

Aanwijzing Luchtvaartterrein Maastricht



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

VROM 

Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht



Inhoud

Aanwijzing Luchtvaartwet	3
Besluit	5
Toelichting op de Aanwijzing Luchtvaartwet	11
1. Inleiding	13
2. Voorgeschiedenis	17
3. Milieukader	21
4. Overwegingen en besluit	31
5. Handhaving	50
6. Toelichting artikelsgewijs	53
Aanwijzing Wet op de Ruimtelijke Ordening	59
Besluit	61
Toelichting op aanwijzing WRO	64
Toelichting artikelsgewijs	67
Bijlagen bij Aanwijzing Luchtvaartwet	

Aanwijzing Luchtvaartwet



Datum: 4 november 2004
Nummer: DGL/04.u02508

**Onderwerp: Aanwijzing ex artikel 18 Luchtvaartwet van het
luchtvaartterrein Maastricht**

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

handelende in overeenstemming met de Staatssecretaris van
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Gelezen de brief van 3 april 2001 (nr. 1102/01.035268/BIE) van
Maastricht Aachen Airport B.V. met betrekking tot de aanwijzing van het
luchtvaartterrein Maastricht, waarin verzocht wordt om een definitieve
aanwijzing ter vervanging van het Interim-aanwijzingsbesluit van
28 april 2000, nr. DGR/LD/JBZ/L 00.210220 (Stcrt. 2000, 90);

Gelezen de brief van 27 februari 2004 (nr. CEB/2004/2130) van
Luchtverkeersleiding Nederland en Maastricht Aachen Airport B.V., waarin
wordt verzocht om in het aanwijzingsbesluit een nieuwe routestructuur
en het gebruik van een verschoven baandrempel op te nemen;

Gelezen de brief van 30 maart 2004 (nr. 1102/04.0770/TIN) van
Maastricht Aachen Airport BV, waarin verzocht wordt -met in
achtneming van enkele aanpassingen- om een definitieve aanwijzing en
waarbij het Milieueffectrapport (MER) wordt aangeboden;

Gelet op de artikelen 25a en 25c van de Luchtvaartwet, het Besluit
geluidsbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting kleine
luchtvaart;

Gelet op de Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht
en Lelystad (Stcrt. 2004, 94);

Gelet op het bestuurlijk overleg van 15 april 2004;

Gezien het advies van de Rijksplanologische en de Rijksmilieuhygiënische
Commissie van 20 april 2004;

Gezien het advies van de Commissie als bedoeld in artikel 21 van de
Luchtvaartwet van 13 september 2004;

Gezien het advies van de Commissie als bedoeld in artikel 28 van de
Luchtvaartwet van 6 juli 2004;

Gezien het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage
van 6 november 2001 over de richtlijnen voor het MER en het advies
van de Commissie over het Milieueffectrapport aanwijzing en zonering
Maastricht Aachen Airport van 13 juli 2004;

Besluit:

Paragraaf 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

1. Aangewezen wordt het luchtvaartterrein Maastricht, gelegen in de gemeente Beek in de provincie Limburg, ten behoeve van Maastricht Aachen Airport B.V., hierna te noemen: de exploitant.
2. Tot het luchtvaartterrein Maastricht behoren de percelen en perceelsgedeelten die met opgave van de kadastrale aanduidingen als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder a, van de Luchtvaartwet, zijn opgenomen op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit.
3. De in het tweede lid bedoelde percelen en perceelsgedeelten zijn onder vermelding van de gegevens bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c, van de Luchtvaartwet aangegeven op de lijst opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit.

Artikel 2

1. Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbaar nationaal en internationaal burgerluchtverkeer dat gebruik maakt van het luchtvaartterrein Maastricht.
2. Behoudens het in het eerste lid bepaalde is militair luchtverkeer toegestaan tot een maximum van 200 vliegtuigbewegingen per jaar onder de in het derde lid opgenomen beperkingen.
3. Hetgeen voor militair luchtverkeer is bepaald in het tweede lid geldt indien en voorzover de vliegtuigbewegingen worden uitgevoerd ten behoeve van vluchten die humanitair dan wel operationeel noodzakelijk zijn. Militaire les- en trainingsvluchten, alsmede het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van militaire les- en trainingsvluchten zijn uitgesloten.

Artikel 3

1. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van de kosten, ruimten ter beschikking indien deze nodig worden geacht voor de van rijkswege uit te oefenen diensten ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer, alsmede in verband met de handhaving van de geluidszones.
2. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat kostenloos grond op het luchtvaartterrein ter beschikking voor de plaatsing en instandhouding van hulpmiddelen ten behoeve van de veilige uitvoering van het luchtverkeer, alsmede voor hulpmiddelen ten behoeve van de handhaving van de geluidszones.
3. De exploitant biedt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat voldoende gelegenheid voor het afhandelen van vliegtuigen, luchtpassagiers, goederen en post, onverminderd het recht op vergoeding van de kosten.

Paragraaf 2

Situatie op en rond het luchtvaartterrein en voorschriften omtrent het gebruik van het luchtvaartterrein

Paragraaf 2.1

Situatie op en rond het luchtvaartterrein

Artikel 4

1. Het plan in hoofdzaak, bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met het vierde lid.
2. Op het luchtvaartterrein is gelegen een verharde baan, gelegen in de geografische richting 04 - 22 met een lengte van 2.500 meter en een breedte van 45 meter met de daarbij behorende rijbanen die voor gebruik door het luchtverkeer is ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter E zoals vermeld in bijlage 14, deel 1, van het Verdrag van Chicago, een en ander zoals aangegeven op de kaart in bijlage B, behorende bij dit besluit.
3. De bij de in het tweede lid bedoelde baan behorende aan- en uitvliegroutes welke ten grondslag hebben gelegen aan de berekening van de geluidszones, zijn aangegeven op de kaarten opgenomen in bijlage C, behorende bij dit besluit.
4. De beschrijving van de verwachte aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Maastricht, de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen en de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekening van de geluidsbelastingscontouren die ten grondslag liggen aan de in artikel 5 bedoelde geluidszones, zijn opgenomen in bijlage E, behorende bij dit besluit.

Artikel 5

Rond het luchtvaartterrein gelden de volgende geluidszones:

- a. een tijdelijke geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder a, juncto artikel 25 c, eerste lid van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke. Deze geluidszone is, met bijbehorende contouren voorzover liggend buiten het luchtvaartterrein, aangegeven op een topografische kaart in bijlage F1, behorende bij dit besluit en geldt vanaf het moment van inwerkingtreding van dit besluit tot het moment van invoering van het gebruik van de in artikel 4, tweede lid, genoemde baan met verschoven baandrempel, uiterlijk 1 juni 2007;
- b. een geluidszone voor luchtvaartuigen, als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke. Deze geluidszone is, met bijbehorende contouren voorzover liggend buiten het luchtvaartterrein, aangegeven op een topografische kaart in bijlage F2, behorende bij dit besluit en geldt vanaf het moment van invoering van het gebruik van de in artikel 4, tweede lid, genoemde baan met verschoven baandrempel;
- c. een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder b van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 47 bkl en met de geluidscontour behorende bij de maximale waarde 57 bkl.

Deze geluidszone is, met bijbehorende contour voorzover liggend buiten het luchtvaartterrein, aangegeven op een topografische kaart in bijlage G, behorende bij dit besluit.

Paragraaf 2.2

Voorschriften omtrent het gebruik van het luchtvaartterrein

Artikel 6

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voor zover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting buiten de in artikel 5 bedoelde geluidszones de vastgestelde grenswaarde niet overschrijdt.
2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de vastgestelde grenswaarde buiten de in het eerste lid bedoelde geluidszones dreigt, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones te voorkomen.

Artikel 7

1. In de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd doet noch laat de exploitant de baan bedoeld in artikel 4 gebruiken voor starts en landingen met luchtvaartuigen.
2. In de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd gebruikt de gezagvoerder van een luchtvaartuig de baan bedoeld in artikel 4 niet voor starts en landingen.
3. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of voor luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of regeringsvluchten worden ingezet.
4. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor het uitvoeren van landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden, danwel voorzover sprake is van vertragingen veroorzaakt door het onverwacht toekennen van ATC-slots op de luchthaven van vertrek.
5. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor het uitvoeren van starts tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:
 - een technische storing van het luchtvaartuig, danwel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
 - extreme meteorologische omstandigheden;
 - een zodanige toekenning van ATC-slots op de luchthaven van bestemming dat de vlucht bij een vertrek vóór 23.00 uur plaatselijke tijd kunstmatig lang zou worden.

Artikel 8

1. Het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten vindt uitsluitend plaats van maandag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 19.00 uur plaatselijke tijd, niet zijnde officiële feestdagen.
2. Het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een toegelaten totaal gewicht van maximaal 6.000 kilogram kan met goedkeuring van de exploitant in aanvulling op de tijden zoals aangegeven in lid 1 van dit artikel plaatsvinden van maandag tot en met vrijdag van 19.00 uur tot 23.00 uur plaatselijke tijd, niet zijnde officiële feestdagen.

Artikel 9

1. De gezagvoerder voert de aan hem door de luchtverkeersleidingsdienst opgedragen standaard-instrument-vertrekprocedure uit binnen de voor die bedoelde procedure vastgestelde tolerantiegebieden, opgenomen in bijlage D, behorende bij dit besluit.
2. Van het bepaalde in het eerste lid mag niet worden afgeweken, tenzij daartoe opdracht is gegeven door de luchtverkeersleidingsdienst.

Paragraaf 3

Nadere voorschriften in verband met de handhaving van de geluidszones en overige voorschriften

Artikel 10

Ten behoeve van het toezicht op de naleving van de geluidszones en de naleving van de in dit besluit opgenomen voorschriften doet de exploitant aan de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, binnen twee weken na afloop van de periode zoals in het Handhavingsvoorschrift Maastricht vermeld, opgave van de gegevens op het tijdstip en de wijze zoals dit is voorgeschreven in het Handhavingsvoorschrift Maastricht.

Artikel 11

Het gebruiksplan, bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet, betreft de periode van 1 november van enig jaar tot en met 31 oktober van het daarop volgend jaar.

Paragraaf 4

Slotbepalingen

Artikel 12

1. Evaluatie van de milieueffecten van dit besluit als bedoeld in artikel 7.39 van de Wet milieubeheer vindt plaats als omschreven in bijlage M, behorende bij dit besluit.
2. De exploitant stelt kostenloos alle gegevens ter beschikking die door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer noodzakelijk worden geacht in het kader van de in het eerste lid bedoelde evaluatie.

Artikel 13

1. Aan degene die door dit besluit schade lijdt of zal lijden wordt op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toegekend,

-
- voor zover die schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd.
2. Op de behandeling van het verzoek is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 14

Ingetrokken wordt het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van:

- 25 oktober 1994 nr. DGR/LD/VI/L 94.007352 (Stcrt. 1994, 227), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 29 april 2004 (Stcrt. 2004, 90).

Artikel 15

Het onderhavige besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het besluit is geplaatst.

Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de toelichting en bijlagen, die ter inzage worden gelegd bij de Hoofddirectie Juridische Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Mw. drs. K.M.H. Peijs

Toelichting op de Aanwijzing Luchtvaartwet



1. Inleiding

1.1 Algemeen

Met het voorliggende besluit wordt een nieuwe aanwijzing voor het luchtvaartterrein Maastricht vastgesteld. Deze aanwijzing vervangt het Interim-aanwijzingsbesluit van 28 april 2000.

Het onderhavige besluit ex artikel 18 Luchtvaartwet heeft betrekking op:

- a. de indeling en het gebruik van de luchthaven;
 - b. de vaststelling van een tijdelijke en een definitieve geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en bijbehorende geluidscontouren met de waarden van 40, 45, 50, 55 en 65 Ke¹;
 - c. de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 47 bkl en bijbehorende geluidscontour met de waarde van 57 bkl.
- De geluidszones en bijbehorende geluidscontouren zijn aangegeven op de topografische kaarten opgenomen in bijlagen F en G, behorende bij dit besluit.

¹ De geluidszones en -contouren worden in het aanwijzingsbesluit aangegeven voorzover deze buiten het luchtvaartterrein zijn gelegen.

Het aanwijzingsbesluit moet, conform artikel 18 eerste lid van de Luchtvaartwet, overeenstemmen met een van kracht zijnde planologische kernbeslissing (PKB) ten aanzien van het nationaal ruimtelijk beleid inzake het betreffende luchtvaartterrein. Voor de luchthaven Maastricht voorziet de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad daarin. Deze PKB is in mei 2004 van kracht geworden. Bijgevoegd is de aanwijzing ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, die betrekking heeft op de verwerking van de definitieve geluidszones in de bestemmingsplannen.

De aanwijzingen zijn gebaseerd op de vigerende wet- en regelgeving en staan los van de aangekondigde nieuwe wetgeving voor de regionale en kleine luchthavens, waarin (onder meer) de decentralisatie en normstelling (zoals voor geluid en externe veiligheid) zal worden vastgelegd.

1.2 Leeswijzer

Het algemene deel van de toelichting bij het aanwijzingsbesluit is als volgt opgebouwd. Na een schets van de procedure wordt in hoofdstuk 2 een overzicht gegeven van de voorgeschiedenis van dit besluit. Eerder genomen besluiten van achtereenvolgende kabinetten omtrent de luchthaven zijn medebepalend geweest voor de inhoud van deze aanwijzing. Tevens wordt nader ingegaan op de relatie met de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.

In hoofdstuk 3 wordt het milieukader aangegeven en wordt een overzicht gegeven van de onderzochte alternatieven in het milieueffectrapport (MER) aanwijzing en zonering luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport. Hoofdstuk 4 geeft een onderbouwing bij de keuzes die gemaakt zijn in het aanwijzingsbesluit. Hierin worden ook de uitkomsten van het MER en de uitkomsten van inspraak, advisering en

bestuurlijk overleg betrokken.

Tot slot wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de handhaving van de in het besluit opgenomen geluidszones en voorschriften. Na het algemene deel van de toelichting volgt de artikelgewijze toelichting.

1.3 Procedure

De voorbereiding van het onderhavige aanwijzingsbesluit heeft plaatsgevonden conform de procedure volgens artikel 18 tot en met artikel 24 Luchtvaartwet. Deze procedure is gestart met de brief van 3 april 2001, waarin de exploitant van de luchthaven, Maastricht Aachen Airport BV verzoekt om een nieuw aanwijzing. Op 27 februari 2004 heeft de Luchtverkeersleiding Nederland mede namens de exploitant verzocht om een nieuwe routestructuur en het gebruik van een verschoven baandrempeel op te nemen in het aanwijzingsbesluit. In de brief van 30 maart 2004 heeft de exploitant het milieueffectrapport (MER) aangeboden en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat om een definitieve aanwijzing verzocht (bijlage Q).

Op 15 april 2004 heeft het in artikel 19 van de Luchtvaartwet voorgeschreven bestuurlijk overleg over de voorontwerpaanwijzing plaatsgevonden. Aan het bestuurlijk overleg hebben de provincie Limburg en de gemeenten Beek en Meerssen deel genomen. Dit overleg heeft erin geresulteerd dat de betrokken bestuurders de verwachte groei van de luchthaven, zoals verwoord in de PKB, accepteren als basis voor de aanwijzing. De zorg voor het milieu en de leefbaarheid rond de luchthaven, alsmede het regionaal belang, moeten bij de afweging in het kader van het aanwijzingsbesluit worden betrokken. Daarnaast is vastgesteld dat de huidige onduidelijkheid over de externe veiligheid het lastig maakt om besluiten te nemen over nieuwe woningbouw. Met het oog hierop wil de provincie interim veiligheidsbeleid overwegen, zodat niet over elk afzonderlijk (woningbouw-)plan een discussie behoeft te worden gevoerd. Afgesproken is dat tussen de gemeente Meerssen, de provincie Limburg en het Rijk nader overleg zal worden gevoerd om de eventuele mogelijkheden tot realisatie van woningbouwlocaties die in de geluidszones vallen in kaart te brengen. Op 7 juni 2004 zijn over deze mogelijkheden afspraken gemaakt tussen bovengenoemde partijen.

De Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RPC/RMC) hebben op 20 april 2004 advies uitgebracht over de voorontwerpaanwijzing. Het advies van de commissies is bijgevoegd in bijlage I.

Na het bestuurlijk overleg en het advies van de RPC/RMC heeft de ontwerpaanwijzing van 19 mei 2004 tot en met 18 juni 2004 ter inzage gelegen. In deze periode bestond voor een ieder de gelegenheid zienswijzen op de ontwerpaanwijzing in te brengen bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.

De Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet, ingesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg, heeft op 7 juni 2004

een hoorzitting georganiseerd waarop mondeling zienswijzen konden worden ingebracht. Naar aanleiding van de mondeling en schriftelijk ingebrachte zienswijzen heeft de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet op 13 september 2004 advies uitgebracht. Zowel de schriftelijke als de mondeling ingebrachte zienswijzen zijn bij het advies betrokken.

De overwegingen van het bevoegd gezag ten aanzien van het advies van de Commissie ex artikel 21 zijn tezamen met het advies van deze Commissie als bijlage J opgenomen.

De adviezen van de Commissie zijn tegelijk met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage van 24 september tot en met 23 oktober 2004 voor een ieder ter inzage gelegd, conform artikel 23 van de Luchtvaartwet.

Ook de Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet heeft advies uitgebracht. Het advies van de commissie d.d. 6 juli 2004 is als bijlage K bijgevoegd.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 13 juli 2004 advies uitgebracht over het Milieueffectrapport (MER) aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is. Het volledige advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is bijgevoegd als bijlage L. Het advies van de commissie is tegelijk met het advies van de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet van 24 september tot en met 23 oktober 2004 voor een ieder ter inzage gelegd.

De genoemde adviezen zijn betrokken bij de afweging van het aanwijzingsbesluit.

