgeving RRKL wenselijk acht. De Commissie denkt daarbij aan een termijn van tussen 2 en 5 jaar na de inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit.

Overweging:

Het streven is erop gericht in 2006 nieuwe wet- en regelgeving van kracht te hebben met betrekking tot de regionale luchtvaartterreinen in Nederland. Onderdeel daarvan is dat de besluitvorming over deze luchtvaartterreinen wordt overgedragen aan provincies en het invoeren van extern veiligheidsbeleid. Overeenkomstig het daarbij geldende overgangsrecht zal – met in achtneming van de nieuwe voorschriften voor regionale luchtvaartterreinen – de aanwijzing voor het luchtvaartterrein Maastricht worden omgezet in een nieuw besluit inclusief de voorgeschreven milieunormering. Aan de omzetting zal een maximum termijn worden verbonden.

7. Er bestaat onduidelijkheid over de exacte woningaantallen in de 20 en 35 Ke contouren. Deze dient in het definitieve aanwijzingsbesluit te worden opgehelderd (zienswijzen 7, 15, 34).

Advies Commissie:

De Commissie constateert dat nog steeds onduidelijkheid bestaat over de exacte woningaantallen in genoemde Ke-contouren en spreekt haar bevreemding hierover uit. Zij adviseert dan ook absolute eenduidigheid van de te hanteren aantallen woningen en (indien nodig) nadere onderbouwing van afwijkingen van in eerdere stukken (b.v. brieven aan Tweede Kamer) genoemde woningaantallen.

Overweging:

In enkele zienswijzen wordt aangevoerd dat er verschil bestaat in de woningaantallen die door het Kabinet in 1999 aan de Tweede Kamer zijn gemeld en de woningaantallen die nu worden gehanteerd in de ontwerp-aanwijzing. Deze constatering is terecht, echter in de Milieueffectrapportage PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is reeds toegelicht waardoor deze verschillen kunnen ontstaan (MER PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, p. 48-49). De verschillen komen ondermeer voort uit het feit dat voor de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad en de ontwerp-aanwijzing is gewerkt met een meer recent woningbestand van 2001. Ten behoeve van de duidelijkheid in de vergelijking van de indicatieve SBL-contour en de aanwijzing is ervoor gekozen alleen nog tellingen uit het woningbestand van 2001 te tonen en de eerder gepresenteerde getallen uit 1999 achterwege te laten.

II. Baan- en routegebruik

De volgende zienswijzen hebben op dit thema betrekking: nummers 4,5,7,8,9,10,19,21,22,23,24, 25,27,28,30,31,34,36

Bij dit thema komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- algemeen
- baan- en routegebruik
- openingstijden (inclusief extensies)

Aangevoerde gronden zienswijzen:

1. Door aanleg instrument landing systeem (ILS) aan zuidzijde luchthaven wordt vaker vanuit het zuiden aangevlogen. Vroeger

werd over centrum Maastricht aangevlogen. Door ILS is het nu mogelijk een scherpe bocht te maken en toch te landen vanuit het zuiden. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden bij zware vrachtvliegtuigen. Voor deze toestellen is het ook bij vertrek moeilijk snel hoogte te maken en een scherpe bocht uit te vliegen (zodat Maastricht wordt vermeden): ook dit is gevaarlijk (zienswijze 4).

Advies Commissie:

De Commissie kan de zienswijze inhoudelijk niet beoordelen. Zij vraagt wel aandacht in de besluitvorming voor de, mede als gevolg van de aanleg van het ILS systeem en de aanpassing van de routestructuur bij vertrek in zuidelijke richting, in het geding zijnde veiligheidsaspecten.

Overweging:

De aanleg van het Instrument Landing Systeem aan de zuidzijde vergroot de operationele veiligheid van de landingen op de luchthaven, omdat geen landingen meer gemaakt hoeven te worden met staartwind. Het ILS heeft niet tot doel om de verdeling van het vliegverkeer over de baan te wijzigen en heeft ook niet tot doel dat scherpere bochten gemaakt kunnen worden voor de landing. In de procedure van een Instrument landing dient juist in een rechte lijn naar de baan te worden gevlogen.

In de Ke-geluidszone van de Aanwijzing wordt vanwege de gemiddelde windcondities rekening gehouden met een baangebruik van 80%-20%. Dit betekent dat van het landende vliegverkeer 80% uit het noorden komt (over Beek en Geverik) en 20% uit het zuiden (over Maastricht en Meerssen). Deze verdeling komt nauw overeen met de werkelijke verdeling van het vliegverkeer in de afgelopen jaren en de invoering van het ILS zal hierin weinig verandering brengen. Dit is ook niet mogelijk, omdat een groot verschil tussen het werkelijk gebruik en de aannames in de geluidszone, snel leidt tot een overschrijding van de 35 Ke-geluidszone.

De aanleg van het ILS heeft geen effect op de vertrekroutes. Op de effecten van de vertrekroutes wordt verderop ingegaan.

2. Met de nieuwe vertrekroute in zuidelijke richting op baan 04 valt het natuur- en woongebied rondom Beusdal (gemeente Margraten) in de 20 Ke geluidscontour. Hierdoor zullen de bewoners van Cadier en Keer, Bemelen en Margraten extra hinder van geluid en milieuoverlast van vliegverkeer gaan ondervinden (zienswijzen 5, 8, 9, 10, 19, 25, 27, 30, 36).

Advies Commissie:

De Commissie onderschrijft de zienswijzen in die zin dat naar het oordeel van de Commissie te verwachten is dat, gelet op de situering van de 20 Ke-contour, als gevolg van de aanpassing van de routestructuur meer hinder in de genoemde plaatsen zal optreden. De Commissie tekent hierbij wel aan dat, voorzover zij uit de stukken kan opmaken, als gevolg van deze aanpassing op andere plaatsen een afname van de hinder ten opzichte van de in de PKB opgenomen routestructuur zal optreden.

Overweging:

Het advies van de Commissie 21 wordt onderschreven. Door de gewijzigde startroute zal het vliegverkeer startend in zuidelijke richting meer over de gemeente Margraten gaan vliegen dan in de huidige situatie, waardoor de milieuoverlast hier toe kan nemen. De gewijzigde startroute heeft wel een verbetering van de situatie in het noordelijk deel van Maastricht tot gevolg, waarmee na afweging van de genoemde effecten een aanvaardbare situatie ontstaat.

Het feit dat een deel van het Beusdal nu binnen de 20 Ke-contour valt komt ook door de berekeningswijze van de Ke die in de aanwijzing is gebruikt. Door het weglaten van de zogenaamde afkap is de oppervlakte van de 20 Ke-contour toegenomen, terwijl dezelfde hoeveelheid vliegverkeer is meegerekend. Deze vergroting heeft geen effect op de capaciteit van de luchthaven, maar geeft een juistere benadering van de geluidsproductie.

3. De wijziging van de openingstijden, met name om de luchthaven tussen 23.00 en 24.00 uur open te houden, leidt tot verstoring van de nachtrust en wordt afgewezen (zienswijzen 4, 5, 8, 10, 21, 36).

Advies Commissie:

Voorzover de Commissie kan overzien is er geen sprake van een wijziging van de openingstijden in vergelijking met de vigerende interim-aanwijzing. De Commissie ontkent niet dat vliegen in de periode tussen 23.00 en 06.00 (de tijdsspanne dat de luchthaven in beginsel is gesloten) tot verstoring van de nachtrust kan leiden. Op de formulering van de extensieregeling, die geldt voor de periode tussen 23.00 en 24.00 uur, zal de Commissie in het navolgende nog nader ingaan.

Overweging:

Geen nadere overweging.

4. Het ontwerp-aanwijzingsbesluit kent ingrijpende wijzigingen van de vliegroutes, die een forse negatieve impact hebben op de geluidszones en als zodanig tot een grote afwijking/overschrijding van de indicatieve Ke geluidszone van de PKB leiden. Bovendien zullen door de nieuwe vliegroutes inwoners van Meerssen, Valkenburg a/d Geul, Margraten en Gulpen-Wittem die voorheen geen hinder van Ke vliegverkeer hadden dit nu wel krijgen. Tevens zullen de gewijzigde routes leiden tot hinder in en schade aan stilte-, natuur- en recreatiegebieden in het Heuvelland (zienswijzen 7, 28, 32, 34).
De plannen voor de wijziging zijn door de LVNL reeds in 2002 ontwikkeld. Het is onbegrijpelijk dat de LVNL hierover niet in een eerder stadium met V&W heeft gecommuniceerd. Dan had een en ander nog in de PKB kunnen worden meegenomen en hadden de overschrijdingen van de 35 Ke-contour beperkter kunnen blijven (zienswijzen 7, 32).
5. Het voorgestelde baangebruik wordt afgewezen omdat dit leidt tot een toename van hinder voor belanghebbenden te IJzeren/Valkenburg aan de Geul (zienswijze 21).

Advies Commissie:

Allereerst verwijst de Commissie naar haar opmerkingen onder II.2 hierboven.

Voorts had afstemming over routewijziging in een eerder stadium tussen betrokkenen naar het oordeel van de Commissie kunnen leiden tot geringere verschillen tussen de geluidscontouren van de PKB en die van de ontwerp-aanwijzing.

De Commissie schat verder in dat naarmate de afstand tot de luchthaven groter is de hinder minder zal zijn als gevolg van een hogere vlieghoogte. De Commissie beveelt wel aan dat in de besluitvorming en bij de beantwoording van de zienswijzen nadrukkelijk rekening wordt gehouden met het juridische beschermingsregime dat binnen een bepaalde contour of in een bepaald gebied (b.v. natuurgebied of Habitatgebied) al dan niet van toepassing is en dat dit ook aan de indieners van zienswijzen wordt geëxpliciteerd.

Overweging:

In de periode tussen het uitbrengen van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad en de ontwerp-aanwijzing Maastricht is de noodzaak tot wijziging van het luchtruim boven Zuid-Limburg en de vliegroutestructuur rondom Maastricht Aachen Airport komen vast te staan. Deze wijziging brengt met zich mee dat de startroutes in zuidelijke richting veranderen en langer over Nederlands grondgebied lopen. Dit zorgt voor verschillen tussen de Ke-geluidscontouren uit de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad en de aanwijzing.

Het is juist dat indien de wijzigingen reeds in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad waren opgenomen er geringere verschillen zouden zijn tussen de Ke-geluidscontouren uit de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad en de ontwerp-aanwijzing. Door de wijziging van de startroute in zuidelijke richting komen sommige gemeenten nu onder deze startroute te liggen, die in de huidige situatie niet onder een vliegroute liggen. De startroute loopt in enkele gevallen over een woon- of natuurgebied. Op bijgevoegd kaartje staan de vlieghoogtes aangegeven van de vliegtuigen die deze route gebruiken. Hieruit valt af te leiden dat boven de natuur- en stiltegebieden (inclusief Habitatgebieden) de vlieghoogte minimaal 3000 voet bedraagt. Zoals ook beschreven en onderzocht in het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (p. 72-74) zijn in deze situatie geen verstorende effecten te verwachten en wordt recht gedaan aan de juridische bescherming van deze gebieden. Zie kaart achterin deze bijlage.

6. Ten aanzien van verschuiving baandrempel en baangebruik wordt ervoor gepleit om de “runway end lights” aan de uiterste grenzen van de baan te plaatsen. In de toelichting op de aanwijzing wordt de indruk gewekt dat de lichten aan de zuidkant op de huidige locatie blijven staan. Dit zou een verkorting van de (landings) runway van 2500 tot 2250 meter impliceren, hetgeen onwenselijk wordt geacht (zienswijze 22).
7. Aangezien gedurende de nachtelijke uren (23.00-06.00 uur) geen luchtverkeersleiding op de luchthaven aanwezig is wordt

ervoor gepleit de extensieregeling aan te passen in de zin dat de uitzondering op de nachtsluiting voor vluchten t.b.v. reddingsacties, hulpverlening of regeringsvluchten wordt geschrapt. Van deze bepaling wordt immers al sinds 2001 (in overleg tussen LVNL en exploitant) geen gebruik meer gemaakt, zodat handhaving ervan in de ontwerp-aanwijzing niet zinvol is (zienswijze 22).

Advies Commissie:

De Commissie heeft geconstateerd dat de Luchtverkeersleiding Nederland haar zienswijze bij brief van 27 juli 2004 aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft ingetrokken, zodat de Commissie over deze zienswijze niet nader behoeft te adviseren.

8. Voorgesteld wordt de formulering van de extensieregeling aan te passen om te vermijden dat ook proef-, les- en oefenvluchten een extensie zouden kunnen krijgen. Voorts wordt in overweging gegeven de burgemeester van Beek de bevoegdheid te geven tot openstelling van de luchthaven buiten de openstellinguren ten behoeve van bescherming van de openbare orde. Gedacht wordt daarbij aan het voorkomen van nodeloos lange aanwezigheid van supporters (zienswijze 23).

Advies Commissie:

De Commissie onderschrijft aanpassing van de extensieregeling in de hier bepleite zin, daarbij haar opmerkingen hierna onder 9 en 11 onverlet latend. Gelet op de nieuwe regelgeving RRKL acht de Commissie het evenwel meer in de rede te liggen de genoemde bevoegdheid aan de Commissaris van de Koningin van de provincie Limburg i.p.v. aan de burgemeester van Beek toe te delen.

Overweging:

Voor luchtvaartmaatschappijen is het van belang dat zij, in het geval zich onverwacht vertragende omstandigheden voordoen, enige uitloop in tijd hebben ten aanzien van hun reguliere aankomst- of vertrektijd. Deze uitloop is in de extensieregeling opgenomen in het aanwijzingsbesluit en beperkt het uitvoeren van starts en landingen tot 24.00 uur plaatselijke tijd. Zonder een dergelijke extensieregeling zouden luchtvaartmaatschappijen, in het geval van een onverwacht vertraagde vlucht, gedwongen zijn of uit te wijken naar een andere luchthaven of de vlucht te annuleren met alle ongemakken van dien voor zowel de luchtvaartmaatschappij zelf als de betrokken passagiers.

De in de aanwijzing opgenomen extensieregeling is van belang voor een bedrijfszekere exploitatie van de luchthaven en is ook op bij andere Nederlandse regionale luchtvaartterreinen in gebruik. Vluchten die in het kader van de extensieregeling worden uitgevoerd tellen extra mee bij de berekening van de geluidsjaarcontour en mogen evenals alle andere vliegtuigbewegingen niet leiden tot overschrijding daarvan.

De extensieregeling is bedoeld voor luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren ten behoeve van het vervoer van goederen of passagiers en niet voor proef-, les en oefenvluchten. De redactie van de extensiebepaling in de aanwijzing sluit dit laatste echter niet uit. Met het oog hierop zal in de aanwijzing in de desbetreffende bepaling het

woord 'vluchten' worden vervangen door 'verkeersvluchten'. Daarmee wordt expliciet gemaakt dat het hier gaat om een extensieregeling voor vluchten die het vervoer door een luchtvaartmaatschappij tot doel hebben.

Het gebruik van het luchtvaartterrein in strijd met de bepalingen en voorschriften van de aanwijzing -en dus ook openstelling van de luchthaven buiten de openstellingsuren- is onder de huidige wet- en regelgeving slechts mogelijk indien daarvoor door de minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing is verleend overeenkomstig de artikelen 33 en 34 van de luchtvaartwet. De toekomstige wet- en regelgeving voor regionale en kleine luchthavens voorziet een decentralisatie van taken en bevoegdheden naar het provinciale niveau. In dat kader wordt het advies onderschreven van de commissie ten aanzien van de openstellingsuren ten behoeve van bescherming van de openbare orde.

9. De nachtsluiting dient te worden verruimd tot de periode tussen 23.00 en 07.00 uur in het belang van de nachtrust en daarmee gemoeide gezondheidsbelangen. Het op korte termijn te verschijnen onderzoeksrapport van de Gezondheidsraad over de effecten op de nachtrust van verlenging van de openingstijden van luchthavens dient in de besluitvorming te worden meegenomen. De extensieregeling dient in elk geval anders te worden ingevuld: enkel aankomsten kunnen tussen 23.00 en 24.00 eventueel mogelijk zijn, echter geen starts. Dit is in lijn met een toezegging van de Minister van V&W aan de Tweede Kamer (TK 2001-2002, 26893, nr. 36) (zienswijzen 7, 24, 32, 34).

Advies Commissie:

De Commissie adviseert het inmiddels gepubliceerde onderzoeksrapport van de Gezondheidsraad ("Over de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid" d.d. 22 juli 2004, nummer 2004/14) bij de finale besluitvorming over het aanwijzingsbesluit te betrekken.

Overweging:

Op dit moment wordt voor Schiphol het Beoordelingskader Gezondheid en Milieu ingevuld. Met dit Beoordelingskader wordt antwoord gegeven op de ernst en omvang van de gevolgen van vliegen in de nacht, de randen van de nacht en mogelijke maatregelen. Hiervoor worden alle mogelijke onderzoeksresultaten, waaronder het Gezondheidsraadadvies en onderzoeken in EU en WHO-verband meegenomen. Op basis van dit ingevulde beoordelingskader dat met alle betrokken partijen zal worden besproken, zal voor Schiphol in het najaar een kabinetsstandpunt aan de Tweede Kamer worden gestuurd. Dit zal ook betrokken worden bij het voeren beleid rond regionale luchthavens, waaronder Maastricht. Zie voor de inhoud van de extensieregeling het vorige advies en de daarbij gevoegde overwegingen (II.8).

10. De gevolgen van het verschuiven van de baandrempel dienen inzichtelijker te worden gemaakt dan nu het geval is. Met name de toename van de geluidhinder kan negatieve effecten hebben op

mensen en dieren (aanwezige veestapel) (zienswijze 31).

Advies Commissie:

Naar het oordeel van de Commissie adstrueert deze zienswijze de bestaande onduidelijkheid over regelgeving en procedures. De Commissie verwijst daarbij naar haar opmerkingen onder I.1 hierboven. De relatie tussen het verschuiven van de baandremmel en de al dan niet toename van geluidhinder is voor de gemiddelde burger onvoldoende inzichtelijk. Bij de beantwoording van de zienswijze dient een relatie te worden gelegd met de aanwezige contouren, de gevolgen hiervan voor de ter plaatse optredende geluidbelasting en het beschermingsniveau waar indiener zienswijze recht op kan doen gelden.

Overweging:

De uitvoering van de verschuiving van de baandremmel is voorzien voor half 2006. Tot het tijdstip van de invoering van de verschoven baandremmel geldt de tijdelijke geluidszone zoals deze is aangegeven in bijlage F1 van de ontwerp-aanwijzing. Door het verschuiven van de baandremmel in zuidelijke richting voor startende vliegtuigen naar het noorden en voor landingen vanuit het noorden worden de geluidscontouren ten noorden van de start- en landingsbaan in het geheel verplaatst in zuidelijke richting. In deze situatie zal de geluidhinder ten noorden van de start- en landingsbaan afnemen en neemt ook het aantal geluidsgehinderde woningen aan de noordzijde af. De geluidssituatie aan beide zijanten van de start- en landingsbaan en de situatie aan de zuidzijde wijzigen niet met het verschuiven van de baandremmel. Dat houdt in dat de daar ter plaatse optredende geluidbelasting en het beschermingsniveau voor de situatie zonder en met verschoven baandremmel ongewijzigd blijven (zie bijlage F3).

11. De handhaving van de extensieregeling roept vragen op. Er zijn aanwijzingen dat bepaalde maatschappijen onterecht van de regeling gebruik maken. De vaak opgegeven reden voor extensie "technische storing" is onvoldoende controleerbaar. Duidelijkheid rond de bedoeling van deze bepaling (wanneer is sprake van een technische storing als reden voor extensie en op welke luchthaven kan deze storing zich voordoen) is derhalve wenselijk (zienswijze 34).

Advies Commissie:

In zijn algemeenheid constateert de Commissie dat verschillende zienswijzen vraagtekens zetten bij de voorgestelde extensieregeling en de handhaving ervan en suggesties voor aanpassing formuleren. De Commissie bepleit nadrukkelijk een eenduidige extensieregeling zodat voor alle betrokken duidelijk is voor welke vliegbeweging onder welke voorwaarden een extensie kan worden verleend en wanneer een ontwikkeling op een andere luchthaven dan MAA in het geding c.q. van belang is. Tevens onderschrijft en bepleit de Commissie het belang van een adequate en voor alle betrokkenen inzichtelijke handhaving van de extensieregeling.

Overweging:

De extensieregeling is bedoeld voor luchtvaartmaatschappijen die verkeersvluchten uitvoeren ten behoeve van het vervoer van goederen

of passagiers en mag alleen onder bijzondere omstandigheden worden gebruikt. De regeling is bedoeld voor alle starts en landingen, zoals deze beschreven zijn in de aanwijzing en waarin dus sprake is van onvoorziene vertragende omstandigheden. (zie ook II.8).

Uit gegevens over de laatste jaren blijkt dat gemiddeld ongeveer 1 x per week van de extensieregeling gebruik wordt gemaakt. De exploitant moet bij ieder gebruik van de extensieregeling aantonen dat dit binnen de eisen van de regeling heeft plaatsgevonden. De exploitant meldt elke vlucht die tussen 23.00-6.00 uur heeft plaatsgevonden, met de daarbij horende reden aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In het geval een vlucht in voornoemde periode heeft plaatsgevonden, waarbij sprake is van een technische storing aan het vliegtuig zelf, moet deze in het onderhoudsboek of logboek van het vliegtuig vermeld staan.

Door de Inspectie worden geregeld inspecties op de verschillende luchtvaartterreinen gedaan. Hierbij worden onder andere recente technische storingen meegenomen in de inspectie.

III. Milieu- en gezondheidseffecten

De volgende zienswijzen hebben op dit thema betrekking: nummers 3,4,5,6,7,8,9,10,11,14,15,16,17,18, 19, 21,24,25,26,27,28,30,31,33,34,35,36.

Bij dit thema komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- algemeen
- geluidhinder
- luchtkwaliteit
- externe veiligheid
- ecologie
- gezondheid

Aangevoerde gronden zienswijzen:

1. het vliegveld is te groot voor zijn dichtbevolkte omgeving en veroorzaakt hierdoor te veel (geluid)hinder. De geluidsnormen dienen gelijk te zijn aan die van ander verkeer, de geluidsoverlast moet binnen het eigen terrein blijven en de geluidscontouren stemmen niet overeen met de werkelijkheid (contouren kloppen niet en zijn uit de lucht gegrepen) (zienswijze 3).

Advies Commissie:

De Commissie erkent dat omwonenden hinder van een luchthaven kunnen ondervinden maar de beschreven hinder is voor de Commissie moeilijk te kwantificeren. De Commissie is van oordeel dat niet valt te vermijden dat vliegverkeer ook buiten de grens van het luchtvaartterrein (geluid)hinder veroorzaakt. Zij wijst er verder op dat aan de geluidscontouren van luchthavens gevalideerde rekenmodellen ten grondslag liggen. De Commissie adviseert het bevoegde gezag bij haar afwegingen in het kader van het definitieve aanwijzingsbesluit rekening te houden met de door indiener zienswijze gesignaleerde hinder.

Overweging:

Het oordeel van de Commissie dat er hinder door het vliegverkeer wordt veroorzaakt buiten het luchtvaartterrein wordt gedeeld. De luchthaven Maastricht Aachen Airport is gelegen in een relatief dichtbevolkt gebied.

Bij de overwegingen die ten grondslag liggen aan de aanwijzing is hiermee rekening gehouden. De aanwijzing is een logisch gevolg van de PKB die door het kabinet en parlement is goedgekeurd. Belangrijk is hierbij aan te tekenen dat de ontwikkeling van de luchthaven Maastricht Aachen Airport wordt ondersteund door de provincie Limburg. In het onderzoek naar de geluidshinder is gewerkt met gevalideerde rekenmodellen zoals de Ke voor de grote luchtvaart en de bkl voor de kleine luchtvaart. Naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State over de luchthaven Eelde is in de ontwerp-aanwijzing een Ke-geluidszone zonder afkap opgenomen waarmee een juistere benadering van de geluidsproductie wordt gegeven.

2. De voorgenomen uitbreiding van MAA leidt in combinatie en cumulatie met de internationale route boven Cadier en Keer/Bemelen/Margraten tot aanzienlijke toename van vliegverkeer en daarmee tot ernstige hinder en milieuoverlast. Bovendien is de luchtkwaliteit in het gebied al ernstig aangetast en wordt deze door de voorgenomen plannen nog verder verslechterd. Derhalve wordt bezwaar gemaakt tegen de aanwijzing.
(zienswijzen 4, 5, 8, 9, 10, 19, 25, 27, 30, 36).

Advies Commissie:

De combinatie met ander vliegverkeer en de cumulatie met andere emissiebronnen (ander gemotoriseerd verkeer, industrie) kan leiden tot een verdere aantasting van de milieukwaliteit. De totale aantasting en de bijdrage hieraan van MAA is door de Commissie niet te kwantificeren. De Commissie adviseert het bevoegde gezag aan de gesignaleerde aandachtspunten (combinatie en cumulatie) nadere aandacht te besteden bij de formulering van het aanwijzingsbesluit.

Overweging:

In onderzoek van TNO (TNO-MEP 2002/660) in het kader van het MER zijn de combinaties van de verschillende emissies berekend en weergegeven. Daarbij zijn ook de emissies in de omgeving, onder meer ten gevolge van het verkeer op de A2, betrokken bij de berekeningen. Uit de berekeningen blijkt dat de bijdrage van de luchthaven in 2015 voor bijvoorbeeld NO₂ in de omgeving maximaal 4,7% is en van het wegverkeer maximaal 8,7% (beide in Moorveld). In dit rapport is ook aangegeven hoe de verspreiding van de verschillende emissies over de omgeving plaatsvindt. Voor de luchtkwaliteit in Nederland gelden grenswaarden voor de concentraties van verschillende luchtverontreinigende stoffen, vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit. Deze gelden ook in de omgeving van Cadier en Keer/Bemelen/Margraten. Deze grenswaarden mogen niet overschreden worden en zijn vastgesteld in het Besluit luchtkwaliteit. Als dit wel gebeurt zullen er maatregelen worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De maatregelen zullen door Gedeputeerde Staten in overleg met de andere betrokken bestuursorganen in de provincie worden genomen. De luchtkwaliteit in heel Nederland wordt gemonsterd door het RIVM met een landelijk meetnet (zie ook volgende vraag).

3. Bezorgdheid over cumulatie van geluidhinder van vliegverkeer en

autoverkeer en over de cumulatie van diverse milieuverontreinigingen door vliegverkeer, zoals uitstoot van luchtvervuilende stoffen (NO₂ en PM₁₀ (fijn stof), kerosinedampen, stank en geluidhinder. Bezorgdheid over de negatieve gezondheidseffecten hiervan. Bepleit wordt om nabij de luchthaven een permanente meetpost voor luchtkwaliteit te installeren en de omgeving regelmatig te informeren over de gemeten luchtkwaliteit.
(zienswijzen 6, 7, 11, 24, 27, 28, 32).

Advies Commissie:

Zie opmerkingen onder III.2. De meerderheid van de Commissie ondersteunt voorts de suggestie voor het installeren van een meetpost nabij de luchthaven. Aldus kan de aanwezige luchtkwaliteit inzichtelijk en toegankelijk worden gemaakt voor alle betrokkenen in de omgeving. De vertegenwoordiger van de minister van VROM in de Commissie ziet geen aanleiding om een meetpost te installeren. Reden hiervoor is dat uit een recente inventarisatie van het RIVM in het kader van de Europese regelgeving voor luchtkwaliteit is gebleken dat er in de nabijheid van de luchthaven MAA geen meetpost behoeft te worden geplaatst. Daarnaast is niet de luchthaven maar de nabijgelegen A2 de belangrijkste bron van de concentraties ter plaatse. Voor de overige leden van de Commissie is de inventarisatie van het RIVM geen overwegend argument om af te zien van het pleidooi voor een meetpost. Zij beschouwen de meetpost als een instrument om de cumulatie van de luchtmissies van luchthaven, A2 (en eventueel industrie) te meten en aldus een integraal beeld van de aanwezige luchtkwaliteit te verkrijgen.

Overweging:

Het RIVM heeft om de luchtkwaliteit in heel Nederland te monitoren een landelijk meetnet (zie ook www.lml.rivm.nl). De gemeten gegevens geven een totaal en zijn niet eenduidig terug te voeren op de vervuilde bron. Dat geldt ook voor een eventueel meetpunt in de nabijheid van het luchtvaartterrein.