De aanwijzing op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening met als bijlage de Aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet is vervolgens voor instemming aan de Tweede Kamer aangeboden. Nadat de Tweede Kamer daarmee heeft ingestemd worden de besluiten ondertekend en bekend gemaakt. Een afschrift van de besluiten wordt toegestuurd aan de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie en aan de commissies, bedoeld in de artikelen 21 en 28 van de Luchtvaartwet en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Vanaf de dag na verzending van de afschriften zal de aanwijzing van het luchtvaartterrein Maastricht voor een ieder ter inzage liggen en is bezwaar en beroep mogelijk.

2. Voorgeschiedenis

2.1 Aanleiding

Op 3 april 2001 heeft de exploitant van het luchtvaartterrein Maastricht een verzoek ingediend voor een aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet waarmee het gebruik van de luchthaven geregeld wordt (bijlage O). De exploitant heeft aangegeven tevens aan hiertoe een m.e.r.-procedure te starten. Op 27 februari 2004 heeft de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) mede namens de exploitant verzocht om in het aanwijzingsbesluit de mogelijkheid van een verschoven baandrempel en een nieuwe routestructuur op te nemen (bijlage P). In de brief van 30 maart 2004 (bijlage Q) heeft de exploitant het milieueffectrapport (MER) aangeboden en verzocht om een definitieve aanwijzing.

2.2 Besluitvorming rond de oost-west baan

In het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen (SBL) uit 1988 heeft het kabinet het principebesluit genomen tot de realisering van een oost-westbaan voor de luchthaven Maastricht met een lengte van 3.500 meter en het gebruik van de luchthaven gedurende het gehele etmaal. Daarbij is aangegeven dat, indien er geen definitief besluit tot de aanleg van deze baan zou volgen, het gebruik van de luchthaven zodanig wordt aangepast dat dit past binnen de in het SBL opgenomen indicatieve geluidszone behorende bij de noord-zuidbaan.

² Kenmerk DGRLD/VI/L 94.007352, Stcrt. 1994, 227.

Op 25 oktober 1994² is een aanwijzingsbesluit genomen waarmee de basis gelegd werd voor de aanleg van de oost-westbaan op het luchtvaartterrein Maastricht. Hierin werd bepaald dat de luchthaven 's nachts (van 23.00 – 6.00 uur) gesloten was, met een extensieregeling tussen 23.00 en 24.00 uur. In een brief van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 26 augustus 1993 aan de Tweede Kamer was aangegeven dat in tweede instantie nachtverkeer in de aanwijzing zou worden geregeld. Daarbij was aangegeven dat de procedure daarvoor begonnen zou worden na het aanwijzingsbesluit.

In 1996 heeft het kabinet besloten de regels omtrent nachtvluchten niet te verruimen. Dit heeft ertoe geleid dat in het najaar van 1998 zowel de provincie Limburg als de exploitant kenbaar hebben gemaakt dat een verantwoorde exploitatie van de luchthaven niet mogelijk was. Beide partijen wensten geen verantwoordelijkheid te aanvaarden voor de uitvoering van het kabinetsbesluit.

³ Kamerstukken II, 1998-1999, 25089, nr. 18.

Het kabinet heeft in de brief van 7 januari 1999³ aan de Tweede Kamer (bijlage N) meegedeeld af te zien van de voorgenomen uitbreiding van het luchtvaartterrein Maastricht met de aanleg van een oost-westbaan. Om de gewijzigde koers juridisch vorm te geven heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van

⁴ Kenmerk DGRDL/JBZ/L
00.210220, Strct. 2000, 90.

Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, op 28 april 2000 een Interim-aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht⁴ vastgesteld. Met het Interimbesluit werd het aanwijzingsbesluit van 1994 in die zin gewijzigd dat de lopende procedures ten behoeve van de aanwijzing waarmee de oost-westbaan mogelijk werd gemaakt, stopgezet zijn. Voorts regelde het Interimbesluit het gebruik van de luchthaven met noord-zuidbaan gedurende het moment tot aan de definitieve zonering. Deze definitieve zonering vormt een onderdeel van het onderhavige aanwijzingsbesluit.

⁵ Het woningbestand van de AGI (Adviesdienst Geo-informatie en ICT van het DG Rijkswaterstaat van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, voorheen Meetkundige Dienst) geeft voor het jaar 2001 een aantal woningen van 3.265 binnen de indicatieve 35 Ke-geluidszone. Vanwege het meest actuele inzicht is dit bestand verkozen boven het eerder gebruikte ADECS-woningbestand. Dit woningbestand is mede gebruikt voor berekening van de woningaantallen genoemd in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad voor de luchthaven Maastricht.

Om de mogelijke toekomstige milieueffecten van het gebruik van de noord-zuidbaan te beperken heeft het kabinet in de brief van 7 januari 1999 ook randvoorwaarden aangegeven waarmee in het definitief te nemen aanwijzingsbesluit rekening gehouden zou moeten worden. Deze voorwaarden houden in dat het aantal woningen in de 35 Ke-geluidszone die opgenomen wordt in het definitieve aanwijzingsbesluit niet groter zal zijn dan het aantal woningen binnen de indicatieve 35 Ke-geluidszone, behorend bij de noord-zuidbaan, zoals opgenomen in het SBL (3.265 woningen⁵). Verder dient het streven erop gericht te zijn het aantal woningen in de 20 Ke-geluidscontour (21.012), behorende bij de indicatieve 35 Ke-zone uit het SBL, te verminderen, voorzover dat de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven niet negatief beïnvloedt. Ten aanzien van het beleid inzake externe veiligheid is aangegeven dat het beleid voor Schiphol in beginsel leidend zal zijn voor de regionale luchthavens en derhalve ook voor het luchtvaartterrein Maastricht. Voorts is gesteld dat, zonodig in aanvulling op de isolatie aangebracht voor de interimsituatie, verdere isolatiemaatregelen worden getroffen. Tot slot is aangegeven dat het luchtvaartterrein geopend is van 06.00 uur tot 23.00 uur, met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur.

2.3 Ontwikkeling van de luchthaven

Binnen de gestelde randvoorwaarden heeft de exploitant aangegeven het gebruik van de luchthaven te willen wijzigen. Maastricht Aachen Airport heeft de ambitie zich te positioneren als een moderne euregionale luchthaven. Een dergelijke luchthaven is voor Limburg van belang als vestigingsplaats voor bedrijven en een versterking van de economische ontwikkelingen. In het provinciaal Omgevingsplan heeft de provincie Limburg 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. Gebleken is dat de invloed van de aanwezigheid van een luchthaven meer en meer doorslaggevend wordt bij de locatiekeuze van internationaal georiënteerde bedrijven. Voorts hebben luchthavengeoriënteerde bedrijven die zich in de nabijheid van de luchthaven vestigen een aantrekkingskracht op ketengerelateerde bedrijven om zich ook in de regio te vestigen. Tevens lijkt een functie als vervoersknooppunt in de regio mogelijk. De doorwerking op de regionale economie is naar verwachting het grootst indien men ruimte geeft voor het zakelijk luchtverkeer en de ontwikkeling van vluchten op Europese bestemmingen.

⁶ Maastricht Aachen Airport Strategisch Ondernemingsplan 2001-2010 van 15 maart 2001, aangevuld bij brief van 16 oktober 2002.

In het Strategisch Ondernemingsplan⁶ kiest de exploitant voor groei van met name het passagiersvervoer. Voor de exploitatie van de luchthaven en tevens om aan de wens van de regio tegemoet te komen, zijn de lijnvluchten op zakelijke bestemmingen, de vakantie-vluchten, de ontwikkeling van de lijndiensten in het 'low fare-segment' (low cost carriers) en ook de vrachtmarkt van belang. In het ondernemingsplan wordt uitgegaan van een groei van het vliegverkeer tot 35.402 bewegingen met grotere vliegtuigen (vliegtuigen die meetellen in de Ke-berekening). Daarnaast wordt uitgegaan van een afname van het aantal bewegingen met kleinere vliegtuigen (vliegtuigen die meetellen in de bkl-berekening) van circa 57.000 in 1999 tot 30.000 in 2015. In overleg met de huidige gebruikers van de luchthaven wil de exploitant streven naar een verdere reductie van het segment general aviation (zakelijk- en taxiverkeer, lesvluchten, proefvluchten en recreatief verkeer). Om de voorgenomen capaciteit te kunnen accommoderen wordt de inrichting van de luchthaven aangepast. De passagiersterminal met bijbehorend platformgebruik wordt verplaatst ten opzichte van de hoofd baan. Het Strategisch Ondernemingsplan is getoetst door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De verwachte markt vraag in 2015, zoals die is vastgesteld door de exploitant, is daarbij haalbaar geacht. Daarbij moet worden aangetekend dat fluctuaties ten aanzien van het passagiersvervoer op de korte termijn, mede door de algemene teruggang van de luchtvaart als gevolg van de aanslagen in 2001 in New York en de SARS epidemie, niet betekenen dat de verwachtingen voor de langere termijn voor de luchthaven Maastricht niet realiseerbaar zijn.

Op basis van de uitgangspunten aangegeven in het strategisch ondernemingsplan is door de exploitant in juli 2001 de startnotitie voor het MER aanwijzing Maastricht Aachen Airport uitgebracht. De richtlijnen voor het MER zijn in mei 2002 door het bevoegd gezag vastgesteld en gepubliceerd. Het MER aanwijzing en zonerings Maastricht Aachen Airport is op 30 maart 2004 aan het bevoegd gezag aangeboden. Het MER is op 29 april 2004 door het bevoegd gezag aanvaard.

2.4 Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

⁷ Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, mei 2004 (Stcrt nr 94 d.d. 18 mei 2004)

In de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad⁷ heeft het kabinet een principe uitspraak gedaan over de ruimtelijke reservering van de luchthaven Maastricht. Deze uitspraak vormt het kader voor verdere besluitvorming in de aanwijzing. Het kabinet heeft in de PKB ingestemd met de planologische reservering voor het toekomstige gebruik van de luchthaven conform het ondernemingsplan aangeleverd door de exploitant. In het ondernemingsplan wordt uitgegaan van 35.402 vliegtuigbewegingen met grotere toestellen en 30.000 met kleinere toestellen in 2015. De consequenties van dit gebruik voor de omgeving zijn naar het oordeel van het kabinet aanvaardbaar. Hierbij zijn de beperkingen, die het gebruik van de luchthaven Maastricht oplegt aan toekomstige woningbouw mogelijkheden, met name in de gemeente Meerssen, meegewogen.

In de PKB is voor het luchtvaartterrein Maastricht een maximum gesteld aan de geluidsbelasting ten gevolge van het luchtverkeer, overeenkomstig de indicatieve 35 Ke-geluidszone en de indicatieve 47 bkl-geluidszone. In de PKB is bepaald dat de geluidszones die in het onderhavige aanwijzingsbesluit vastgesteld worden, in beginsel niet meer dan 2 Ke of 2 bkl mogen afwijken van de indicatieve geluidszones die opgenomen zijn in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Afwijkingen dienen in het aanwijzingsbesluit te worden gemotiveerd.

Het kabinet heeft in PKB deel 3 aangegeven dat de exploitant de externe veiligheidsrisico's rond de luchthaven door het nemen van maatregelen, zoals het verschuiven van de baandrempel, kan verminderen. Externe veiligheidsberekeningen met het voorlopige regionaal veiligheidsmodel tonen aan dat volgens de meest realistische inschatting van de aannames voor vrachtvliegtuigen in het jaar 2015 circa 23 woningen in de gemeente Beek (woonkern Geverik) binnen de 10^{-5} individueel risicocontour (plaatsgebonden risico) zouden vallen. In het kader van de toetsing van het MER van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad door de Commissie voor de milieueffectrapportage kwam naar voren dat er mogelijkheden zijn de externe veiligheidssituatie in de gemeente Beek te verbeteren. Deze mogelijkheden zijn in het kader van dit aanwijzingsbesluit onderzocht en toegepast.

De voorwaarden die het kabinet stelde in de brief van 7 januari 1999 aan de Tweede Kamer voor een definitief aanwijzingsbesluit zijn overgenomen in de PKB. Deze voorwaarden zijn in paragraaf 2.2 aan de orde geweest.

3. Milieukader

3.1 Inleiding

Ten behoeve van de besluitvorming over het aanwijzingsbesluit zijn de milieueffecten onderzocht. Het kader voor het milieueffectrapport (MER) voor de aanwijzing wordt in dit hoofdstuk beschreven. Als eerste worden het internationale en nationale milieukader geschetst. Daarna wordt de regelgeving ten aanzien van geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit, ecologie en landschap beschreven. Het hoofdstuk wordt afgerond met een overzicht van de in het MER voor de aanwijzing onderzochte alternatieven.

3.2 Internationaal beleid

Het internationaal milieubeleid voor de luchtvaart betreft met name richtlijnen voor luchtverontreiniging en geluid. Met betrekking tot externe veiligheid zijn internationaal geen regels vastgesteld. De International Civil Aviation Organisation (ICAO) speelt een rol in de beheersing van de luchtvaartemissies en geluidsproductie.

Aan een verscherping van de normen voor koolstofdioxide en NO_x wordt binnen de ICAO en Europese Unie gewerkt. In de Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit (Richtlijn 96/62/EG van 27 september 1996) zijn de grondbeginselen van het Europese luchtkwaliteitsbeleid vastgelegd. Deze kaderrichtlijn wordt uitgewerkt in zogeheten dochterrichtlijnen waarin voor verschillende luchtverontreinigende stoffen grenswaarden en alarmdrempels zijn vastgesteld. Op dit moment is de vierde dochterrichtlijn in voorbereiding. Nederland heeft de Europese regels geïmplementeerd in het Besluit luchtkwaliteit.

In de EU-richtlijn inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai die op 25 juni 2002 is vastgesteld, is bepaald dat voor heel Europa de nieuwe geluidsbelastings-indicatoren L_{den} (Level day evening night) en L_{night} (Level night) gaan gelden. In de Wet luchtvaart, waarin een nieuw apart hoofdstuk voor de regionale en kleine luchthavens zal worden opgenomen, zullen de L_{den} en L_{night} worden opgenomen. Tot die tijd zullen conform de huidige Luchtvaartwet de geluidsbelastingindicatoren K_e en b_{kl} van kracht zijn.

De EU-richtlijn schrijft voor dat een 5-jaarlijkse rapportage in de L_{den} en L_{night} (noise maps) moet worden gemaakt. Deze rapportageplicht geldt voor grote stedelijke agglomeraties en 'belangrijke' grote burgerluchthavens met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen, exclusief oefenvluchten met lichte vliegtuigen.

3.3 Het Nationaal Milieubeleidsplan

⁸ Vastgesteld in 2001.

In de Nationale Milieubeleidsplannen worden de doelstellingen van het milieubeleid vastgelegd en wordt aangegeven hoe hieraan uitvoering gegeven moet worden. Het vigerende milieubeleidsplan is het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4)⁸. In dit NMP-4 wordt de lijn van eerdere milieuplannen voortgezet. In het NMP-4 wordt geconstateerd dat de milieukwaliteit in Nederland weliswaar gestaag verbetert, maar dat extra inspanningen nodig zijn om bepaalde doelstellingen te bereiken. Het NMP-4 identificeert als belangrijkste milieuproblemen ten gevolge van de luchtvaart de geluidhinder en de lokale en mondiale luchtverontreiniging (met name CO₂ en NO_x). Daarnaast wordt ingegaan op de problematiek inzake de externe veiligheid. In het NMP-4 wordt wat betreft de luchtvaart verwezen naar het NMP-3, waarin wordt ingegaan op het accommoderen van de groei van de luchtvaart in relatie tot de milieugrenzen. Op grond van de afweging van de daarmee gepaard gaande voor- en nadelen gaat het kabinet onder voorwaarden akkoord met een beheerste groei van de luchtvaart in Nederland. In het NMP-3 is aangegeven dat door de inzet van een selectief beleid de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardige luchtvaartsector wordt versterkt en negatieve effecten worden teruggedrongen. De voorwaarde die het kabinet hierbij stelt is dat er zodanige ruimte wordt geboden aan de groei van de luchtvaart dat deze optimaal bijdraagt aan het algemeen regeringsbeleid ten aanzien van de verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving, de afname van de milieudruk en een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte.

Met betrekking tot geluidhinder gerelateerde algemene doelstellingen – zoals geformuleerd in het NMP-2 – wordt aangegeven dat die ook van toepassing zijn op de luchtvaart. In het NMP-3 en 4 wordt ten aanzien van luchtvaartgeluid gesteld dat de normen voor geluidsbelasting van vliegtuigen zullen worden geregeld in het kader van de luchtvaartwetgeving. De in het NMP genoemde grenswaarden voor geluidsbelasting gelden derhalve niet voor de luchtvaart.

In het NMP-4 is met betrekking tot externe veiligheid voor de regionale luchthavens opgenomen dat de regionale overheden verzocht worden planologisch interimbeleid te voeren dat geënt is op het nieuwe normenstelsel voor Schiphol.

Wat betreft luchtverontreiniging zet het kabinet in NMP-4 in op het maken van internationale emissie-afspraken. Ook zullen met de luchtvaartsector afspraken gemaakt worden over emissiereductie. Uit het NMP-4 vloeien geen acties voort met betrekking tot luchtverontreiniging op lokaal niveau.

3.4 Geluid

Op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet dient bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone te worden vastgesteld waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. In het eerste lid van artikel 25 van de Luchtvaartwet is

bepaald dat bij Algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is voor wat betreft de grote luchtvaart uitvoering gegeven in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL), de bijbehorende geluidsmaat wordt aangegeven in Ke (Kosteneenheid). De grenswaarde is bepaald op 35 Ke. Voor wat betreft de kleine luchtvaart is daaraan uitvoering gegeven in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL). De bijbehorende geluidsmaat wordt aangegeven in bkl (geluidsbelasting-eenheden kleine luchtvaart) en 47 bkl is de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

De geluidszonering legt de maximaal toegelaten geluidsbelasting door het vliegverkeer vast. Dit wordt door middel van de handhavingssystematiek verzekerd (zie hoofdstuk 5 van de toelichting). De geluidszonering werkt door naar de ruimtelijke ordening. Zowel binnen de 35 Ke-geluidszone als binnen de 47 bkl-geluidszone is, behoudens uitzonderingen genoemd in het BGGL en BGKL, geen nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) toegestaan. Binnen de 40 Ke-geluidscontour, behorende bij de 35 Ke-geluidszone van de definitieve geluidszone, worden bestaande woningen en andere geluidsgevoelige objecten in beginsel geïsoleerd. Voor het gebied buiten de 35 Ke-geluidszone gelden geen ruimtelijke beperkingen als gevolg van startende en landende vliegtuigen.

De geluidszones zijn berekend op basis van de invoergegevens die zijn opgenomen in bijlage E van dit besluit. Deze gegevens betreffen de verkeersomvang (aantal vliegtuigbewegingen), de aard van het verkeer (soorten vliegtuigen en daarmee samenhangend het geluid dat ze produceren), alsmede de verdeling van het verkeer over het etmaal. De Ke-geluidscontouren zijn berekend zonder afkap overeenkomstig het voor de luchthaven Maastricht geldende recent gewijzigde berekeningsvoorschrift welke is opgenomen in het voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden⁹ ten gevolge van het vliegverkeer. De bkl-geluidscontouren zijn berekend overeenkomstig het voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart¹⁰. In de appendices, behorende bij deze voorschriften, staan de geluidsgegevens van vliegtuigtypen vermeld.

Voorts is bij de berekening de verdeling over de diverse vliegroutes ingeschat, waarbij conform het vigerende berekeningsvoorschrift bovendien een zogeheten meteomarge gehanteerd is. De meteomarge is nodig om het verschil op te vangen tussen het door de weersomstandigheden bepaalde werkelijk gebruik van de twee richtingen van de start- en landingsbaan en het vooraf, ten behoeve van de berekening van de geluidszone, ingeschatte gebruik.

Op basis van informatie uit de windstatistieken van het KNMI is in het verleden voor Schiphol afgeleid dat een meteomarge van 22 tot 23% nodig is om ervoor te zorgen dat niet meer dan eens per vijf jaar een overschrijding plaatsvindt van de geluidszone vanwege afwijkende windomstandigheden. Bij het berekenen van geluidszones voor regionale en kleine luchthavens is ervoor gekozen om een meteomarge van 20% te hanteren. In de geluidsberekening wordt derhalve gerekend

⁹ Stcrt.1996, 231;gewijzigd bij besluit van 1 oktober 2004, HDJZ/LUV/2004-2126, Stcrt.2004, 194.

¹⁰ Stcrt.1996, 160;gewijzigd bij besluit van 23 maart 2001, DGLRD/DLD/L 00.420158, Stcrt.2001, 61.

met een toeslag van 20% op het invoerscenario, in totaal 120%. De meteomarge leidt niet tot het vergroten van de capaciteit van een baan, maar maakt het mogelijk dat de vergunde capaciteit benut kan worden rekening houdend met de verschillende meteorologische condities.

¹¹ Dit betekent dat uit het noorden 80% van de landingen en naar het noorden 20% van de starts plaats vindt en vanuit het zuiden 20% van de landingen en naar het zuiden 80% van de starts.

Kamerstukken II, 2002-2003, 26 893, nr 49.

De gebruikelijke manier bij luchthavens met één startbaan is om 10% meteomarge aan beide zijden van de baan toe te passen uitgaande van een baanverdeling conform de gemiddelde windrichting. Bij Maastricht is hiervan in enige mate afgeweken. In het scenario voor de geluidsberekening voor Maastricht vindt 80% van het verkeer plaats in zuidelijke richting en 20% in noordelijke richting.¹¹ Gezien deze verdeling van het vliegverkeer is de verwachting gerechtvaardigd dat bij afwijkende windomstandigheden een grotere verschuiving optreedt van het vliegverkeer in zuidelijke richting naar noordelijke richting dan andersom. Dit heeft ertoe geleid dat de meteomarge is verdeeld met een toeslag van 7% op het verkeer in zuidelijke richting en 13% in noordelijke richting. De invoer in de geluidsberekening bedraagt dan ook 87% in zuidelijke richting en 33% in noordelijke richting, waarmee het totaal uitkomt op 120%.

Het streven is in 2006 nieuwe wet- en regelgeving van kracht te hebben met betrekking tot de regionale luchtvaartterreinen in Nederland. Onderdeel daarvan is de nieuwe geluidsmaat L_{den} . Overeenkomstig het daarbij geldende overgangsrecht zal - met inachtneming van de nieuwe voorschriften voor regionale luchthavens - de aanwijzing voor het luchtvaartterrein Maastricht, binnen een nader te bepalen maximum termijn, worden omgezet in een nieuw besluit, inclusief de dan geldende geluidsnormering.

3.5 Externe veiligheid

¹² Kamerstukken II, 2002-2003, 26 893, nr 49.

Ten tijde van het vaststellen van het onderhavige aanwijzingsbesluit bestaan nog geen wettelijke normen voor externe veiligheid voor regionale en kleine luchthavens. Het kabinet heeft uitgesproken¹² dat normstelling met betrekking tot externe veiligheid voor regionale en kleine luchtvaartterreinen wordt vastgelegd in een nieuw hoofdstuk in de Wet luchtvaart. Bij de normstelling zal het beleid zoals dit voor Schiphol is ontwikkeld leidend zijn. Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol kent gebieden met gebruiksbepalingen die zijn gebaseerd op plaatsgebonden-risico-contouren. In dat besluit zijn 'veiligheidssloopzones' vastgesteld die zijn gebaseerd op de 10^{-5} plaatsgebonden-risico-contour. In deze zone zijn gebouwen in principe niet toegestaan. Binnen de 10^{-6} PR-contour zijn wel woningen toegestaan, maar dit aantal is aan een maximum gebonden. Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol kent geen grenswaarde voor groepsrisico. Het is nog niet mogelijk gebleken om een voor de luchtvaart goed hanteerbare methode vast te stellen om het groepsrisico in een getal te 'vangen' en dit af te zetten tegen een daarop toegesneden grenswaarde. Momenteel wordt een verkenning uitgevoerd naar een gebiedsgerichte benadering van het groepsrisicobeleid voor Schiphol. De verkenning

heeft tot doel het aanreiken en beoordelen van een (alternatief) groepsrisicobeleid voor de omgeving van Schiphol. De uitkomsten zijn van belang voor het externe veiligheidsbeleid in de nieuwe regelgeving voor regionale en kleine luchthavens.

In de toekomstige regelgeving voor de regionale en kleine luchthavens zal in navolging op het Schipholbeleid worden vastgelegd dat woningen binnen de 10^{-5} PR-contour (ook wel individueel risico-contour genoemd) niet zijn toegestaan. Voor het gebied tussen de 10^{-5} en de 10^{-6} PR-contouren zal in beginsel geen nieuwbouw van woningen en andere kwetsbare bestemmingen zijn toegestaan.

Het kabinet streeft naar het decentraliseren van taken en verantwoordelijkheden van het rijk naar de provincies. Een wetsvoorstel zal nog in deze kabinetsperiode aan de Tweede Kamer worden voorgelegd. Na decentralisatie is het aan de provincies om het rijksbeleid voor externe veiligheid te concretiseren en te handhaven. Tot het moment dat nieuwe regelgeving van kracht wordt zal het kabinet interim-beleid voeren. Dit interim-beleid is gericht op het voorkomen van nieuwe risicosituaties in de directe omgeving van de regionale luchthavens. Voor een effectief interim-beleid is de medewerking van de regionale overheden van belang. Dit interim-beleid is momenteel in voorbereiding en wordt begin 2005 verwacht.

Vooruitlopend op de nieuwe regelgeving zijn, conform de Schiphol-systematiek, al wel reeds berekeningen uitgevoerd om inzage te krijgen in de omvang en ligging van de 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren. In paragraaf 4.3.2 zijn de resultaten weergegeven van berekeningen van de 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren voor het voorkeursalternatief. Ook de resultaten van een maatregel om de effecten (geluid en externe veiligheid) op de omgeving te verminderen zijn weergegeven. De maatregel betreft het verschuiven van de baandrempel waardoor vliegtuigen op een ander punt van de baan starten en in geval van een landing op een ander punt van de baan aankomen.

3.6 Luchtkwaliteit, natuur en landschap

In het Besluit luchtkwaliteit zijn landelijke luchtkwaliteitsnormen vastgelegd. Het Besluit luchtkwaliteit is van kracht sinds 19 juli 2001. Het besluit bevat luchtkwaliteitsnormen voor een zevental stoffen. Tevens is bepaald dat gemeenten en provincies de lokale luchtkwaliteit in kaart brengen en daarover rapporteren. Het gaat om luchtverontreiniging door zwaveldioxide, lood, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes, koolmonoxide en benzeen. Voor de luchtkwaliteit worden grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels gehanteerd. Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, onder meer uit gezondheidsoverwegingen, niet mag worden overschreden. Als blijkt dat grenswaarden uit het besluit zijn overschreden of naar verwachting zullen worden overschreden, moeten er maatregelen worden getroffen.

Ten aanzien van de stof CO₂ geldt dat deze niet direct schadelijk is voor de gezondheid en geen probleemstof is voor de lokale luchtkwaliteit. Om deze reden bestaat voor CO₂ geen wettelijke grenswaarde voor luchtkwaliteit. De CO₂-emissie door menselijke activiteiten is wel één van de oorzaken van klimaatverandering. Dit is een mondiaal probleem dat niet door landen afzonderlijk kan worden opgelost. De aanpak van klimaatverandering vindt dan ook plaats binnen het raamwerk van het Klimaatverdrag van de Verenigde Naties. In het Kyoto-protocol onder dit verdrag is vastgelegd dat de emissies van de internationale luchtvaart via de International Civil Aviation Organization (ICAO) dienen te worden aangepakt. De activiteiten binnen ICAO en de Europese Unie om tot maatregelen te komen, worden door Nederland actief ondersteund.

Het kabinet heeft in de hoofdlijnennotitie Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaartterreinen (SRKL, 1999) het voornemen uitgesproken om de besluitvorming over regionale en kleine luchthavens te decentraliseren naar de provincies, gekoppeld aan een bevestiging van de milieuruimte. Hierbij is CO₂ gekozen als indicator voor de luchtverontreinigende stoffen.

¹³ Richtlijnen voor de milieueffectrapportage
d.d. 16 mei 2002

In de richtlijnen¹³ voor de milieueffectrapportage ten behoeve van de aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht is ten aanzien van CO₂ aangegeven dat het toekomstig beleid voor regionale en kleine luchthavens – met onder andere de landelijke standstill voor CO₂ - richtinggevend zal zijn. Nadien is evenwel besloten om het beleid met betrekking tot de regionale en kleine luchthavens in wetgeving vast te leggen en niet meer in een structuurschema. De gedachten die bij het opstellen van de richtlijnen over het “toekomstige beleid” ten aanzien van het CO₂-emissie plafond voor de regionale luchthavens golden, zijn daarbij verlaten. De belangrijkste reden hiervoor is dat de negatieve effecten voor de luchtvaart in het geheel niet opwegen tegen de minieme milieuwinst, die met een dergelijk plafond te bereiken is. In het wetsvoorstel voor regionale en kleine luchthavens wordt dan ook niet ingegaan op een landelijk standstill voor CO₂ niet langer gehanteerd.

Het ruimtelijk beleid van de ecologische hoofdstructuur (EHS) is gericht op instandhouding van kenmerken en waarden die wezenlijk zijn voor behoud, herstel en ontwikkeling. Binnen de EHS nemen de zogenaamde kerngebieden een belangrijke plaats in. Voor de kerngebieden geldt een basisbescherming. De ecologische hoofdstructuur is opgenomen in nationaal ruimtelijk beleid en in streek en/of bestemmingsplannen. Het beleid staat ingrepen en ontwikkelingen in en in de onmiddellijke nabijheid van de kerngebieden niet toe, indien deze de wezenlijke kenmerken en waarden van het kerngebied aantasten. Alleen bij zwaarwegend maatschappelijk belang kan hiervan worden afgeweken.

De Vogelrichtlijn is in 1979 door de Europese Commissie vastgesteld en de Habitatrichtlijn in 1992. Beide richtlijnen hebben een dwingend karakter. De lidstaten van de Europese Unie zijn verplicht beide richtlijnen in hun nationale wetgeving te implementeren. De afgelopen jaren is op grond van artikel 27, lid 1, van de Natuurbeschermingswet 1998 een groot aantal gebieden in Nederland aangewezen als speciale

beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn ('Vogelrichtlijn gebieden'). Voor Nederland zijn verschillende gebieden aangemeld als speciale beschermingszone in het kader van de Habitatrichtlijn. Daarnaast zijn gebieden aangewezen als Beschermd Natuurmonument op grond van artikel 10 van de Natuurbeschermingswet 1998. Deze aanwijzingen kunnen overlappen met aanwijzingen in het kader van de Habitatrichtlijn en/of Vogelrichtlijn. Naast de aangewezen gebieden is er een aantal vogel- en andere diersoorten dat op grond van beide richtlijnen speciale bescherming geniet.

3.7 MER aanwijzing en zonerings Maastricht Aachen Airport

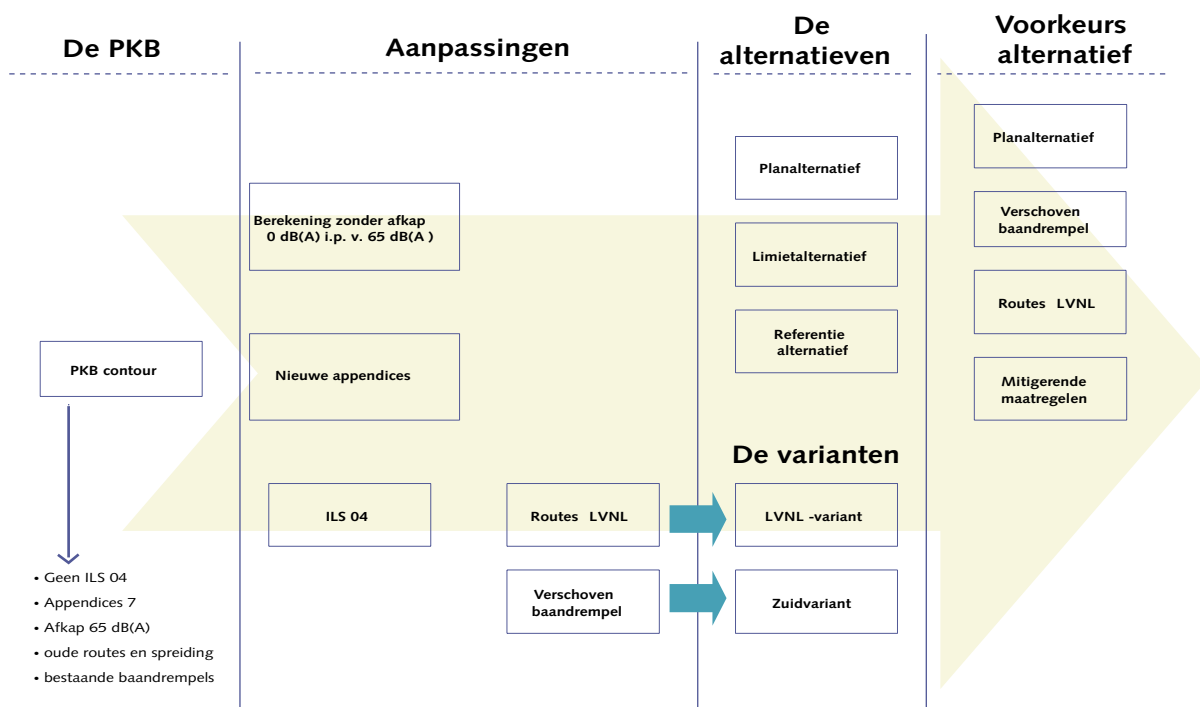
¹⁴ Besluit milieueffectrapportage van 4 juli 1994 (Stb. 540), bijlage onderdeel c, activiteiten 6.2 en 6.3.

Het onderhavige aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Maastricht is m.e.r.-plichtig op grond van artikel 7.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer juncto artikel 2, eerste lid, van het Besluit milieueffectrapportage¹⁴. Op grond van artikel 7.37 van de Wet milieubeheer dient te worden gemotiveerd op welke gronden het aanwijzingsbesluit berust. Voorts moet worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de in het milieueffectrapport beschreven gevolgen voor het milieu van de activiteit waarop het aanwijzingsbesluit betrekking heeft.

Ten behoeve van het opstellen van het MER heeft de exploitant een startnotitie opgesteld. Deze startnotitie is in juli 2001 aan de bewindspersonen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (bevoegd gezag) aangeboden. In de startnotitie is een uiteenzetting gegeven van de voorgenomen activiteiten van de exploitant en is tevens aangegeven welke milieueffecten van deze voorgenomen activiteiten onderzocht worden. De startnotitie heeft van 22 augustus tot en met 21 september 2001 ter inzage gelegen. Vervolgens heeft het bevoegd gezag – met in achtneming van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en de overige adviezen en inspraakreacties op de startnotitie – op 16 mei 2002 de richtlijnen vastgesteld. Deze richtlijnen geven aan welke informatie het door de exploitant op te stellen MER tenminste dient te bevatten om een goede afweging ten behoeve van het aanwijzingsbesluit mogelijk te maken. Op 30 maart 2004 heeft de exploitant het MER aanwijzing en zonerings Maastricht Aachen Airport aan het bevoegd gezag aangeboden. Het bevoegd gezag heeft het MER aanvaard.