4. Betreurd wordt dat voor regionale luchthavens waaronder MAA nog steeds geen extern veiligheidsbeleid is ontwikkeld. Toegezegd is dat dit in het kader van de (nieuwe) Regelgeving voor Regionale en Kleine Luchthavens zal worden geformuleerd. De vraag is dan wel of het huidige voor MAA gebruikte voorlopige regionale model voor de berekening van de externe veiligheidscontouren nog valide is. De verschoven baandrempels hebben een gunstige uitwerking voor de veiligheid van Geverik. Luchtvaart moet aan dezelfde externe veiligheidseisen als de industrie (DSM) voldoen.
(zienswijzen 7, 24).

Advies Commissie:

De Commissie betreurt eveneens het nog steeds ontbreken van extern veiligheidsbeleid voor regionale en kleine luchthavens en gaat ervan uit dat met voortvarendheid wordt gewerkt aan het opvullen van deze lacune. Zij is van oordeel dat het op afzienbare termijn te formuleren externe veiligheidsbeleid de eerder (zie I.6) bepleite wenselijkheid

van flexibiliteit in het aanwijzingsbesluit onderstreept in de zin dat de mogelijkheid bestaat het besluit periodiek te actualiseren met medeneming van nieuwe ontwikkelingen c.q. het op basis hiervan geformuleerde beleid, b.v. op het gebied van externe veiligheid.

Overweging:

In het kader van de nieuwe wetgeving voor de regionale en kleine luchthavens (RRKL) wordt normering voor externe veiligheid opgesteld gebaseerd op de normen voor Schiphol. Vooruitlopend op het van kracht worden van deze wetgeving stellen de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overleg met de provincies interim extern veiligheidsbeleid op. Dit interimbeleid heeft tot doel om nieuwe risicosituaties te voorkomen. Voor de externe veiligheidsberekeningen voor dit interimbeleid zal gebruik worden gemaakt van het externe veiligheidsrekenmodel zoals dit nu voor handen is. De uitkomsten van dit model zijn op dit moment voldoende robuust voor toepassing voor interim veiligheidsbeleid. In de loop van dit jaar zal het rekenmodel verder worden verbeterd en daarna gevalideerd. In de toekomst zullen de externe veiligheidsontwikkelingen rondom de regionale en kleine luchthavens regelmatig dienen te worden geëvalueerd, waarna eventuele aanpassing altijd mogelijk blijft. Zie ook I.6.

5. Door de verplaatsing van alle vliegbewegingen van de Nationale Luchtvaartschool (NLS) naar Portugal is de in het ontwerp-aanwijzingsbesluit opgenomen 47 bkl-contour niet meer actueel. Deze is nu immers gebaseerd op een te groot aantal bewegingen. De omvang van de contour dient derhalve in het definitieve aanwijzingsbesluit te worden verkleind c.q. te worden heroverwogen. (zienswijzen 7, 15, 24, 28, 32, 34, 35).

Advies Commissie:

De Commissie adviseert de in het ontwerp - aanwijzingsbesluit opgenomen 47 bkl-contour te heroverwegen gelet op het, naar de Commissie aanneemt, structurele vertrek van de NLS, het door MAA geformuleerde afbouwbeleid (Masterplan Businesspark MAA 2001, mei 2001) van de kleine luchtvaart, de relatief beperkte economische factor die het kleine verkeer vervult en de aanzienlijke mate van hinder die erdoor wordt veroorzaakt.

Overweging:

Tijdens de voorbereidingen van de ontwerp-aanwijzing was nog geen sprake van de verplaatsing van een aantal vliegtuigbewegingen van de NLS naar een buitenlands vliegveld. Inmiddels is daar duidelijkheid over gekomen. De gevolgen van het verplaatsen van de NLS en de daarmee samenhangende mogelijke vermindering van de geluidshinder zijn onderzocht en hebben geresulteerd in een aangepaste kleinere bkl-geluidszone. Deze geluidszone is opgenomen in de aanwijzing.

6. Gepleit wordt voor een betere handhaving van de routes voor klein verkeer door luchtverkeersleiding (LVNL) en Inspectie V&W/Dienst Luchtvaart/Unit Handhaving. Betere handhaving beperkt de overlast (zienswijze 7).

Advies Commissie:

De Commissie onderschrijft de zienswijze.

Overweging:

De routes voor het kleine luchtverkeer zijn aangegeven in de aanwijzing. Deze routes worden gebruikt voor de berekening van de geluidsbelasting, dat wil zeggen als invoergegeven voor de zonering. Deze 'invoer-routes' vormen een modelmatige weergave van het circuitgebied en de aan- en uitvliegpunten en -procedures zoals deze gelden en zijn gepubliceerd in de luchtvaartgids. Dit betreft de onmiddellijke omgeving van de luchthaven. Daarnaast zijn ook de verder van de luchthaven in de praktijk door het kleine verkeer gevolgde routes van en naar de luchthaven gebruikt als invoer voor de zonering, deze hebben overigens geen verplicht karakter. Het weergeven van de routes zoals gebruikt voor de berekening van de geluidsbelasting in de aanwijzing heeft een informatieve functie: het is derhalve niet zo dat deze routes in de aanwijzing worden vastgesteld of op grond van de aanwijzing dienen te worden nageleefd. De routes voor het kleine luchtverkeer worden derhalve niet gehandhaafd.

In het kader van het nieuw te ontwikkelen bron- en vlootbeleid zullen maatregelen worden genomen om de hinder door bepaalde categorieën klein luchtverkeer te voorkomen of te beperken.

7. De ontwerp - aanwijzing leidt tot meer geluidoverlast, hogere luchtvervuiling en daardoor tot aantasting van het woongenot. Derhalve wordt bezwaar gemaakt tegen de aanwijzing (zienswijzen 14, 26).

Advies Commissie:

Aangezien de zienswijzen niet nader zijn onderbouwd c.q. gekwantificeerd acht de Commissie het voor haar ondoenlijk er verder specifiek op in te gaan. Zij volstaat daarom met een verwijzing naar haar opmerkingen onder III.1 en III.2 hierboven.

Overweging:

Geen nadere overwegingen.

8. De gemeente Meerssen houdt vast aan het reeds eerder ingenomen standpunt waarbij handhaven van de huidige status quo qua woon- en leefklimaat aan de orde is en waarbij dus niet wordt ingestemd met het planalternatief. Vergroting van de Ke-contour en daarmee toename van de geluidbelasting wordt onacceptabel geacht (zienswijze 15). Inwoner Meerssen deelt dit standpunt (zienswijze 16).

Advies Commissie:

De Commissie kan zich voorstellen dat het gemeentebestuur van Meerssen pleit voor handhaving van de status quo van woon- en leefklimaat. Verdere uitbreiding van de luchthaven zou kunnen leiden tot een afnemende graad van acceptatie bij de inwoners van Meerssen. Deze belangen dienen derhalve nadrukkelijk te worden meegewogen

bij de afwegingen die leiden tot het definitieve aanwijzingsbesluit en het bevoegde gezag dient de gemaakte afwegingen voor inwoners en gemeentebestuur van Meerssen inzichtelijk te maken.

Overweging:

Het kader voor de nieuwe aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht is de op 18 mei 2004 gepubliceerde PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. In deze PKB heeft de regering zijn kaders aangegeven voor de ontwikkeling van de genoemde luchtvaartterreinen. Tijdens de voorbereiding van de PKB is bestuurlijk overleg gevoerd met de betreffende regio's en is gebruik gemaakt van de door de lokale en regionale overheden aangeleverde informatie. Er is goede nota genomen van de inzichten en standpunten van de lokale en regionale overheden. Ook bij de voorbereiding van de aanwijzing heeft bestuurlijk overleg plaats gevonden op 15 april 2004. In dat overleg is afgesproken met de gemeente Meerssen nader overleg te voeren over de mogelijkheden voor realisatie van woningbouwlocaties. Op 7 juni 2004 heeft overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Meerssen, de provincie Limburg en het Rijk, waarbij getoetst is in hoeverre de door de gemeente Meerssen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien van woningbouw en bedrijven/kantoren mogelijk zijn binnen de voorwaarden van het BGGL en het BGKL. Daarbij kan geconstateerd worden dat de aanwijzing voor de luchthaven Maastricht een beperkte invloed heeft op de ontwikkeling van de door de gemeente gewenste woningbouwlocaties. Van deze woningenbouwlocaties met in totaal 400 woningen zijn binnen de randvoorwaarden van het BGGL en BGKL ongeveer 40 woningen niet realiseerbaar. Deze laatste woningen liggen geheel of voor een groot gedeelte binnen de 40 Ke-geluidscontour en of binnen de 10⁻⁶ PR-contour.

In de hinderbeleving spelen de kleine vliegtuigen een aanzienlijke rol ten aanzien van het woon- en werkklimaat in de directe omgeving van het luchtvaartterrein. De NLS maakt ten behoeve van haar lesprogramma gebruik van kleine vliegtuigen. De NLS heeft aangegeven haar oefenvluchten te verplaatsen naar Portugal. Bij de overwegingen om de geluidszone als gevolg van de kleine luchtvaart te verkleinen speelt mede het woon- en werkklimaat in de gemeente Meerssen. (zie ook III.5). Verder zijn de openingstijden van de luchthaven voor het vliegen van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten beperkt tot door de weekse dagen tot 19.00 uur. Het vliegen na dit tijdstip van circuits op de genoemde dagen kan alleen met instemming van de exploitant.

9. Bezwaar tegen ontwerp-aanwijzing indien deze leidt tot toename geluidhinder voor Voerendaal (zienswijze 17).

Advies Commissie:

Voorzover de Commissie kan overzien leidt de ontwerp-aanwijzing niet tot toename van milieuhinder in Voerendaal. De Commissie merkt op dat de zienswijze ook voorwaardelijk is geformuleerd.

Overweging:

Geen nadere overweging.

10. Bezwaar tegen de ontwerp-aanwijzing omdat de milieueffecten van de plannen onvoldoende belicht zijn. Gewezen wordt met name op de effecten van de nieuwe vliegroutes boven het Mergelland en de daarin gelegen stiltegebieden, inclusief de nadelige toeristische effecten (zienswijze 18).

Advies Commissie:

In het MER zijn de milieueffecten van de plannen beschreven. De zienswijze is weinig concreet en daarom voor de Commissie moeilijk kwantificeerbaar. De Commissie schat in dat de geluidseffecten buiten de 20 Ke contour niet onevenredig bezwaarlijk zullen zijn.

Overweging:

Het advies van de Commissie omtrent het MER en de effecten buiten de 20 Ke worden onderschreven. Voor wat betreft het Mergelland wordt verwezen naar de overwegingen bij II.5.

11. De 20 Ke-geluidscontouren komen over delen van het gemeentelijk grondgebied van Margraten te liggen waarvan de bestemming niet of nauwelijks te verenigen valt met een toename van geluid door vliegverkeer. Bijvoorbeeld de geplande golfbaan en een camping worden hierdoor getroffen. De 20 Ke-contour ligt ook over een gebied dat zal worden aangewezen als Habitatrichtlijngebied. Het betreft de Bemelerberg-Schiepersberg. In het MER en het ontwerp-aanwijzingsbesluit is onvoldoende rekening gehouden met genoemde recreatieve voorzieningen en het Habitatrichtlijngebied (zienswijze 19).

Advies Commissie:

De Commissie constateert dat buiten de 35 Ke-contour geen sprake is van dwingende ruimtelijke of planologische consequenties voor gemeentelijke plannen. De effecten van de voorgenomen aanwijzing op gebieden die worden aangewezen als Habitatgebied zijn voor de Commissie niet inzichtelijk en evenmin of sprake is van mogelijke strijdigheid met Habitatrichtlijnen. De Commissie adviseert het bevoegd gezag hier nader op in te gaan en dit in het aanwijzingsbesluit c.q. de toelichting daarop deugdelijk te onderbouwen.

Overweging:

Het advies van de Commissie omtrent het gebied buiten de 35 Ke-geluidszone wordt onderschreven. Er worden geen bezwaren voor de verdere ontwikkeling en uitvoering van de gemeentelijke plannen voorzien. In de beoordeling van effecten is uitgegaan van de op dit moment aangewezen Habitatrichtlijngebieden. Voor de inhoudelijke beoordeling van de aangewezen Habitatrichtlijngebied wordt verwezen naar de overweging bij II.5.

12. Bezwaar tegen het feit dat de geluidhinder in IJzeren (Valkenburg aan de Geul) niet op effectieve wijze wordt gemeten. Metingen dienen tevens als handhavinginstrument te dienen. Belanghebbenden

zijn voorts van oordeel dat staatssecretarissen hun belang onvoldoende hebben meegewogen door toe te staan dat militaire vliegbewegingen en vliegbevegingen buiten periode 07.00-23.00 mogen plaatsvinden. Hieruit resulterende overlast wordt afgewezen (zienswijze 21).

Advies Commissie:

De Commissie kan de toekomstige milieueffecten van de voorgenomen plannen boven IJzeren moeilijk inschatten. Vooralsnog acht zij deze onvoldoende zwaarwegend om er in het kader van de aanwijzing verdere consequenties aan te verbinden.

Overweging:

De plaats IJzeren is gelegen aan de zuidoostzijde van de luchthaven Maastricht Aachen Airport op ruime afstand van de luchthaven en buiten de 20 Ke-geluidscontour.

De reactie van de Commissie wordt onderschreven. Er worden geen voldoende zwaarwegende redenen voorzien om in het kader van de aanwijzing verdere consequenties te verbinden aan deze zienswijze. De handhaving van de aanwijzing zal plaatsvinden middels controleberekeningen, waarbij geluidsmetingen niet aan de orde zijn. Zie voor de handhaving het betreffende hoofdstuk 5 in de aanwijzing.

13. De voorgenomen uitbreiding van MAA, de toename van vliegbewegingen en geluidhinder leidt tot onevenredig grote overlast. Behalve dat de leefbaarheid op het betreffende perceel steeds meer in het geding komt zullen ook negatieve gevolgen in de bedrijfssfeer (varkenshouderij) ontstaan (zienswijze 31, zie ook hierboven II.10).

Advies Commissie:

De zienswijze ziet op een specifieke bedrijfssituatie die voor de Commissie moeilijk valt te beoordelen. Zij adviseert het bevoegd gezag een en ander te bezien in het stelsel van de regelingen die hiervoor gelden, zoals beschermingsregime binnen Ke en bkl geluidscontouren en eventuele mogelijkheden van schadevergoeding en planschade.

Overweging:

Het huidige stelsel van regelgeving bevat bepalingen omtrent de bewoning, isolatie en eventueel sloop van woningen/panden gelegen binnen de geluidscontouren van de aanwijzing. Schade als gevolg van het op grond van het aanwijzingsbesluit toegestane gebruik van het luchtvaartterrein of als gevolg van de wijziging van de bestemming van in de geluidszones gelegen gronden kunnen worden verhaald met behulp van de in de aanwijzingsbesluiten opgenomen schaderegelingen.

14. In de ontwerp-aanwijzing is geen rekening gehouden met de effecten op de geluidscontour van de nieuwe generatie vliegtuigen. De aanwijzing zou daarom eens in de 2 jaar een actualisatie moeten bevatten van de situatie op dat moment (zienswijze 34).

Advies Commissie:

De wenselijkheid van een flexibele en periodiek te actualiseren regeling is door de Commissie hierboven reeds eerder onderschreven. Zie opmerkingen onder I.6 en III.4. Bij die actualisatie zouden naar het oordeel van de Commissie de mogelijkheden moeten worden gezien om de “geluidswinst” als gevolg van technische ontwikkelingen ook in te zetten voor “milieuwinst” en niet alleen voor ruimte voor meer vliegbewegingen.

Overweging:

Bij het bepalen van de geluidszones is rekening gehouden met de nieuwe generatie vliegtuigen. Dat houdt niet in dat toekomstige met name technische ontwikkelingen vliegtuigen mogelijk maken met minder milieueffecten. In principe echter is de bij het aanwijzingsbesluit aangegeven geluidszone maatgevend voor het gebruik van het luchtvaartterrein. Binnen deze geluidszone kan de exploitant het luchtvaartterrein gebruiken.

Zoals reeds aangegeven bij III.4 zullen toekomstige ontwikkelingen rondom de regionale en kleine luchtvaartterreinen regelmatig dienen te worden geëvalueerd, waarna eventuele actualisatie door de provincie kan volgen.

15. Het MER is op een aantal punten onvolledig. Deze omissies dienen te worden weggenomen (zienswijze 15).

Advies Commissie:

De Commissie verwijst naar en onderschrijft de opmerkingen die de Commissie voor de milieueffectrapportage hierover in haar toetsingsadvies over het Milieueffectrapport aanwijzing Maastricht Aachen Airport heeft gemaakt.

Overweging:

Geen nadere overweging.

IV. Financieel-economische aspecten

De volgende zienswijzen hebben op dit thema betrekking: nummers 1,9,14,15,24,26,29,31.

Bij dit thema komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- bedrijfseconomische positie en ontwikkeling van de luchthaven
- waardedaling onroerend goed
- schade voortvloeiend uit overheidsbesluiten
- negatieve effecten op bedrijfsvoering

Aangevoerde gronden zienswijzen:

1. Een gezond milieu sluit de maximale exploitatie van de luchthaven niet uit (zienswijze 1).

Advies Commissie:

De Commissie volstaat met het voor kennisgeving aannemen van de zienswijze.

Overweging:

Geen nadere overweging.

2. De voorgenomen uitbreiding van MAA leidt tot waardedaling van de woning, claims voor schadeloosstelling en planschade (zienswijzen 9,14, 26)

Advies Commissie:

De Commissie acht het niet tot haar taak behoren om uitspraken over mogelijke schades en claims in concrete gevallen te doen. Zij verwijst naar de bestaande regels die in dergelijke gevallen van toepassing zijn en vraagt het bevoegd gezag aandacht voor een adequate schaderegeling voor nadelige effecten. Zie ook opmerkingen hierboven onder III.13.

Overweging:

Zowel in de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet als in de aanwijzing op grond van de Wet op ruimtelijke ordening zijn schaderegelingen opgenomen.

3. Vergoed dient te worden alle directe en indirecte schade die voortvloeit uit de te nemen besluiten van de verantwoordelijke ministeries (zienswijze 15).

Advies Commissie:

De Commissie volstaat met een verwijzing naar haar opmerkingen onder IV.2.

Overweging:

Zie overweging bij het IV. 2.

4. Er moeten afspraken worden gemaakt over de situatie waarin de bedrijfseconomische resultaten achterblijven en dus sprake is van een te ruime vergunning (zienswijze 15).

Advies Commissie:

De Commissie volstaat met een verwijzing naar eerdere opmerkingen over de wenselijkheid van flexibiliteit en actualisatie. Zie I.6, III.4 en III.14.

Overweging:

Na de decentralisatie van de besluitvorming over de regionale en kleine luchthavens aan de provincies, staat het de provincies vrij om de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven (en de daarbij behorende milieubelasting) te wijzigen, indien daartoe naar haar oordeel aanleiding bestaat. Zie ook III.14.

5. De bedrijfseconomische ontwikkeling van de luchthaven wordt veel te rooskleurig voorgesteld. De veronderstelde groeicijfers blijken in de praktijk steeds onrealistisch. Er is bovendien sprake van hevige concurrentie met andere buitenlandse vliegvelden in de regio. De stelling dat de luchthaven van belang is als vestigingsplaats voor bedrijven wordt niet door de feiten onderbouwd. Het naast de

luchthaven gelegen bedrijventerrein kon pas worden ontwikkeld nadat de beperkende voorwaarden (luchthavengerelateerde bedrijvigheid) uit het bestemmingsplan waren verwijderd. Uit niets blijkt dat de luchthaven doorslaggevend is bij de keuze van een vestigingsplaats voor bedrijven (zienswijze 24).

Advies Commissie:

De Commissie acht zich niet voldoende geëquipeerd om de aangevoerde gronden inhoudelijk op hun merites te beoordelen. Zij adviseert het bevoegd gezag wel de validiteit van het cijfermateriaal c.q. de aangevoerde economische onderbouwing als basis voor het voorgenomen besluit nader te bezien en hierop in het aanwijzingsbesluit c.q. de toelichting nader in te gaan. Zie ook I.3.

Overweging:

In het Strategisch Ondernemingsplan van de exploitant is de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven beschreven. Zie ook de overwegingen bij I.3. De luchthaven en het daarbij liggende bedrijventerrein zijn beide in ontwikkeling. In het Provinciaal Omgevingsplan heeft de provincie aangegeven dat de luchthaven een belangrijke bovenregionale functie heeft, die naast de economische betekenis ervan, ook een wezenlijke rol vervult bij het invullen van de regionale behoefte aan bedrijventerreinen in Zuid-Limburg.

6. De voorgenomen uitbreiding van MAA en de nieuwe grotere geluidzone leiden tot bouwbeperkingen c.q. verbod van nieuwbouw. Dit betekent flinke economische waardedaling van de percelen (zienswijzen 15, 29).

Advies Commissie:

Naar het oordeel van de Commissie dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de huidige en de toekomstige situatie. Voor de huidige situatie zijn, naar de Commissie heeft begrepen, op 7 juni 2004 afspraken over bouwlocaties gemaakt. De gemeenten hechten aan het bestuurlijk vastleggen van deze afspraken. De Commissie onderkent het belang van de betrokken gemeenten bij duidelijkheid en (rechts)zekerheid over toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden. Voor de toekomst adviseert de Commissie het bevoegd gezag bestuurlijke afspraken met betrokken partijen te maken waarin een en ander wordt geregeld. Zie ook advies onder IV.2 hierboven en V.4 hieronder. De vertegenwoordigers van de minister van VROM en V&W nemen een minderheidsstandpunt in: VROM en V&W adviseren geen bestuurlijke afspraken te maken, omdat deze niets toe kunnen voegen. Waardevermindering en andere aspecten dienen volgens de daarvoor geldende regels te worden afgehandeld en eventueel vergoed.

Overweging:

Op bestuurlijk niveau is in het kader van de voorbereiding van het aanwijzingsbesluit een inventarisatie gemaakt van de mogelijkheden tot realisering van op dat moment bekende voorgenomen bouwplannen in de gemeente Meerssen. Over deze plannen zijn afspraken gemaakt. Schade die desalniettemin optreedt kan middels de in de

aanwijzingsbesluiten van toepassing verklaarde schaderegelingen worden verhaald.

Zoals mede is aangegeven bij I.6 is nieuwe wet- en regelgeving ten aanzien van de regionale en kleine luchthavens in voorbereiding. Het streven is om in 2006 deze wet- en regelgeving van kracht te hebben. De nieuwe wet maakt decentralisatie van taken en bevoegdheden naar de provincie mogelijk. Vanaf het moment van decentralisatie ligt de bevoegdheid ten aanzien van de milieuruimte bij de provincie. De provincie kan de maximale milieubelasting van de luchthaven bepalen en daarmee samenhangend de consequenties voor het ruimtegebruik in de omgeving.

Ten aanzien van het bestuurlijk vastleggen van afspraken wordt geen toegevoegde waarde gezien. De bepalingen uit het BGGL en BGKL zijn bij toetsing van de ruimtelijke plannen leidend. Dat laat onverlet dat de regionale overheden onderling afspraken kunnen maken. Het rijk zal deze afspraken toetsen aan de bepalingen van het BGGL en BGKL.

7. De voorgenomen uitbreiding van MAA leidt tot negatieve gevolgen in de bedrijfssfeer en tot aanzienlijke financiële schade (zienswijze 31, zie ook hierboven II.10 en III.13).

Advies Commissie:

Zie opmerkingen onder IV.2.

Overweging:

Geen nadere overweging.

V. Ruimtelijke ordeningsaspecten

De volgende zienswijzen hebben op dit thema betrekking: nummers 7, 12, 13, 15, 20, 21, 33, 35.

Bij dit thema komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- beperken en waarborgen woningbouwmogelijkheden
- ten onrechte in gebruik zijnde percelen c.q. ten onrechte geen beslissing op bezwaar genomen waarbij r.o. aspecten hadden moeten worden meegewogen

Aangevoerde gronden zienswijzen:

1. Het handhaven van een niet reële (47) bkl-zone leidt tot onnodige beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Meerssen (zienswijzen 7, 15).

Advies Commissie:

De Commissie volstaat met een verwijzing naar haar opmerkingen onder III.5

Overweging:

Naar aanleiding van het vertrek van de NLS is de bkl-geluidszone in de aanwijzing aangepast.

-
2. Er worden vragen gesteld over de bouwmogelijkheden binnen de 35 Ke-geluidszone (zienswijze 12).

Advies Commissie:

De Commissie verwijst naar de vigerende regelgeving (Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart (BGGL) en Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL) en de daarin opgenomen beperkingen en vrijstellingsmogelijkheden binnen de 35 Ke respectievelijk 47 bkl-geluidszone.

Overweging:

Geen nadere overweging.

3. Verzoek om bepaald perceel als “lege plek” in 35 Ke- c.q. 40 Ke-geluidscontour aan te merken zodat bebouwing mogelijk blijft (zienswijze 13).

Advies Commissie:

Het benoemen van een specifieke locatie acht de Commissie nu niet aan de orde. Bij concrete bouwplannen dient t.z.t. te worden getoetst aan eventuele vrijstellingsmogelijkheden. Zie ook V.2.

Overweging:

Het advies van de commissie wordt onderschreven.

4. De aanwijzing leidt ertoe dat voor de gemeente Meerssen meerdere potentiële woningbouwlocaties niet meer voor bebouwing in aanmerking komen. Het beperken van herinbreidingsmogelijkheden heeft negatieve gevolgen voor het woon- en leefklimaat en is niet acceptabel (zienswijzen 15, 33).
De woningbouwmogelijkheden dienen voor nu en de toekomst veilig te worden gesteld d.m.v. een bestuursovereenkomst (zienswijze 15).

Advies Commissie:

Zie advies onder IV.6 inzake het maken van (bestuurlijke) afspraken. De vertegenwoordigers van de ministers van VROM en V&W nemen een minderheidsstandpunt in en adviseren de gemaakte afspraken niet op bestuurlijk niveau vast te leggen. De reden hiervoor is dat de overeenstemming over de status van de diverse bouwlocaties die op 7 juni 2004 is bereikt (tussen de gemeente Meerssen, provincie Limburg, VROM en V&W) nog door het Rijk schriftelijk zal worden bevestigd. Aangezien in het kader van de RRKL (Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens) de bevoegdheden krachtens het BGKL en BGGL aan de provincies zullen worden overgedragen, ligt het volgens VROM en V&W voor de toekomst meer in de rede dat de provincie Limburg en de betrokken gemeente(n) een en ander desgewenst nader vastleggen.

Overweging:

Zie IV.6. De afspraken ten aanzien van de woningbouwlocaties in Meerssen zijn inmiddels schriftelijk bevestigd.

5. Het voorgenomen aanwijzingsbesluit heeft als gevolg dat geen woningbouw op verworven percelen meer kan plaatsvinden. Dit

leidt tot onoverkomelijk grote financiële schade. De voorgenomen besluitvorming dient dan ook geen doorgang te vinden (zienswijze 20).

Advies Commissie:

Zie IV.2

Overweging:

Geen nadere overweging.

6. Enkele in de ontwerp-aanwijzing begrepen percelen zijn ten onrechte en in strijd met artikel 14 van de Luchtvaartwet door de exploitant gebruikt. Er is voorts geen beslissing genomen op bepaalde bezwaarschriften terwijl dit o.g.v. de Awb wel had gemoeten. Bij die heroverweging hadden wettelijke bepalingen en uitvoeringsbesluiten in de sfeer van de Ruimtelijke Ordening betrokken moeten worden (zienswijze 21).

Advies Commissie:

Naar het oordeel van de Commissie ziet deze zienswijze niet op de aanwijzing als zodanig. Wel dient te worden gewaarborgd dat de aanwijzing niet nadelig wordt beïnvloed door juridische discussies over eigendomsverhoudingen.

Overweging:

Overeenkomstig de bepalingen van de Luchtvaartwet zal het aanwijzingsbesluit worden toegezonden aan de in bijlage b bij het aanwijzingsbesluit opgenomen eigenaren, mede-eigenaren, beperkt gerechtigden en persoonlijk gerechtigden van gronden die behoren tot het luchtvaartterrein. Een eventuele juridische discussie over eigendomsverhoudingen van gronden die tot het luchtvaartterrein behoren zal buiten het kader van deze aanwijzing plaatsvinden.