In het MER aanwijzing en zonerings Maastricht Aachen Airport zijn het planalternatief, een referentie-alternatief, een limietalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) onderzocht. Deze alternatieven zijn ook in het MER voor de PKB onderzocht. Het planalternatief is gebaseerd op het Strategisch ondernemingsplan van de exploitant. Het referentiealternatief betreft de situatie in maart 1995 tot en met februari 1996 plus autonome ontwikkelingen. Deze situatie vormt de basis voor het huidige Interim-aanwijzingsbesluit dat in het jaar 2000 is vastgesteld. Het limietalternatief gaat uit van een verdere groei van de marktsegmenten low cost carrier en vracht en een

Overzicht van onderzochte alternatieven in het MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport



groei van het bkl-vliegverkeer. Dit leidt tot een maximum van 36.697 Ke en 50.000 bkl-vliegtuigbewegingen.

Na het gereedkomen van de PKB hebben enkele ontwikkelingen plaatsgevonden die van belang zijn voor de luchthaven Maastricht en zijn omgeving. Het gaat om de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State met betrekking tot geluidsberekeningen zonder afkap van het vliegtuigeluid onder de 65 dB(A). Voorts is er het verzoek van LVNL en de exploitant om de invoering van een gewijzigde vliegroutestructuur rondom de luchthaven Maastricht en een Instrument Landing System (LVNL-variant). Naar aanleiding van de PKB is er de wens van de exploitant tot de invoering van een verschoven baandrempel (Zuidvariant) om de externe veiligheidsrisico's te verminderen.

Deze ontwikkeling is één van de maatregelen die in het kader van het meest milieuvriendelijk alternatief in het MER voor de aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Aipport is onderzocht. En tenslotte is na de ter inzage legging van de ontwerp-aanwijzing bekend geworden dat de Nederlandse Luchtvaartschool (NLS) haar activiteiten zal verplaatsen naar Portugal, waardoor het aantal bkl-vliegtuigbewegingen op de luchthaven Maastricht vermindert.

Voor de Ke-geluidsberekeningen die na de PKB zijn uitgevoerd, is gebruik gemaakt van nieuwe appendices. In deze appendices staan de geluidsgegevens van vliegtuigtypen vermeld.

Het voorkeursalternatief betreft het planalternatief in combinatie met de genoemde ontwikkelingen met betrekking tot de afkap, de wijziging van de routestructuur, ILS, de nieuwe appendices, mitigerende maatregelen en het verschuiven van de baandrempel. In het schema zijn de

alternatieven aangegeven. Ten aanzien van de bkl-vliegtuigbewegingen is in het kader van de mitigerende maatregelen rekening gehouden met de vermindering van het aantal lesvluchten door het vertrek van de NLS naar Portugal.

Voor zowel het MER behorende bij de PKB als het MER voor de aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport is bij alle alternatieven uitgegaan van gebruik van de bestaande noord-zuidbaan en een vlootmix samengesteld voor het jaar 2015. De vlootmixen voor de verschillende alternatieven zijn gebaseerd op de huidige inzichten in het toekomstig gebruik, uitgaande van de huidige bekende vliegtuigtypen. Tenslotte zijn de openingstijden van het luchtvaartterrein van 06.00 uur tot 23.00 uur met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur voor alle alternatieven gelijk en gelijk aan de openingstijden welke zijn opgenomen in de interim-aanwijzing. Ten aanzien van de openingstijden heeft het kabinet aangegeven dat op basis van de uitkomsten van het slaapverstoringsonderzoek met betrekking tot Schiphol bezien zal worden of de uitkomsten van dit onderzoek gevolgen moeten hebben voor de openingstijden van regionale en kleine luchthavens. Inmiddels is dit slaapverstoringsonderzoek afgerond. Het kabinet bereidt momenteel een reactie voor over dit slaapverstoringsonderzoek. De luchthaven Maastricht wordt in beperkte mate gebruikt in de randen van de nacht. Uit gegevens over de laatste jaren blijkt dat gemiddeld 1 x per week van de extensieregeling voor het vliegen tussen 23 en 24 uur gebruik wordt gemaakt. De verwachting is dat dit gemiddelde niet zal wijzigen.

4 Overwegingen en besluit

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden nadere ontwikkelingen na de totstandkoming van de PKB beschreven, de overwegingen daarbij en de conclusies die de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer daaruit trekken. De informatie voor deze afweging is voor een belangrijk deel afkomstig uit het MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport en is daarnaast gebaseerd op de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Bij de overwegingen zijn de uitkomsten van het bestuurlijk overleg, de inspraak en adviezen betrokken.

4.2. Ontwikkelingen na de PKB

Na behandeling van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad in Tweede en Eerste Kamer heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan die consequenties hebben voor de milieubelasting in de omgeving van de luchthaven Maastricht. Hieronder worden deze ontwikkelingen beschreven en worden de effecten daarna vergeleken met de PKB en de overige uitgangspunten voor de aanwijzing.

4.2.1 Afkap in de Ke-geluidsberekeningen

In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 3 december 2003 inzake het luchtvaartterrein Eelde is bepaald dat bij de berekening van Ke-geluidszones niet meer gerekend mag worden met een afkap van het vliegtuiggeluid onder de 65 dB(A). Bij geluidsbelastingberekeningen met de Ke-methode gold standaard een afkapwaarde van 65 dB(A). Het vliegtuiggeluid boven deze waarde werd meegenomen in de Ke-berekening, het vliegtuiggeluid onder deze waarde niet. De uitspraak van de Raad van State heeft ertoe geleid dat de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Stcrt. 1996, 331) is gewijzigd (Stcrt 2004,194). Als gevolg van deze wijziging is in de aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht de Ke-geluidszone zonder afkap van het vliegtuiggeluid vastgelegd. Het weglaten van de afkap uit de berekeningen heeft geen invloed op de feitelijke geluidsproductie rond de luchthaven. In de praktijk verandert de geluidsproductie niet, omdat het invoerscenario (de hoeveelheid vliegtuigbewegingen en de vlootsamenstelling) hetzelfde blijft. De berekende geluidscontouren zonder afkap geven een juistere benadering van de geluidsproductie van startende en landende vliegtuigen omdat alle vliegtuiggeluid in de contouren is opgenomen.

4.2.2 Nieuwe routestructuur

Het Nederlandse civiele deel van het luchtruim boven Zuid-Limburg is relatief smal en 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. Deze situatie leidt ertoe dat het luchtruim boven Zuid-Limburg zeer complex is en dat bij de dagelijkse uitvoering van de luchtverkeersleiding veel afstemming en coördinatie nodig is tussen alle luchtverkeersleidingsorganisaties rondom Zuid-Limburg. Ook voor gezagvoerders van luchtvaartuigen leidt de huidige luchtruimverdeling tot complexe situaties.

De LVNL heeft afspraken gemaakt met de luchtverkeersleidingsorganisaties rondom Zuid-Limburg om het luchtruim te herstructureren. De afspraken houden in: het separeren van vliegroutes, een verbeterde afbakening van het Nederlandse luchtruim met het Belgische en Duitse luchtruim en het wederzijds gebruiken van het luchtruim op de Nederlands-Belgische grens. Hierdoor wordt de noodzakelijke coördinatie tussen de luchtverkeersleidingorganisaties gereduceerd en wordt de werkdruk op verkeersleiders en de kans op onregelmatigheden vermindert. De veiligheid in het luchtruim van Zuid-Limburg wordt hierdoor verbeterd.

Als gevolg van de herstructurering zal bijvoorbeeld de tussenkomst van de luchtverkeersleiding te Luik bij een vlucht vanaf Maastricht naar het zuiden niet meer nodig zijn. Dit heeft eveneens als voordeel dat gezagvoerders met minder luchtverkeersleiders contact hoeven te onderhouden en zich meer kunnen concentreren op een veilige afwikkeling van de vlucht.

Als gevolg van deze herstructurering van het luchtruim Zuid-Limburg is het noodzakelijk de aan- en uitvliegroutes vanaf de luchthaven Maastricht te veranderen. Met het oog hierop heeft de LVNL, mede namens de exploitant, bij brief van 27 februari 2004 aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verzocht om invoering van een gewijzigde vliegroutestructuur rondom de luchthaven Maastricht. De gewijzigde routestructuur houdt in dat in de directe omgeving van de luchthaven het draaipunt verandert van de startroutes naar het zuiden. Bij starts naar het zuiden wordt de afbuiging in oostelijke richting een halve nautische mijl (ongeveer 900 meter) eerder ingezet (op 9,5 nautische mijlen van het MAS navigatiebaken in plaats van 10 nautische mijlen waar in de PKB vanuit werd gegaan). Het nieuwe draaipunt van de startroutes naar het zuiden is eenduidiger, omdat het uitgaat van een vaste afstand tot het MAS navigatiebaken in plaats van een voorgeschreven vaste hoogte waarop het vliegtuig moet afdraaien. Het vermindert daardoor de kans op eventuele onduidelijkheden voor de gezagvoerder en luchtverkeersleiders.

De routestructuur op grotere afstand van de luchthaven ondergaat twee belangrijke veranderingen. Aan de zuidkant van de luchthaven loopt de vertekroute richting het zuiden langer evenwijdig aan de Nederlands-Belgische grens alvorens vliegtuigen de Nederlands-Belgische grens oversteken. De route blijft hierbij op minimaal 2,5 mijl van het Belgische luchtruim, waardoor er geen coördinatie meer nodig is met de luchtverkeersleiding in Luik van luchthaven Bierset.

Aan de noordkant is op grotere afstand van de luchthaven de hoogteseparatie tussen grote toestellen (startend naar het noorden en daarna vliegend naar het zuiden) en kleine toestellen (aankomend

en daarna vliegend naar het zuiden) en kleine toestellen (aankomend vanuit het oosten) vergroot. Dit betekent dat de separatie tussen grote en kleine toestellen op dit punt al wordt gegarandeerd door de separatie van de routes en extra coördinatie door de luchtverkeersleiding niet meer nodig is. Bijlage C bevat kaarten met de routestructuur.

4.2.3 Instrument Landing Systeem (ILS)

In de brief van 27 februari 2004 aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verzoeken de LVNL en de exploitant van de luchthaven tevens om het gebruik van een Instrument Landing System (ILS) mogelijk te maken aan de zuidzijde van de luchthaven. Aan de noordzijde van de luchthaven is reeds een ILS in gebruik. Met een ILS worden meer nauwkeurige landingen (precisie landingen) mogelijk, omdat een landend toestel door het ILS precies volgens de voorgeschreven route naar de baan wordt genavigeerd. Door de precisie landingen zal het aantal doorstarts die kunnen ontstaan door onnauwkeurig aanvliegen van de piloot bij visuele landingen afnemen. Uit internationaal onderzoek¹⁵ uitgevoerd door onder meer het NLR blijken precisie landingen vijf maal veiliger te zijn dan niet-precisie landingen. Het gebruik van ILS verhoogt tevens de betrouwbaarheid in de zin van de bereikbaarheid van de luchthaven voor luchtvaartmaatschappijen die ervan gebruik (willen) maken.

¹⁵ Flight Safety Foundation, Airport safety: A Study of Accidents and Available Approach- and-landings Aids, maart 1996.

Door de installatie van een ILS aan de zuidzijde van de luchthaven kunnen vanaf beide zijden van de baan precisie landingen worden gemaakt. Dit vergroot de operationele veiligheid van het gebruik van de luchthaven, omdat er geen landingen meer hoeven te worden gemaakt met staartwind (met de wind mee). Er is immers aan beide zijden van de baan een ILS aanwezig. De invoering van het ILS werkt niet door in de contouren voor externe veiligheid. Hoewel aantoonbare interne veiligheidseffecten optreden door de precisie landingen uit zich dit niet in de berekende externe veiligheidscontouren. Het momenteel gebruikte veiligheidsrekenmodel maakt namelijk geen onderscheid tussen precisie landingen en niet-precisie landingen.

Het ILS aan de zuidzijde maakt het mogelijk voor de LVNL om op de luchthaven Maastricht de zogenaamde continuous descent approach (CDA) in te voeren voor landingen. De CDA betekent dat vanaf grotere hoogte een geleidelijke daling kan worden gevlogen tot aan de baan. Hierdoor hoeft de gezagvoerder tijdens de landing geen stuwkrachtcorrecties uit te voeren, waarmee het geluid van de landingen in de praktijk wordt verminderd. De vermindering van het geluid als gevolg van de CDA werkt niet door in de geluidscontour omdat in de berekeningen daarmee geen rekening kan worden gehouden. De LVNL voert deze landingsprocedure in wanneer de nieuwe routestructuur van kracht wordt.

4.2.4 Verschoven baandrempeel

De exploitant heeft, naar aanleiding van PKB deel 3 en de toetsing van het MER van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad door de Commissie voor de milieueffectrapportage, in het MER voor de aanwijzing onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de externe

veiligheidseffecten te verkleinen. Op basis van het onderzoek heeft de exploitant verzocht in zijn brief van 27 februari 2004 om de invoering van een verschoven baandrempel in de aanwijzing op te nemen.

Het gebruik van de verschoven baandrempel heeft alleen consequenties voor het vliegverkeer aan de noordkant van de baan (zie ook bijlage H). Voor landingen van Ke-vliegtuigen vanuit het noorden wordt de baandrempel 250 meter in zuidelijke richting verplaatst. Dit betekent dat de vliegtuigen hoger over Geverik vliegen en 250 meter zuidelijker op de baan komen in vergelijking met de huidige situatie. De startdrempel aan de zuidzijde van de baan voor startende Ke-vliegtuigen naar het noorden wordt 150 meter in zuidelijke richting verplaatst. De vliegtuigen komen op deze wijze eerder los van de baan en vliegen als gevolg hiervan ook op grotere hoogte over Geverik. Startende en landende vliegtuigen vliegen op grotere hoogte over Geverik en dat heeft een positief effect op de externe veiligheid. De huidige baandrempels voor starts naar het zuiden en landingen vanuit het zuiden worden gehandhaafd.

De beschikbare baanlengte blijft in alle gevallen 2.500 meter voor starts en voor landingen, de zogenaamde landing-distance available (LDA) en de take-off run available (TORA). De beschikbare baanlengte van 2.500 meter voor starts en landingen wordt gepubliceerd in de relevante luchtvaartgidsen.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in haar advies ten aanzien van het milieueffectrapport de ontwerp-aanwijzing bij geadviseerd in de definitieve aanwijzing aan te geven hoe het beoogd gebruik van de stopway/verschoven baandrempel zal worden gehandhaafd. Dit met name in relatie tot de beschikbare en te gebruiken baanlengte voor starts en landingen. Een vlieger (of namens deze de vluchtvoorbereider) moet voordat een vlucht van of naar Maastricht Aachen Airport vertrekt, verplicht gebruik maken van de luchtvaartgidsen. Hierin is de beschikbare baanlengte van 2.500 meter voor de luchthaven Maastricht aangegeven. Dit gebruik moet door de vliegers schriftelijk kunnen worden aangetoond. Om het voorgeschreven baangebruik te borgen voert de Inspectie van Verkeer en Waterstaat op regelmatige basis inspecties uit bij zowel de grondafhandelaar als bij de betrokken luchtvaartmaatschappijen. Het doel van deze inspecties is zeker te stellen dat bij vertrekkende vliegtuigen in de voorbereiding van de juiste baanlengte wordt uitgegaan. Landende vliegtuigen (vanuit het noorden en vanuit het zuiden) houden zich automatisch aan de baanlengte van 2.500 meter omdat de vliegtuigen door het ILS automatisch naar de baandrempel worden geleid (na de baandrempel is 2.500 m landingsbaan beschikbaar (LDA)).

De voorzieningen voor het gebruik van de verschoven baandrempel zullen tegelijk met de renovatie van de start- en landingsbaan worden gerealiseerd. Ook moet, ten behoeve van het ILS, apparatuur worden verplaatst. Het gecombineerde project vergt vanwege de complexiteit een goede voorbereiding en planning, mede omdat de baan enige tijd gedurende de uitvoering van de werkzaamheden wordt gesloten.

De werkzaamheden vinden in een winterseizoen plaats omdat in die periode de gebruikers van de luchthaven het minste last hebben van de sluiting en de luchthaven het minst verlies leidt. Gezien de voorbereiding lukt de uitvoering in het winterseizoen 2005/2006 niet. Gelet hierop worden de werkzaamheden in het winterseizoen 2006/2007 uitgevoerd zodat uiterlijk 1 juni 2007 de baan met verschoven baandrempel in gebruik kan worden genomen. Het exacte moment van invoering van het gebruik van de baan met verschoven baandrempel wordt voor de in gebruik name in de Aeronautical Information Publication (AIP) en in de Commissie ex 28 Luchtvaartwet aangekondigd.

Het gebruik van de baan met verschoven baandrempel heeft consequenties voor de Ke-geluidszone. Die wordt aan de noordzijde kleiner in de situatie met verschoven baandrempel. Omdat de werkzaamheden voor de baan met verschoven baandrempel pas na het inwerkingtreden van deze aanwijzing kunnen worden uitgevoerd, zal voor de tussenliggende periode een tijdelijke Ke-geluidszone worden vastgesteld. Deze tijdelijke geluidszone is opgenomen in bijlage F1. De definitieve geluidszone is opgenomen in bijlage F2.