7. Het bestaande beleid op het gebied van externe veiligheid en geluidhinder leidt ertoe dat voor de gemeente Beek voorgenomen potentiële woningbouwlocaties overeind blijven. Het toekomstige, nog te formuleren beleid dient deze locaties ook te waarborgen (zienswijze 35).

Advies Commissie:

Ook deze zienswijze adstrueert naar het oordeel van de Commissie de wenselijkheid van bestuurlijke afspraken voor de toekomst. Zie ook hierboven IV.6 en V.4.

Overweging:

Ook hier wordt verwezen naar de nieuwe wet- en regelgeving ten aanzien van de regionale en kleine luchthavens. In dat kader kan de provincie – binnen de door het rijk gestelde randvoorwaarden waar de provincie minimaal rekening mee dient te houden – besluiten nemen ten aanzien van de externe veiligheids- en milieuruimte waarover een luchthaven kan beschikken.

VI. Internationale aspecten

De volgende zienswijzen hebben op dit thema betrekking: nummers 3, 5,8,9,24.

Bij dit thema komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- luchthaven Bierset/Luik
- internationale route boven Zuid-Limburg
- internationale economische aspecten

Aangevoerde gronden zienswijzen:

1. Er wordt met name 's nachts al veel hinder ondervonden van vliegveld Bierset bij Luik. Eén groter regionaal vliegveld in de regio is voldoende (zienswijze 3).

Advies Commissie:

De Commissie ziet af van een inhoudelijk advies over de wenselijkheid van 1 regionaal vliegveld in de regio. Hoewel strikt genomen buiten het kader van de aanwijzing van MAA vraagt de Commissie wel aandacht voor de milieuhinder van Bierset met name in de nachtelijke uren en het vermeende gebruik van het Nederlandse (= Zuid - Limburgse luchtruim) in strijd met vigerende regelgeving. De Commissie acht nadere afstemming en afspraken met de verantwoordelijke Belgische autoriteiten over een correct gebruik van de routes van Bierset uitermate wenselijk, inclusief communicatie hierover met de betrokken regio.

Overweging:

Op dit moment vindt overleg en nadere afstemming plaats met de Belgische autoriteiten over de routes boven Limburg. Gelet op de routes vanaf en naar Vliegveld Maastricht, is een andere werkverdeling tussen de Nederlandse, Belgische en Duitse verkeersleidinginstanties efficiënter. Hierover vinden de gesprekken plaats. De voorgestelde routeaanpassing en werkverdeling heeft echter betrekking op een gebied buiten de aanwijzing van luchthaven Maastricht. Dit overleg gaat niet over routewijzigingen vanaf Bierset, die routes blijven ongewijzigd. Wel wordt in het overleg het correct gebruik van de routes van Bierset meegenomen.

2. De cumulatie van hinder als gevolg van de reeds aanwezige internationale route boven Zuid-Limburg (zienswijzen 5,8,9, zie hierboven III.2).

Advies Commissie:

Zie opmerkingen onder III.2.

Overweging:

Zie de overwegingen bij III.2.

3. Internationaal-economische ontwikkelingen (concurrentie) (zienswijze 24, zie hierboven IV.5).

Advies Commissie:

Zie opmerkingen onder IV.5.

Overweging:

Geen nadere overweging.

BIJLAGE

SAMENSTELLING COMMISSIE

Mevrouw E. Coenen, voorzitter

Mevrouw M. Guyaux, omwonende gemeente Beek

De heer W. Hazeu, wethouder gemeente Maastricht

De heer W. Mobers, omwonende gemeente Maastricht

De heer P. Oberndorff, omwonende gemeente Meerssen

Mevrouw R. Simoncelli, ministerie van VROM

De heer J. Ummels, wethouder gemeente Meerssen

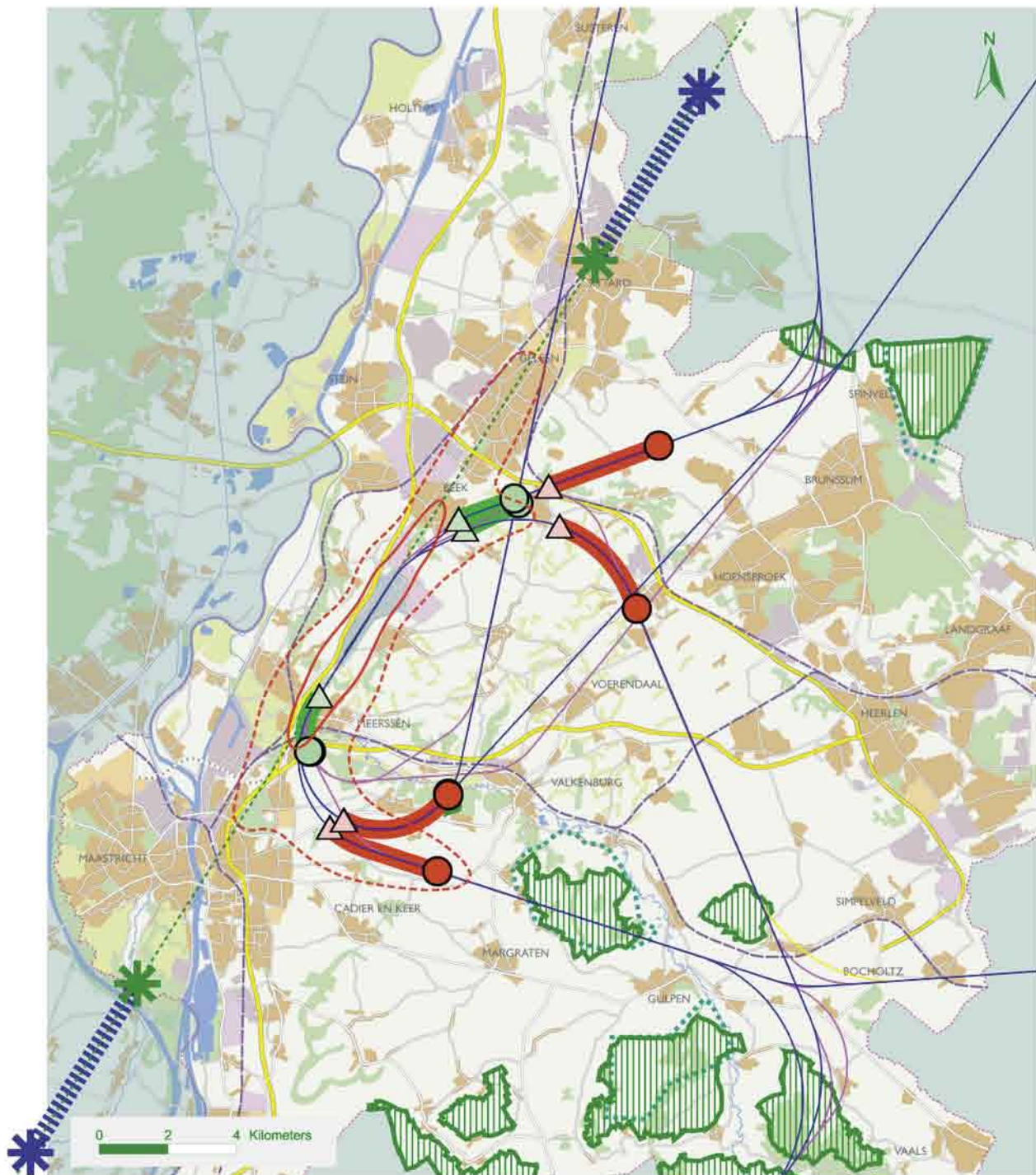
De heer H. de Vrede, ministerie van Verkeer en Waterstaat

De heer M. Wierikx, wethouder gemeente Beek

Mevrouw O. Wolfs, gedeputeerde provincie Limburg

De heer P. Simons, secretaris.

Maastricht, 13 september 2004



Aan en uitvliegroutes met hoogteprofielen

Luchthaven Maastricht
Ligging van IFR routes met
punten voor vlieghoogte
Cat. B en C op 2000 en
3000ft (aanwijzing 2004)

 Stiltegebieden

Ke-zone (definitief)

 20 Ke

 35 Ke

 Start CAT C

 Start CAT B

 Landing

 Landing 2000ft

 Landing 3000ft

 Cat B 2000ft

 Cat B 3000ft

 Cat C 2000ft

 Cat C 3000ft

Bijlage K

Advies van de Commissie ex 28 van de Luchtvaartwet



milieucommissie
luchthaven maastricht

Secretariaat
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
tel. 043-3897549
fax. 043-3897018
E-mail: pjh.simons@prvlimburg.nl

Aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. Directeur Generaal Luchtvaart
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG

ons kenmerk:
MLM 04-061

uw kenmerk:

onderwerp:
Advies Ontwerp - Aanwijzing Luchtvaartterrein Maastricht

datum:
6 juli 2004

bijlagen:

DG LUCHTVAART	
Datum	13 JUL 2004
Ter behandeling aan:	
POS	BOS
CC	WT
DIR	CC
CAP	RRK
14/7	

Geachte Staatssecretaris,

De Milieucommissie Luchthaven Maastricht heeft in haar vergadering van 28 juni 2004 beraadslaagd over haar aan u uit te brengen advies inzake het ontwerp – aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Maastricht. Daarbij heeft de Commissie besloten de navolgende punten, gebaseerd op gezichtspunten van een aantal in de Commissie vertegenwoordigde partijen, onder uw aandacht te brengen.

Provinciale Staten van Limburg hebben op 25 juni jl. ingestemd met de overdracht van de aandelen en de privatisering van de luchthaven. Aan dit besluit lagen relevante uitgangspunten en randvoorwaarden ten grondslag zoals de mogelijkheid om tot een economisch rendabele luchthaven te komen. Onderdeel hiervan is de voorgenomen aanwijzing. Door in te stemmen met de overdracht hebben Provinciale Staten ook impliciet ingestemd met de ontwerp-aanwijzing. De relevante belangen afwegend stemt het provinciebestuur in met de ontwerp-aanwijzing.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht hebben een afweging gemaakt tussen de economische belangen en de milieugevolgen voor de gemeente Maastricht van de voorgenomen aanwijzing. Het College heeft daarbij geconcludeerd te kunnen instemmen met het voorliggende ontwerp – besluit.

Burgemeester en Wethouders en gemeenteraad van de gemeente Meerssen hebben besloten om vast te houden aan reeds eerder geformuleerde uitgangspunten en het daarop gebaseerde standpunt waarbij handhaving van de huidige status quo van woon- en leefklimaat prioritair is en derhalve niet kan worden ingestemd met het planalternatief en ontwerp - besluit. De aantasting van het woon- en leefklimaat en de beperking van de woningbouwmogelijkheden die resulteren uit het voorgenomen besluit zijn daarbij belangrijke overwegingen. Mede in het licht hiervan is het gemeentebestuur van Meerssen verder van oordeel dat aanpassing van de (47) Bkl-contour dient plaats te vinden omdat de Nationale Luchtvaartschool haar vliegactiviteiten geheel naar het buitenland (Portugal) verplaatst met als gevolg dat de voorgestelde Bkl-contour niet langer realiteitswaarde bezit.

Burgemeester en Wethouders van Beek kunnen in grote lijnen instemmen met de ontwerp-aanwijzing. De gemeenteraad van Beek zal zich in de maand juli een oordeel vormen waarna het definitieve standpunt van de gemeente kenbaar wordt. Voor het College van BenW zijn de volgende aandachtspunten bij de principe-instemming van belang:

- de externe veiligheid voor regionale en kleine luchthavens, waarvoor nog steeds geen wettelijke normen zijn geformuleerd. BenW gaan ervan uit dat het aantal woningen dat in de kern Geverik in de 10-5 risicocontour ligt, tot nul wordt gereduceerd en dat dit in de toekomst ongewijzigd blijft;
- in het BGGI zijn planologische consequenties opgenomen voor gronden gelegen binnen de geluidszones. In specifieke gevallen is binnen de geluidzone een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting, o.a. voor

nieuwbouw mogelijk. De bouwlocaties in de gemeente Beek vallen op dit moment binnen deze specifieke gevallen en BenW gaan ervan uit dat de regelgeving niet wijzigt en deze situatie ook in de toekomst gehandhaafd blijft;

- door verplaatsing van de NLS-vliegbewegingen naar Portugal kan de geluidsoverlast worden gereduceerd en verdwijnt een aanzienlijk aantal Bkl-vluchten. BenW geven dan ook in overweging de Bkl-contour aan te passen aan de nieuwe situatie.

De Milieufederatie Limburg is van oordeel dat in de PKB de grenzen zijn aangegeven van de activiteiten die de luchthaven in economische en milieutechnische zin kan ontplooiën. De luchthaven heeft te kennen gegeven dat dit ontoereikend is voor haar voorgenomen activiteiten. De Milieufederatie betreurt dit, omdat hiermee de mogelijkheid vervalt om gezamenlijk over mogelijkheden en wenselijkheden te praten. Aan de plannen van de luchthaven ligt een indrukwekkende projectie van groeicijfers ten grondslag. Deze is echter al gelogenstraft door de economische ontwikkeling: de groei is veel minder groot dan voorspeld. De plannen worden hiermee in een wat merkwaardig daglicht geplaatst.

Verder brengt de Milieufederatie de volgende specifieke punten onder de aandacht:

- Een belangrijk onderdeel in deze aanwijzing is de gewijzigde routestructuur. Daarover is in de Milieucommissie diverse malen gesproken en op 1 oktober 2003 is een negatief advies uitgebracht, gebaseerd op enerzijds het feit dat als gevolg van deze routestructuur een overschrijding van de PKB zou plaatsvinden en anderzijds het feit dat hinder ging ontstaan op plaatsen die daarvan tot nu toe gevrijwaard waren c.q. in stiltegebieden. Ondanks het advies van de commissie is de wijziging van de routestructuur gehandhaafd gebleven. De Milieufederatie gaat ervan uit dat de commissie haar zorg en ontevredenheid hieromtrent zal herhalen;
- De PKB is een wettelijk instrument om de ruimte aan te geven die voor een economische activiteit beschikbaar is. De PKB geeft al enige gebruiksruimte aan door 2 Ke bovenop de wettelijke norm te zetten als "regelruimte." Dit is echter iets anders dan "planmatig maximaal benutten." Het kan derhalve niet zo zijn dat de luchthaven in haar plannen zowel de ruimte van de PKB als de "regelruimte" van de extra 2 Ke volledig benut. Daarbovenop vindt zelfs nog een overschrijding van de wettelijk vastgestelde zone plaats;
- De Milieufederatie sluit zich aan bij de opmerkingen van gemeenten Meerssen en Beek inzake de Bkl-zone. Deze is veel te groot, zonder dat in de aanwijzing duidelijk is gemaakt waarom dit het geval is. Het is niet meer nodig om de groei van de NLS te accommoderen. Derhalve zou de aanwijzing gecorrigeerd moeten worden op basis van de nieuwe situatie. De omvang van de Bkl zoals deze nu voorligt, kan niet van een positief advies worden voorzien;
- De extensieregeling in de aanwijzing kent diverse uitzonderingsbepalingen: starts en landingen tussen 23.00 en 00.00 uur zijn bijvoorbeeld toegestaan bij bepaalde weersomstandigheden, bij technische storingen, bij ATC-slots etc. De commissie heeft al vaker gepleit om de extensieregeling te vereenvoudigen en te verduidelijken. Dit pleidooi is door de minister overgenomen: de extensieregeling zou alleen nog van kracht zijn in noodgevallen. Gelukkig is het aantal extensies de afgelopen jaren afgenomen. Echter het zou vragen om hernieuwde problemen zijn als de extensieregeling zo ruim geformuleerd zou blijven als nu het geval is. Landingen zouden alleen moeten worden toegestaan in geval van eenduidige noodsituaties;
- In de toelichting staat dat de luchthaven overweegt om 50% van het vrachtverkeer te laten vertrekken na 07.00 uur. Dit is een goed initiatief, maar het verdient de voorkeur hierover in de aanwijzing concrete regels en bepalingen op te nemen;
- Het is landelijk beleid om bestaande hinder terug te dringen en nieuwe hinder te vermijden. Met de voorliggende plannen worden beide uitgangspunten geweld aangedaan: bestaande hinder wordt uitgebreid en nieuwe hinder toegevoegd. Dit zijn twee redenen om de aanwijzing van een negatief advies te voorzien.

Tenslotte wijst de Milieufederatie op het volgende; in de jaren negentig heeft de luchthaven benadrukt dat de Noord-Zuid-baan nooit rendabel te maken zou zijn en dat de Oost-West-baan absoluut noodzakelijk zou zijn om sluiting van de luchthaven te voorkomen. De ministers van V&W en VROM hebben toen uitgesproken dat de

verdere ontwikkeling van de Noord-Zuid-baan onaanvaardbare consequenties zou hebben voor het woon- en leefklimaat in de regio. Met name in die stelling lag toen de motivering om de Oost-West-baan van een positief besluit te voorzien. Enkele jaren na dato beweren alle partijen met kracht het omgekeerde. De Milieufederatie beschouwt dit als een zeer opportunistische benadering en vindt hierin mede een grond om zware kanttekeningen bij de voorgenomen aanwijzing te plaatsen.

De exploitant van de luchthaven bepleit een heldere en transparante extensieregeling, die geen aanleiding voor misverstanden moet kunnen vormen.

De exploitant beraadt zich nog over een mogelijke aanpassing van de Bkl-contour in relatie tot de plannen van de NLS. Een eenduidig standpunt terzake acht hij op dit moment prematuur. In de aanwijzing is op verzoek van de luchthaven al nadrukkelijk een beperking opgenomen t.a.v. de Bkl wat betreft aantal circuitvluchten (halvering). Verder zijn beperkingen aangevraagd in die zin dat circuitvluchten niet meer zijn toegestaan in het weekend, op zon- en feestdagen en in de avonden na 19.00 uur tenzij met toestemming van de exploitant. Voorts wijst de exploitant erop dat de Bkl-vluchten die nog in de aanwijzing staan, al voor een groot gedeelte niet meer door de NLS werden uitgevoerd.

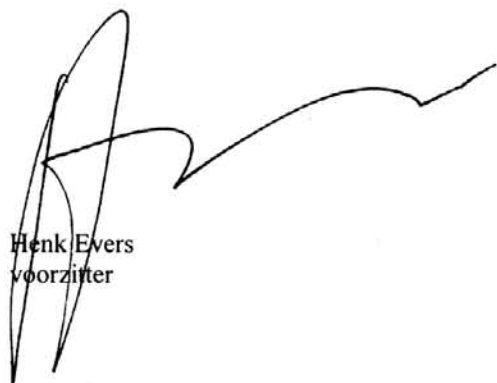
De exploitant benadrukt voorts dat voor de luchthaven de uitgangspunten van de PKB, met name het daaraan ten grondslag liggende vluchtschema en de vlootsamenstelling, nog steeds acceptabel acht. Het maatgevend vluchtschema zoals dit is gehanteerd voor de PKB, is exact hetzelfde als dat voor de aanwijzing: er komt geen toestel bij. Intussen heeft echter wel een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden: enerzijds het voorgenomen vertrek van de NLS en anderzijds uitspraken van de Raad van State die wijzigingen inhouden bijvoorbeeld op het vlak van inzichten van (externe) veiligheid en het verrichten van geluidberekeningen. Al die elementen dienen te worden meegewogen en leiden tot andere contouren in de ontwerp-aanwijzing dan in de PKB.

De vertegenwoordiger van de omwonenden Beek heeft geen bezwaren tegen de in de ontwerp-aanwijzing voorziene baandrempeverschuiving, hoewel zij zich afvraagt of het in de praktijk daadwerkelijk verschil maakt.

De voorgestelde aanpassing van de routestructuur acht zij nogal eenzijdig: het gaat om een probleem van België en Nederland, waarbij de vraag is of de oplossing alleen van Nederland moet komen zeker als dit ten koste van natuur- en stiltegebieden gaat. Ook België dient een bijdrage aan de oplossing van het probleem te leveren.

Onze Commissie ziet de formulering van het definitieve aanwijzingsbesluit met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Henk Evers
voorzitter

Bijlage L

**Toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage
over het MER aanwijzing en
zonering Maastricht Aachen Airport**





commissie voor de milieueffectrapportage

Digitaal
beschikbaar

DG LUCHTVAART	
SDI nr.	10FR
Datum	20 JUL 2004
Ter behandeling aan:	Opbergen
MIL	RRKL
Op 2/7	

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. mw. drs. M.H. Schultz van Haegen
Staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGL 04.U00132

uw brief
29 april 2004

ons kenmerk
1184-124/Lv/gl

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER Aanwijzing
Maastricht Aachen Airport

doorkiesnummer
(030) 234 76 26

Utrecht,
13 juli 2004

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Aanwijzing Maastricht Aachen Airport.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. D.K.J. Tommel
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Aanwijzing Maastricht Aachen Airport

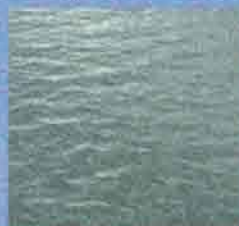
Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Aanwijzing Maastricht Aachen Airport

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

13 juli 2004 / rapportnummer 1184-123



Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Aanwijzing Maastricht Aachen Airport

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over de Aanwijzing Maastricht Aachen Airport.

uitgebracht aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

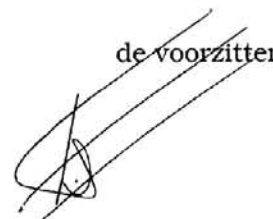
Aanwijzing Maastricht Aachen Airport,

de secretaris



drs. M.P. Laeven

de voorzitter



dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 13 juli 2004

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MER.....	2
2.1 Algemeen.....	2
2.2 Toelichting op het oordeel	2
2.2.1 Stopway	2
2.2.2 Geluidszonering.....	3
2.2.3 Klein verkeer en hinderbeleving.....	3
2.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	4
2.2.5 Externe veiligheid	5
2.2.6 Luchtkwaliteit	6
2.2.7 Klimaat	6
2.2.8 Samenvatting	7

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 april 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 94 d.d. 18 mei 2004
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Algemeen

Het kabinet heeft eind 1998 na overleg met de provincie Limburg besloten de Oostwestbaan op Maastricht Aachen Airport niet aan te leggen en ook geen ruimte te bieden voor nachtvluchten. Het gebruik van de bestaande Noord-zuidbaan is in een interim-aanwijzing vastgesteld tot en met 31 december 2003. Het definitief gebruik van deze baan zal worden geregeld door middel van een nieuwe aanwijzing. Hiervoor is de milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen.

Bij brief van 29 april 2004¹ heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 19 mei 2004 ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

Aanpak van de advisering

De m.e.r. voor de aanwijzing van Maastricht Aachen Airport is gericht op het in beeld brengen van de milieueffecten van het gebruik van het luchtvaartterrein. De toetsing van het MER door de Commissie richt zich op de vraag of de informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de aanwijzing voor Maastricht Aachen Airport, en tevens op de vraag of alternatieven voor de aanwijzing passen binnen het kader, als gegeven in de Planologische Kernbeslissing (PKB) luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Daarbij toetst de Commissie aan de voor het MER vastgestelde richtlijnen en aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁵. De Commissie gaat in op de inspraakreacties voor zover zij belangrijke (nieuwe) informatie inbrengen die relevant is voor het voor het MER en de aanwijzing van Maastricht Aachen Airport.

In dit advies gaat de Commissie alleen in op hoofdzaken en niet op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Wm, artikel 7.10

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is. In het hoofdrapport en het bijlagenrapport van het MER wordt een goede en uitgebreide beschrijving gegeven van de voorgenomen activiteit, de alternatieven en de effecten daarvan. Er is daardoor goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

Op een aantal punten plaatst de Commissie kanttekeningen bij het MER. Deze zijn in § 2.2 toegelicht, en deels gekoppeld aan aanbevelingen. Het betreft geen essentiële tekortkomingen.

De Commissie constateert verder dat het MER en zeker de samenvatting voor niet-deskundigen deels moeilijk toegankelijk en leesbaar is, zeker in vergelijking met de ontwerp aanwijzing.

2.2 Toelichting op het oordeel

2.2.1 Stopway

De Commissie merkt op dat er een stopway van 250 meter is aangelegd aan de zuidzijde van de baan. Zoals naar voren komt in de uitgangspunten van het MER, de ontwerp aanwijzing en een uitspraak van de voorzieningenrechter⁶ kan en mag de inmiddels aangelegde stopway niet als (onderdeel van de) start- of landingsbaan gebruikt worden en er wordt (dus) nog steeds uitgegaan van een baanlengte van 2500 meter. De Commissie merkt verder op dat:

- door de aanwezigheid van de stopway zwaardere toestellen gebruikt kunnen worden, waardoor in principe de milieueffecten kunnen toenemen⁷;
- in het alternatief "Zuidvariant" (tevens voorkeursalternatief) 150 meter van de stopway als onderdeel van de startbaan wordt gebruikt;
- initiatiefnemer heeft gemeld dat inmiddels de "juridische" begrenzingen van de baan duidelijk zijn gemarkeerd⁸.

■ De Commissie adviseert bevoegd gezag in de aanwijzing het beoogd gebruik van de stopway/verschoven baandrempeel te verhelderen⁹, alsmede in te gaan op de wijze waarop handhaving hiervan zal plaatsvinden.

⁶ Rechtbank Maastricht, zitting 26 mei 2003.

⁷ Door de vast te stellen geluidszonering in de aanwijzing is de geluidsbelasting aan een grens gebonden, dat geldt echter niet voor andere milieueffecten.

⁸ Hierdoor wordt gebruik van de stopway als onderdeel van de baan voorkomen. Vóór het aanbrengen van de markering is (incidenteel) gebruik gemaakt van de stopway als onderdeel van de baan (zie onder andere inspraakreactie nr. 10, bijlage 4).

⁹ Het is zinvol daarbij in te gaan op bepalingen van de ICAO.

2.2.2 Geluidszonering

De voorgestane 35 Ke-geluidszonering past niet binnen de 35 Ke-zone als vastgelegd in de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (deel 4, mei 2004). Nu geeft de PKB aan dat geluidszones, zoals deze in de aanwijzingen worden opgenomen mogen afwijken van de in de PKB opgenomen zones. In beginsel zullen deze afwijkingen niet meer dan 2 Ke (respectievelijk 2 Bkl) mogen zijn. Afwijkingen dienen in de aanwijzing te worden gemotiveerd.

De Commissie tekent hier bij aan dat de figuur¹⁰ waarin de indicatieve PKB Ke-zone vergeleken kan worden met de Ke-zone voor de aanwijzing een enigszins vertekende vergelijking biedt. Het lijkt erop alsof de Ke-zone uit het MER past binnen de zone uit de PKB. De Ke-zone uit het MER is echter weergegeven met de 35 Ke-contour, terwijl de indicatieve PKB-zone is gepresenteerd met de 33 Ke-contour. Ofwel: de – in beginsel – toegestane afwijking van 2 Ke is in deze figuur al opgenomen. Dan nog past de 35 Ke-zone uit het MER niet volledig binnen de 33 Ke zone uit de PKB¹¹. In de ontwerp-aanwijzing en – daarop gebaseerde – inspraakreacties¹² wordt gesproken over een overschrijding van de PKB-contour met 3,4 Ke¹³.

De afwijking van de geluidszonering in het MER t.o.v. de geluidszonering volgens de PKB, is in het MER niet gemotiveerd. In de ontwerp aanwijzing worden de twee oorzaken echter helder beschreven. In de eerste plaats het achterwege laten van de afkap bij de berekeningen ten behoeve van de 35 ke-zone (de indicatieve zone uit de PKB is berekend met afkap). In de tweede plaats de wijziging van de routes conform het verzoek van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de exploitant in combinatie met het gebruik van ILS (Instrument Landing System) ook aan de zuidzijde van de luchthaven. Ook het kaartmateriaal in de ontwerp aanwijzing (bijlage Q), geeft de verschillen in geluidszones tussen de PKB en de aanwijzing helder aan.

2.2.3 Klein verkeer en hinderbeleving

Het Bkl-verkeer zal in vrijwel alle alternatieven – met uitzondering van het limietalternatief – waar een toename tot 50.000 bewegingen aan de orde is – afnemen. In het zichtjaar 2015 wordt steeds uitgegaan van 30.000 bewegingen, wat ten opzichte van 2000 een afname is van circa 14.000 bewegingen. Verder constateert de Commissie dat:

- het aantal lesvluchten met kleine vliegtuigen naar verwachting sterk zal verminderen (uitfasering/verplaatsing naar het buitenland), zonder dat hierover zekerheid bestaat;
- er geen verschuiving lijkt plaats te vinden naar lesvluchten met grotere vliegtuigen;
- de vliegbewegingen van de resterende lesvluchten minder uit circuitvliegen zullen bestaan.

¹⁰ Figuur 7.10, blz. 119 (Hoofdrapport MER).

¹¹ In het MER worden twee overschrijdingen aan de oostelijke contour genoemd. Eén daarvan op een locatie waar geen extra woningen binnen de contour vallen, en één op een locatie met gedeeltelijk stedelijk gebied. Het aantal woningen daarbinnen, zal volgens het MER "meevallen".

¹² Onder andere nrs. 7, 9 en 24 (bijlage 4).

¹³ De ontwerp aanwijzing maakt duidelijk wat het voor aantallen vliegbewegingen betekent om de overschrijding teniet te doen. Circa 30% minder vliegtuigbewegingen zijn nodig om de overschrijding van 3,4 Ke teniet te doen; met 16% minder bewegingen kan binnen de 2 Ke-marge worden gebleven.

Feitelijk zou het voorgaande een belangrijke verbetering van de situatie voor de bewoners nabij het vliegveld kunnen betekenen. De vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen komt echter niet tot uiting in een kleinere Bkl-zonering (zie ook aanbeveling op dit punt in § 2.2.4).

Het belevingsonderzoek heeft aangetoond dat de kleine luchtvaart relatief veel hinder veroorzaakt – zij het logischerwijs in een beperkt gebied. Er is ook een aanzienlijk groter aandeel mensen gehinderd dan werd aangenomen. Binnen de 47 BKL-zone zou 10-15% van de bevolking hinder ondervinden. Uit het onderzoek blijkt dat dit in de situatie van MAA eerder 35% is (en 22% ernstig). Ten aanzien van de hinderbeleving merkt de Commissie op dat alleen de bestaande situatie wordt beschreven¹⁴ en niet de alternatieven. Het uitsluiten van circuits in de weekends (niet opgenomen in MER, maar wel in de ontwerp aanwijzing) en de (eventuele) uitfasering van lesvluchten zullen naar verwachting de hinder doen afnemen.

2.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie constateert dat de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) weinig ambitieus is. Nu worden veel mogelijke elementen voor het mma weggeschreven vanwege een verwacht verlies aan marktaandeel. Voorbeelden hiervan zijn het verplaatsen van vrachtvliegtuigen van 6.00 tot 7.00 uur, naar na 7.00 uur en verhoging van de tarieven van luidruchtige vliegtuigen¹⁵. Naar de mening van de Commissie is (enig) verlies aan marktaandeel geen argument om elementen niet in het mma op te nemen¹⁶, mogelijk wel als argument om dergelijke elementen niet als onderdeel van het voorkeursalternatief te nemen. De (ontwerp) aanwijzing gaat op onderdelen verder dan het mma in het MER, zoals ten aanzien van de dagen (en uren) waarop circuits zijn toegestaan. Met een (grotere) stimulans voor het gebruik van simulators, kunnen aantallen proef-, les- en oefenvluchten mogelijk verder beperkt worden.

De verwachte feitelijke vermindering van het kleine vliegverkeer, zoals hiervoor (§ 2.2.3) geconstateerd, zou naar het oordeel van de Commissie toch in ieder geval met het mma in beeld moeten worden gebracht. Dat is niet gebeurd. Mogelijk speelt hierbij een rol dat de uitfasering van lesverkeer naar het buitenland nog niet bekrachtigd is, en om die reden nog niet in de ontwerp aanwijzing opgenomen.

■ De Commissie adviseert om in de aanwijzing de mogelijkheden te bezien om de Bkl-zonering te verkleinen, en meer in evenwicht te brengen met de vermindering in het aantal vluchten van klein verkeer (als gevolg van de uitfasering van lesvluchten).

¹⁴ Weliswaar ondergebracht in hoofdstuk 7 van het MER waarin de effecten van alternatieven worden beschreven (en niet in hoofdstuk 6 waar de bestaande situatie aan de orde is).

¹⁵ Hierbij wordt ook als reden vermeld dat tariefdifferentiatie op dit moment nog niet mogelijk is binnen het vigerende wettelijk systeem.

¹⁶ Tenzij het voortbestaan van het vliegveld hiermee op de tocht komt te staan.

2.2.5

Externe veiligheid

De Commissie plaatst bij de behandeling van externe veiligheid in (de bijlagen van) het MER de volgende opmerkingen:

- Volgens een evaluatie onderzoek naar het regionale model¹⁷ horen de 10⁻⁵ contouren aaneengesloten te zijn (de omhullende van de in de MER opgenomen aaneengesloten hoofdcontour én de eilandjes). De 4 woningen (zie noot bij tabel 7.31 op blz. 161 van het Hoofdrapport MER) vallen dan mogelijk binnen de contour.
- Opmerkelijk is dat er bij MAA meer woningen binnen de 10⁻⁶ contour liggen dan bij Schiphol. Het TRG van MAA is weliswaar kleiner dan van Schiphol, maar dat zegt niets over de kans op een ramp.
- Het groepsrisico ontbreekt in zowel de samenvatting als het hoofdrapport van het MER¹⁸. Het groepsrisico is echter wel berekend en gepresenteerd in bijlage C van bijlage 9a van het MER. Het betreft daarbij weliswaar het groepsrisico voor de PKB-situatie, maar deze zal nauwelijks verschillen met de alternatieven in het MER voor de aanwijzing. Vergelijking van het berekende groepsrisico voor MAA met dat van Schiphol maakt duidelijk dat de kans op een ongeluk met tussen de 10 en 100 dodelijke slachtoffers groter is voor MAA dan voor Schiphol.
- Of de conclusie dat de hoogteligging van de baan invloed heeft op de crashkans in de omgeving juist is, kan niet eenvoudig worden beoordeeld. Opmerkelijk is dat in de conclusies van To70 wel de zaken worden samengevat die risico verlagend (kunnen) werken maar niet de zaken die risico verhogend werken. Dat is met name het punt van de spreiding die tot "dikkere" EV-contouren leidt en dus tot hogere risico's voor locaties aan weerszijde van het nominale vliegpad.

In de memorie van toelichting van het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" worden de uitgangspunten van het regeringsbeleid als volgt samengevat:

"Burgers mogen voor de veiligheid van hun woonomgeving rekenen op een maximum beschermingsniveau. De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord. Daarbij spelen de maatschappelijke baten van en de beschikbare alternatieven voor de betreffende activiteit een belangrijke rol".

Die afweging kan alleen maar goed worden gemaakt wanneer het bevoegd gezag de informatie met betrekking tot de kans op een ramp (groepsrisico) verzamelt en verschaft.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag deze informatie alsnog te verwerven – voor zover nog niet aanwezig – en haar besluit in deze gemotiveerd in de aanwijzing op te nemen.

¹⁷ Vital link, BBenC, Demis, NLR (maart 2004): *Evaluatie van de methodiek en het instrumentarium voor de bepaling van externe veiligheidsrisico's nabij luchthavens*.

¹⁸ Dat is ook geen vereiste volgend uit de richtlijnen, maar kan – in de ogen van de Commissie – een beter afgewogen oordeel mogelijk maken. De Commissie is van mening dat ook bij ontbreken van beleid voor groepsrisico bij luchthavens het in beeld brengen daarvan zinvol is. Immers het gaat om beschrijving van de relevante milieuaspecten (met of zonder beleid).

2.2.6

Luchtkwaliteit

Hoewel de geldende grenswaarden voor fijn stof in het MER correct worden vermeld, worden de resultaten alleen getoetst aan de jaargemiddelde grenswaarde ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Uit de gegevens van het genoemde achtergrondstation in Wijnandsrade blijkt echter dat de grenswaarde voor het daggemiddelde het meest stringent is en over het algemeen reeds bij een jaargemiddelde van $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt overschreden. Volgens de studie is de jaargemiddelde concentratie fijn stof tussen 32 en $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Naar alle waarschijnlijkheid vindt dus momenteel al overschrijding van een grenswaarde (maximum daggemiddelde) voor fijn stof plaats. Dit is dus in tegenstelling met de conclusie van het rapport dat er geen overschrijding van de grenswaarde voor fijn stof plaatsvindt. De gepresenteerde toename van de fijn stof emissie (van $1,7$ ton in 2000 naar 4 tot $4,5$ ton in 2015) conflicteert met de noodzaak om de concentraties van fijn stof onder de grenswaarde te krijgen.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag om de situatie m.b.t. de luchtkwaliteit, en in het bijzonder de hoge concentraties van fijn stof, nader te beschouwen, en – gelet op de mogelijke overschrijding van de grenswaarde voor het maximum daggemiddelde – mogelijke maatregelen te inventariseren. Daarbij is het logisch om de provincie Limburg te betrekken, vanwege de deregulering op (korte) termijn¹⁹ en in verband met het gegeven dat andere bronnen rondom de luchthaven een (relatief grote) invloed hebben op de luchtkwaliteit.

2.2.7

Klimaat

Op blz. 3 van de richtlijnen voor de aanwijzing en op blz. 7 van de – hierin opgenomen - nota van antwoord staat over CO_2 het volgende: “Richtinggevend hierin voor het MER MAA is het toekomstig beleid voor regionale en kleine luchthavens. Hierin wordt onder andere een landelijke standstill voor CO_2 opgenomen”. Volgens het MER verdubbelen de CO_2 emissies van het vliegverkeer van 11 naar 22 - 25 kton en worden CO_2 emissies van de grondgebonden activiteiten niet gepresenteerd in tabel 7.33 (hoewel de tekst op blz. 169 daar wel naar verwijst). In de tekst wordt verder geen aandacht geschonken aan het feit dat bovenstaande doelstelling niet wordt gerealiseerd en wordt niet ingegaan op de eventuele mogelijkheden om dat alsnog te doen of te compenseren.

De Commissie neemt aan dat met “toekomstig beleid” in de richtlijnen het beleid voortkomend uit het “Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens” (SRKL) is bedoeld. Van het maken van het SRKL is het niet gekomen, omdat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat besloten heeft om het beleid in wetgeving vast te leggen (het zogenaamde RRKL). Het is de Commissie niet bekend in hoeverre al invulling is gegeven aan het RRKL.

- Omdat in de richtlijnen een expliciete toetsing aan het SRKL is opgenomen, adviseert de Commissie het bevoegd gezag om in (de toelichting op) de aanwijzing in te gaan op hoe de CO_2 emissies van Maastricht Aachen Airport zich verhouden tot momenteel voorzien beleid (RRKL; indien hierover duidelijkheid bestaat).

¹⁹ Regelgeving en vergunningverlening m.b.t. regionale luchthavens zal een verantwoordelijkheid van de provincies worden.

2.2.8

Samenvatting

De samenvatting is naar de inschatting van de Commissie weinig toegankelijk voor het publiek, en mogelijk ook voor het bevoegd gezag.

- Er is in feite geen sprake van een synthese van de informatie en resultaten uit het MER. Zo ontbreekt een totaaloverzicht van alternatieven en effecten, ook in relatie tot de toetsingscriteria.
- Verder bevat de samenvatting slechts één kaart/luchtfoto. Deze geeft een goed beeld geeft van het luchthaventerrein, maar geen beeld van de ligging van het luchthaventerrein ten opzichte van de kernen in het verlengde van de baan en bijvoorbeeld DSM. Belangrijke effecten die ruimtelijk zeer inzichtelijk zijn te presenteren – denk met name aan geluid en externe veiligheid – worden in de samenvatting niet op kaartmateriaal gepresenteerd.
- Bepaalde passages uit het hoofdrapport zijn dusdanig ingekort in de samenvatting dat redeneringen niet meer zijn te volgen²⁰.

Ondanks het gegeven dat de samenvatting vrij omvangrijk is, is de inzichtelijkheid gelet op de genoemde punten beperkt. De Commissie vindt dit een zwak onderdeel van het MER, maar beschouwt het niet als essentiële tekortkoming omdat het MER zelf de informatie levert.

²⁰ Bijvoorbeeld de 1^e alinea over geluid op blz. 29. Hieruit is niet te begrijpen dat het gaat om de *beschikbaarheid* van de dosis-effect relatie van de 47 BKL contour.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport Aanwijzing
Maastricht Aachen Airport

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 april 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Commissie voor de milieueffectrapportage
t.a.v. drs. S.A.A. Morel
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	06 MEI 2004
nummer	
dossier	1184-66+65
kopie naar :	Lv / Bfb gl

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum
29 april 2004
Ons kenmerk
DGL 04.U00132
Onderwerp
MER Aanwijzing Maastricht Aachen Airport

Bijlage(n)
10
Uw kenmerk

Geachte heer Morel,

Hierbij bied ik u, mede namens mijn ambtgenoot van VROM, het MER-aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport aan.
Het Bevoegd Gezag heeft dit MER op 1 april 2004 ontvangen en korte tijd later aanvaard.

Ik verzoek u vriendelijk, mede namens mijn ambtgenoot van VROM en conform de Wet milieubeheer, een advies uit te brengen over het MER Aanwijzing Maastricht Aachen Airport. Aan de wettelijke adviseurs is eenzelfde verzoek gericht.

Het MER zal tegelijk met de ontwerp-aanwijzing ter inzage worden gelegd als onderdeel van de aanwijzingsprocedure.

Hoogachtend

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs. M.H. Schultz van Haegen

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Bereikbaar met tramlijn 9 vanaf Centraal Station of Station HS

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in Staatscourant nr. 94 d.d. 18 mei 2004



Inspiraak ontwerp-aanwijzing en MER luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport

Van 19 mei 2004 tot en met 18 juni 2004 liggen de ontwerp-aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport en het Milieueffectrapport Aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport ter inzage. Gedurende deze periode kunt u op voornoemde stukken inspijken.

Het verzoek tot wijziging van de aanwijzing

De exploitant van de luchthaven Maastricht Aachen Airport heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) verzocht om een definitieve aanwijzing ter vervanging van het Interim-aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht (besluit d.d. 28 april 2003).

De ontwerp-aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet

De ontwerp-aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport bevat het voorgenomen besluit van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Staatssecretaris van VROM over het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport. De belangrijkste onderwerpen in de ontwerp-aanwijzing zijn:

- regels ten aanzien van het gebruik van de luchthaven;
- een tijdelijke en definitieve geluidszone voor zware vliegtuigen;
- een geluidszone voor lichte vliegtuigen.

De ontwerp-aanwijzingen op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening

De in het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet vast te stellen geluidszones dienen in worden verwerkt in de bestemmingsplannen van de gemeenten Beek en Maastricht. Hierin is de Staatssecretaris van VROM, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, voornemens een aanwijzing als bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te geven aan de beide gemeenten om hun bestemmingsplan(nen) aan te passen.

Het MER Aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport

Overeenkomstig de door de Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en van VROM opgestelde Richtlijnen is door de exploitant van het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport een Milieueffectrapport (MER) gemaakt. In het MER worden de milieueffecten beschreven van de voorgenomen verandering van de huidige Interim-aanwijzing door een definitieve aanwijzing van het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport.

Waar kunt u de ontwerp-aanwijzingen en het MER inzien?

De ontwerp-aanwijzingsbesluiten en het MER kunt u gedurende reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Beek, Meeuwen, Nuth, Schinnen, Sittard-Geleen, Maastricht;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;
- de luchthaven Maastricht Aachen Airport;
- het provinciehuis van de Provincie Limburg;
- de bibliotheek van Rivierwaartstad Dordrecht Limburg;
- de bibliotheken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag.

Hoe kunt u inspijken?

U kunt mondeling en schriftelijk op de ontwerp-aanwijzing in het kader van de Luchtvaartwet en het MER reageren. Via www.inspraakpunt.nl kunt u digitaal inspijken. Opmerkingen met betrekking tot het MER kunnen slechts betrekking hebben op het niet-voldoen van het MER aan de Richtlijnen. Indien u dat wilt, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens. Uw schriftelijke reactie dient u uiterlijk 18 juni 2004 te reiken naar:

Inspiraakpunt Verkeer en Waterstaat
Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport
Postbus 30316, 2500 GH Den Haag

U kunt uw zienswijze op de ontwerp-aanwijzing en het MER ook kenbaar maken tijdens een openbare hoorzitting die plaatsvindt op maandag 7 juni 2004 in de Stip aan de Pastoor D. Hekstlaan 10, 6231 HG Meeuwen. De hoorzitting begint om 19.30 uur 's avonds en om 19.00 uur treden u van de mogelijkheid gebruik te maken om uw zienswijze mondeling in te dienen, wordt u verzocht dit uiterlijk op donderdag 3 juni aan het Inspiraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Uw inspraakreactie met betrekking tot de ontwerp-aanwijzing in het kader van de Luchtvaartwet wordt doorgestuurd naar de door de provincie Limburg - overeenkomstig artikel 21 Luchtvaartwet - ingestelde adviescommissie. Deze commissie bestaat onder andere uit vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten en omwonenden van de luchthaven Maastricht Aachen Airport.

De adviescommissie zal uiterlijk drie maanden na het einde van de termijn van terzakelegging van de ontwerp-aanwijzingsbesluiten op basis van de mondelinge en schriftelijke inspraakreacties een advies uitbrengen aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over eventuele aanpassingen in het aanwijzingsbesluit.

De inspraakreacties met betrekking tot het MER zullen ter kennis worden gebracht aan de Commissie voor de milieueffectrapportage en de in de Wet milieubeheer bedoelde wetfelijke adviseurs.

Deze commissie brengt uiterlijk 9 weken na het einde van de termijn van terzakelegging advies uit over het MER aan de Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en van VROM.

Het Inspiraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle mondelinge en schriftelijke reacties samen met het verslag van de hoorzitting. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraakrondje worden de gebundelde inspraakreacties, de verslagen van de hoorzittingen en het advies van de commissie 21 ter inzage gelegd op de locaties waar u momenteel de ontwerp-aanwijzing kunt inzien. Deze terzakelegging wordt wederom bekendgemaakt in de Staatscourant en diverse dagbladen en huis-aan-huis-bladen. Inspiekers worden persoonlijk op de hoogte gesteld.

Nadere informatie

De Provincie Limburg organiseert op maandag 24 mei 2004 een informatie-avond over de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA). Op deze informatie-avond zijn vertegenwoordigers van de luchthaven, de provincie Limburg, de gemeenten Beek en Meeuwen en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aanwezig om antwoorden te geven op uw vragen. De informatie-avond vindt plaats in het Mercure hotel op de luchthaven MAA, start om 19.00 uur en duurt tot uiterlijk 22.00 uur. Van 19.30 uur tot 20.00 uur zal een toelichting gegeven worden op het ontwerp-aanwijzingsbesluit in het kader van de Luchtvaartwet.

Voor het aanvragen van een exemplaar van de ontwerp-aanwijzing en/of voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud hiervan, kunt u contact opnemen met de heer Mottaghen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 50 91.

U kunt voor de ontwerp-aanwijzingen, de Richtlijnen voor het MER, het MER en verdere informatie ook terecht op de internetpagina's www.luchtvaartbeleid.nl en www.inspraakpunt.nl.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het Inspiraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 50 03.



Inspiraakpunt
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Luchthaven Maastricht Aachen Airport

Bevoegd gezag: de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Besluit: Wijziging van de aanwijzing en vaststelling van geluidszones voor zware en lichte vliegtuigen ingevolge de Luchtvaartwet

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 6.3

Activiteit: Het gebruik van de bestaande Noordzuidbaan is in een interim-aanwijzing vastgesteld tot en met 31 december 2003. Het definitief gebruik van deze baan zal worden geregeld door middel van een nieuwe aanwijzing.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 21 augustus 2001
richtlijnenadvies uitgebracht: 6 november 2001
richtlijnen vastgesteld: 1 mei 2002
kennisgeving MER: 18 mei 2004
toetsingsadvies uitgebracht: 13 juli 2004

Bijzonderheden:

Richtlijnenfase. De zonering moet voor de korte termijn wettelijk gezien nog worden ingevuld volgens het vigerende normenstelsel (uitgaande van Ke en BKL). Omdat de zonering voor onbepaalde tijd wordt vastgesteld, zal echter rekening gehouden moeten worden met de consequenties en implicaties van (te verwachten) ontwikkelingen op het gebied van regelgeving. In dit kader zijn met name van belang het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL) en Europese richtlijnen voor omgevingsgeluid en luchtkwaliteit.

Toetsingsfase. Met het stopzetten van het SRKL biedt de inmiddels vastgestelde Planologische Kernbeslissing (PKB) luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad het belangrijkste kader voor het MER. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is en adviseert daarnaast om in de aanwijzing op een aantal punten (nader) in te gaan. Dit betreft o.a. het beoogd gebruik van de stopway/verschoven baandrempel en de handhaving hiervan, het (omgaan met) groepsrisico en de luchtkwaliteit (m.n. fijn stof).

Samenstelling van de werkgroep:

prof.dr. B.M.J. Ale
dr.ir. M.M. Boone
drs. H.C. Eerens
dr. K. Leidelmeijer
dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)
capt. G.R. Vissers

Secretaris van de werkgroep: drs. M.P. Laeven

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Luchthaven Maastricht Aachen Airport

Bevoegd gezag: de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Besluit: Wijziging van de aanwijzing en vaststelling van geluidszones voor zware en lichte vliegtuigen ingevolge de Luchtvaartwet

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 6.3

Activiteit: Het gebruik van de bestaande Noordzuidbaan is in een interim-aanwijziging vastgesteld tot en met 31 december 2003. Het definitief gebruik van deze baan zal worden geregeld door middel van een nieuwe aanwijzing.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 21 augustus 2001

richtlijnenadvies uitgebracht: 6 november 2001

richtlijnen vastgesteld: 1 mei 2002

kennisgeving MER: 18 mei 2004

toetsingsadvies uitgebracht: 13 juli 2004

Bijzonderheden:

Richtlijnenfase. De zonering moet voor de korte termijn wettelijk gezien nog worden ingevuld volgens het vigerende normenstelsel (uitgaande van Ke en BKL). Omdat de zonering voor onbepaalde tijd wordt vastgesteld, zal echter rekening gehouden moeten worden met de consequenties en implicaties van (te verwachten) ontwikkelingen op het gebied van regelgeving. In dit kader zijn met name van belang het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL) en Europese richtlijnen voor omgevingsgeluid en luchtkwaliteit.

Toetsingsfase. Met het stopzetten van het SRKL biedt de inmiddels vastgestelde Planologische Kernbeslissing (PKB) luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad het belangrijkste kader voor het MER. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is en adviseert daarnaast om in de aanwijzing op een aantal punten (nader) in te gaan. Dit betreft o.a. het beoogd gebruik van de stopway/verschoven baandrempeel en de handhaving hiervan, het (omgaan met) groepsrisico en de luchtkwaliteit (m.n. fijn stof).

Samenstelling van de werkgroep:

prof.dr. B.M.J. Ale

dr.ir. M.M. Boone

drs. H.C. Eerens

dr. K. Leidelmeijer

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

capt. G.R. Vissers

Secretaris van de werkgroep: drs. M.P. Laeven

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	2004----	M.J.G.V. Kleijnen	Heerlen	20040621
2.	20040522	Nederlands Genootschap van In- sprekers	Diemen	20040621
3.	20040515	F. Hoevenagel	Maastricht	20040621
4.	200406--	fam. H.M.J. Weijs	Bemelen	20040621
5.	2004----	J.F. Maassen	Bemelen	20040621
6.	2004----	I. Schoonbrood-Brouwers	Moorveld	20040621
7.	20040607	Vereniging geen uitbreiding vlieg- veld Beek	Beek	20040621
8.	20040609	19 eensluidende reacties	----	20040621
9.	20040610	5 eensluidende reacties	----	20040621
10.	20040610	R.H.H. Rutten	Bemelen	20040621
11.	20040605	2 eensluidende reacties	----	20040621
12.	20040614	V. Dinjens	Ulestraten	20040621
13.	20040614	anoniem	----	20040621
14.	20040614	H.H.L.P. van den Broek en A.C. van den Broek-van den Breemer	Maastricht	20040621
15.	20040615	gemeente Meerssen	Meerssen	20040621
16.	2004----	anoniem	----	20040621
17.	2004----	J.J. Konsten	Voerendaal	20040621
18.	20040617	Stichting Boze Moeders	Nuth	20040621
19.	20040615	gemeente Margraten	Margraten	20040621
20.	20040615	J.G.A. Roberts, namens Roberts- Habets b.v.	Nuth	20040621
21.	20040617	W.H.M. Voncken	Utrecht	20040621
22.	20040616	Luchtverkeersleiding Nederland	Schiphol-Oost	20040621
23.	20040617	Maastricht Aachen Airport	Maastricht Air- port	20040621
24.	20040617	Stichting Milieufederatie Limburg	Roermond	20040621
25.	2004----	M.M.J. Dijk	Bemelen	20040621
26.	2004----	anoniem	----	20040621
27.	200406--	P. Geerdink en A. Gunther	Bemelen	20040621
28.	20040617	W.F.L.H. Creusen en A.W.M. Creu- sen-Belmelmans	Bunde	20040621
29.	20040618	Brouwers Advocaten, namens Bu- dé Bouwmarkt B.V. en Budé On- roerend Goed Meerssen B.V.	Maastricht	20040621
30.	20040616	lijst met handtekeningen van 106 verontruste bewoners in Bemelen	Bemelen	20040621
31.	20040618	Stichting Rechtsbijstand namens: E.N.I.W. Demacker	Ulestraten	20040621
32.	20040614	Milieudefensie Meerssen	Ulestraten	20040623
33.	20040616	Woningstichting Meerssen	Meerssen	20040623
34.	20040612	E.M.M. Paulussen	Beek	20040623
35.	20040616	Gemeente Beek	Beek	20040623
36.	200406--	J.C.J.M. Veraart	Bemelen	20040623

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Aanwijzing Maastricht Aachen Airport

Het gebruik van de bestaande Noord-Zuidbaan op Maastricht Aachen Airport is in een interim-aanwijzing vastgesteld. Het definitief gebruik van deze baan zal worden geregeld door middel van een nieuwe aanwijzing, waarin regels worden opgenomen t.a.v. het gebruik van de luchthaven en geluidszones worden vastgesteld voor zware en lichte vliegtuigen. Hiervoor is de milieueffectrapportage- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen.

ISBN 90-421-1348-0



Bijlage M

Evaluatie milieueffecten



Bijlage M: Evaluatie milieueffecten

Artikel 7.39 van de Wet Milieubeheer (Wm) bepaalt dat de milieugevolgen van een besluit ten behoeve waarvan een MER is opgesteld, geëvalueerd moeten worden. Deze bepaling geldt ook voor het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht.

Doel van de evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van de activiteit op het milieu door het verzamelen van gegevens over de feitelijke ontwikkeling van de milieubelasting van de luchthaven en omgeving en het toetsen van de prognoses over de effecten van die activiteit in het milieu-effectrapport, opdat zo nodig bijgestuurd kan worden.

Het is de bedoeling om de bevoegdheid voor de regionale en/of kleine velden rond 2006, in het kader van het project Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens te decentraliseren naar de provincie. De evaluatie van de Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht zal niet vóór de decentralisatie plaatsvinden, omdat een beeld van de opgetreden milieueffecten als gevolg van de situatie zoals vastgelegd in het aanwijzingsbesluit pas 3 jaar na het van kracht worden van het besluit gevormd kan worden.

Gezien die ontwikkeling ligt het in de rede om de evaluatie door het dan verantwoordelijke openbaar bestuur, de provincie, te laten plaatsvinden. Indien op grond van de evaluatie aanpassingen en maatregelen genomen moeten worden, dienen deze genomen te worden door de overheidsinstantie die op dat moment bevoegd gezag is voor het nemen van dergelijke maatregelen. Met deze decentralisatie in het perspectief is hierna geformuleerd waarop de evaluatie betrekking moet hebben.

Ten behoeve van de evaluatie zal te zijner tijd door het dan verantwoordelijke Bevoegd Gezag een evaluatieprogramma moeten worden opgesteld, waarin de volgende punten in kaart gebracht dienen te worden:

- de milieu- en veiligheidseffecten van het in de Aanwijzing gekozen alternatief zullen na uitvoeren van het alternatief vergeleken dienen te worden met de in het MER opgenomen vooronderstelde effecten. Daarvoor dienen de richtlijnen van het MER als leidraad.
- de leemten in kennis uit het milieurapport ten aanzien van de gekozen variant, voor zover zij geen leemten in kennis meer zijn.
- externe ontwikkelingen, maar ook nieuwe berekeningsmethodieken c.q. meetmethoden, welke relevant zijn voor de gekozen variant.