De kosten van de aanpassing van de baan, voorzover die het realiseren van de verschoven baandrempel uit het oogpunt van verbetering van de externe veiligheid betreffen, komen voor rekening van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

4.2.5 Geluidsappendices

Voor de berekening van de Ke-geluidscontouren in de PKB zijn de verschillende alternatieven berekend uitgaande van Appendices 7 bij het Ke berekeningsvoorschrift. In deze appendices staan geluidsgegevens van vliegtuigtypen vermeld. Inmiddels is een nieuwe versie van de appendices beschikbaar¹⁶. Deze verbeterde versie is gebruikt voor de berekeningen voor de geluidszones voor de MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport en het onderhavige aanwijzingsbesluit. Omdat het bij de nieuwe appendices om een geringe aanpassing gaat, zijn de gevolgen voor de geluidszone verwaarloosbaar. Op de gevolgen van de nieuwe appendices wordt derhalve in de volgende paragrafen niet verder ingegaan.

¹⁶ In februari 2003 is versie 9 van de Appendices uitgebracht. Hierin zijn alleen wijzigingen ten opzichte van versie 8 doorgevoerd die betrekking hebben op Schiphol. Deze laatste wijzigingen hebben dus geen effect op de geluidsberekeningen voor Maastricht Aachen Airport.

4.2.6 Kleine luchtvaart (bkl-geluidszone)

In het Strategisch Ondernemingsplan heeft de exploitant aangegeven dat het bkl-vliegtuigverkeer zal worden gereduceerd van circa 57.000 vliegtuigbewegingen in het jaar 1999 naar 30.000 vliegtuigbewegingen in 2015. De luchthaven verwacht met deze reductie de overlast voor de omgeving veroorzaakt door dit type vliegtuigverkeer substantieel te verminderen. In de PKB luchtvaarterreinen Maastricht en Lelystad is hiermee rekening gehouden en het aantal van 30.000 bkl-vliegtuigbewegingen ligt ten grondslag aan de berekening van de bkl-geluidszone in de PKB. Deze geluidszone is tevens opgenomen in de ontwerp-aanwijzing. Ten tijde van de ter inzage legging van de ontwerp-aanwijzing voor de luchthaven Maastricht is bekend geworden dat de Nederlandse Luchtvaartschool (NLS) haar activiteiten zal verplaatsen naar het buitenland. De Commissie voor de milieueffectrapportage, de Commissie ex artikel 21 van de

Luchtvaartwet en de Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet hebben in hun adviezen aangegeven de mogelijkheden te bezien de in de ontwerp-aanwijzing opgenomen bkl-geluidszone te heroverwegen en in overeenstemming te brengen met de vermindering van het aantal vluchten met klein vliegverkeer. Aan deze adviezen is gevolg gegeven: de bkl-geluidszone is opnieuw onderzocht.

4.3 Overwegingen en consequenties

In deze paragraaf worden de consequenties beschreven van de ontwikkelingen die genoemd zijn in paragraaf 4.2.

4.3.1 Effect van de afkap op de geluidscontouren

In de berekeningen van de geluidscontouren voor de luchthaven Maastricht in de PKB en de voorliggende aanwijzing is gebruik gemaakt van het zelfde invoerscenario, dat is gebaseerd op het Strategisch Ondernemersplan van de luchthaven. De indicatieve Ke-contouren uit de PKB zijn berekend mét afkap en de berekeningen voor het vaststellen van de 35 Ke-geluidszone in deze aanwijzing zijn uitgevoerd zonder afkap. Vastgesteld kan worden dat de 35 Ke-geluidszone berekend zonder afkap beperkt groter is dan de indicatieve 35 Ke-geluidszone uit de PKB die is berekend mét afkap. Hiermee wordt ook het gebied waarbinnen een verbod op nieuwbouw van woningen geldt (35 Ke-geluidszone) of woningen geïsoleerd moeten worden (40 Ke-geluidscontour) iets groter. Bij de 20 Ke-geluidscontour zijn de verschillen groter, zowel in de breedte als in de lengte.

Voor vergelijkingsdoelen zijn op basis van het in de PKB gehanteerde invoerscenario geluidscontouren berekend zonder afkap. In tabel 1 staan de woningaantallen binnen de contouren van de PKB vergeleken met dezelfde berekeningen zonder afkap. Ook zijn in de tabel de voorwaarden opgenomen uit de brief van het kabinet uit 1999. Hierbij moet worden aangetekend dat de woningaantallen¹⁷ die in de brief zijn genoemd, gebaseerd zijn op berekeningen waarbij destijds is gerekend met afkap.

¹⁷ Alle in de aanwijzing aangegeven woningaantallen zijn berekend met het woningbestand van de Adviesdienst Geo-informatie voor het jaar 2001.

Tabel 1 Aantal woningen in Ke-geluidscontouren

Ke-geluidscontouren	40 Ke	35 Ke	20 Ke
Brief Kabinet 1999 (met afkap)	n.v.t.	3.265	21.012
PKB (met afkap)	956	2.767	18.495
PKB berekend zonder afkap	1.009	3.161	24.814

Het blijkt dat in het geval van de berekeningen zonder afkap het aantal woningen in de verschillende geluidscontouren toeneemt, omdat de contouren groter worden. Het aantal woningen in de 35 Ke-geluidszone berekend zonder afkap (3.161) blijft wel voldoen aan de voorwaarde van maximaal 3.265 zoals opgenomen in de brief van het kabinet van 1999. In deze brief worden geen voorwaarden gesteld aan het aantal woningen binnen de 40 Ke contour.

De brief van het kabinet van 1999 stelt dat in de 20 Ke-geluidscontour wordt gestreefd naar een reductie van het aantal woningen ten opzichte

van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. In de PKB werd dit streven gehaald. Dezelfde 20 Ke-berekening uitgevoerd zonder afkap laat zien dat dit niet langer het geval is. Om te kunnen voldoen aan het streven naar een reductie van het aantal woningen binnen de 20 Ke-geluidscontour zou het aantal vliegtuigbewegingen met 17% moeten afnemen, waarmee de exploitatiemogelijkheden verslechteren. In de brief van het kabinet uit 1999 is echter nadrukkelijk gesteld dat het streven naar een reductie van het aantal woningen de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven niet negatief mag beïnvloeden.

Om ervoor te zorgen dat de 35 Ke-geluidszone uit de PKB berekend zonder afkap niet groter is dan de indicatieve 35 Ke-geluidszone uit de PKB (met afkap) zou het aantal vliegtuigbewegingen van het Strategisch Ondernemingsplan met minimaal 16% moeten worden teruggebracht. De reductie zal volgens de exploitant gevonden moeten worden bij bijvoorbeeld vliegtuigmaatschappijen met lijndiensten vanaf Maastricht of bij de zogenaamde budgetmaatschappijen. Een reductie van 16% in het aantal vliegtuigbewegingen maakt de luchthaven Maastricht voor deze maatschappijen minder aantrekkelijk en kan hen zelfs doen besluiten zich in het geheel van de luchthaven terug te trekken. Vanwege ook de hoge vaste kosten van de luchthaven (baanonderhoud, brandweer etc.) komt met een dergelijke reductie de rendabiliteit van de luchthaven in gevaar.

4.3.2 Voorkeursalternatief

De exploitant en de Luchtverkeersleiding Nederland hebben zoals eerder gemeld een gezamenlijk verzoek gericht aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat om een samenhangend pakket aan operationele maatregelen voor de luchthaven vast te stellen. In paragraaf 4.2 zijn deze toegelicht. Hieronder wordt ingegaan op de effecten van de nieuwe routes, het ILS en de verschoven baandrempel. De combinatie van deze maatregelen tezamen met een vermindering van het aantal bkl-vliegtuigbewegingen vormt het voorkeursalternatief. De effecten hebben met name betrekking op geluid en externe veiligheid. In de beschrijving van de effecten wordt uitgegaan van geluidsberekeningen zonder afkap.

Geluid

De nieuwe routes, ILS en verschoven baandrempel hebben effect op de vorm en de ligging van de geluidscontouren. Aan de zuidzijde zorgen de routewijzigingen en het ILS voor grotere, meer naar het oosten gelegen, contouren ten opzichte van de 35 Ke-geluidszone van de PKB. Door de verschoven baandrempel worden de geluidscontouren aan de noordzijde van de luchthaven korter.

In tabel 2 zijn de woningaantallen binnen de geluidscontouren weergegeven van de voorwaarden van het kabinet uit de brief van 1999, de PKB en de PKB berekend zonder afkap. Deze situaties worden vergeleken met woningaantallen binnen de geluidscontouren behorende bij de onderscheiden maatregelen. Omdat de maatregelen voor wat betreft de ruimtelijke beperkingen en de geluidsisolatie effecten hebben in de gemeenten Beek en Meerssen zijn de woningaantallen in deze gemeenten apart aangegeven.

Tabel 2 Aantal woningen in de Ke-geluidscontouren als gevolg van nieuwe routes, ILS en baandrempe

35 Ke-Geluidszone en bijbehorende contouren	40 Ke	35 Ke	20 Ke
Brief Kabinet 1999 (met afkap)	n.v.t.	3.265	21.012
PKB (met afkap)	956	2.767	18.495
PKB berekend zonder afkap	1.009	3.161	24.814
Nieuwe routes en ILS (Aanwijzing)	1.039	3.329	23.708
Nieuwe routes, ILS en verschoven baandrempe (Aanwijzing)	1.023	3.060	23.392
PKB met afkap (gemeente Meerssen)	798	1.659	5.164
PKB berekend zonder afkap (gemeente Meerssen)	838	1.746	5.802
Nieuwe routes en ILS (gemeente Meerssen)	864	1.983	5.512
PKB met afkap (gemeente Beek)	158	1.108	4.758
PKB berekend zonder afkap (gemeente Beek)	171	1.415	5.271
Nieuwe routes, ILS en verschoven baandrempe (gemeente Beek)	158	1.073	5.403

Uit de vergelijking van de 35 Ke-geluidszone behorende bij het voorkeursalternatief, dus met gewijzigde routes, ILS en de verschoven baandrempe, met de indicatieve 35 Ke-geluidszone van de PKB berekend zonder afkap, blijkt een afname van het aantal woningen in de 35 Ke-geluidszone en de bijbehorende 20 Ke-geluidscontour met respectievelijk 101 en 1.422 woningen. Het aantal woningen in de 40 Ke-geluidscontour neemt voor deze variant toe met 14 woningen ten opzichte van de zone van de PKB zonder afkap.

De vergelijking van de voorkeursvariant met de PKB (met afkap) geeft een toename van het aantal woningen in de 35 Ke-geluidszone en de bijbehorende 20 Ke-geluidscontour met respectievelijk 293 en 4.897 woningen. Ten opzichte van de PKB (met afkap) neemt het aantal woningen in de 40 Ke-geluidscontour toe met 67¹⁸.

¹⁸ Op basis van het Interim-aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Maastricht kwamen 950 woningen voor isolatie in aanmerking. De definitieve geluidszone voor Maastricht Aachen Airport wijkt af van de interim-situatie, waardoor extra woningen in aanmerking komen voor isolatie. Op basis van de woningtellingen betreft dit ongeveer 75 woningen.

Bovenstaande vergelijking geeft het algemene beeld van de totale aantallen woningen binnen de geluidscontouren rondom de luchthaven. De voorkeursvariant geeft echter verschillende effecten ten noorden en ten zuiden van de luchthaven. Deze effecten zijn hieronder uitgesplitst.

Gemeente Meerssen

De routewijziging waardoor de vliegtuigen na een start in zuidelijke richting eerder afbuigen naar het oosten laten de geluidscontouren meebuigen in oostelijke richting. Het ILS zorgt voor een langere en smallere contour, aangezien het geluid sterker wordt gebundeld. Dit geeft een verandering van het aantal woningen in de geluidscontouren in de gemeente Meerssen ten opzichte van de zone van de PKB zonder afkap: 26 woningen meer in de 40 Ke-geluidscontour, 237 woningen meer in de 35 Ke-geluidszone en 290 woningen minder in de 20 Ke-geluidscontour. De routewijziging in combinatie met het gebruik van ILS aan de zuidzijde heeft voorts tot gevolg dat in de gemeente Meerssen ten opzichte van de indicatieve 35 Ke-geluidszone van de PKB tenminste één extra potentiële woningbouwlocatie op de plek van een voormalige huishoudschool in de 35 Ke-geluidszone valt. De verschoven baandrempe heeft geen invloed op het zuidelijk deel van de geluidszone en heeft geen gevolgen

voor het aantal woningen in de geluidszone en bijbehorende contouren in de gemeente Meerssen.

Gemeente Beek

De nieuwe routes en ILS zijn in zeer beperkte mate van invloed op het aantal geluidsbelaste woningen in de gemeente Beek. Door de verschoven baandrempel worden de contouren aan de noordzijde van de luchthaven korter. De geluidscontouren als gevolg van de verschoven baandrempel geven in de gemeente Beek ten opzichte van de situatie zonder verschoven baandrempel een reductie van het aantal woningen in de geluidscontouren: 13 woningen minder in de 40 Ke-geluidscontour, 342 woningen minder in de 35 Ke-geluidscontour en 132 woningen minder in de 20 Ke-geluidscontour.

Overige omliggende gemeenten

De wijziging van de routes heeft aan de zuidzijde een positief effect op de geluidbelasting in de gemeente Maastricht. Daar komen ongeveer 1.500 woningen minder in de 20 Ke-geluidscontour te liggen ten opzichte van de 20 Ke-geluidscontour van de PKB berekend zonder afkap. In de gemeente Margraten komen 179 en in de gemeente Valkenburg 114 woningen meer te liggen binnen de 20 Ke-geluidscontour in vergelijking van de 20 Ke-geluidscontour van de PKB berekend zonder afkap, waardoor het totaal aantal woningen binnen de 20 Ke-geluidscontour voor de gemeente Margraten uitkomt op 208 en de gemeente Valkenburg op 120 woningen binnen de 20 Ke-geluidscontour. Aan het gebied buiten de 35 Ke-geluidszone zijn geen ruimtelijke beperkingen verbonden als gevolg van startende en landende vliegtuigen van de luchthaven Maastricht.

De invoering van de verschoven baandrempel uiterlijk voor 1 juni 2007 heeft ook een positief effect op de geluidbelasting in de gemeente Sittard-Geleen. Hiermee komen ongeveer 300 woningen minder in de 20 Ke geluidscontour te liggen.

Veiligheid

In het kader van het MER van de PKB zijn externe veiligheidsberekeningen uitgevoerd met het huidige veiligheidsmodel voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen. Deze berekeningen tonen aan dat zonder gewijzigde routes en zonder verschoven baandrempel volgens de meest realistische inschatting in 2015 circa 23 woningen binnen de 10^{-5} PR-contour vallen. Berekeningen met de nieuwe routes geven aan dat zonder de verschoven baandrempel in 2015 30 woningen in de 10^{-5} PR-contour liggen. Het gaat daarbij om woningen in de woonkern Geverik, ten noorden van de start- en landingsbaan. Binnen de 10^{-5} PR-contour zijn volgens het wetsvoorstel voor de regionale en kleine luchthavens, conform de systematiek bij Schiphol, geen woningen toegestaan. De toekomstige situatie (2015) verbetert ten opzichte van de huidige situatie, zoals uit onderstaande tabel blijkt. Als gevolg van het verschuiven van de baandrempel kan het aantal woningen binnen de aaneengesloten 10^{-5} PR-contour tot 0 worden gereduceerd (bijlage R en tabel 3). Het aantal woningen in de 10^{-6} PR-contour neemt af van bijna 2000 volgens de jaarberekening 2002 tot 1164 bij het toepassen van de verschoven baandrempel.

Tabel 3 Aantal woningen in de externe veiligheidscontouren

Alternatief	Aantal woningen in de 10 ⁻⁵ PR-contour	Aantal woningen in de 10 ⁻⁶ PR-contour
Externe veiligheidssituatie in 2002	40	1.991
Aanwijzingsbesluit zonder verschoven baandrempel	30	1.267
Aanwijzingsbesluit met verschoven baandrempel	0	1.164

Het gebruik van ILS en de gewijzigde routes heeft ook een belangrijk positief effect op de vliegveiligheid.

Hoewel, zoals in paragraaf 3.5 is aangegeven, geen model voor het bepalen van het groepsrisico beschikbaar is, is op advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage toch informatie over groepsrisico in de aanwijzing opgenomen. Groepsrisico betreft de ongevalskans per jaar dat een groep mensen op een bepaalde locatie op de grond het slachtoffer wordt van een vliegtuigongeluk.

Zoals uit het milieueffectrapport bij de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad blijkt, verandert het groepsrisico voor de luchthaven Maastricht bij verdere ontwikkeling tot 2015 nauwelijks ten opzichte van de situatie in het jaar 2000. Hierbij wordt nog opgemerkt dat de vliegroutes in de aanwijzing voor het luchtvaartterrein Maastricht in gunstige zin gewijzigd zijn ten opzicht van de gehanteerde vliegroute in het MER bij de PKB. Door de routewijziging blijven de startende vliegtuigen naar het zuiden op grotere afstand van Maastricht, waardoor de situatie met betrekking tot de aanwijzing gunstiger is dan de situatie van de PKB. Ook aan de noordzijde van het luchtvaartterrein zal het groepsrisico door de verschoven baandrempel gunstiger worden.

4.3.3 bkl

In het Ondernemingsplan van de exploitant wordt uitgegaan van 30.000 bkl-vliegtuigbewegingen (10.000 vluchten¹⁹ voor overlandverkeer en 5.000 vluchten voor circuits). Dit alternatief is het uitgangspunt voor de bkl-geluidscontouren in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Binnen de 47 bkl-geluidszone liggen 484 woningen. Er ligt één woning binnen de 57 bkl-geluidscontour.