De volgende aspecten zullen in de evaluatie aan de orde dienen te komen:

- bijdrage van luchtverkeer/luchthaven aan de geluidsbelasting
- externe veiligheid in relatie tot de bebouwde en nog te bebouwen omgeving van de luchthaven
- lokale luchtverontreiniging; emissies, zoals ook voor de gekozen variant in het MER onderzocht, als gevolg van de ontwikkeling in luchtverkeer/luchthaven en hun relatieve bijdrage aan de

grenswaarden in het gebied.

- voortschrijdende inzichten en waar mogelijk effecten op het gebied van de in het MER beschreven leemten in kennis.

De evaluatie zal 3 jaar na in werking treding van het besluit, en aan de hand van actuele en beschikbare gegevens, dienen plaats te vinden.

Bijlage N

Brief aan Tweede Kamer in zake vervolgtraject Maastricht gedateerd 7 januari 1999





Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

7 januari 1999

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGRLD/VI/L 98.350382

-

Onderwerp

Vervolgtraject Maastricht.

Geachte voorzitter,

Op 9 december 1998 is er overleg geweest tussen het Kabinet en een vertegenwoordiging van Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg over de stand van zaken met betrekking tot de uitbreiding van de luchthaven Maastricht-Aachen-Airport (MAA).

Mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer berichten wij u als volgt.

In het overleg hebben beide partijen geconstateerd dat er een impasse bestaat over de ingebruikname van de voorgenomen Oostwestbaan. Zowel de Provincie Limburg als de luchthaven zijn van mening dat de randvoorwaarden die gesteld zijn in het Kabinetsbesluit van 1996 niet zullen leiden tot een verantwoorde exploitatie van de luchthaven. Zij wensen voor de uitvoering van het besluit geen verantwoordelijkheid te aanvaarden. De Provincie en de luchthaven stonden en staan op het standpunt, dat voor een verantwoorde exploitatie van de luchthaven 24-uurs openstelling met 1500 nachtvluchten noodzakelijk is, hetgeen afwijkt van de 950 in de randen van de nacht waartoe het vorige Kabinet heeft besloten. Een verruiming van het Kabinetsbesluit van 1996 is echter niet aan de orde. Voorts zijn de procedures met betrekking tot de Oostwestbaan zodanig vertraagd dat de baan volgens de huidige stand van zaken op zijn vroegst eind 2004 in gebruik zou kunnen worden genomen.

In het overleg is tevens besproken welke mogelijkheid zou kunnen bestaan om op een andere wijze een impuls te geven aan de versterking van de economische structuur in Limburg. De Provincie heeft daartoe naar voren gebracht het project Bottleneck, dat een verdere industrieel-logistieke ontwikkeling van het multimodale knooppunt Born en de bedrijventerreinen Holtum-Noord en het Industrial Parc Swentibold beoogt inclusief inpassing in het landschapspark Susteren. Het Industrial Parc Swentibold is van belang voor het verbeteren van de toekomstperspectieven van automotive toeleveranciers rond NedCar.



1. Hoofdlijnen

Gezien de wederzijdse constatering met betrekking tot de stand van zaken ten aanzien van de Oostwestbaan hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer besloten af te zien van de voorgenomen aanleg van de Oostwestbaan op de luchthaven MAA en de terzake lopende procedures te zullen beëindigen. Hiertoe nemen de ministers een interimbesluit waarmee de lopende aanwijzingsprocedure wordt stopgezet en de interimsituatie wordt geregeld, gevolgd door een aanwijzingsbesluit waarmee het luchtvaartterrein gezoneerd wordt.

De luchthaven MAA blijft bestaan met een voortgezet Noordzuidbaangebruik. Partijen hebben zich bereid verklaard in ieder geval de op hun begrotingen gereserveerde middelen voor de aanleg van de Oostwestbaan in te zetten voor de luchthaven met Noordzuidbaan en voor het project Bottleneck, waarbij nader onderzoek naar het nut, de noodzaak en de financiële onderbouwing van de verschillende investeringen noodzakelijk is. Uitgangspunt hierbij is dat deze operatie voor het Rijk budgettair neutraal wordt gefinancierd. Partijen gaan gezamenlijk bezien welke kosten gemoeid zijn met het voortgezet gebruik van de luchthaven met alleen de Noordzuidbaan en hoe die kosten verdeeld zullen worden. In het navolgende is aangegeven welke afspraken er meer in het bijzonder gemaakt zijn met betrekking tot het voortgezet gebruik van de luchthaven, enerzijds gedurende de interim periode tot de inwerkingtreding van een nieuw aanwijzingsbesluit (paragraaf 2), anderzijds voor een situatie waarin een nieuw in procedure te brengen aanwijzingsbesluit onherroepelijk zal zijn geworden (paragraaf 3). Op de financiële kant van het voortgezet gebruik van de luchthaven wordt nader ingegaan in paragraaf 4.

In paragraaf 5 wordt operatie Bottleneck nader toegelicht.

2. Interimbesluit

De betrokken ministers nemen een interimbesluit waarmee de procedure tot aanleg van de Oostwestbaan wordt stopgezet en waarin regels worden gesteld voor de tijdelijke situatie tot aan de uiteindelijke zonering van de Noordzuidbaan. Dit interimbesluit zal de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht volgen. Het streven is het interimbesluit in het eerste kwartaal van 1999 ter inzage te leggen.

Op basis van de uitspraak van de Raad van State van 8 januari 1998 hebben de betrokken ministers een jaar de tijd gekregen om appellanten tegen de aanwijzing van 1994 een nieuwe beslissing op bezwaar te sturen. Via een afschrift van deze brief zullen de appellanten over de recente ontwikkelingen worden geïnformeerd. De bezwaren zullen in het licht van de onderhavige beslissing worden afgehandeld.

Het interimbesluit bevat in elk geval de volgende elementen:

a. geluidscontour

De Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in zijn uitspraak van 2 mei 1997 vastgesteld dat de jaarcontour uit 1995 geldt als voorlopige voorziening voor de Noordzuidbaan. De toepassing van deze contour is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bij uitspraak van



8 januari 1998 verlengd tot op het moment dat een nieuwe beslissing op bezwaar zou zijn genomen. Nu het interimbesluit de volgende stap in de procedure is, is het naar de mening van de betrokken ministers zorgvuldig en verantwoord om - in afwachting van definitieve zonering van de noord-zuidbaan - de jaarcontour uit 1995 aan te houden. Deze contour is zowel voor wat betreft het aantal geluidgehinderde woningen als voor exploitatie van de luchthaven gunstiger dan de indicatieve zone, die het SBL voorschrijft voor het geval de Oostwestbaan niet doorgaat.

De interim contour zal worden gehandhaafd.

b. start van isolatie van woningen rond de noord-zuidbaan

Vooruitlopend op de uiteindelijke aanwijzing zal zo spoedig mogelijk een begin worden gemaakt met het isoleren van die woningen waarvan nu reeds aan te wijzen is dat die te zijner tijd aan de criteria voor isolatie zullen voldoen. Door zo spoedig mogelijk een begin te maken met isolatie en daarmee niet te wachten tot uiteindelijke zonering van het luchtvaartterrein wordt de hinder voor de omwonenden van de Noordzuidbaan zoveel mogelijk beperkt.

c. financiering isolatiekosten

Vanaf 1983 betalen de gebruikers van de luchthaven heffingen om de isolatie te financieren. Een gedeelte van deze heffingen is reeds besteed aan isolatie van woningen rond de Noordzuidbaan. Voor zover het resterende bedrag niet toereikend is, zullen de kosten van isolatie door het Rijk worden voorgefinancierd. Nagegaan wordt of de opbrengsten van de toekomstige heffingen, gelet op het gebruik van de luchthaven, de uitgaven aan isolatie volledig zullen kunnen dekken.

d. schadevergoeding

Op het interimbesluit zal de Regeling nadeelcompensatie van Rijkswaterstaat van toepassing worden verklaard.

In navolging van de uitspraak van 8 januari 1998 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zal tevens een passende regeling worden getroffen voor het ontbreken van zonering van de Noordzuidbaan, zolang er nog niet geïsoleerd is.

e. openstelling gedurende de nacht

De huidige regeling ten aanzien van het nachtelijk gebruik van het luchtvaartterrein Maastricht zal worden gehandhaafd. Dat wil zeggen dat het luchtvaartterrein geopend is van 06.00 uur tot 23.00 uur, met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur.

f. geldigheidsduur

Het interimbesluit geldt vanaf het moment van inwerkingtreding tot het moment van inwerkingtreding van de uiteindelijke zonering van de Noordzuidbaan.

g. procedure

Het besluit moet voldoen aan de eisen van afdeling 3.4. van de Algemene Wet Bestuursrecht, dat wil zeggen dat belanghebbenden in de gelegenheid moeten worden gesteld om voorafgaand aan het besluit hun zienswijzen naar voren te brengen. In het kader van een zorgvuldige voorbereiding zal eveneens bestuurlijk overleg met de betrokken gemeenten worden gevoerd. Nu het hier niet om een



MER-plichtig besluit gaat, zal geen MER worden opgesteld voor het interimbesluit. Tegen het besluit zal vervolgens bezwaar en beroep open staan.

h. externe veiligheid

Ten aanzien van het beleid inzake externe veiligheid geldt, dat het in het kader van de besluitvorming over Schiphol nieuw te formuleren beleid voor Schiphol in principe voor alle luchthavens zal gelden. Het gaat om redelijke veiligheidseisen die voldoende waarborg bieden voor omwonenden en de luchthaven.

i. planologisch interimbeleid

Voor de interimperiode zal het ruimtelijk beleid mede worden gebaseerd op het nieuw te formuleren externe veiligheidsbeleid en op de 35 Ke-zone '95 conform het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart, waardoor geen (grootschalige) inbreidingslokaties en stadsuitbreidingen zijn toegestaan. Dit is in lijn met het terughoudend beleid dat is gevoerd bij de tijdelijke zone rond de Noordzuidbaan.

3. Aanwijzing van het luchtvaartterrein Maastricht

De Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Verkeer en Waterstaat zijn wettelijk (artikel 18 Luchtvaartwet) verplicht het luchtvaartterrein Maastricht te zoneren. De geluidszone wordt verankerd in het besluit tot aanwijzing, waarmee het gebruik van de luchthaven definitief wordt geregeld. Ten behoeve van deze aanwijzing zal door de exploitant een MER worden opgesteld; daarin zullen ook de milieu en economische effecten van de extensieregeling worden onderzocht.

Dit aanwijzingsbesluit bevat in elk geval de volgende elementen:

a. geluidscontour

Bij de bepaling van een nieuwe definitieve contour voor de luchthaven zal het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-zone niet groter zijn dan het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-zone ingevolge de indicatieve contour uit het SBL, waarbij het streven is ook in de 20 Ke-zone tot vermindering van het aantal geluidbelaste woningen te komen. Dit laatste voor zover dat de exploitatiemogelijkheden niet negatief beïnvloedt. Daarmee ontstaat de situatie dat de nieuwe definitieve contour gunstiger is dan de indicatieve contour uit het SBL.

b. externe veiligheid

zie hiervoor onder 2 ad h.

c. isolatie van woningen in de 40 Ke-geluidszone rond de noord-zuidbaan

Als de uiteindelijke omvang van de geluidszone bekend is, kan de exacte omvang van het aantal te isoleren woningen bepaald worden. Zo nodig zullen dan nog, aanvullend op de isolatie aangebracht voor de interimsituatie, verdere isolatiemaatregelen getroffen worden.

d. openstelling gedurende de nacht

De regeling in het interimbesluit ten aanzien van het nachtelijk gebruik van het luchtvaartterrein Maastricht wordt gehandhaafd.



e. procedure

De procedure zoals beschreven in hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet zal worden gevolgd. Dit houdt onder meer in dat de aanwijzing gebaseerd zal zijn op een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Indien en voor zover de nieuwe contour niet zal blijken te passen binnen de indicatieve contour uit het huidige SBL, ontstaat de situatie dat het huidige SBL partiel of geheel herzien zal moeten worden. Partiële herziening heeft niet onze voorkeur. Binnenkort wordt u geïnformeerd over onze reactie op de motie Stellingwerf (Kamerstuk 26 129 nr. 10) die pleit voor een totale herziening van het SBL. In deze brief zal eveneens worden ingegaan op de gevolgen voor de aanwijzingsprocedure Maastricht.

4. Financiële aspecten met betrekking tot de luchthaven

Het Rijk zal het in Relus geformuleerde beleid uitvoeren. Op grond van de beoogde verkeers- en vervoersfuncties blijft rijksbetrokkenheid bij de luchthaven gerechtvaardigd. Uitgaande van deze rijksbetrokkenheid zal de afdekking van de exploitatietekorten via een afkoopsom worden beëindigd. De exploitant zal daartoe een bedrijfsplan opstellen, waarin onder andere zal worden opgenomen de benodigde investeringen en de exploitatie-prognose. De noodzakelijke luchtzijdige investeringen die samenhangen met de rijksbetrokkenheid, komen voor rekening van het Rijk. Het Rijk zal zich terugtrekken als aandeelhouder uit de luchthaven Maastricht. De bijdrage van het Rijk in de afdekking van de exploitatietekorten van de LVNL blijft conform Relus gehandhaafd.

Nader uitgewerkt betekent dit dat, mede op basis van het uitgangspunt van budgettaire neutraliteit van Rijksweg een bedrag van 71,4 miljoen en vanwege de Provincie 23,2 miljoen beschikbaar is, in totaal 94,6 miljoen. Dit bedrag is maximaal beschikbaar voor de noodzakelijke luchtzijdige investeringen, inclusief eventuele investeringen ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging die nodig zijn voor een voortgezet gebruik van de Noordzuidbaan. De mate van beschikbaar stellen van dit bedrag is afhankelijk van het door de luchthaven aan te tonen nut en noodzaak van deze investeringen. Vervolgens zullen Rijk en Provincie op basis van een door de luchthaven op te stellen bedrijfsplan de afkoopsom bepalen conform het Relus beleid. De op de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gereserveerde middelen voor Nieuw Rotterdam Airport zullen, aangezien er is besloten dat niet tot aanleg van een nieuw vliegveld bij Rotterdam wordt overgegaan, worden aangewend voor de uitvoering van het Relus beleid, eventuele schaderegelingen voor de luchthaven Maastricht en voorfinanciering van de isolatiekosten rond deze luchthaven.

5. Knooppunt Born c.a.

De regio Born, gelegen ten noorden van Sittard, heeft een spilfunctie in het industriële complex Zuid-Limburg. Na sluiting van de mijnen is bewust hier de automobiel fabriek gesitueerd. De gunstige ligging van Born bij het Julianakanaal maakte het mogelijk ter plekke de nodige andere bedrijvigheid te situeren in combinatie met een rail- en barge-terminal, waardoor hier sprake is van een multimodaal overslag punt dat van groot belang is voor het goederenvervoer van en naar Zuid-Limburg (met een



e. procedure

De procedure zoals beschreven in hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet zal worden gevolgd. Dit houdt onder meer in dat de aanwijzing gebaseerd zal zijn op een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Indien en voor zover de nieuwe contour niet zal blijken te passen binnen de indicatieve contour uit het huidige SBL, ontstaat de situatie dat het huidige SBL partiel of geheel herzien zal moeten worden. Partiële herziening heeft niet onze voorkeur. Binnenkort wordt u geïnformeerd over onze reactie op de motie Stellingwerf (Kamerstuk 26 129 nr. 10) die pleit voor een totale herziening van het SBL. In deze brief zal eveneens worden ingegaan op de gevolgen voor de aanwijzingsprocedure Maastricht.

4. Financiële aspecten met betrekking tot de luchthaven

Het Rijk zal het in Relus geformuleerde beleid uitvoeren. Op grond van de beoogde verkeers- en vervoersfuncties blijft rijksbetrokkenheid bij de luchthaven gerechtvaardigd. Uitgaande van deze rijksbetrokkenheid zal de afdekking van de exploitatietekorten via een afkoopsom worden beëindigd. De exploitant zal daartoe een bedrijfsplan opstellen, waarin onder andere zal worden opgenomen de benodigde investeringen en de exploitatie-prognose. De noodzakelijke luchtzijdige investeringen die samenhangen met de rijksbetrokkenheid, komen voor rekening van het Rijk. Het Rijk zal zich terugtrekken als aandeelhouder uit de luchthaven Maastricht. De bijdrage van het Rijk in de afdekking van de exploitatietekorten van de LVNL blijft conform Relus gehandhaafd.

Nader uitgewerkt betekent dit dat, mede op basis van het uitgangspunt van budgettaire neutraliteit van Rijksweg een bedrag van 71,4 miljoen en vanwege de Provincie 23,2 miljoen beschikbaar is, in totaal 94,6 miljoen. Dit bedrag is maximaal beschikbaar voor de noodzakelijke luchtzijdige investeringen, inclusief eventuele investeringen ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging die nodig zijn voor een voortgezet gebruik van de Noordzuidbaan. De mate van beschikbaar stellen van dit bedrag is afhankelijk van het door de luchthaven aan te tonen nut en noodzaak van deze investeringen. Vervolgens zullen Rijk en Provincie op basis van een door de luchthaven op te stellen bedrijfsplan de afkoopsom bepalen conform het Relus beleid. De op de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gereserveerde middelen voor Nieuw Rotterdam Airport zullen, aangezien er is besloten dat niet tot aanleg van een nieuw vliegveld bij Rotterdam wordt overgegaan, worden aangewend voor de uitvoering van het Relus beleid, eventuele schaderegelingen voor de luchthaven Maastricht en voorfinanciering van de isolatiekosten rond deze luchthaven.

5. Knooppunt Born c.a.

De regio Born, gelegen ten noorden van Sittard, heeft een spilfunctie in het industriële complex Zuid-Limburg. Na sluiting van de mijnen is bewust hier de automobiel fabriek gesitueerd. De gunstige ligging van Born bij het Julianakanaal maakte het mogelijk ter plekke de nodige andere bedrijvigheid te situeren in combinatie met een rail- en barge-terminal, waardoor hier sprake is van een multimodaal overslag punt dat van groot belang is voor het goederenvervoer van en naar Zuid-Limburg (met een



werkgelegenheidsbelang van 30.000 arbeidsplaatsen: onder meer DSM). Born heeft de status van Transeuropean Inland Terminal.

Momenteel zijn er binnen het knooppunt Born diverse ontwikkelingen gaande die deel uitmaken van de "operatie Bottleneck". Bottleneck beoogt een verdere industrieel-logistieke ontwikkeling van het multimodale knooppunt Born en bestaat uit de verdere uitbouw van het multimodaal ontsloten bedrijventerrein Holtum-Noord, uit het ontwikkelen van het industrial Parc Swentibold, dat aansluitend aan Nedcar gesitueerd is, de vestiging van logistieke bedrijvigheid, de noodzakelijke aanpassing van de hoofdinfrastructuur (weg, water en spoor) in deze regio en de inpassing van deze logistiek-industriële activiteiten in de omgeving; hiertoe is het landschapspark "Susteren" gedacht.

Het betreft de volgende projecten:

a. Bedrijventerrein Holtum-noord

Voor de groei van de overslag faciliteiten voor de industrie in Zuid-Limburg en directe omgeving, maar ook voor de vestiging van logistieke bedrijvigheid zal dit gebied uitgebreid worden met circa 30 ha. Knelpunten zijn er gelegen bij de aanhaking van het bedrijventerrein op het hoofd wegennet (A2); ter ontlasting van woongebieden is een nieuwe ontsluiting aan de noordzijde noodzakelijk.

b. Industrial Park Swentibold (IPS)

Binnen de automobielenindustrie is sprake van hevige concurrentie: om daaraan het hoofd te kunnen bieden concentreert NedCar zich op de kernactiviteiten. Verwacht wordt dat bij de opzet van de productie van de opvolgers van de huidige modellen (circa 2003), vele honderden arbeidsplaatsen zullen verschuiven naar toeleveranciers.

Deze arbeidsplaatsen zijn alleen te behouden voor Limburg indien direct om het bedrijf heen ruimte is voor de toeleveranciers die de betreffende activiteiten van NedCar wensen over te nemen. Alleen bij locatie direct om NedCar heen mag verwacht worden dat de logistieke voordelen opwegen tegen de hogere kosten van produceren in Nederland, vergeleken met bijvoorbeeld Oost-Europa.

c. Infrastructurele aspecten

De volgende infrastructuurle aanpassingen zijn noodzakelijk:

- beweegbaar maken van bruggen in Echt en Roosteren
- de noordelijke ontsluiting van Holtum-Noord
- de aanleg van het oostelijk deel van de N296 en de aansluiting ervan op de A2
- de aanleg van de N297n tot aan de Duitse grens en de capaciteitsvergroting van de aansluiting op de A2



Het Rijk en de Provincie hebben afspraken gemaakt over de financiering van dit pakket. Het Rijk zal een bijdrage leveren tot een bedrag van 204 miljoen. Uitgangspunt is dat de financiering van de Rijksbijdrage budgettair neutraal zal plaatsvinden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

DE STAATSSECRETARIS VAN ECONOMISCHE ZAKEN,

drs. G. Ybema

Bijlage O

**Aanwijzingsverzoek luchtvaartterrein Maastricht, brief van Maastricht Aachen Airport
kenmerk 1102/01.035268/BIE, gedateerd 3 april 2001**





VERTROUWELIJK

Rijksluchtvaartdienst	
Directie Luchtvaartbeleid	
SOI nr.	Infr / 433.1
Datum	09 APR 2001
Ter behandeling van:	Opbergen
RKL	
W 14/04	

Minister van Verkeer en Waterstaat
mevr. T. Netelenbos-Koomen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

M/S/SG:	Dienst: RLD / 4/4
BSG-nr.:	2565

4 APR 2001

uw/your ref
onze/our ref
bijl./encl.
ond./subject
airport

1102/01.035268/BIE

aanwijzingsverzoek luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport
03 APR. 2001

Excellentie,

Naar aanleiding van de brief van het kabinet aan de Tweede Kamer gedateerd 7 januari 1999, loopt de huidige interim contour uiterlijk 31 december 2003 ten einde. De Minister van Verkeer en Waterstaat in afstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer, is er ingevolge artikel 18 van de Luchtvaartwet verantwoordelijk voor om het luchtvaartterrein Maastricht in vervolg op de huidige interim contour definitief te zoneren. Ingevolge de procedure tot definitieve aanwijzing verzoekt de exploitant hierbij de aanwijzingsprocedure te starten die moet leiden tot deze definitieve aanwijzing. De geluidszone wordt dan verankerd in het besluit tot aanwijzing, waarmee het gebruik van de luchthaven definitief wordt geregeld.

Ten behoeve van de procedure die moet leiden tot een definitieve aanwijzing van Maastricht Aachen Airport werd een ondernemingsplan MAA 2001 - 2010 opgesteld. Dit plan geeft een gedetailleerd inzicht in het voorgenomen ontwikkelingspad en dient ons inziens als uitgangspunt voor de procedure tot aanwijzing. Wij zullen een MER opstellen, te beginnen met een startnotitie, waarin de milieu en economische effecten inclusief de extensieregeling zullen worden onderzocht.

Gelet op de samenhang met het door u op te stellen MER-SRKL, de afkoopprocedure en investeringsbijdrage, gaan wij ervan uit dat de basisgegevens zoals opgenomen in het genoemde ondernemingsplan consistent zullen worden gebruikt voor deze meervoudige doeleinden.

Met betrekking tot de verdere procedure die in samenwerking met u op slagvaardige wijze moet leiden tot definitieve aanwijzing uiterlijk 1 januari 2004, plaatsen wij nog de volgende opmerkingen:

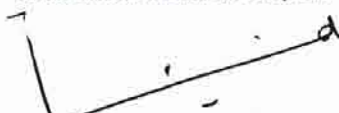


- Het MER voor de aanwijzing zal mede zijn gebaseerd op inzichten die zijn verwoord in het ondernemingsplan MAA 2001-2010, dat ons inziens voldoet aan de voorwaarden zoals gesteld in de brief van het kabinet aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999;
- In dit plan, dat als ondernemingsplan een tijdhorizon hanteert tot 2010, is een doorzicht opgenomen voor 2015. De gegevens die hierin voor 2015 zijn aangenomen stemmen overeen met door ons aan uw dienst verschaftte invoergegevens voor het MER-SRKL;
- Er is uitgegaan van de thans geldende openingstijden inclusief extensieregeling;
- De rekenresultaten op basis van de invoergegevens voor geluidshinder, zoals uitgevoerd door het bureau Adecs, voldoen ons inziens aan de voorwaarden zoals gesteld in de brief van het kabinet aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999;
- Gezien de verwachte en nagestreefde verkeers- en vervoersontwikkeling, is het bereiken van een definitieve aanwijzing vanaf 1 januari 2004 essentieel;
- Op korte termijn zal door Maastricht Aachen Airport een startnotitie MER worden opgesteld rekening houdend met de richtlijnen MER-SRKL.

Wij blijven beschikbaar om indien gewenst nadere informatie en/of toelichting op de verstrekte gegevens te verschaffen en gaan ervan uit dat wij op de hoogte blijven van het verloop van het SRKL-proces en het gebruik van de aangeleverde gegevens. Ik moge u verzoeken de u ter beschikking gestelde bedrijfsgegevens vertrouwelijk te behandelen.

Een afschrift van dit aanwijzingsverzoek is verzonden aan Gedeputeerde Staten van Limburg.

hoogachtend,
Maastricht Aachen Airport



mr. J. Biemond
Algemeen Directeur

Bijlage: ondernemingsplan MAA 2001 - 2010 (inclusief bijlagen)

Bijlage P

**Verzoek opname pakket van maatregelen in aanwijzing,
brief van Luchtverkeersleiding Nederland en Maastricht Aachen Airport
kenmerk CEB/2004/21230, gedateerd 27 februari 2004**





Aan de Staatssecretaris Verkeer en Waterstaat,
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen – Maastricht
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

M/V/S/G	dienst
DBS	1444
- 4 MRT 2004	
Behandeling:	
eindparaaf	
☐	ambtelijk afdoen
☐	ter kennisgeving
Vorig nr:	Volg nr:
Afdeling v:	

Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol
Nederland

Tel: +31(0) 20 40 62 000

Fax: +31(0) 20 64 84 999

E-mail: atc.nl@lvn.nl

uw brief van:

-

schiphol-o:

27 februari 2004

contactpersoon:

Ir. H.H.M.J. Keetman

uw kenmerk:

-

ons kenmerk:

CEB/2004/21230

toestelnummer:

+31-20 406 3546

onderwerp:

Verzoek tot opname van
voorgesteld pakket in de
geluidszones van de Luchthaven
Maastricht

bijlage(n):

2

faxnummer:

+31 20 406 3887

DG LUCHTVAART	
SDI nr.	INFR
Datum	17 MRT 2004
Til behandeling aan:	
Opbergen	
17/3 19/3 21/3	

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Hierbij verzoek ik, mede namens luchthaven Maastricht Aachen Airport, uw instemming om door te gaan met onderstaand pakket aan maatregelen en opname van de maatregelen in de nieuwe aanwijzing voor Maastricht Aachen Airport door aanpassing van de geluidszones. Het pakket van maatregelen is overlegd met medewerkers van uw organisatie Directoraat Generaal Luchtvaart en Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Introductie

In de afgelopen jaren is bij zowel Luchtverkeersleiding Nederland als de overige betrokken luchtverkeersdienst-verleningsorganisaties (Koninklijke Luchtmacht, Deutsche Flugsicherung, Belgocontrol en Belgacontrol), de Luchtverkeerscommissie en de gebruikers van het luchtruim een grote behoefte ontstaan om het luchtruim rond Maastricht Aachen Airport (Maastricht TMA 1 en 2) te herstructureren en daarmee de veiligheid in het luchtruim te waarborgen. Het Nederlandse deel van het luchtruim boven Zuid-Limburg is namelijk relatief smal, langgerekt, kent grillige landsgrenzen en is ingesloten tussen het Duitse civiele en militaire luchtruim, het Nederlandse militaire luchtruim en het Belgische civiele en militaire luchtruim met alle bijbehorende civiele en militaire routes.

Daarnaast zijn de nieuwe PKB/MER, en de daaruit voortvloeiende nieuwe Aanwijzing voor Maastricht Aachen Airport, reden geweest voor de voorgestelde wijzigingen. Passend binnen de herstructurering van het Zuid-Limburgse luchtruim dienen de vertrekroutes gewijzigd te worden. Deze aanpassing heeft consequenties voor de geluidszonering in de nieuwe aanwijzing. Voorts beschikt de luchthaven reeds enkele jaren over een ILS (instrument landing system) ten behoeve van landingen (vanuit de noordzijde) op baan 22. Een ILS maakt een precisienadering voor de baan mogelijk. Voor landingen op baan 04 was het alleen mogelijk te landen hetzij met een visuele nadering, hetzij met ondersteuning door de radarverkeersleider (surveillance radar approach). Om ook precisienadering aan de zuidzijde mogelijk te maken dient ook baan 04 te beschikken over een ILS. De precisienadering heeft invloed op de geluidszone.

Bezoekadres:

Stationsplein Zuid-West 1001

1117 CV Schiphol-Oost

Uit externe veiligheidsonderzoeken in het kader van de milieu-effectrapportage voor de nieuwe PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad blijkt, volgens de meest realistische inschatting van de aannames die bij de berekeningen zijn gedaan, dat er in de eindsituatie, waarbij de toekomstige plannen van de luchthaven volledige zijn gerealiseerd, 23 woningen aan de noordzijde van het luchtvaartterrein Maastricht binnen de 10^{-5} individueel risicocontour zijn gelegen, aldus DGL. In de PKB is aangegeven dat de externe veiligheidsrisico's rond de luchthaven kunnen verminderen door het nemen van maatregelen. Dit is de reden dat Maastricht Aachen Airport de baandrempels wil verschuiven voor starts en landingen in en vanuit noordelijke richting. Het verschuiven van de baandrempels heeft consequenties voor de geluidszone.

Uitgangspunten voor de voorgestelde maatregelen

Ten behoeve van een veilige, efficiënte en milieu verantwoorde afhandeling van het luchtverkeer op korte termijn en in de toekomst zijn bij de ontwikkeling van de voorgestelde wijzigingen de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voorkomen van vermijdbare hinder voor omwonenden;
- Borgen van veilige luchtroutes;
- Verlagen van de werkdruk van de gezagvoerder (t.b.v. de veiligheid, met als gevolg extra aandacht beschikbaar voor kerntaken);
- Verlagen van de werkdruk van de luchtverkeersleider (t.b.v. de veiligheid en efficiency, met als gevolg extra aandacht beschikbaar voor kerntaken);
- Verminderen van het aantal luchtverkeersleidingorganisaties in een klein gebied dat bij een vlucht betrokken is (t.b.v. lagere werkdruk gezagvoerder, lagere werkdruk luchtverkeersleider, minder kans op onregelmatigheden, grotere efficiëntie en de doelstelling van de Single European Sky);
- Kortere c.q. efficiëntere routes van en naar de luchthaven (t.b.v. vermijdbare hinder, minder brandstofverbruik, minder betrokken luchtverkeersleidingorganisaties, grotere efficiëntie en de doelstelling van de Single European Sky);
- Routes die het vliegverkeer zoveel mogelijk op voorhand separeren zonder tussenkomst van de luchtverkeersleider (t.b.v. veiligheid, het verlagen van de werkdruk van de luchtverkeersleider en een grotere efficiëntie);
- Bijdragen aan vermindering van externe veiligheidsconsequenties;
- Het kunnen accommoderen van de toekomstige vliegbewegingen en vlootsamenstelling zoals voorzien in 2015 (t.b.v. continuïteit luchthaven en luchtverkeersleiding)

De voorgestelde wijzigingen

Op basis van de hiervoor genoemde uitgangspunten worden de volgende maatregelen voorbereid.

Ten aanzien van de routes:

1. Nieuwe vertrekroutes van baan 22;
2. Nieuwe vertrekroute van baan 04;
3. De introductie van een instrument landing systeem (ILS) voor landingen op baan 04;
4. De mogelijkheid van een geleidelijke daling ('continuous descent approach') t.b.v. landingen op baan 04 en 22.

Ten aanzien van de externe veiligheid:

5. Het verschuiven van de baandrempel voor landingen op baan 22;
6. Het verschuiven van de baandrempel voor starts op baan 04;

De kaarten met de nieuwe routes en gebruik van ILS zijn bijgevoegd. Hierbij worden de routes gepresenteerd passend in de herstructurering van het Zuid-Limburgse luchtruim. Het pakket aan voorgestelde wijzigingen met betrekking tot de routes, ILS en baandrempelverschuiving is inmiddels doorgerekend door de firma ADECS. De maatregelen passen in de aanwijzing Maastricht zoals deze in voorbereiding is. De consequenties van de voorgestelde wijzigingen in de geluidszone zijn tevens bijgevoegd, inclusief de in de geluidscontouren liggende woningen. Deze zullen eveneens door de exploitant in het milieueffectrapport worden opgenomen.

Ad. 1 Nieuwe vertrekroutes van baan 22

De voorgestelde vertrekroutes vanaf baan 22 introduceren een vast draaipunt op 9,5 nautische mijlen van het MAS navigatiebaken. Dit draaipunt is eenduidig en vermindert daardoor de kans op onduidelijkheden voor de gezagvoerder en de luchtverkeersleider. Tezamen met de verschuiving naar het oosten blijft de route nu dermate vrij van de zuidelijke grens van het luchtruim dat er geen coördinatie hoeft plaats te vinden met de betrokken luchtverkeersleidingsorganisatie(s) van de luchthaven Luik. Dit draagt bij aan verminderde coördinatie met betrokken luchtverkeersleidingorganisaties en aan routeseparaties, waardoor de werkdruk en kans op onregelmatigheden verminderen en een veilig gebruik van het luchtruim wordt geborgd.

Ad. 2 Nieuwe vertrekroute in zuidelijke richting van baan 04

Het voorstel om de vertrekroute vanaf baan 04 voor verkeer richting het zuiden (België) te wijzigen heeft ten doel routes te verkrijgen die het vliegverkeer op voorhand separeren. Dit heeft een positief effect op de veiligheid alsmede de werkdruk van de luchtverkeersleider. Tevens wordt hierbij het luchtruim rond de luchthaven van Luik (Luik TMA) vermeden hetgeen bijdraagt aan het verminderen van de betrokkenheid en coördinatie met deze luchtverkeersleidingorganisatie(s).

Ad. 3 Introductie van een ILS voor landingen op baan 04

Maastricht Aachen Airport heeft al jaren de beschikking over een ILS voor baan 22. Echter tot voor kort was er, in tegenstelling tot baan 22, geen precisienadering mogelijk op baan 04. Het was voor deze baan slechts mogelijk om hetzij een visuele nadering uit te voeren, dan wel een nadering uit te voeren ondersteund door de radarverkeersleider ('Surveillance Radar Approach'). Dit laatste brengt een hoge werkdruk mee voor zowel gezagvoerder als luchtverkeersleider teneinde met voortdurende koers-, hoogte- en stuwkrachtcorrecties het vliegtuig correct op de baan te laten landen. Tevens mag deze vorm van luchtverkeersleiding, conform internationale wet- en regelgeving, niet gegeven worden indien de radarluchtverkeersleider overig verkeer onder zijn controle heeft. Als gevolg daarvan is in een dergelijk geval slechts de visuele nadering op baan 04 mogelijk, dan wel een (staartwind) nadering en landing op baan 22.

Met de beschikking over een ILS heeft de gezagvoerder volledige koers- en glijpadgeleiding met daarbij een continue hoogte- en afstandreferentie tot de baandrempel. Voortdurende stuwkrachtcorrecties teneinde het vliegtuig op het glijpad te houden behoren dan tot het verleden. Hierdoor wordt vermijdbare hinder voor omwonenden voorkomen. Dergelijke geluidsvoordelen zijn niet zichtbaar in de berekende geluidsc contouren, maar betekenen in de praktijk wel degelijk een verlaging van het geluid. Daarnaast brengt een precisielanding een verlaging van de werkdruk bij de gezagvoerder met zich mee, die daardoor meer aandacht heeft voor kerntaken. Daarmee levert het ILS een wezenlijke bijdrage aan de veiligheid. Tevens leidt het ILS tot een verlaging van het aantal gevallen waarin een vliegtuig moet rondgaan ('go-around') voor een tweede landingspoging. Derhalve wordt onnodige hinder voor omwonenden voorkomen en levert het een besparing op voor het brandstofgebruik.

Bovendien leidt de beschikbaarheid van het ILS op baan 04 mede tot het maken van minder 'tail wind'-landingen op baan 22, hetgeen de veiligheid ten goede komt. Ook kan er dan beter tegemoet gekomen worden aan het preferentieel baangebruik.

Tenslotte verlaagt een ILS de werkdruk voor de luchtverkeersleider, die daardoor meer aandacht beschikbaar heeft voor het overig vliegverkeer in het luchtruim met positieve gevolgen voor de veiligheid en efficiëntie. Immers, door de aankomstroute naar baan 04 uit noordelijke richting niet meer via de precisie nadering van baan 22 te laten verlopen, maar deze te optimaliseren voor ILS 04, kan een betere routescheiding aangebracht worden tussen het naderend en vertrekkend verkeer.

Ad. 4 Geleidelijke daling t.b.v. landingen op baan 04 en 22

De mogelijkheid van een 'continuous descent approach' voor landingen op baan 04 en 22 maken het mogelijk dat vliegtuigen via een vaste naderingsroute een geleidelijke daling uitvoeren zonder voortdurende stuwkrachtcorrecties.

Deze 'stille dalingen' bieden een grote bijdrage aan vermijdbare hinder voor omwonenden. Deze winstpunten zijn niet zichtbaar in de berekende geluidscontouren, maar betekenen in de praktijk wel degelijk een verlaging van de geluidbelasting. Tevens verlaagt deze procedure de werkdruk voor de gezagvoerder en de luchtverkeersleider.

Ad. 5 Verschoven baandrempel voor landingen op baan 22

Door deze baandrempel 250 meter naar het zuiden te verplaatsen, komen de vliegtuigen op een grotere hoogte over bewoond gebied dan momenteel het geval is. Dit levert een positieve bijdrage aan zowel een lagere geluidsbelasting als aan externe veiligheid.

Ad. 6 Verschoven baandrempel voor starts op baan 04

Door deze baandrempel 150 meter in zuidelijke richting te verplaatsen, hebben startende vliegtuigen een grotere hoogte bereikt bij het vliegen over bewoond gebied dan momenteel het geval is. Ook dit levert een positieve bijdrage aan zowel een lagere geluidsbelasting als aan externe veiligheid.

Conclusie

Het pakket aan voorgestelde wijzigingen biedt voordelen voor alle belanghebbenden en is overeengekomen in nauw overleg met medewerkers van het Directoraat Generaal Luchtvaart, de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Maastricht Aachen Airport en Luchtverkeersleiding Nederland.

Wij verzoeken u om - vooruitlopend op uw formele vaststelling van de routes - met de effecten van bovenstaand pakket rekening te houden bij de berekening van de geluidszones van de nieuwe aanwijzing voor de luchthaven Maastricht.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft inmiddels ingestemd met de plaatsing en in gebruikname van het ILS voor landingen op baan 04. Wat betreft de nieuwe vertrekroutes heeft LVNL inmiddels het initiatief genomen t.a.v. de voorbereidingen voor uw formele besluitvorming, AIRAC publicatie en AIP invoering. Het tijdstip van de AIRAC publicatie zal op een zodanig tijdstip voor vaststelling van de Aanwijzing moeten plaatsvinden dat vanaf het moment van inwerkingtreding van de Aanwijzing het luchtverkeer op de daarin voorziene wijze kan worden afgehandeld. De procedure om te komen tot de herstructurering van het luchtruim van Zuid-Limburg is inmiddels ook gestart. Binnen deze herstructurering past de routewijziging rond de luchthaven, installatie ILS 04 en de baandrempelverschuiving. De Luchtverkeerscommissie Staf zal ten aanzien van de herstructurering positief advies uitbrengen aan de LVC. Met de baandrempelverschuiving heeft de IVW bij brief DL/Infra/03.541106 d.d. 15 december 2003 formeel ingestemd.

Gelet op de technische wijzigingen in ons luchtverkeersleidingsstelsel AAA, welke noodzakelijk zijn als gevolg van de nieuwe Aanwijzing, wil LVNLop korte termijn duidelijkheid over opname van de voorgestelde wijzigingen in de Aanwijzing van de luchthaven van Maastricht Aachen Airport.

Hoogachtend,
mede namens Luchthaven Maastricht Aachen Airport


G.H. Kroese
Voorzitter van het Bestuur

Bijlage Q

**Aanwijzingsverzoek Maastricht Aachen Airport,
kenmerk 1102/04.0770/TIN,
gedateerd 30 maart 2004**





MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

1105
20041962
- 1 APR 2004

Beheer:
☐ Luchtvaart
☒ Luchtvaart
☐ Luchtvaart
☐ Luchtvaart

Vorige:

Afdoener:

always
loop: + map:



04.000831

Ministerie van Verkeer & Waterstaat
T.a.v. mevrouw drs. M.H. Schultz van
Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

DG LUCHTVAART

SDI nr. in tr ✓

Datum - 6 APR 2004

Ter behandeling aan:

RKUL

uw/your ref.
onze/our ref.
bijl./encl.
ond./subject

1102/04.0770/TIN

aanwijzing Maastricht Aachen Airport

airport,

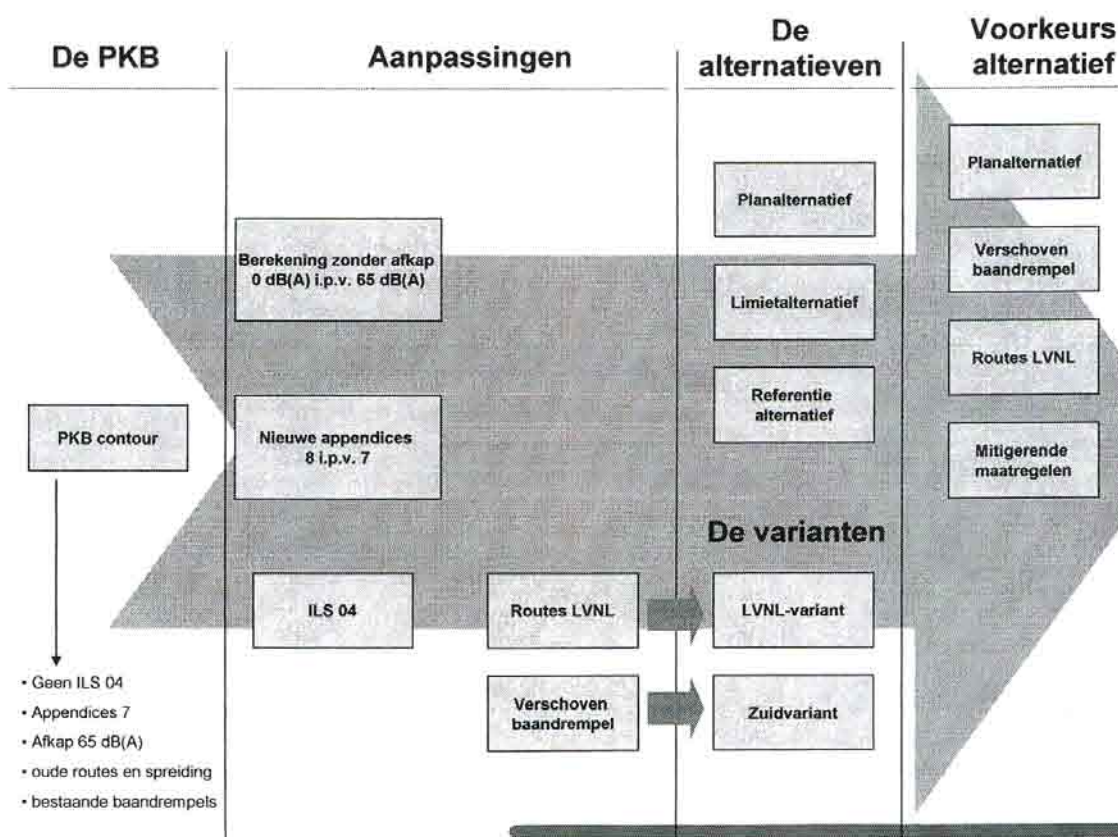
30 maart 2004

Geachte mevrouw Schultz van Haegen, 01.410788

Bij brief van 3 april 2001 (nr. 1102/01.035268/BIE) van NV Luchthaven Maastricht heb ik u verzocht om een definitieve aanwijzing ex artikel 27 juncto 24 Luchtvaartwet ter vervanging van het interim aanwijzingsbesluit van 28 april 2000, nr. DGR/LD/JBZ/L 00.210220 (Strct. 2000, 90). Dit interim aanwijzingsbesluit is door u voor onbepaalde tijd verlengd en vervolgens door de Raad van State vernietigd waarbij de rechtsgevolgen in stand zijn gebleven. De Raad van State heeft in haar besluit bepaald dat een besluit over een nieuwe definitieve aanwijzing voor 1 januari 2005 moet zijn genomen.

Ten opzichte van het oorspronkelijke aanwijzingsverzoek van 3 april 2001 heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan die tot een aanpassing van ons aanwijzingsverzoek leiden.

Deze ontwikkelingen zijn in onderstaand schema weergegeven.



Hieronder zullen deze wijzigingen / aanpassingen achtereenvolgens behandeld worden en toegelicht.

“Autonome” wijzigingen ten opzichte van PKB

Sedert de start van de PKB-procedure zijn de volgende ontwikkelingen van belang die van invloed zijn op de berekende geluidscontouren.

Allereerst heeft de uitspraak van de RvS over luchtvaartterrein Eelde ertoe geleid dat ook de Ke-berekeningen zonder afkap zijn uitgevoerd.

Inmiddels is een nieuwe versie van de appendices 8 van het Ke-rekenvoorschrift verschenen die gebruikt wordt in de berekeningen die een geringe invloed op de contouren heeft.

Door het aanbrengen van een ILS op baan 04 kunnen vliegtuigen nauwkeuriger en veiliger aanvliegen en landen. De grotere nauwkeurigheid heeft tot gevolg dat de geluidscontouren smaller worden.

Deze ‘autonome’ wijzigingen hebben tot gevolg dat de geluidscontouren zoals die worden weergegeven in de MER MAA, op grond van dezelfde inputgegevens als in de PKB, een iets andere vorm hebben. In bijgaand MER wordt dit nader toegelicht.

Beleidsinhoudelijke wijzigingen

In de brief d.d. 27 februari 2004, nr. CEB/2004/21230, wordt van de zijde van de LVNL voorgesteld, mede ter verbetering van de veiligheid in het luchtruim, de routestructuur rond de luchthaven aan te passen. Hierdoor hoeft er onder meer geen coördinatie met de luchthavenverkeersleiders van de luchthaven Luik meer plaats te vinden.

Zoals verzocht in de PKB is bezien welke mogelijkheden er bestaan om de externe veiligheidssituatie te verbeteren. Hierbij is de mogelijkheid onderzocht om de baandrempels te verschuiven. Hierdoor verschuiven de EV-contouren, ongeacht de berekeningswijze, van Geverik af.

TOTSTANDKOMING COMBI-VARIANT

Tengevolge van de drie ‘autonome’ ontwikkelingen hebben de geluidscontouren van het Planalternatief een geringe wijziging ondergaan. De EV-maatregelen leiden tot de Zuidvariant, dat wil zeggen het Planalternatief + verschoven baandrempels. Toevoeging van de Variant nieuwe LVNL-routes aan de Zuidvariant van het Planalternatief leidt tenslotte tot de aan te vragen Combi-variant.

Aanwijzingsaanvraag

Op basis van het bovenstaande en gelet op het MER kan het verzoek voor een nieuwe definitieve aanwijzing als volgt worden beschreven.

1. De aanvraag is gebaseerd op de invoersets die, op basis van het ondernemingsplan, zijn opgesteld binnen de grenzen van de brief van 7 januari 1999 van de Minister van Verkeer en Waterstaat (bijlage 6 bij het MER).
2. Wij ondersteunen de aanvraag van de LVNL, als verwoord in hun brief aan U d.d. 27 februari 2004, voor een nieuwe routestructuur gezien de hiermee gepaard gaande voordelen.
3. De luchthaven heeft het voornemen om, tegelijkertijd met de baanrenovatie (2006), maatregelen te treffen waardoor een baandrempelverschuiving gerealiseerd kan worden ten behoeve van de externe veiligheid. Deze maatregelen zijn beschreven in een plan van aanpak dat met uw medewerkers is besproken en dat binnenkort in definitieve vorm zal worden ingediend.
4. Voor een gedeelte van deze maatregelen (zeker die buiten het aangewezen luchtvaartterrein) is medewerking van derden noodzakelijk zodat het niet zeker is dat alle werkzaamheden zoals genoemd in het plan van aanpak in 2006

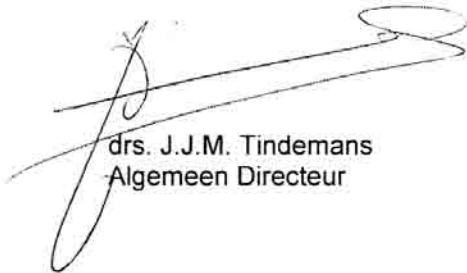
kunnen worden gerealiseerd. De werkzaamheden buiten het aangewezen luchtvaartterrein zijn echter niet noodzakelijk om tot het flexibel gebruik van de start- en landingsbaan door de baandrempeelverschuiving te komen. Wel zal dan met uw medewerkers overlegd moeten worden op welke wijze de RESA en extended RESA kunnen worden gerealiseerd.

5. Dit betekent dat de realisatie van de verschoven baandrempeel, op basis van onze huidige inzichten ten aanzien van de baanrenovatie, pas na 2006 mogelijk is. Dit betekent dat onze aanvraag twee onderdelen kent:
 - ☐ De periode tot 2007 (op basis van onze huidige inzichten) waarbij met de bestaande baandrempeels zal worden gewerkt en
 - ☐ De periode hierna waarbij met de verschoven baandrempeels zal worden gewerkt.
6. Met betrekking tot de mitigerende maatregelen stellen wij voor om de mogelijkheid op te nemen voor de exploitant om circuitvluchten na 19.00 uur 's avonds toe te staan met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van minder dan 6.000 kilogram na instemming van de luchthaven. Er worden geen circuitvluchten in het kader van proef-, les- en oefenvluchten voorzien in de weekenden.
7. Verder verzoeken wij u om de huidige openingstijden voor de luchthaven te handhaven, conform het gestelde in de PKB Maastricht en Lelystad, met de aanvulling om de mogelijkheid open te houden voor het uitvoeren van starts en landingen tussen 23.00 en 24.00 uur plaatselijke tijd, voor zover sprake is van onvoorziene vertragende omstandigheden.

Ik verzoek u – met inachtneming van de bovenstaande aanvraag – om een definitieve aanwijzing. Ten behoeve van de verdere besluitvorming over de definitieve aanwijzing bied ik u hierbij het Milieueffectrapport (MER) aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport aan.

Hoogachtend,

Maastricht Aachen Airport



drs. J.J.M. Tindemans
Algemeen Directeur

Planalternatief van de MER PKB (afkap = 65 dB(A).

Gemeente	Woningen binnen contour		
	20 Ke	35 Ke	40 Ke
Beek	4758	1108	158
Meerssen	5164	1659	798
Geleen	5504	0	0
Maastricht	3066	0	0
Nuth	0	0	0
Valkenburg	3	0	0
Margraten	0	0	0
Stein	0	0	0
Totaal	18495	2767	956

Tabel D.1.1 Aantallen woningen planalternatief MER PKB.

Gemeente	Bewoners binnen contour		
	20 Ke	35 Ke	40 Ke
Beek	11241	2490	391
Meerssen	12408	3990	1914
Geleen	32978	0	0
Maastricht	6994	0	0
Nuth	0	0	0
Valkenburg	9	0	0
Margraten	0	0	0
Stein	0	0	0
Totaal	63631	6480	2304

Tabel D.1.2 Aantallen bewoners planalternatief MER PKB.

Gemeente	Personen in geluidsgevoelige gebouwen		
	20 Ke	35 Ke	40 Ke
Beek	1312	346	61
Meerssen	2046	650	224
Geleen	3280	0	0
Maastricht	980	0	0
Nuth	0	0	0
Valkenburg	0	0	0
Margraten	0	0	0
Stein	0	0	0
Totaal	7619	996	285

Tabel D.1.3 Aantallen personen in g.g. gebouwen planalternatief MER PKB.

Variant 1B3 van MER MAA (afkap = 0 dB(A)).