Als gevolg van de verplaatsing van de Nederlandse Luchtvaartschool naar Portugal zullen ongeveer 10.000 vliegtuigbewegingen met kleine vliegtuigen minder plaatsvinden op het luchtvaartterrein Maastricht. Het overnemen van dit aantal vliegtuigbewegingen door andere lesscholen of anderszins een toename van het overige kleine verkeer wordt niet voorzien. Op basis hiervan verwacht de exploitant voor de toekomst 20.002 bkl-vliegtuigbewegingen. Het accommoderen van dit aantal vliegtuigbewegingen ten behoeve van de zittende lesscholen en mogelijkheden voor overige vluchten met kleine vliegtuigen is van belang voor de exploitatie van de luchthaven. De 47 bkl-geluidszone wordt als gevolg van de afname van het aantal bkl-vliegtuigbewegingen kleiner. Binnen de aldus aangepaste 47 bkl-geluidszone liggen 203 woningen in plaats van 484 woningen. Er ligt geen woning meer binnen de 57 bkl-geluidscontour.

De aangepaste bkl-geluidszone past binnen de indicatieve 47 bkl-geluidszone van de PKB.

¹⁹ Een vlucht bestaat uit 2 vliegtuigbewegingen: een start en een landing.

Uit het belevingsonderzoek²⁰ is gebleken dat met name circuitvluchten hinder voor omwonenden opleveren. Op grond van het interim-aanwijzingsbesluit was het mogelijk om op door de weekse dagen tot 23.00 uur en in de weekenden en op officiële feestdagen vluchten uit te voeren in het kader van proef-, les- en oefenvluchten. Om de hinder voor omwonenden van de luchthaven te beperken is er voor gekozen het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten alleen toe te staan op doordeweekse dagen, niet zijnde officiële feestdagen, van 09.00 uur tot 19.00 uur. Met goedkeuring van de exploitant kunnen in aanvulling hierop vliegtuigen met een gewicht tot maximaal 6.000 kilogram op genoemde door de weekse dagen tot 23.00 uur circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten uitvoeren. In de weekenden en doordeweeks op officiële feestdagen zullen derhalve geen proef-, les-, en oefenvluchten plaatsvinden.

Binnen de 47 bkl-geluidszone gelden op grond van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL) beperkingen ten aanzien van nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen). Eén woningbouwplan in de kern Ulestraten bevindt zich binnen deze 47 bkl-geluidszone. Echter om de geluidszone nog verder te verkleinen zodat dit woningbouwplan hier geheel buiten valt, is nagenoeg een halvering nodig van het aantal bkl-vliegtuigbewegingen dat overblijft na het verplaatsen van de NLS.

4.3.4 Overige milieuaspecten

Luchtkwaliteit

Voor zwaveldioxide, lood, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes, koolmonoxide en benzeen zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit (Stb 1997, 457 t/m 460). Deze wettelijke grenswaarden zijn normen voor de concentraties van bovengenoemde stoffen in de lucht die in acht genomen dienen te worden. In het MER wordt geconstateerd dat in de aldaar opgenomen alternatieven de wettelijke grenswaarden van de verschillende stoffen voor luchtkwaliteit niet overschreden worden.

Uitzondering hierop vormt de component stikstofdioxide (NO₂), omdat deze in 2000 dichtbij de snelweg A2 een overschrijding geeft van de 40 µg/m³ norm (jaargemiddelde grenswaarde). Deze norm zal overigens pas in 2010 gelden. De overschrijding van NO₂ in 2000 trad op tot maximaal 100 meter rondom de A2. De grootste bijdrage hieraan wordt geleverd door het wegverkeer. In de woonlocaties rond de luchthaven is geen sprake van overschrijding van de norm door NO₂, omdat deze op grotere afstand van de A2 liggen.

De bijdrage van de luchthaven aan de NO₂-concentratie rondom de luchthaven is klein en groeit van gemiddeld 1% in 2000 tot 2% in 2015. Het wegverkeer draagt ongeveer 15 tot 20% bij aan de totale NO₂-concentratie. De rest wordt door andere bronnen bijgedragen.

Als gevolg van de technische ontwikkeling van het wegverkeer (lagere emissie per voertuig) zal de absolute bijdrage van het wegverkeer aan de totale emissies in het gebied afnemen. Voor de ontwikkeling van de achtergrondconcentraties voor NO₂ is gebruik gemaakt van gegevens van het Nationale Milieuverkenning 5 (MV5) van het RIVM. Voor

wat betreft de emissies van het wegverkeer is rekening gehouden met bestaand beleid voor het verlagen van de emissie van vrachtwagens (schonere vrachtwagens). De afname als gevolg van het wegverkeer tezamen met de afname van de achtergrondconcentratie zorgt ervoor dat de totale NO₂-concentratie rondom de luchthaven steeds verder afneemt. Uit het MER is af te leiden dat NO₂-concentratie (jaargemiddelde) rondom de A2 van 2000 tot 2015 afneemt van ruim 40 µg/m³ tot ongeveer 37 µg/m³. Uitgaande van een evenredige afname in de tijd betekent dit dat omstreeks 2008 geen overschrijding meer plaatsvindt van de norm van 40 µg/m³ en dat derhalve in 2010, wanneer de norm gaat gelden, geen sprake zal zijn van overschrijden van deze norm.

De commissie voor de milieueffectrapportage heeft het bevoegd gezag naar aanleiding van het MER geadviseerd om de situatie met betrekking tot de luchtkwaliteit, en in het bijzonder de hoge concentraties fijn stof (PM₁₀), (zwevende deeltjes met een grootte van 10 µm) nader te beschouwen, en bij een mogelijke overschrijding van de grenswaarde voor het maximum daggemiddelde, maatregelen te inventariseren. In het MER zijn de jaargemiddelde concentraties voor fijn stof, gemeten in Wijnandsrade-Opfergelstraat²¹, vergeleken met de grenswaarden in het Besluit luchtkwaliteit. De jaargemiddelde grenswaarde is 40 µg/m³. De concentratie fijn stof op dit meetpunt zat in 2001 onder de jaargemiddelde-grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit met 10 µg/m³. Voor het genoemde meetpunt werd in 2001 een daggemiddelde waarde gemeten van 97µg/m³. De daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof is 50 µg/m³ als 24-uurgemiddelde concentratie die 35 keer per jaar mag worden overschreden vanaf 1 januari 2005. Tot 1 januari 2005 geldt hier een daggemiddelde grenswaarde van 250 µg/m³ (Paragraaf 5 Besluit luchtkwaliteit). Deze daggemiddelde grenswaarde wordt niet overschreden in dit meetpunt. De uitstoot van fijn stof als gevolg van startende en landende vliegtuigen draagt slechts voor een klein percentage bij aan de totale fijn stofconcentratie. Omringende industriële bedrijven zoals de DSM en de ENCI dragen voor een veel groter deel bij aan de fijn stof concentratie. Daarnaast heeft het zuiden van het land een relatief hoge achtergrondconcentratie vanwege de invloed uit het buitenland zoals het Ruhrgebied. Een reductie door de luchthaven zal dan ook niet substantieel kunnen bijdragen aan een vermindering van de totale fijn stof concentratie. Inmiddels is bekend dat de ENCI haar activiteiten in de regio zal stoppen, waardoor naar verwachting de fijn stof concentratie in de regio versneld zal kunnen afnemen.

Overigens wordt in de Milieubalans 2004 melding gemaakt van het feit dat in bijna heel Nederland de norm voor kortdurende blootstelling aan fijn stof wordt overschreden. Ondanks een afname van de concentratie zal de norm in 2005, wanneer deze van kracht is, naar verwachting in Nederland mede als gevolg van de activiteiten in omringende landen nog steeds worden overschreden. Een strikte interpretatie van de verplichting om een plan of voornemen te toetsen aan de grenswaarde voor fijn stof, kan daarom leiden tot het maatschappelijk niet aanvaardbare gevolg dat geen enkel plan en geen ontwikkeling

²¹ Wijnandsrade-Opfergelstraat is een regionale meetlocatie in het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit, beheerd door het RIVM. Jaaroverzicht 2001 (Tabel E5.2)

nog doorgang kan vinden. Aangegeven²² wordt dat wanneer sprake is van een significante verslechtering ten gevolge van een plan bij een reeds ernstige overschrijding van de grenswaarde in breder verband dient te worden gekeken naar wat kan worden gedaan om de situatie te verbeteren. Het gaat daarbij veelal om plannen waarin het wegverkeer een belangrijke rol speelt. Bij de beoordeling van dergelijke plannen hebben de NO₂ normen de meest discriminerende werking. Maatregelen om te voldoen aan de NO₂ normen hebben doorgaans tevens een gunstige werking op de luchtkwaliteit voor PM₁₀. De minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft een plan van aanpak opgesteld voor de reductie van de fijn stof emissies. De aanpak van fijn stof is echter een complex probleem omdat verschillende bronnen deze stof uitstoten. De norm voor kortdurende blootstelling aan fijn stof wordt in het zuiden van het land vaker overschreden dan in het noorden. Dit wordt ondermeer veroorzaakt door een hogere uitstoot van fijn stof in het zuiden van Nederland en een grotere invloed van bronnen in het omringende buitenland.

De concentraties van NO₂ en PM₁₀ zijn berekend op leefniveau. De geurhinder is bepaald aan de hand van geureenheden. Het is niet precies bekend welke stoffen bepalend zijn voor de geurbelasting van de omgeving van een luchthaven. De geureenheden voor de luchthaven Maastricht zijn afgeleid van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS). In het MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport wordt geconstateerd dat er een verbetering optreedt van de geurhinder ten opzichte van de situatie in het jaar 2000 of de referentiesituatie.

Natuur en landschap

In het MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport is gekeken naar de mogelijke effecten van ontwikkeling van de luchthaven op de natuur. Nagegaan is welke natuurgebieden in de ruime omgeving van de luchthaven een beschermde status genieten op grond van de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn, de Flora en Faunawet en de Natuurbeschermingswet. Omdat voor de beoogde ontwikkeling van de luchthaven geen extra luchtvaartinfrastructuur op de grond nodig is, gaat het alleen om de effecten van overvliegende vliegtuigen. Bij de vastlegging van deze natuurgebieden is rekening gehouden met de aanwezigheid van de luchthaven en bij de bepaling van de vliegroutes behorende bij het aanwijzingsbesluit is rekening gehouden met de ligging van stilte-, natuur- en recreatiegebieden.

Op basis van het MER kan geconcludeerd worden dat geen belangrijke natuurwaarden verloren gaan. Er vinden geen dusdanige veranderingen plaats op of in de nabijheid van het luchtvaartterrein dat daardoor unieke ecologische situaties worden verstoord.

Het ontwikkelen van het MER heeft er toe geleid dat de exploitant een aantal mitigerende/compenserende maatregelen met betrekking tot ecologie zal uitvoeren, die mogelijk gunstige effecten hebben. Deze maatregelen zijn ontwikkeld in het kader van het meest milieuvriendelijke alternatief. Naast de reeds genoemde maatregelen met betrekking tot geluid als gevolg van circuitvluchten, de verschoven baandrempel vanuit veiligheid en geluid, zijn maatregelen onderzocht om overige nadelige effecten van de luchthaven te beperken. De

exploitant zal in dat kader de verlichting van het nieuw te bouwen platform, de taxibaan, het parkeerterrein en de wegen zodanig inrichten, dat het risico van verblinding en lichthinder -met name richting Ulestraten- beperkt wordt. Hiertoe wordt tevens een groenstrook ten zuiden van het platform aangelegd, zodat een fysieke afscheiding richting Ulestraten wordt bereikt.

Bodem en water

In het MER is gekeken naar de afvoer van emissies naar de bodem en het grondwater. Geconstateerd wordt dat bij de verschillende alternatieven de huidige start- en landingsbaan niet wijzigt en als gevolg daarvan er ten aanzien van de afvoer van emissies nauwelijks verschillen zijn tussen de onderzochte alternatieven.

In het MER is tevens gekeken naar de emissies naar de lucht die kunnen worden vertaald naar neerslag van verontreinigingen. De effecten van de emissies op het oppervlaktewater zijn te verwaarlozen, omdat het gaat om indirecte emissies op het riool. Het afvalwater wordt gezuiverd voordat het geloosd wordt op het oppervlaktewater. Op basis hiervan wordt verwacht dat de ontwikkeling van de luchthaven geen negatieve effecten zal hebben op emissies naar bodem en grondwater.

4.4 Besluit

In het besluit is gekozen voor het voorkeursalternatief. Dit alternatief is gebaseerd op de ontwikkeling van het grote vliegverkeer tot 35.402 Ke-vliegtuigbewegingen, die ook in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad uitgangspunt is voor de planologische reservering. Het gaat verder uit van een vermindering van de gevolgen van externe veiligheid door de invoering van het gebruik van de baan met verschoven baandrempel alsmede van de invoering van nieuwe routes in combinatie met gebruik van ILS ook aan de zuidzijde van de baan. De tijdelijke en definitieve 35 Ke-geluidszones zijn conform het nieuwe berekeningsvoorschrift berekend zonder afkap. Gekozen is voor de openingstijden van het luchtvaartterrein van 06.00 uur tot 23.00 uur met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur. Ten opzichte van de situatie met de interim aanwijzing is er geen verandering opgetreden van de openingstijden. Gerealiseerd wordt dat de luchthaven in beperkte mate open is aan de randen van de nacht. Uit gegevens over de laatste jaren blijkt dat gemiddeld 1 x per week van de extensieregeling voor het vliegen tussen 23 en 24 uur gebruik wordt gemaakt. De verwachting is dat dit gemiddelde niet zal wijzigen. Ten aanzien van de openingstijden is onderzoek gedaan naar de geluidseffecten als gevolg van het verplaatsen van 50% van de vrachtluchten in de ochtend van 6.00 tot 7.00 uur naar de periode 7.00 tot 8.00 uur. Gelet op de sterke concurrentie tussen de verschillende luchthavens in de omgeving zal het verplaatsen van vrachtvliegtuigen naar een later tijdstip tot een verlies van het marktaandeel leiden. Met de keuze voor de openingstijden van 6.00 tot 23.00 uur is een afweging gemaakt tussen de effecten op de omgeving en de bedrijfsvoering van de luchthaven.

Ten aanzien van het kleine vliegverkeer is gekozen om het maximum aantal vliegtuigbewegingen, dat ten grondslag heeft gelegen aan de

PKB, in de aanwijzing als gevolg van het verplaatsen van de Nederlandse Luchtvaartschool te verminderen van 30.000 bkl-vliegtuigbewegingen tot 20.002 bkl-vliegtuigbewegingen. De 47 bkl-geluidszone wordt daardoor aanzienlijk kleiner. Daarbij is tevens gekozen om de hinder voor de omgeving te verminderen door het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten alleen doordeweeks toe te staan en niet in het weekend of op feestdagen, van 09.00 uur tot 19.00 uur. Voor proef-, les- en oefenvluchten met zwaardere vliegtuigen is het luchtvaartterrein op deze dagen na 19.00 uur gesloten. Met goedkeuring van de exploitant kunnen vliegtuigen met een gewicht tot maximaal 6.000 kilogram op genoemde dagen tot 23.00 uur circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten uitvoeren.

Het besluit heeft tot gevolg dat de veiligheid op en rond de luchthaven Maastricht Aachen Airport verbetert, zowel ten opzichte van de bestaande situatie als ten opzichte van de PKB. De verschoven baandrempel leidt tot een verkleining van de externe veiligheidscontour, waardoor er geen woningen meer binnen de 10^{-5} PR-risicocontour zijn gelegen en het aantal woningen in de 10^{-6} PR-risicocontour substantieel wordt verminderd. Door invoering van de nieuwe routes in combinatie met gebruik van ILS wordt ook de vliegveiligheid verbeterd. Dit laatste uit zich echter niet in de externe veiligheidscontouren.

De in dit besluit opgenomen 35 Ke-geluidszone wijkt af van de indicatieve 35 Ke-geluidszone uit de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, maar deze afwijking is aanvaardbaar. De PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad sluit afwijking van de daarin opgenomen indicatieve 35 Ke-geluidszone niet uit, een eventuele afwijking mag echter in beginsel niet meer dan 2 Ke bedragen en dient te worden gemotiveerd.

De overschrijding van de 35 Ke-geluidszone van het voorkeursalternatief ten opzichte van de indicatieve Ke-geluidszone uit de PKB heeft twee, van elkaar losstaande, oorzaken.

In de eerste plaats het achterwege laten van de afkap bij de berekeningen ten behoeve van de 35 Ke-geluidszone (de indicatieve geluidszone uit de PKB is berekend met afkap van 65 dB(A)).

In de tweede plaats de wijziging van de routes conform het verzoek van LVNL en de exploitant in combinatie met het gebruik van ILS ook aan de zuidzijde van de luchthaven. De overschrijding leidt niet tot een vergroting van de capaciteit van de luchthaven.

Gevolgen voor de Ke-geluidszone als gevolg van het achterwege laten van de afkap

Kaart 1 in bijlage R laat de ligging zien van de 35 Ke-geluidszone berekend zonder afkap ten opzichte van de indicatieve 35 Ke-geluidszone uit de PKB.

Als de afkap bij de berekening van de 35-Ke geluidszone van de PKB achterwege wordt gelaten, leidt dit tot een iets grotere geluidszone. Het aantal woningen in de 35 Ke-geluidszone bedraagt dan 3.161, terwijl dit aantal in de indicatieve Ke-geluidszone uit de PKB 2.767 bedraagt.

De afwijking ten opzichte van de indicatieve geluidszone uit de PKB is het grootst aan de noordkant van de contour. Deze afwijking bedraagt ten hoogste 1,3 Ke. De afwijking is nergens groter dan 2 Ke en valt daarmee ruim binnen de marge die in de PKB is opgenomen.

Het aantal woningen in de 40 Ke-contour behorend bij de 35 Ke-geluidszone uit de PKB berekend zonder afkap is 53 groter ten opzichte van de situatie in de PKB (met afkap).

Indien de gevolgen van het achterwege laten van de afkap zouden worden opgevangen binnen de indicatieve geluidszone van de PKB zou dat een dermate beperking van het gebruik van de luchthaven opleveren – circa 16% minder vliegtuigbewegingen – dat van een rendabele exploitatie geen sprake kan zijn, noch van een ontwikkeling van de luchthaven zoals deze uitgangspunt is geweest voor de planologische reservering van de PKB.