Gemeente	Woningen binnen contour		
	20 Ke	35 Ke	40 Ke
Beek	5403	1073	158
Meerssen	5534	1987	865
Geleen	8678	0	0
Maastricht	3446	0	0
Nuth	0	0	0
Valkenburg	120	0	0
Margraten	208	0	0
Stein	2	0	0
Totaal	23392	3060	1023

Tabel C9.1 Woningtellingen variant 1B3

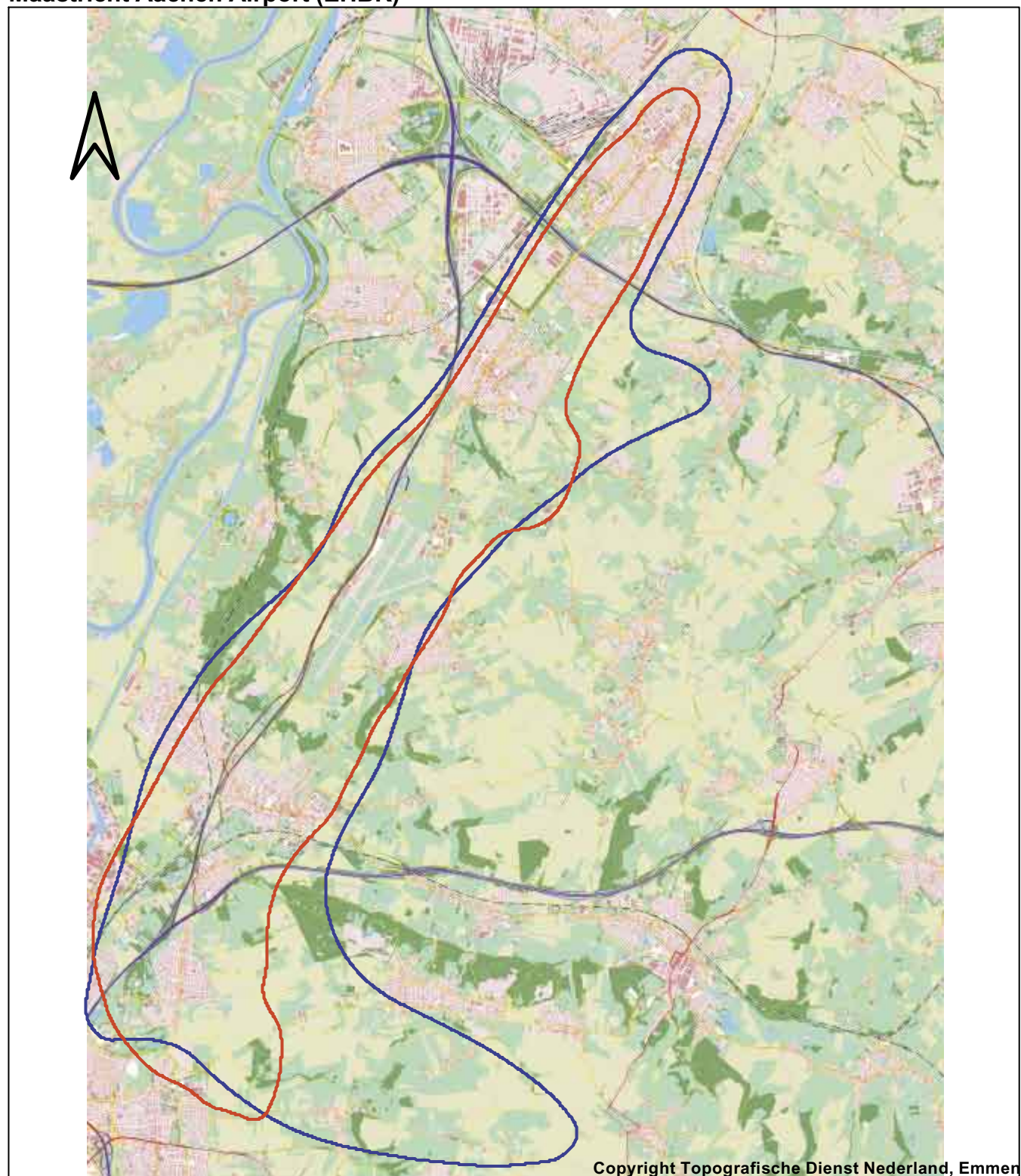
Gemeente	Bewoners binnen contour		
	20 Ke	35 Ke	40 Ke
Beek	12697	2406	391
Meerssen	13302	4802	2091
Geleen	52013	0	0
Maastricht	7767	0	0
Nuth	0	0	0
Valkenburg	310	0	0
Margraten	573	0	0
Stein	6	0	0
Totaal	86669	7208	2482

Tabel C9.2 Tellingen van bewoners variant 1B3

Gemeente	Personen in geluidsgevoelige gebouwen		
	20 Ke	35 Ke	40 Ke
Beek	1608	630	61
Meerssen	2609	792	224
Geleen	4381	0	0
Maastricht	728	0	0
Nuth	0	0	0
Valkenburg	0	0	0
Margraten	62	0	0
Stein	0	0	0
Totaal	9388	1422	285

Tabel C9.3 Tellingen van personen in geluidsgevoelige gebouwen variant 1B3

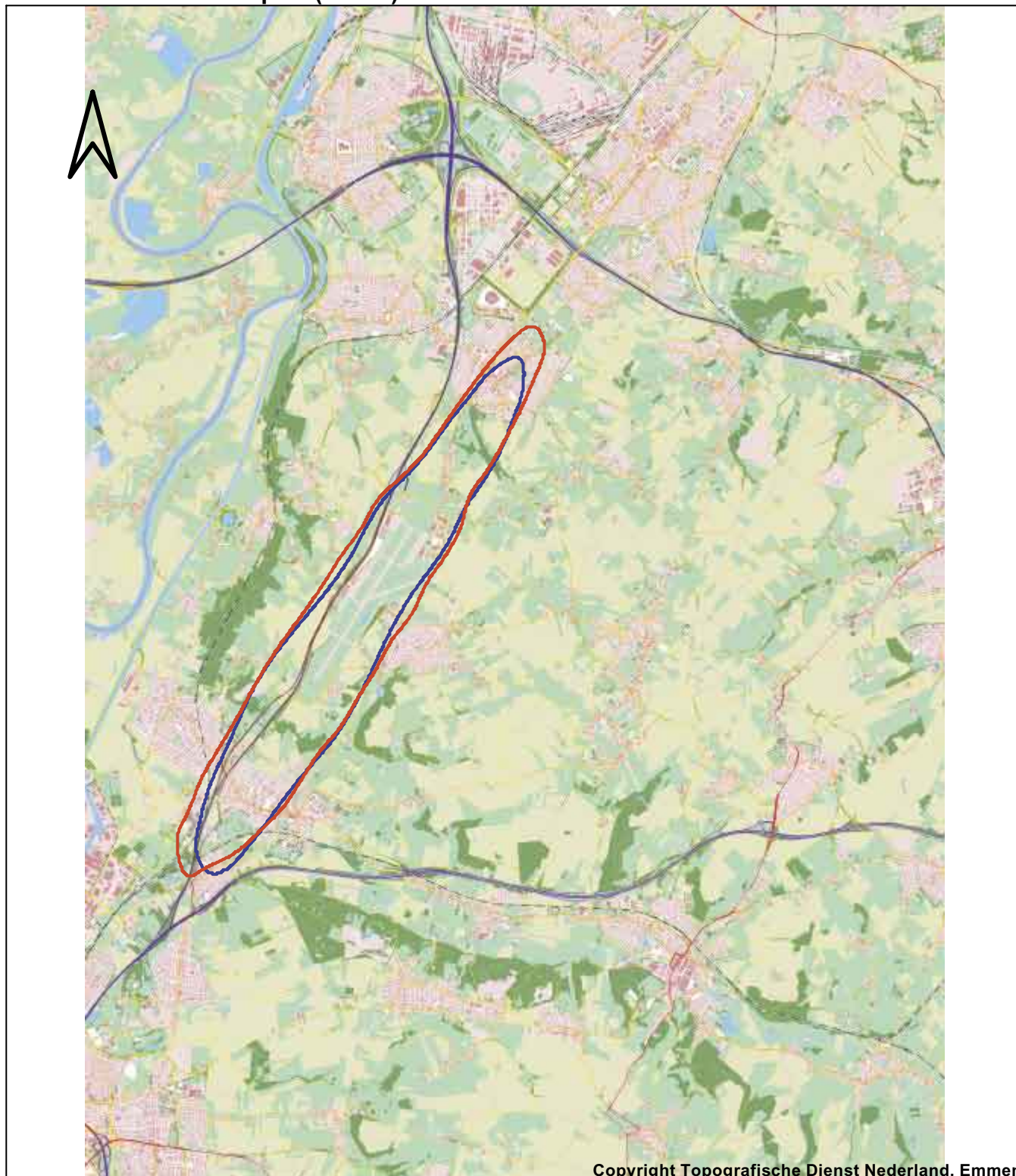
Maastricht Aachen Airport (EHBK)



Description = 20 Ke PKB vs berekening 1B3: ILS04, 9,5 MAS, baandrempelverschuiving, App. 8 en afkap= 0 dB(A).
Calculation ID = 20021021-000001 (PKB) en 20040130_153843 (1B3)
Scale = 1 : 80000

■ 20 KE MAA 1B3 ■ 20 KE MAA PKB

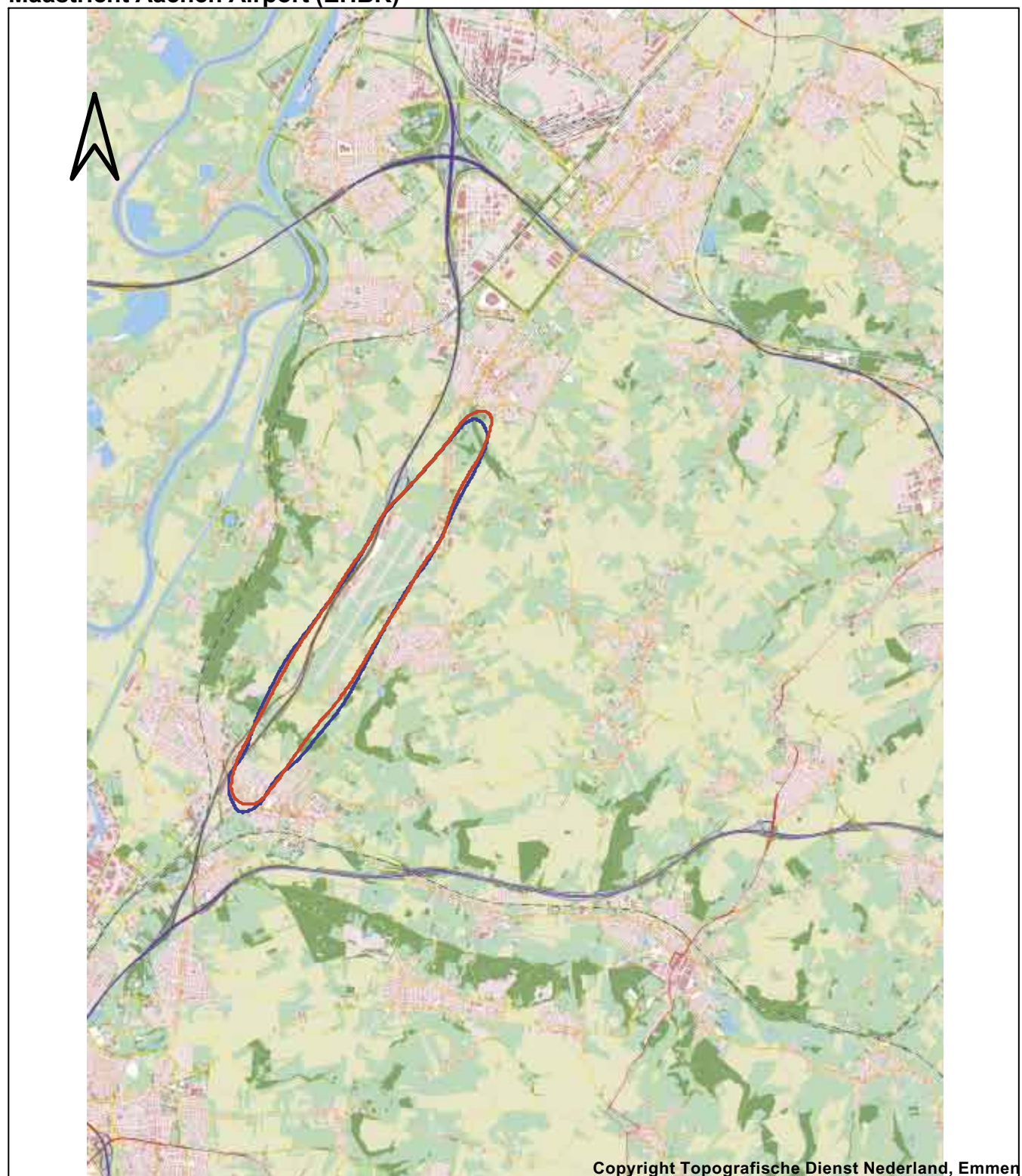
Maastricht Aachen Airport (EHBK)



Description = 33 Ke PKB vs 35 Ke berekening 1B3: ILS04, 9,5 MAS, baandrempelverschuiving, App. 8 en afkap= 0 dB(A).
Calculation ID = 20021021-000001 (PKB) en 20040130_153843 (1B3)
Scale = 1 : 80000

■ 33 KE MAA PKB ■ 35 KE MAA 1B3

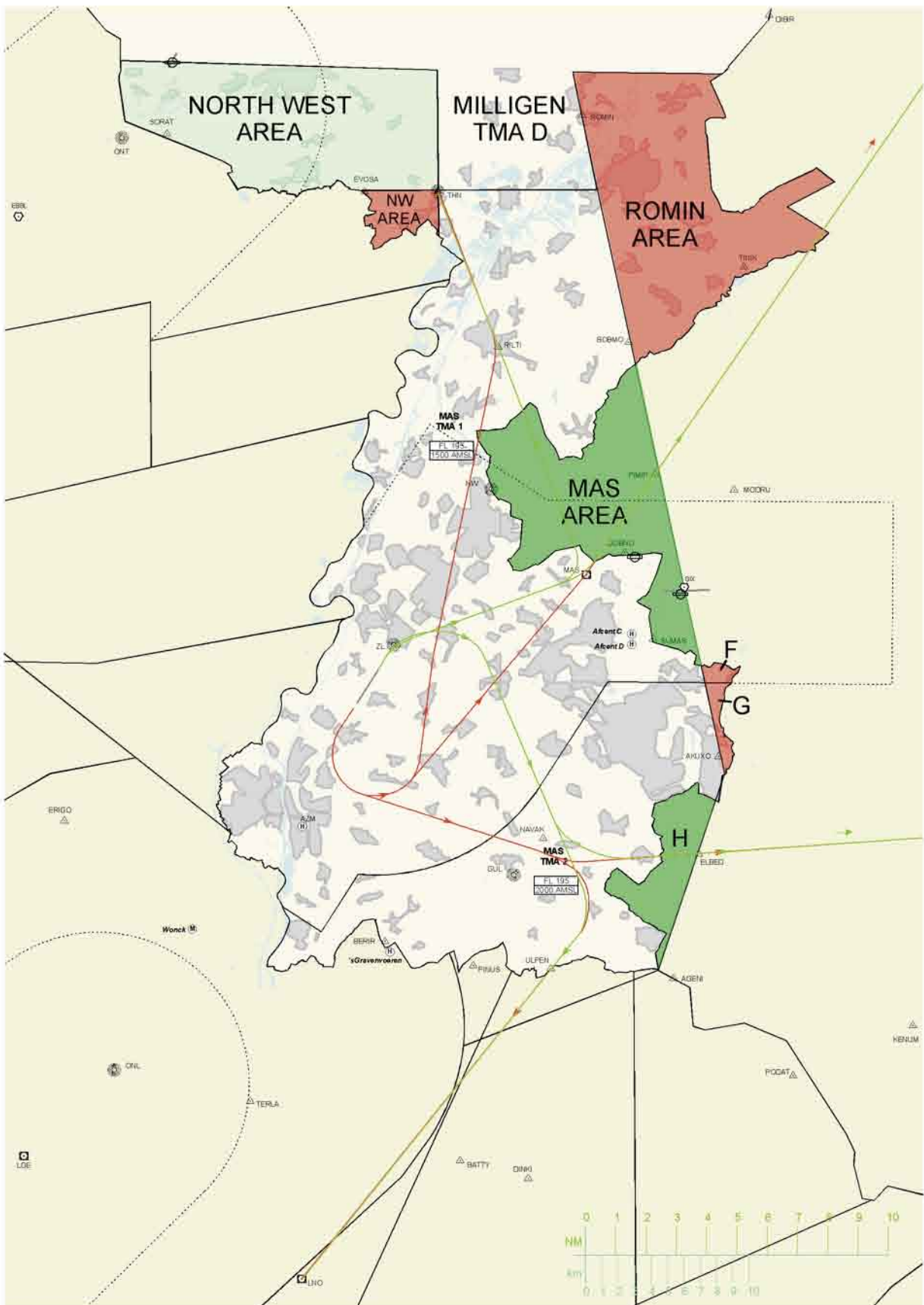
Maastricht Aachen Airport (EHBK)



Copyright Topografische Dienst Nederland, Emmen

Description = 40 Ke PKB vs berekening 1B3: ILS04, 9,5 MAS, baandrempelverschuiving, App. 8 en afkap= 0 dB(A).
Calculation ID = 20021021-000001 (PKB) en 20040130_153843 (1B3)
Scale = 1 : 80000

■ 40 KE MAA 1B3 ■ 40 KE MAA PKB



APP 123.975 Beek Approach
(TAR)

128.350 Dutch MIL outside OPR HR

TWR 119.475 Beek Tower
119.700 Reg. Guard

ATIS 124.575 Maastricht Information
121.500 General Emergency
in Amsterdam FIR

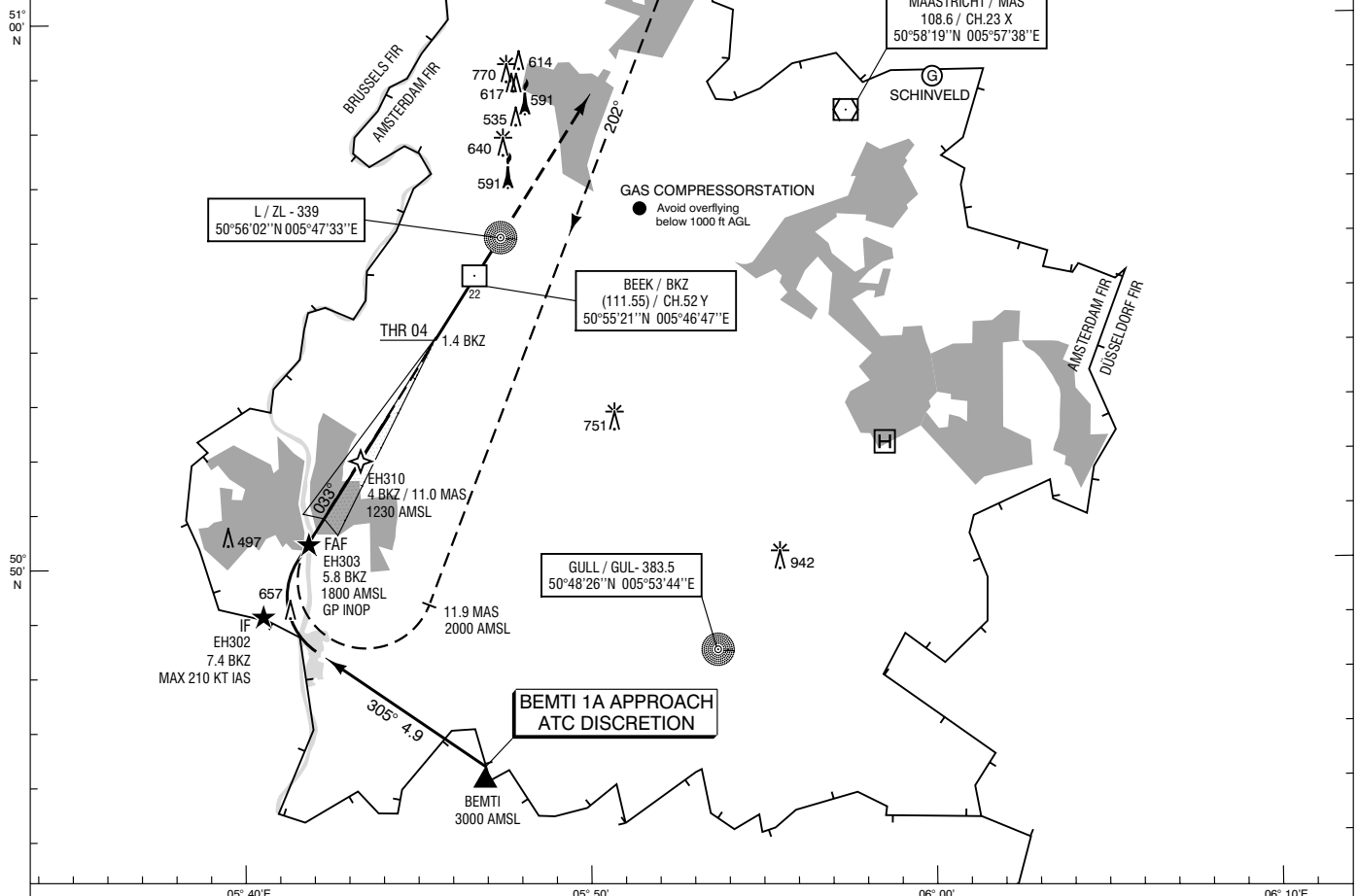
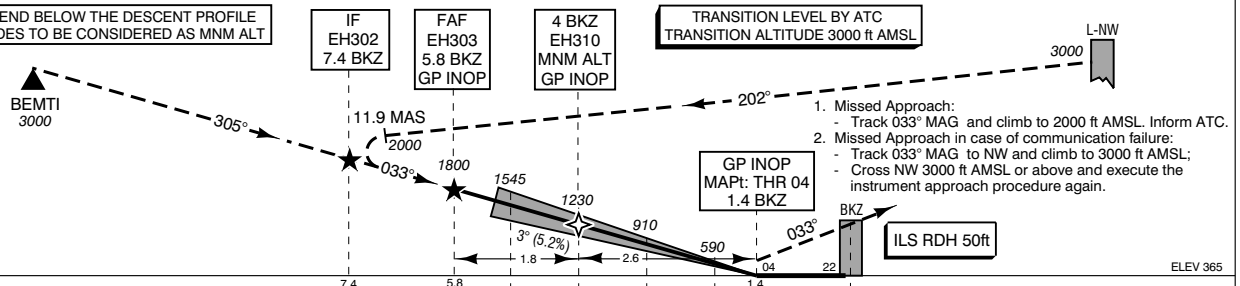
GP 332.750
LLZ 111.550 BKZ
DME CH.52Y BKZ

NOTES:

- Navigation in the initial and intermediate approach segment is primarily based on radar vectors provided by ATC.
- ILS DME BKZ reads 1.4 at THR 04.
- ILS not equipped with markers.
- The approach via BEMTI only at ATC discretion (see page EHBK AD 2-2-9.5).
- Given EH points beyond the FAF must be considered to be supplementary information.
- Given speeds are mandatory.
- Execution of the complete procedure via L-NW depicted by --- at ATC discretion or in case of COM-failure.

CAUTION:

- Notice the short distance between the IF and the FAF available for LLZ-course interception.

DO NOT DESCEND BELOW THE DESCENT PROFILE
GIVEN ALTITUDES TO BE CONSIDERED AS MNM ALT

DIST RELATED TO DME BKZ

	10		8		6		5		4		3		2		1 NM 0		2		3		4		5	
GS IN KT (Adv. info only)	60		80		100		120		140		160		180											
TIME AND VERTICAL SPEED	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min	min-sec	ft/min
FAF- MAPt (THR 04) : 4.3 NM	4-21	320	3-16	425	2-36	530	2-10	635	1-52	745	1-38	850	1-27	955										

OCA (OCH) ELEV THR 04: 365.4 ft

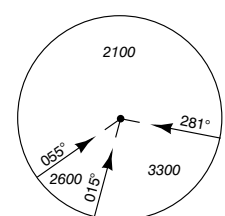
ACFT CAT	CATI Press Alt	GP INOP MAPt: THR	CIRCLING
A	502 (137)	710 (350)	910 (530)
B	511 (146)		940 (570)
C	522 (157)		1170 (800)
D	533 (168)		

CEILING AND VISIBILITY MINIMA

TAKE-OFF	DAY:	NA	NIGHT:	NA
LANDING	DAY:	NA	NIGHT:	NA

THR 04 50°54'07"N 005°45'36"E
11.9 MAS 50°49'21"N 005°45'24"E
BEMTI 50°46'20"N 005°46'57"E
EH302 50°49'08"N 005°40'35"E
EH303 50°50'27"N 005°41'54"E
EH310 50°51'58"N 005°43'26"E

MSA BASED ON MAS VOR/DME



BEARINGS ARE MAGNETIC
DISTANCES IN NM
ALTITUDES AND ELEVATIONS
IN FEET

CHANGE: New chart, new approach procedures.

Bijlage R

Ontwikkelingen en effecten



Uitgangssituatie Maastricht Aachen Airport

Voor toelichting zie hoofdstuk 2 van de Aanwijzing Luchtvaartwet.

Brief Kabinet (1999)

- maximaal 3.265 woningen in 35 Ke geluidszone
- streven naar minder dan 21.012 woningen binnen de 20 Ke-geluidszone

Businessplan MAA (2010 – 2015)

PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

- indicatieve 35 Ke geluidszone (groot verkeer)
- indicatieve 47 bkl geluidszone (klein verkeer)
- inzicht in externe veiligheid

Ontwikkelingen en effecten (1)

- Uitspraak Raad van State
uitspraak inzake aanwijzing luchtvaartterrein Eelde: *'al het geluid meenemen in geluidsberekeningen voor groot verkeer (Ke)', dus uitvoeren van geluidsberekeningen zonder afkap*

Effecten van deze uitspraak voor het aantal woningen binnen de PKB-contouren voor het luchtvaartterrein Maastricht (zie ook kaart 1):

geluidscontour	20 Ke		35 Ke		40 Ke	
	met afkap	zonder afkap	met afkap	zonder afkap	met afkap	zonder afkap
PKB	18.495	24.814	2.767	3.161	957	1.009

Ontwikkelingen en effecten (2)

Voorgestelde maatregelen in de aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht:

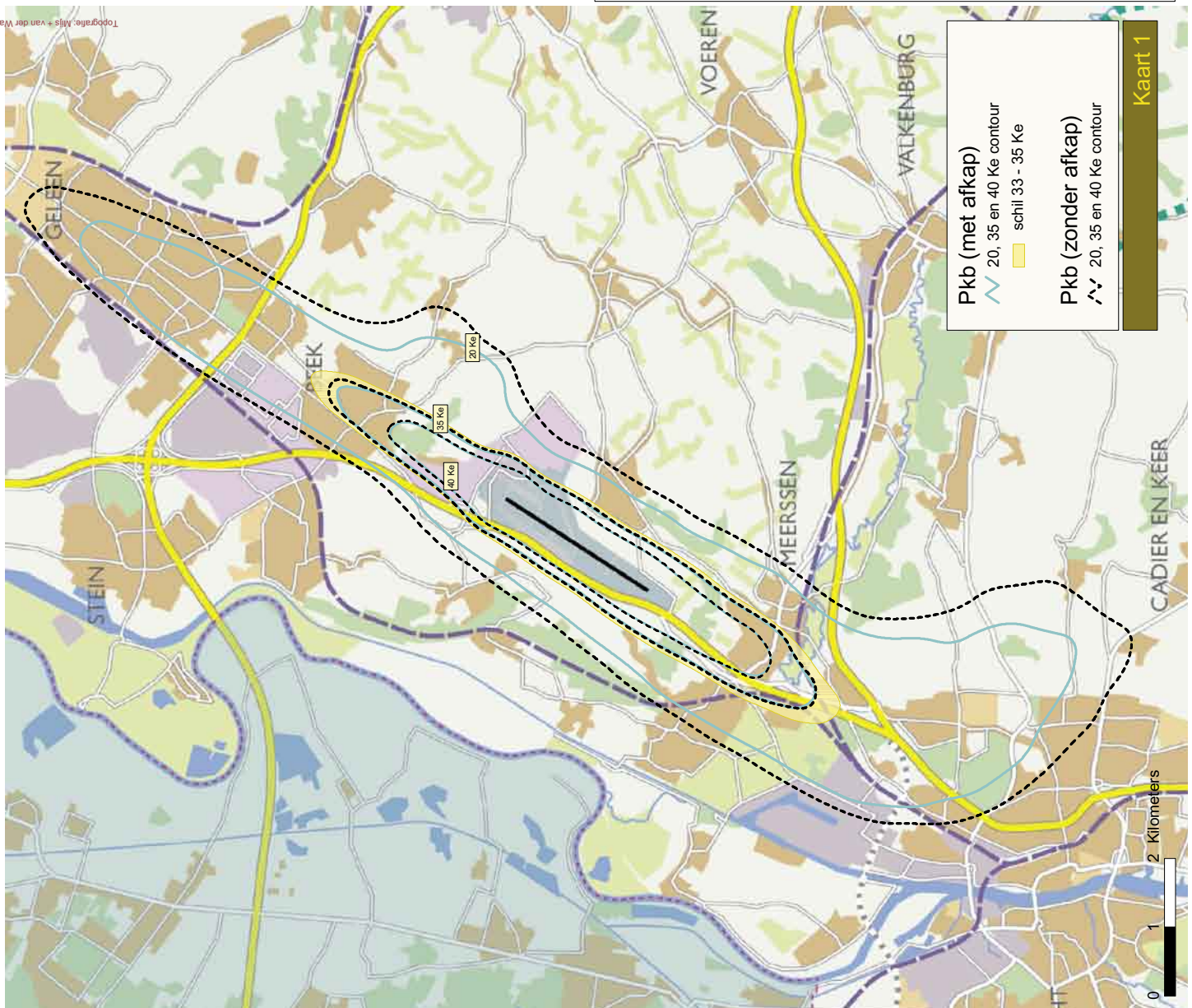
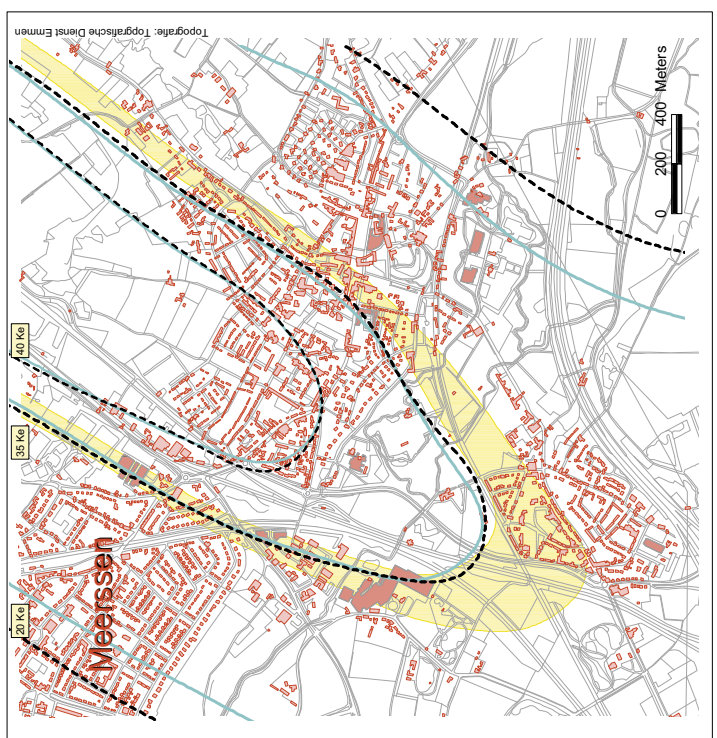
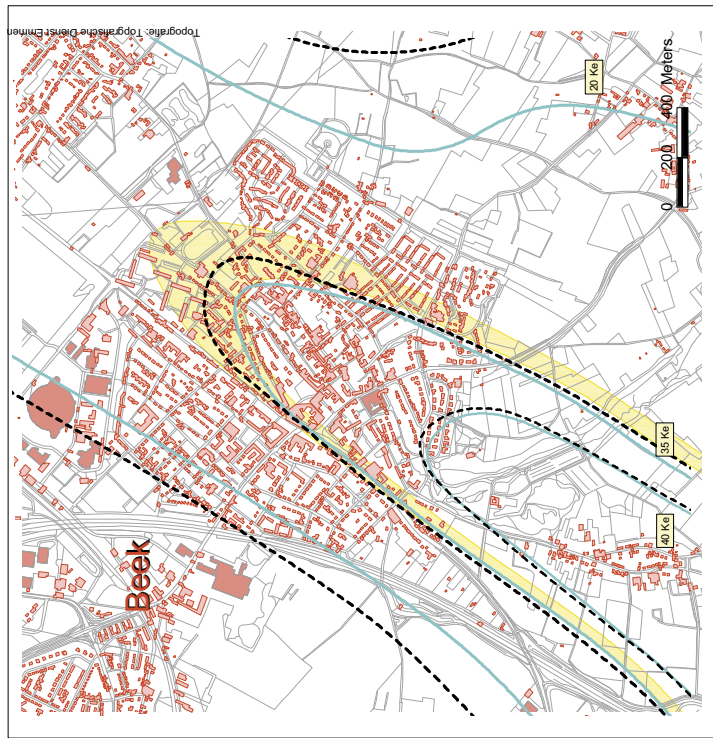
- verplaatsen baandrempel t.b.v. verkleinen externe veiligheidsrisico's aan noordzijde MAA
geluid- en EV-contouren aan de noordzijde van de baan worden korter
- invoeren Instrument Landing Systeem (ILS) t.b.v. vergroten algemene veiligheid en optimaliseren operationeel gebruik baan
geluidscontour aan zuidzijde van de baan wordt langer en smaller
- wijzigen routes vanwege herstructurering van het luchtruim t.b.v. veiligheid
na start in zuidelijke richting eerder afbuigen naar het oosten: contouren buigen mee