Gevolgen voor de Ke-geluidszone als gevolg van invoering nieuwe routes en ILS

Kaart 2 in bijlage R laat de ligging zien van de 35 Ke-geluidszone berekend zonder afkap met gewijzigde routes en ILS ten opzichte van de indicatieve geluidszone uit de PKB.

De invoering van nieuwe routes en ILS aan de zuidzijde leidt tot overschrijding van de indicatieve Ke-geluidszone uit de PKB. De grootste overschrijding treedt op aan de zuidzijde van het luchtvaartterrein, de overschrijding bedraagt daar ten hoogste 3,4 Ke. De geluidszone schuift echter in zijn geheel naar het zuidoosten. De overschrijding wordt daardoor gedeeltelijk gecompenseerd aan de zuidwestzijde van het luchtvaartterrein waar de Ke-geluidszone tot maximaal 1,1 Ke binnen de indicatieve 35 Ke-geluidszone van de PKB blijft. De routewijziging en het gebruik van ILS aan de zuidzijde leveren voorts een verbetering op van de geluidssituatie in de gemeente Maastricht (1.500 woningen minder in de 20 Ke-contour).

Het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone als gevolg van de nieuwe routes en ILS aan de zuidzijde bedraagt 3.329. Het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone overschrijdt met 64 de randvoorwaarden genoemd in de brief van het kabinet uit 1999. Het aantal woningen in de 40 Ke-contour neemt als gevolg van de nieuwe routes en het ILS met circa 30 toe ten opzichte van de 40 Ke-geluidscontour van de PKB berekend zonder afkap.

Om te zorgen dat de overschrijding van 3,4 Ke teniet wordt gedaan, zou het aantal vliegtuigbewegingen met circa 30% moeten worden teruggebracht. Om binnen de 2 Ke-marge van de indicatieve 35 Ke-geluidszone te blijven is een terugschaling nodig van 16%. Een terugschaling van 16% geeft echter een dermate beperking van het gebruik van de luchthaven dat van een rendabele exploitatie geen sprake meer zou kunnen zijn, laat staan van een ontwikkeling van de luchthaven zoals deze uitgangspunt is geweest voor de planologische ontwikkeling van de PKB.

Gevolgen voor de Ke-geluidszone als gevolg van de verschoven baandrempe

Kaart 3 in bijlage R laat de ligging zien van de 35 Ke-geluidszone berekend zonder afkap, gewijzigde routes en ILS en met verschoven baandrempe ten opzichte van de indicatieve geluidszone uit de PKB zonder afkap.

Invoering van de verschoven baandrempe leidt tot een kleinere 35 Ke-geluidszone aan de noordzijde van het luchtvaartterrein. De verschoven baandrempe heeft geen invloed op de geluidszone aan de zuidzijde van het luchtvaartterrein. Het aantal woningen in de 35 Ke-geluidszone bedraagt 3.060 na invoering van de verschoven baandrempe. Hiermee voldoet het aantal woningen in de 35 Ke-geluidszone weer aan de voorwaarde uit de brief van het kabinet uit 1999, al is destijds zoals eerder gesteld gerekend met afkap van het geluid. De verschoven baandrempe heeft derhalve een positief effect op de geluidsbelasting.

Gevolgen voor externe veiligheid als gevolg van de verschoven baandrempe:

Op kaart 4 bijlage R zijn de externe veiligheidscontouren met en zonder baandrempeverschuiwing opgenomen. Het positieve effect van het verschuiven van de baandrempe is zichtbaar. Door deze maatregel neemt de vlieghoogte boven Geverik toe en is het startpunt voor vertrekkende vliegtuigen zo ver mogelijk van de bebouwing van Geverik gekozen. Zonder verschoven baandrempe zouden er 30 woningen binnen de 10^{-5} PR-contour liggen. Het gebruik van de baan met verschoven baandrempe brengt het aantal terug tot 0.

Ruimtelijke consequenties binnen de Ke-geluidszone

Binnen de 35 Ke-geluidszone (als ook binnen de 47 bkl-geluidszone) gelden beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen in die zin dat daar in beginsel geen nieuwe woningbouwlocaties gerealiseerd kunnen worden. Die beperkingen zijn inherent aan het toestaan van vliegverkeer en zijn bij het vaststellen van de PKB, waarin een bepaalde ontwikkeling van luchthaven Maastricht is voorzien, onderkend.

De onderhavige aanwijzing heeft met name voor de gemeente Meerssen als consequentie dat meerdere potentiële woningbouwlocaties binnen de 35 Ke-geluidszone komen te liggen. In ieder geval één potentiële lokatie, te weten de lokatie van de voormalige huishoudschool in Meerssen, viel nog net buiten de indicatieve 35 Ke-geluidszone uit de PKB maar binnen de marge van 2 Ke. Met het onderhavige besluit valt deze lokatie net binnen de 35 Ke-geluidszone. De afwijking ter plaatse ten opzichte van de PKB is het gevolg van het invoeren van gewijzigde routes in combinatie met gebruik van ILS aan de zuidzijde. Deze maatregelen verbeteren echter, zoals eerder aangegeven, de veiligheid op en om de luchthaven aanmerkelijk.

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. Van de in totaal 18 woningbouwlocaties met ongeveer 400 woningen zijn binnen de randvoorwaarden van het BGGL en BGKL slechts twee woningbouwlocaties op het voormalige Amicitasterrein en de Budé Bundesstraat niet toegestaan. Het gaat hierbij om ongeveer 40 woningen. De betreffende woningbouwlocaties liggen geheel of voor een groot gedeelte binnen de 40 Ke-geluidscontour en of binnen de 10⁻⁶ PR-contour.

Binnen de 40 Ke geluidscontour behorend bij de definitieve geluidszone liggen 1.023 woningen. Dit zijn 66 woningen meer dan in de PKB. De woningen in de 40 Ke-geluidscontour behorend bij de definitieve geluidszone komen in aanmerking voor isolatie. Een belangrijk deel van de woningen binne de 40 Ke-geluidscontour is reeds geïsoleerd in het kader van het interim-aanwijzingsbesluit.

De rendabiliteit en daarmee de ontwikkeling van de luchthaven zoals deze uitgangspunt is geweest voor de planologische reservering van de PKB, het positieve effect op de veiligheid van de gewijzigde routes en het gebruik van ILS aan de zuidzijde van het luchtvaartterrein rechtvaardigen de afwijking van de 35 Ke-geluidszone ten opzichte van de indicatieve geluidszone in de PKB. Temeer daar die afwijking voor het overgrote deel niet meer bedraagt dan 2 Ke. Slechts in een beperkt gebied aan de zuidzijde van de 35 Ke-geluidszone is sprake van een grotere afwijking, namelijk 3,4 Ke. De extra overschrijding daar is echter toe te schrijven aan maatregelen - de gewijzigde routes en het gebruik van ILS - die worden genomen met het oog op de veiligheid. De definitieve 35 Ke-geluidszone alsmede de daarbij behorende contouren zijn opgenomen in bijlage F2 bij dit besluit.

Tijdelijke Ke-geluidszone

De nieuwe routes en het gebruik van ILS aan de zuidzijde van de baan kunnen direct na het vaststellen van de aanwijzing worden benut. De invoering van het gebruik van de baan met verschoven baandrempel vergt nog aanpassingen aan de baan en het bijbehorende instrumentarium. Deze werkzaamheden zullen tezamen met de geplande renovatie van de baan worden uitgevoerd. Met het oog op deze werkzaamheden geldt tot uiterlijk 1 juni 2007 een tijdelijke 35 Ke-geluidszone waarin 3.329 woningen liggen. Dit aantal ligt 64 hoger dan het aantal woningen dat in de brief van het Kabinet van 7 januari 1999 aan de Tweede Kamer is aangegeven en wordt voor deze tijdelijke situatie acceptabel geacht. Dit geldt te meer omdat op deze korte termijn het aantal aan de aanwijzing ten grondslag liggende vliegtuigbewegingen met grote vliegtuigen nog niet wordt gerealiseerd. Vanaf het moment dat gewerkt met een verschoven baandrempel doch uiterlijk op 1 juni 2007 vervalt de tijdelijke geluidszone. De tijdelijke Ke-geluidszone wijkt in het noorden af van de definitieve geluidszone maar deze afwijking blijft binnen de marge uit de PKB. In het zuiden zijn de tijdelijke en definitieve geluidszone gelijk. In de definitieve 35 Ke-geluidszone zijn 269 woningen minder gelegen dan in de tijdelijke.

De tijdelijke 35 Ke-geluidszone alsmede de daarbij behorende contouren zijn opgenomen in bijlage F1 bij dit besluit.

De bkl-geluidszone

Het verplaatsen van de Nederlandse Luchtvaartschool naar Portugal leidt tot een verminderd gebruik van het luchtvaartterrein Maastricht door kleine vliegtuigen. De bkl-geluidszone zoals deze in de PKB is opgenomen, is in de aanwijzing aangepast aan de afname van het aantal vliegtuigbewegingen met kleine vliegtuigen. Dit leidt tot een kleinere 47 bkl-geluidszone. De aangepaste bkl-geluidszone ligt ruim binnen de indicatieve bkl-geluidszone van de PKB. Binnen de aangepaste 47 bkl-geluidszone liggen 203 woningen. Er liggen geen woningen binnen de 57 bkl-geluidscontour.

Met het oog op de belangen van de omgeving is in het besluit een verdergaande mitigerende maatregel op genomen. Ten opzichte van de bestaande situatie geldt een stringentere regeling voor de openstelling van het luchtvaartterrein voor het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten.

De door de gemeente Meerssen geplande woningbouwlocatie in Ulestraten valt binnen de verkleinde 47 bkl-geluidszone. Het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL) is voor deze locatie van kracht. Op basis van de in het BGKL vastgelegde uitzonderingssituaties is onder voorwaarden woningbouw op deze locatie mogelijk.

Om de bkl-geluidszone zodanig te verkleinen dat de woningbouwlocatie in Ulestraten geheel buiten deze geluidszone valt, is nog eens een halvering van het aantal vliegtuigbewegingen noodzakelijk. Dit heeft niet alleen drastische gevolgen voor de luchthaven, maar ook voor de aldaar gevestigde bedrijven die afhankelijk zijn van het bkl-verkeer en is daarom niet wenselijk.

De 47 bkl-geluidszone alsmede de daarbij behorende 57 bkl-geluidscontour zijn opgenomen in bijlage G bij dit besluit.

Overige aspecten

Met het aanwijzingsbesluit is rekening gehouden met een groei, die past binnen de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad en past binnen de kabinetsdoelstelling, zoals deze is aangegeven in het NMP. Deze laatste doelstelling gaat uit van een zekere mate van groei. De toegelaten ontwikkeling van de luchthaven Maastricht is niet groter dan strikt noodzakelijk, zulks met het oog op de kwaliteit van de leefomgeving en met het oog op het algemeen regeringsbeleid ten aanzien van de afname van de milieudruk. Het besluit bevat geen uitbreiding van het luchtvaartterrein. De effecten van het besluit op de lokale luchtkwaliteit, natuur en landschap en bodem en water zijn daardoor beperkt, zo blijkt uit het MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport, en vormen geen aanleiding tot het vaststellen van een ander besluit dan wel het nemen van maatregelen. De 47 bkl-geluidszone alsmede de daarbij behorende 57 bkl-geluidscontour zijn opgenomen in bijlage G bij dit besluit.

5. Handhaving

5.1 Inleiding

In artikel 25a van de Luchtvaartwet is bepaald dat bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone wordt vastgesteld. Buiten dit luchtvaartterrein mag de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet overschrijden, tenzij, overeenkomstig artikel 25f van de Luchtvaartwet, een ontheffing van dat verbod is verleend. Het doel van de handhaving is het voorkomen van overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone en de naleving van de gebruiksvoorschriften ter beperking van vermijdbare hinder. In het onderhavige aanwijzingsbesluit zijn handhavingsvoorschriften opgenomen. In de artikelsgewijze toelichting zijn deze voorschriften nader uiteengezet. In de volgende paragraaf is het handhavingssysteem op grond van de Luchtvaartwet kort beschreven.

Met de in de aanwijzing vastgestelde tijdelijke en definitieve geluidszones is aangegeven wat de maximaal toegestane geluidsbelasting mag zijn die veroorzaakt wordt door landende en opstijgende luchtvaartuigen over een periode van 12 aaneengesloten maanden.

De voorschriften in het aanwijzingsbesluit richten zich primair tot de exploitant van het luchtvaartterrein. Daarnaast bevat het besluit voorschriften die gericht zijn tot de gebruikers van het luchtvaartterrein (de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig). In het aanwijzingsbesluit kunnen wettelijk gezien geen voorschriften opgenomen worden die zich richten tot de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

5.2 Handhavingssystematiek Luchtvaartwet

5.2.1. Preventieve handhaving

In het handhavingssysteem van de Luchtvaartwet ligt de nadruk op preventieve handhaving. In artikel 30b van de Luchtvaartwet is voor de exploitant van het luchtvaartterrein de verplichting opgenomen om bij de Minister van Verkeer en Waterstaat een gebruiksplan in te dienen voor het gebruik van het luchtvaartterrein gedurende een periode van twaalf maanden. Dit gebruiksplan bevat onder meer een voorstel voor de wijze waarop het luchtvaartterrein naar verwachting in de komende periode van een jaar zal worden gebruikt. Dit moet een reële indicatie zijn, waarbij de exploitant zich baseert op zijn bedrijfsgegevens (geprognosticeerd verkeer) en andere gegevens, zoals bijvoorbeeld het baan- en routegebruik. Het gebruiksplan wordt vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet wordt daarbij vooraf gehoord. Vaststelling van het gebruiksplan vindt plaats indien de prognose van

het gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone. Voor vaststelling van het gebruiksplan is tevens noodzakelijk dat blijkt dat de gestelde voorschriften in de aanwijzing of op andere wijze gestelde voorschriften en maatregelen ter voorkoming of bestrijding van vermijdbare hinder in acht zijn genomen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart toetst het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein na drie, zes, negen en twaalf maanden aan het gebruiksplan.

Wordt het gebruiksplan niet vastgesteld - bijvoorbeeld omdat het niet voldoet aan de gestelde eisen of omdat uit het plan blijkt dat de geluidszone zou worden overschreden - dan dient de exploitant, overeenkomstig artikel 30b, vierde lid, van de Luchtvaartwet het laatst vastgestelde gebruiksplan te hanteren. Toetsing van het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats aan de hand van het laatst vastgestelde gebruiksplan.

Indien het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein gedurende het gebruiksjaar te veel gaat afwijken van het gebruiksplan, dient de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan in. De wijziging wordt vastgesteld als blijkt dat het gewijzigde gebruik nog steeds past binnen de vastgestelde geluidszone. Indien uit toetsing van het feitelijk gebruik aan het gebruiksplan zou blijken dat ongewijzigd voortgezet gebruik van het luchtvaartterrein op enig moment gedurende de periode van het gebruiksplan zou leiden tot overschrijding van de grenswaarde, dan moet de exploitant maatregelen nemen teneinde overschrijding te voorkomen.

Ten behoeve van het voorkomen van overschrijdingen van de geluidszones en vermijdbare hinder, heeft men op de luchtvaartterrein Maastricht de beschikking over FANOMOS, een computersysteem in combinatie met radar dat gebruikt wordt om starts en landingen van de grote luchtvaart en vliegtuiggeluid te monitoren. Tevens zijn ter voorkoming van vermijdbare hinder tollerantiegebieden vastgesteld.

5.2.2 Repressieve handhaving

De geluidsbelasting door van het luchtvaartterrein startende en daarop landende luchtvaartuigen mag de grenswaarde buiten de geluidszone niet overschrijden (artikel 25a Luchtvaartwet). De veroorzaakte geluidsbelasting wordt onder meer beïnvloed door handelingen van de verschillende bij het gebruik van het luchtvaartterrein betrokken actoren, te weten exploitant, luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. In de Luchtvaartwet is ervoor gekozen om naleving van het verbod op overschrijding van de grenswaarde te bewerkstelligen door het vaststellen van de geluidszones en het stellen van voorschriften zoals deze in de aanwijzing zijn opgenomen. Deze voorschriften hebben betrekking op het gebruik van het luchtvaartterrein, zoals bijvoorbeeld de voorbereiding op de vlucht en het tijdstip van uitvoering van de vlucht. Daarnaast moeten, gelet op artikel 20, tweede lid, onder i, van de Luchtvaartwet, in de aanwijzing voorschriften worden opgenomen ter beperking van de geluidsbelasting. Artikel 25h van de Luchtvaartwet schrijft voor dat het toezicht op de naleving van de voorschriften uitgeoefend wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Op grond van de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet is het de exploitant en de gebruikers verboden te handelen in strijd met de voorschriften opgenomen in de aanwijzing, tenzij daarvoor ontheffing is verleend. Overtreding van de voorschriften is strafbaar gelet op artikel 62 van de Luchtvaartwet.

Naast de in de vorige alinea genoemde strafrechtelijke mogelijkheden kent de Luchtvaartwet ook bestuursrechtelijke mogelijkheden om op te treden. Op grond van artikel 35 van de Luchtvaartwet kan, indien de vastgestelde grenswaarde van de geluidszones in de loop van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft overschreden wordt, als uiterste middel het luchtvaartterrein tijdelijk geheel of gedeeltelijk gesloten worden verklaard. In artikel 73c en volgende van de Luchtvaartwet is tenslotte een dwangsomregeling opgenomen. Ook deze regeling kan worden toegepast indien voorschriften in de aanwijzing worden overtreden.