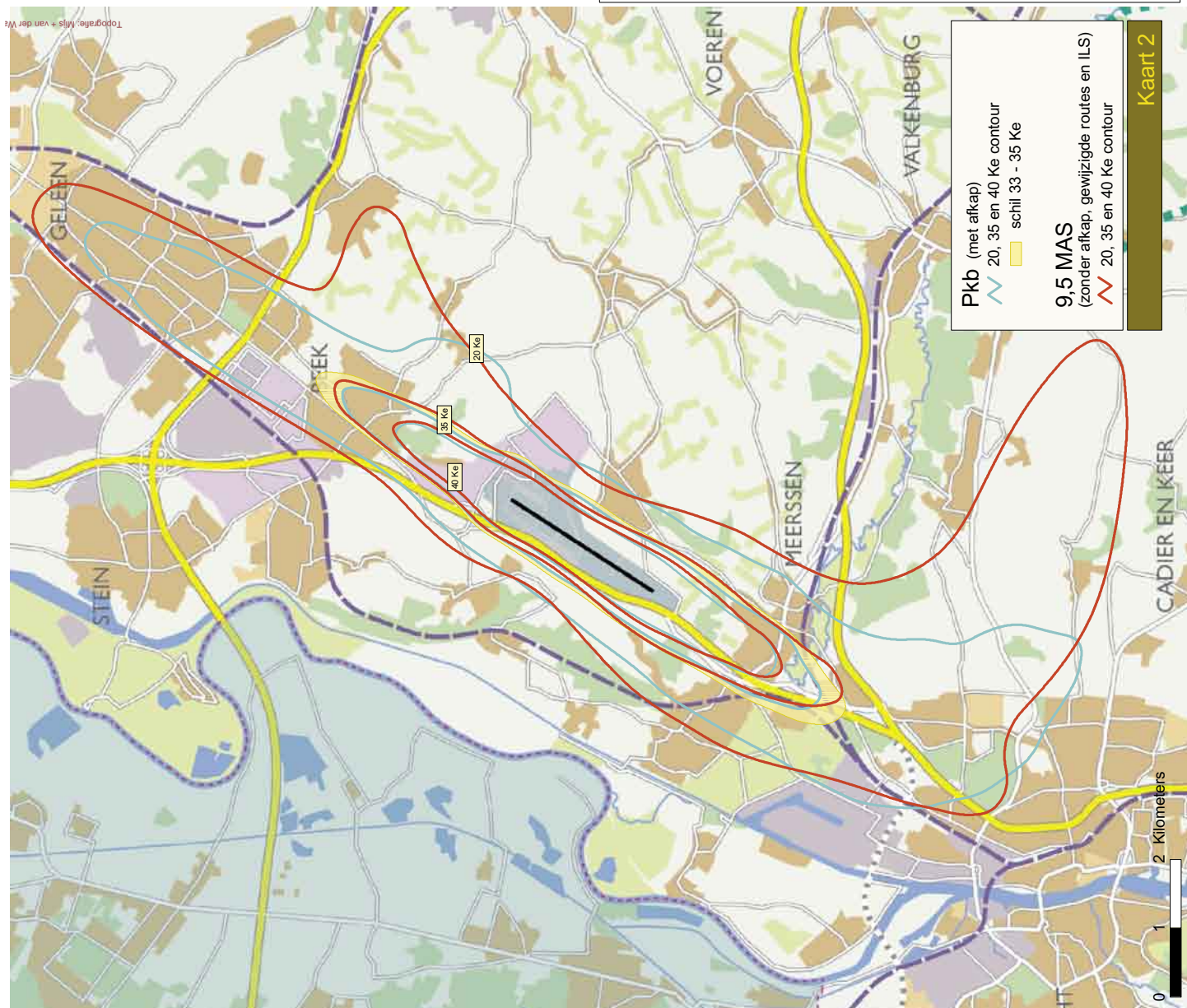
Effecten hiervan voor het aantal woningen binnen de contouren (zie ook kaart 2 en 3):

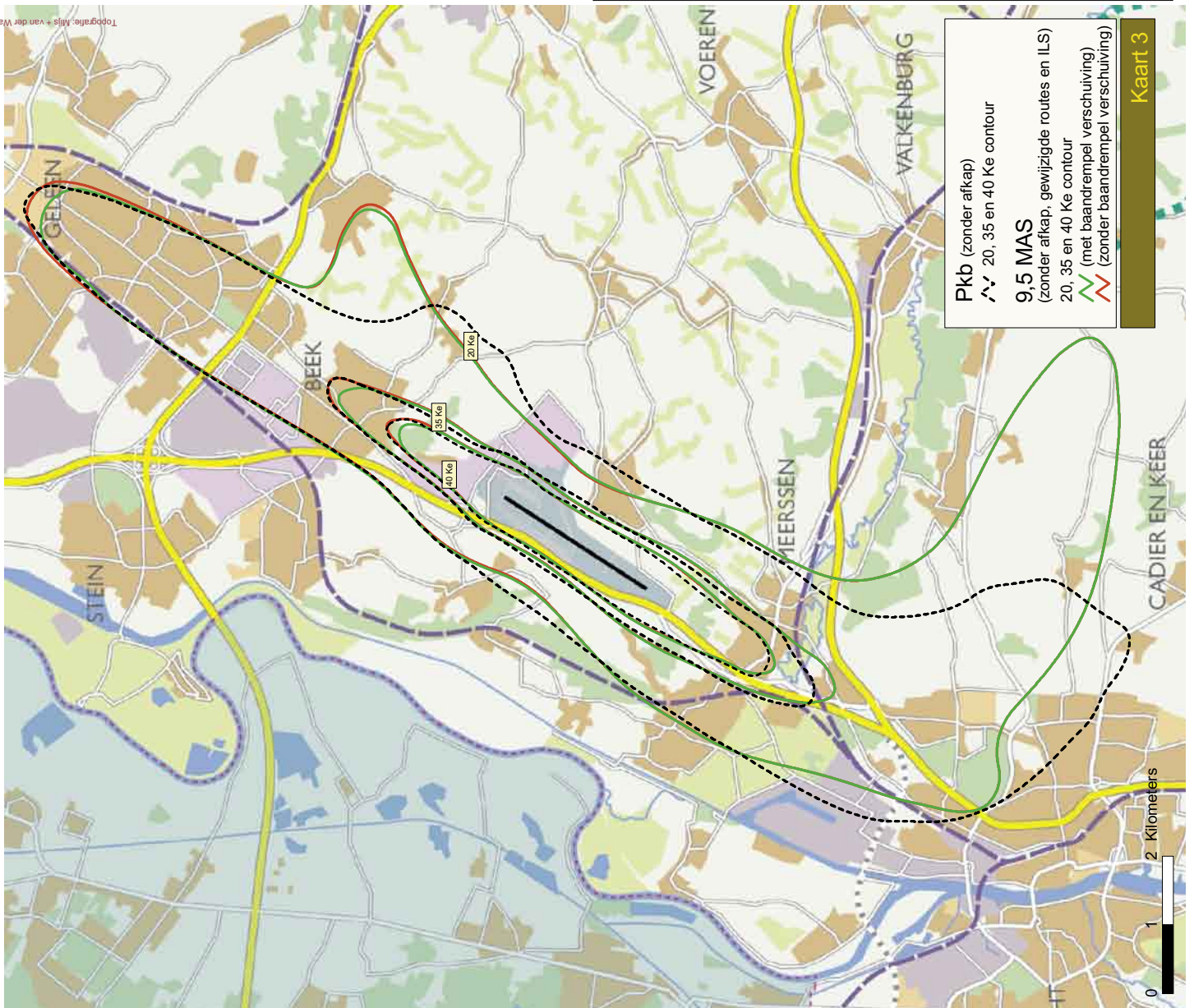
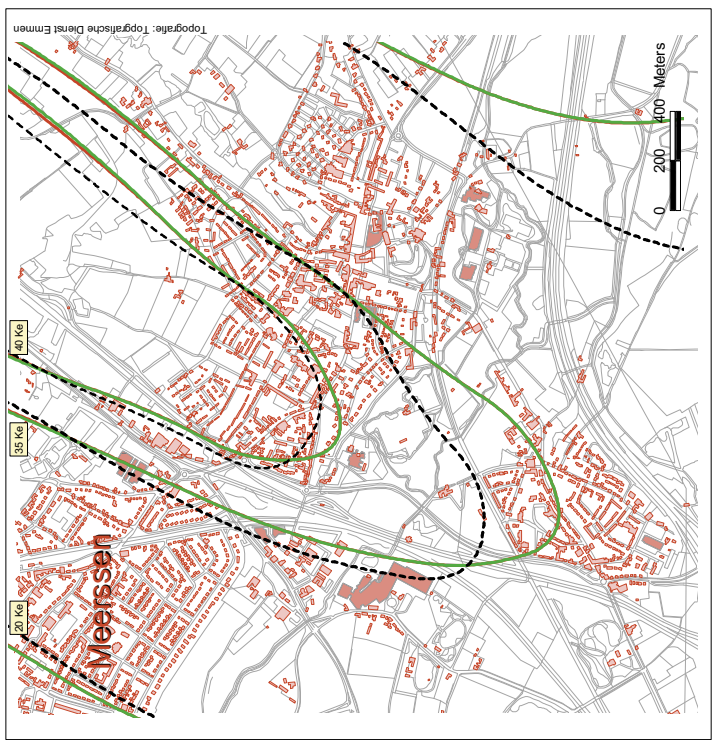
geluidscontour	20 Ke		35 Ke		40 Ke	
	met afkap	zonder afkap	met afkap	zonder afkap	met afkap	zonder afkap
PKB	18.495	24.814	2.767	3.161	957	1.009
Aanwijzing	16.806	23.392	2.889	3.060	1.012	1.023

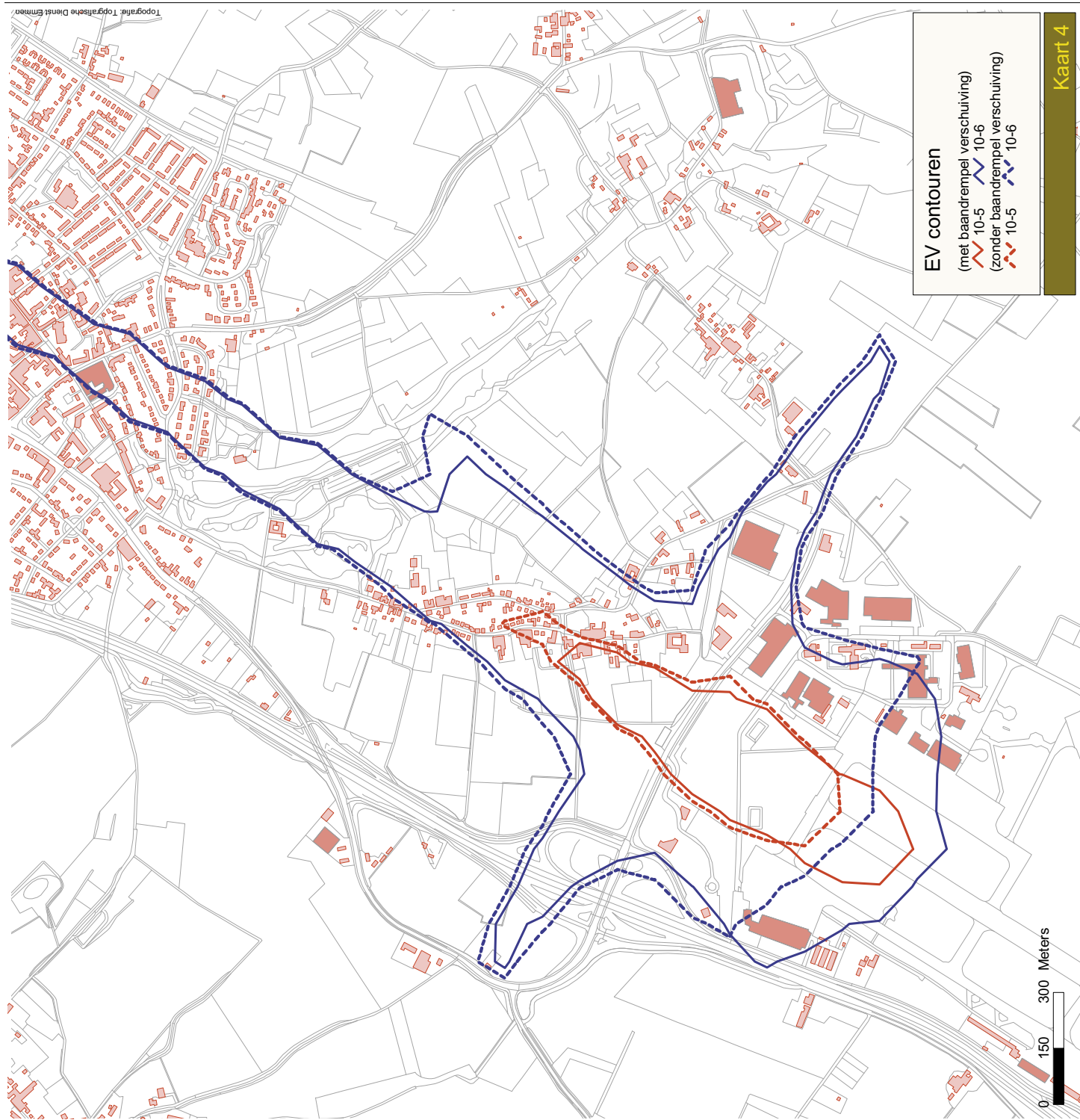
Afwegingen voor keuze in aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht

- veiligheid
specifiek voor externe veiligheid
veiligheid algemeen
- milieu / planologie
beperking woningbouwlocaties
woningaantallen in 35 Ke geluidszone
- bedrijfseconomische effecten (MAA)
- vestigingsklimaat / bereikbaarheid regio









Bijlage S

Lijst met afkortingen en verklarende woordenlijst



Lijst met afkortingen en verklarende woordenlijst

ADECS	Advanced Decision Systems BV, adviesbureau te Delft op het gebied van ruimtelijke ordening en ondermeer luchthavens.
AIP	Aeronautical Information Publication of the Netherlands. Naslagwerk met luchtvaartinlichtingen van blijvende aard essentieel voor de vluchtuitvoering.
Autonome ontwikkeling	Ontwikkeling die plaatsvindt onafhankelijk van de voorgenomen activiteit en de onderzochte alternatieven.
ATC-slot (Air Traffic Control-slot)	Door de luchtverkeersleiding opgegeven CTOT (Calculated Take-Off Time). Dit is een nominale tijd met een tolerantie van 5 minuten voor tot 10 minuten na het opgegeven slot-tijdstip.
AWACS (Airborne Warning and Control System)	Militaire radarsurveillance door vliegtuigen in de lucht, opererende ondermeer vanaf luchthaven Geilenkirchen (Duitsland)
Baangebruikslengte	Het deel van de start- en landingsbaan dat gebruikt wordt voor het uitvoeren van starts en landingen. De feitelijke baanlengte kan hiervan afwijken.
Bevoegd gezag	Overheidsinstantie die bevoegd is om over de activiteit van de initiatiefnemers een besluit te nemen. In casu: de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
BGGL	Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart
BGKL	Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart
bkl	Eenheid waarin de geluidsbelasting wordt uitgedrukt, veroorzaakt door de kleine luchtvaart. De geluidsbelasting op een bepaalde plaats veroorzaakt door de gezamenlijke op een luchtvaartterrein landende en opstijgende vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving en een toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger dan 6.000 kg, uitgedrukt in bkl en berekend over een periode van een jaar. Zie ook Ke.
Circuitvluchten	Vliegtuigbewegingen in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen als onderdeel van het lesvliegen
Commissie voor de m.e.r.	Commissie van onafhankelijke deskundigen, zoals bedoeld in §2.2 van de Wet milieubeheer. De commissie brengt advies uit aan het bevoegd gezag omtrent de Richtlijnen voor het opstellen van het milieueffectrapport en toetst het milieueffectrapport aan de richtlijnen en de wet.

Exploitant	Exploitant van het luchtvaartterrein Maastricht. In casu: Maastricht Aachen Airport BV.
Extensieregeling	Het uitvoeren van starts en landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van vluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken of arriveren, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden.
dB(A)	Decibel, met de A als een correctiefactor voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
Externe veiligheid (EV)	Veiligheid op de grond buiten het aangewezen luchtvaartterrein in relatie met het vliegverkeer.
FANOMOS	Flight track and Aircraft NOise MOnitoring System; systeem waarin radar- en vliegplangegevens worden opgeslagen ten behoeve van de handhaving van de Ke-geluidszone.
Gebruiksplan	Gebruiksplan zoals bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet. Een gebruiksplan bevat tenminste: a. een voorstel voor de wijze waarop het luchtvaartterrein zal worden gebruikt, met inbegrip van de door de exploitant van het desbetreffende luchtvaartterrein tweemaal per jaar vast te stellen capaciteit; b. tenminste alle gegevens die nodig zijn om de geluidsbelasting te bepalen die zal worden veroorzaakt door het in het gebruiksplan voorgestelde gebruik van het luchtvaartterrein; c. de maatregelen, die de exploitant neemt om, voor zover dat in zijn vermogen ligt, er voor zorg te dragen, dat bij het gebruik van het luchtvaartterrein de geluidsbelasting de vastgestelde grenswaarde buiten de daarbij behorende geluidszone niet overschrijdt; Een gebruiksplan wordt vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat in overleg met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
Geluidszone	Zone (rond een luchtvaartterrein) als bedoeld in artikel 25a van de Luchtvaartwet, behorende bij de vastgestelde grenswaarden (35 Ke en 47 bkl), waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de grenswaarde niet mag overschrijden.
Geluidscontour	Lijn die punten verbindt waarvoor dezelfde waarde van geluidsbelasting geldt.
Gezagvoerder	Diegene, die de leiding heeft bij en verantwoordelijk is voor de veilige uitvoering van de vlucht.
Grenswaarde	Wettelijke milieukwaliteitsnorm die 'in acht genomen moet worden' (resultaatsverplichting).
Grote luchtvaart	Luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa (MTOW) van ten minste 6000 kg dan wel minder dan 6000 kg maar meer dan 390 kg, voor zover dit hefschroefvliegtuigen betreft dan wel deze

luchtvaartuigen gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als de luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg, dan wel de vliegpatronen van deze luchtvaartuigen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg.

Handhavingsvoorschrift

Handhavingsvoorschrift, bedoeld in artikel 30a van de Luchtvaartwet. Het handhavingsvoorschrift legt de hoofdlijnen vast van de wijze waarop toezicht plaatsvindt op de voor het gebruik van een luchtvaartterrein gestelde voorschriften alsmede op andere voorschriften en maatregelen die gericht zijn op het voorkomen of bestrijden van geluidhinder, en bevat tenminste:

- a. regels omtrent de wijze waarop de voor het meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting benodigde gegevens worden verzameld;
- b. regels omtrent de wijze waarop het feitelijke gebruik van het luchtvaartterrein wordt getoetst aan het voorgenomen gebruik dat in het gebruiksplan is aangegeven;
- c. regels omtrent de wijze waarop kan worden geconstateerd of het gebruik van het luchtvaartterrein afwijkt van de voorschriften in de aanwijzing met betrekking tot de geluidsbelasting of andere voorschriften en maatregelen die gericht zijn op het voorkomen of bestrijden van geluidhinder.

Havenmeester

Persoon, met goedkeuring van de Minister benoemd door de exploitant van een luchtvaartterrein, belast met de dagelijkse uitvoering van het toezicht op het luchtvaartterrein en in het bijzonder met de veiligheid en de goede orde daarop.

ICAO

International Civil Aviation Organisation

ILS

Instrument Landing System: voorziening op een luchtvaartterrein waarmee vliegtuigen met gebruik van instrumenten een precisielanding kunnen uitvoeren.

Initiatiefnemer (MER)

Degene, die de aanvraag doet voor een mer-plichtige activiteit.
In casu: Maastricht Aachen Airport BV.

Ke

Eenheid waarin de geluidsbelasting door luchtvaart wordt uitgedrukt ingevolge het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart, de zogenaamde Kosten-eenheid. In Ke – berekeningen worden meegenomen: vliegtuigen van de grote luchtvaart (met een MTOW van meer dan 6.000 kg), alle straalvliegtuigen, alle helikopters en de straalaangedreven kleine vaste vleugel vliegtuigen (met een gewicht van minder dan 6.000 kg) en tenslotte kleine vliegtuigen die instrumentvluchten uitvoeren via de routes van de grote luchtvaart. De geluidsbelasting in Ke is de totale geluidsbelasting op een bepaalde plaats, veroorzaakt door de op een luchtvaartterrein landende en daarvan opstijgende luchtvaartuigen, berekend over een periode van een jaar.

Kleine luchtvaart

Luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa (MTOW) van minder dan 6000 kg maar meer dan 390 kg voor zover niet vallend onder grote luchtvaart.

Lesvlucht	Vlucht onder leiding van een instructeur om vliegvaardigheid te verkrijgen.
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland.
Luchtvaartterrein	Aangewezen terrein ingericht voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.
MAS	Radionavigatiebaken ten noordoosten van de start- en landingsbaan van het luchtvaartterrein Maastricht.
Meteomarge	Elke baan heeft in principe twee gebruiksrichtingen. Vooraf kan niet exact worden aangegeven hoe in de praktijk het gebruik van de baan in beide richtingen verdeeld zal zijn. Het gebruik is afhankelijk van de heersende windrichting. Het is onveilig als een vliegtuig moet starten of landen met te grote staartwind. Bij kleinere vliegtuigen moet landen en starten met staartwind uit oogpunt van veiligheid worden vermeden. In verband met de jaarlijkse afwijkingen van de gemiddelde windrichting wordt bij de bepaling van geluidszones voor luchtvaartgeluid daarom een meteomarge of meteotoeslag toegepast. In de geluidszone wordt daartoe een marge opgenomen die nodig is om het verschil op te vangen tussen het werkelijk gebruik van de twee richtingen van de start-/landingsbaan en het vooraf ingeschatte gebruik. Zonder meteomarge zal bij afwijking van de aangenomen gemiddelde windrichting de geluidszone aan de ene zijde van het luchtvaartterrein eerder “vol” zijn, terwijl er aan de andere kant van het luchtvaartterrein nog ruimte over is. Er kan in dat geval minder gevlogen worden dan de ruimte die de luchthaven op basis van de berekende geluidszone toegewezen heeft gekregen. In geval van geluidsberekeningen met meteomarge wordt aan beide zijden van de baan enige opslag toegevoegd, waardoor bovenstaande zich niet kan voordoen. Meteomarge leidt niet tot vergroting van de capaciteit van een baan, de breedte van de geluidszone wordt niet beïnvloed, alleen de ligging van de geluidszone ten opzichte van de baan zal mogelijk wijzigingen. Het is gebruikelijk om een meteomarge van 20% toe te passen
MER	Milieueffectrapport.
m.e.r.	Milieu-effectrapportage (de procedure), zoals bedoeld in de Wet milieubeheer.
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief.
MTOW	Maximum take-off weight: maximum gecertificeerd startgewicht. De massa die een luchtvaartuig mag hebben wanneer het zich van het aardoppervlak verheft.
Oefenvlucht	Vlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid.

PKB	Planologische kernbeslissing, een besluit waarin op nationaal niveau de ruimtelijke inrichting van een gebied in grote lijnen is vastgesteld, onder andere voor de luchthavens.
PPR	Prior permission required. Gebruik van de luchthaven alleen met voorafgaande toestemming van de havenmeester van de luchthaven.
Plaatsgebonden risico	Kans per jaar dat een persoon (permanent verblijvend op één bepaalde plaats) overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval (exclusief slachtoffers onder passagiers/bemanning en personen op de luchthaven zelf). Een kans van gemiddeld eens in de 100.000 jaar wordt genoteerd als 10^{-5} .
Plaatsgebonden risicocontour (PR-contour)	Lijn die de verschillende punten verbindt met een gelijk veiligheidsrisico.
Proefvlucht (technische vlucht)	Vlucht met een luchtvaartuig ter beproeving van de eigenschappen en goede werking van een luchtvaartuig of voor de levering van bewijs van het voldoen aan de luchtvaardigheidsvoorschriften.
RLD	Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst. Inmiddels opgevolgd door het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGL) en de Inspectie Verkeer en Waterstaat Divisie Luchtvaart (IVW), beide onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
RO-aanwijzing	Aanwijzing volgens de Wet op de ruimtelijke ordening.
Slot (zie ook ATC-slot)	In een dienstregeling opgenomen aankomst- of vertrektijd die op een bepaalde datum beschikbaar is voor een vliegtuigbeweging dan wel hieraan is toegewezen, op een luchthaven die volgens de bepalingen van de 'slots-verordening' (Verordening (EG) nr. 95/93 van de Raad van de Europese Unie van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van 'slots' op communautaire luchthavens) is gecoördineerd.
SBL	Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen.
Stiltegebied	Gebied waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten niet hoger is dan 50 dB(A) waarbij de in dat gebied heersende natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.
Tolerantiegebied	In de aanwijzing vastgestelde gebied behorend bij een SID (Standard Instrument Departure), waarbinnen de gezagvoerder de aan hem door de LVNL opgedragen SID uitvoert.
Vliegtuigbeweging	Start of landing. Een vlucht bestaat derhalve uit tenminste twee vliegtuigbewegingen.
VOS	Vluchtige organische stoffen: het totaal van vluchtige koolwaterstoffen, dat door (onvolledige) verbranding en verdamping vrijkomt.

Vlootmix	Samenstelling van toegestane vliegtuigtypen ten behoeve van geluid- en externe veiligheidsberekeningen.
Vlucht	Verplaatsing van het luchtvaartuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing.
VVC	Verbeterde vlootclassificatie: indeling in vliegtuigcategorieën gebruikt voor het berekenen van de Ke-geluidcontouren.
WRO	Wet op de ruimtelijke ordening.
Zakelijke luchtverkeer	Intercontinentaal of continentaal luchtverkeer met een zakelijk doel, ten behoeve van het in de Limburgse regio gevestigde bedrijfsleven, uitgevoerd met een luchtvaartuig ingericht voor personenvervoer, te weten: • een eigen vliegtuig voor het vervoer van personen ten behoeve van het eigen bedrijf; • een vliegtuig van derden, dat ingehuurd wordt op grond van een huurovereenkomst met een gelegenheidskarakter, en waarmee personen worden vervoerd ten behoeve van het bedrijf van de huurder; • zakelijke spoedvluchten met passagiersvliegtuigen voor het vervoer van kleine pakketjes (bijv. computeronderdelen).

Colofon

Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht

Vormgeving	Mijs + Van der Wal
Drukwerk	De Resolutie, Capelle aan den IJssel
Kaartmateriaal	DG - Luchtvaart en RWS - AGI
Ondergronden	Topografische Dienst Emmen Mijs + Van der Wal

ISBN 90 369 1743 3