5.3 Uitvoering van de handhaving

²³ Het Handhavingsvoorschrift Maastricht dateert van 13 juni 2000 (Stcrt. 2000, nr. 131). Het voorschrift is gewijzigd bij besluit van 10 september 2001 (Stcrt. 2001, nr. 182) en bij besluit van 10 september 2003 (Stcrt. 25 juli, nr 141).

De wijze waarop het gebruik van het luchtvaartterrein door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt getoetst aan het geprognosticeerde gebruik is vastgelegd in het betreffende handhavingsvoorschrift²³ (artikel 30a Luchtvaartwet). Dit handhavingsvoorschrift is vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nadat de Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet is gehoord. Het bevat tevens de hoofdlijnen van de wijze waarop door de Inspectie Verkeer en Waterstaat toezicht zal worden uitgeoefend op de naleving van de voorschriften in de aanwijzing.

5.4 Evaluatie

In artikel 30a, vierde lid, van de Luchtvaartwet is bepaald dat over de werking van het handhavingsvoorschrift jaarlijks een evaluatierapport wordt uitgebracht aan de Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet. In het rapport kunnen voorstellen worden gedaan ter verbetering van het handhavingsvoorschrift.

Voorts zal het systeem van de handhaving periodiek worden doorgelicht om teneinde de verstrekking van gegevens, de effectiviteit van de regelgeving en de rol en positie van de diverse actoren te toetsen. De inhoud van de handhaving, de praktijk van het toepassen van de sanctiemiddelen en de informatieverstrekking zijn dan onderwerp van onderzoek.

6. Toelichting artikelgewijs

Artikelen 1 t/m 3

In deze artikelen zijn algemene bepalingen ten aanzien van het luchtvaartterrein, het gebruik van het luchtvaartterrein en de exploitant opgenomen. In artikel 2 wordt aangegeven welk luchtvaartverkeer gebruik kan maken van de luchthaven Maastricht. Naast burgerluchtvaartverkeer is een aantal van 200 militaire vliegtuigbewegingen per jaar toegestaan voor humanitaire en operationele vluchten. Voorheen was dit medegebruik mogelijk op grond van ontheffingen die aan de exploitant en/of gezagvoerders werden afgegeven. Het aantal militaire vliegtuigbewegingen wordt nu in deze aanwijzing vastgesteld. Hiermee kunnen de ontheffingen worden ingetrokken. Het aantal van maximaal 200 vliegtuigbewegingen per jaar is ingegeven door het militair gebruik dat in de afgelopen jaren heeft plaats gevonden, te weten: 208 in het jaar 2000, 148 in 2001, 180 in 2002 en 142 in 2003.

Artikel 4

In het tweede lid van dit artikel is de verharde start- en landingsbaan (baan 04-22) beschreven.

De baan is ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter E volgens bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago (Annex 14, volume I, van ICAO). Deze codering bestaat uit een combinatie van een codecijfer dat is gerelateerd aan de vliegtuigprestatiekenmerken en een codeletter gerelateerd aan de vliegtuigafmetingen. Op deze codering is de gehele maatvoering van baan-, rijbaan- en platformconfiguratie van de luchthaven gebaseerd.

Artikel 5

In artikel 5, onder a, is de tijdelijke 35 Ke-geluidszone opgenomen die rond de verharde baan 04 - 22 wordt vastgesteld. Deze tijdelijke zone geldt voor de duur van de periode van inwerkingtreding van dit besluit tot het moment dat wordt overgegaan op het gebruik van de baan met verschoven baandrempel, maar in ieder geval niet langer dan tot 1 juni 2007. Het gebruik van de baan met verschoven baandrempel houdt in dat het startpunt voor naar het noorden startende vliegtuigen 150 meter in zuidelijke richting wordt verschoven. Voor landingen van Ke-vliegtuigen vanuit het noorden wordt de baandrempel 250 meter in zuidelijke richting verschoven. De baandrempel voor starts en landingen van vliegtuigen van en naar het zuiden wijzigt niet. Met het gebruik van de baan met verschoven baandrempel verminderen de externe veiligheidsrisico's aan de noordzijde van het luchtvaartterrein. In de toelichting (paragraaf 4.3 e.v.) wordt nader ingegaan op de reden voor het gebruik van de baan met verschoven baandrempel.

De werkzaamheden voor de verschoven baandrempel zijn uiterlijk 1 juni 2007 gereed. De exacte datum van invoering zal worden aangekondigd in de Aeronautical Information Publication (AIP) en in de Commissie ex 28 Luchtvaartwet. Vanaf het moment dat gebruik wordt gemaakt van de baan met verschoven baandrempel geldt de 35 Ke-geluidszone die is opgenomen in artikel 5, onder b.

Tevens zijn, overeenkomstig artikel 25d van de Luchtvaartwet, binnen

de (zowel tijdelijke als definitieve) Ke-geluidszone de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55, 60 en 65 Ke vastgesteld. Deze maximale waarden zijn, evenals de grenswaarde 35 Ke, opgenomen in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL). Omdat de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (RGV 1997) mede uitgaat van de waarde 50 en 55 Ke zijn ook deze geluidscontouren vastgesteld. De 60 en 65 Ke-geluidscontouren zijn niet op de betreffende kaarten zichtbaar, omdat deze geheel binnen de grenzen van het luchtvaartterrein liggen. Aan de Ke-zonering is een isolatieverplichting gekoppeld. Overeenkomstig de bepalingen van het RGV 1997 zal voor woningen gelegen in de definitieve 40 Ke-geluidscontour een geluidsisolatieprogramma worden opgesteld. In artikel 5, onder c, is de 47 bkl-geluidszone opgenomen die rond de start- en landingsbaan wordt vastgesteld. In het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL) is bepaald dat binnen de vastgestelde grenswaarde voor de bkl-geluidszone planologische beperkingen met betrekking tot nieuwbouw gelden. Aan de bkl-zonering is geen isolatieverplichting gekoppeld.

Artikel 6

In het eerste lid is voor de exploitant de verplichting opgenomen op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe te laten voor zover daardoor de vastgestelde geluidszones niet worden overschreden. Ingeval er sprake is van een dreigende overschrijding van een geluidszone, dient de exploitant, gelet op het tweede lid, die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de geluidszone te voorkomen.

Gedacht kan worden aan een wijziging van de gebruiksrichting van de baan om lokale overschrijdingen te voorkomen, aan een aanpassing van de tijden waarop de baan voor een bepaald soort vliegverkeer beschikbaar is, aan een zogenaamde PPR-mededeling (gebruik luchthaven alleen met voorafgaande toestemming van de exploitant) en aan tariefmaatregelen. Tariefmaatregelen kunnen met name worden toegepast om generale overschrijding van de geluidszone (als gevolg van een te groot verkeersvolume) te voorkomen.

Artikel 7

In dit artikel zijn de perioden aangegeven waarbinnen voor startende en landende vliegtuigen geen gebruik van het luchtvaartterrein Maastricht kan worden gemaakt. Behoudens de in lid 3, 4 en 5 opgenomen uitzonderingen is de luchthaven voor landende en startende vliegtuigen 's nachts tussen 23.00 uur en 06.00 uur gesloten.

In lid 3 wordt onder meer een uitzondering gemaakt voor luchtvaartuigen die in nood verkeren. Hieronder worden verstaan situaties waarbij de veiligheid van het luchtverkeer, dan wel de veiligheid op de grond in het geding is. Bij luchtvaartuigen die worden ingezet voor reddingsacties of hulpverlening kan onder meer gedacht worden aan donorvluchten, medische vluchten, vluchten met hulpgoederen of politievluchten van maatschappelijk belang.

In de leden 4 en 5 is een zogenaamde extensieregeling opgenomen, bedoeld voor luchtvaartmaatschappijen die verkeersvluchten uitvoeren

ten behoeve van het vervoer van goederen of passagiers. Met deze regeling wordt de mogelijkheid gecreëerd om in gevallen van overmacht tot 24.00 uur af te wijken van hetgeen geregeld is in het eerste en tweede lid.

Voor wat betreft het gestelde in lid 4 gaat het om vliegtuigen van luchtvaartmaatschappijen die te maken krijgen met onverwachte vertragende omstandigheden, zoals het tijdens de verkeersvlucht uit oogpunt van veiligheid om een onweersbui heen vliegen waardoor de reguliere aankomsttijd van voor 23.00 uur niet meer kan worden gehaald. Voorts gaat het om vliegtuigen van luchtvaartmaatschappijen die door onvoorziene omstandigheden op de luchthaven van vertrek een latere vertrektijd door de luchtvaartautoriteiten krijgen opgelegd en als gevolg daarvan later dan gepland op de luchthaven Maastricht zullen aankomen. In die gevallen mogen tot 24.00 uur landingen op het luchtvaartterrein worden uitgevoerd. Voor eventuele landingen na 24.00 uur moet worden uitgeweken naar een ander luchtvaartterrein.

De bepaling met betrekking tot de ATC-slots in lid 5 voor het uitvoeren van starts en landingen in de periode van 23.00 uur en 24.00 uur, ziet op de omstandigheid dat -kort voor de reguliere vertrektijd en anders dan gepland- bekend wordt dat op de luchthaven van bestemming aan een verkeersvlucht een zodanig laat 'aankomst-slot' wordt verstrekt dat de vlucht, bij vertrek van de luchthaven Maastricht vóór 23.00 uur, kunstmatig lang zou worden. Dit zou tot de ongewenste situatie leiden dat vliegtuigen dienen te 'rondcirkelen' totdat aankomst op de luchthaven van bestemming mogelijk is. Om die reden wordt voor dergelijke verkeersvluchten de mogelijkheid geboden om later van het luchtvaartterrein te vertrekken.

Er wordt van uitgegaan dat zowel de exploitant als de gezagvoerder op verantwoorde wijze, met inachtneming van de geformuleerde criteria, van deze uitzonderingsbepalingen gebruik maken. Oneigenlijk gebruik kan aanleiding vormen tot een aanpassing of verwijdering van het betreffende voorschrift.

In het kader van de handhaving van de bepalingen in dit artikel doet de exploitant van elke vliegtuigbeweging die in de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatsvindt, met opgave van reden, mededeling aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Op basis van deze mededeling beoordeelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat of er sprake is van overtreding van de bepalingen in het aanwijzingsbesluit.

Artikel 8

In artikel 8 zijn voorschriften betreffende het uitvoeren van circuits als onderdeel van proef-, les-, en oefenvluchten opgenomen ter beperking van de geluidshinder. De exploitant kan binnen de kaders van dit artikel over het uitvoeren van circuits nadere afspraken maken met de gebruikers.

Artikel 9

Artikel 5.9 van de Wet luchtvaart regelt de relatie tussen de gezagvoerder en de luchtverkeersleiding. Ingevolge artikel 5.9 moet een klaring zijn aangevraagd en verkregen, alvorens een vlucht

waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven, aanvangt of een gedeelte daarvan wordt uitgevoerd. De gezagvoerder komt de door de luchtverkeersleiding gegeven voorwaarden van de klaring na. Van deze voorwaarden mag slechts worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken. Op grond van artikel 11.9, eerste lid, van de Wet Luchtvaart is degene die handelt in strijd met artikel 5.9 Wet luchtvaart strafbaar.

In het eerste lid van artikel 9 is bepaald dat de gezagvoerder de instrument-vertrek-procedure - als onderdeel van de klaring -, binnen het voor die instrument-vertrek-procedure geldende tolerantiegebied, moet uitvoeren. Tolerantiegebieden zijn (horizontale) gebieden rond vertekroutes waarbinnen de gezagvoerder geacht wordt zijn vlucht uit te voeren. De Luchtvaartwet schrijft het opnemen van tolerantiegebieden in de aanwijzing niet voor, maar biedt wel de ruimte om tolerantiegebieden als voorschrift, gericht op het voorkomen of bestrijden van vermijdbare hinder, in de aanwijzing op te nemen. Tolerantiegebieden worden berekend op basis van spreidingsgegevens van vliegtuigen, waarbij als norm wordt gehanteerd dat statistisch gezien 95% van de vliegtuigen aan de eis moet kunnen voldoen om binnen het tolerantiegebied te blijven. De gezagvoerder mag alleen buiten het tolerantiegebied komen als dat een direct gevolg is van een instructie van de luchtverkeersleiding om van de instrument-vertrek-procedure af te wijken. Dit is in het tweede lid van het artikel geregeld. De instrument-vertrek-procedures worden vastgesteld op basis van artikel 10 van het Luchtverkeersreglement en worden gepubliceerd in de Luchtvaartgids.

Handhaving van de tolerantiegebieden geschiedt steekproefsgewijs door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart. Gecontroleerd wordt of gezagvoerders buiten het tolerantiegebied vliegen zonder dat daartoe een aanvullende instructie door de luchtverkeersleiding is gegeven. Indien een gezagvoerder zonder een aanvullende instructie buiten het tolerantiegebied heeft gevlogen is dat een overtreding van artikel 34 Luchtvaartwet, eerste lid onder a. Door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt de reden van het buiten het tolerantiegebied vliegen nader onderzocht en zal zonodig een bestuursrechtelijke sanctie (last onder dwangsom) worden opgelegd.

Artikel 10

Aan de hand van kwartaaloverzichten, die de exploitant aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat dient over te leggen, kan de ontwikkeling van het vliegverkeer worden bijgehouden. De combinatie van het aantal vliegtuigbewegingen, de hierbij gebruikte typen luchtvaartuigen, de verdeling van de bewegingen over de tijd, de routes en het gebruik van de start- en landingsbanen, bepaalt de geluidsbelasting van zowel het grote als het kleine vliegverkeer.

Artikel 11

In artikel 30b van de Luchtvaartwet is bepaald dat het voorstel voor het gebruiksplan dat de exploitant bij de Minister van Verkeer en Waterstaat

indient een periode van 12 achtereenvolgende maanden beslaat. Met de exploitant van het luchtvaartterrein is op basis van artikel 30b van de Luchtvaartwet overeengekomen dat de periode, waarop het gebruiksplan voor het luchtvaartterrein Maastricht betrekking heeft, loopt van 1 november van enig jaar tot en met 31 oktober van het daarop volgende jaar.

Artikel 13

Op een verzoek om schadevergoeding c.q. nadeelcompensatie ten gevolge van het onderhavige besluit is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Dit wordt in dit artikel nog eens uitdrukkelijk bepaald. Voor de ruimtelijke gevolgen van het aanwijzingsbesluit is artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van toepassing. Voor de in dit artikel van de aanwijzing bedoelde planschade is een regeling opgenomen in de bij dit besluit behorende aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet jo artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (WRO-aanwijzing).

Aanwijzing Wet op de Ruimtelijke Ordening



Aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszone rond het luchtvaartterrein Maastricht behorende bij het aanwijzingsbesluit voor Maastricht ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet.

De staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel 26, eerste lid van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

Gelet op het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart ;

Gezien het advies d.d. 13 september 2004 van de commissie, bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet;

Gehoord de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (advies van 20 april 2004);

Besluit aan de raad van de gemeenten **Beek, Meerssen en Maastricht** de volgende aanwijzingen te geven:

Besluit

Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

de Staatssecretaris	: de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
de Wet	: de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
LVW	: de Luchtvaartwet;
BGGL	: Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart;
BGKL	: Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

Aanwijzingen met betrekking tot bestemmingsplannen

Artikel 2

1. De gemeenteraad is onverlet het bepaalde in artikel 38, eerste lid, van de Wet, overeenkomstig het hieromtrent bepaalde in artikel 37, zevende lid, van de Wet verplicht binnen een jaar na dagtekening van dit besluit bestemmingsplannen vast te stellen of te herzien voor de gronden, gelegen binnen de op de kaarten weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in de bijlagen F2 en G, behorende bij het besluit als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet.
2. Bij de vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen dienen de geluidsbelastinglijnen (contouren), die blijkens de in de bijlagen F2 en G opgenomen kaarten de plangebieden doorlopen, op de bestemmingsplankaarten te worden aangegeven en dient de inhoud van dit besluit in acht te worden genomen bij het vaststellen van de bestemmingsregelingen.

Artikel 3

Ten aanzien van gronden gelegen binnen de op de kaart, opgenomen in bijlage F2, weergegeven 35 Ke-zone is het BGGL van toepassing en gelden:

- a. ten aanzien van nieuwbouw de artikelen 4 en 5 BGGL;
- b. ten aanzien van nieuwbouw ter vervanging van bestaande geluidsgevoelige bebouwing artikel 6 BGGL;
- c. ten aanzien van bestaande bouw de artikelen 7, 8, 9, 10, 11, 12 en 13 BGGL.

Artikel 4

Ten aanzien van gronden gelegen binnen de op de kaart, opgenomen in bijlage G, genoemde 47 bkl-zone voorzover niet tevens gelegen binnen de 35 Ke-zone van de kaart onder bijlage F2, is het BGKL van toepassing en gelden:

- a. ten aanzien van nieuwbouw de artikelen 7, 8 en 10 BGKL;
- b. ten aanzien van nieuwbouw ter vervanging van bestaande geluidsgevoelige objecten artikel 9 BGKL.

Artikel 5

1. Bestemmingsregelingen die woningen toelaten met een hogere geluidsbelasting dan 40 of 55 Ke (respectievelijk toekomstige of bestaande geluidsbelastingssituaties) kunnen worden gehandhaafd, indien ten tijde van het vaststellings- of herzieningsbesluit voldaan wordt aan één van de in de artikel 8, 9 of 11 van het BGGL genoemde voorwaarden voor het van rechtswege gelden van een hogere waarde.
2. Voorzover het betreft bestemmingsregelingen die geluidsgevoelige objecten toelaten met een toekomstige, hogere geluidsbelasting dan 47 bkl geldt, dat deze kunnen worden gehandhaafd, indien ten tijde van het vaststellings- of herzieningsbesluit voldaan wordt aan één van de in artikel 8, of 9 van het BGKL genoemde voorwaarden voor het van rechtswege gelden van een hogere waarde.
3. Bestaande bestemmingsregelingen die woningen toelaten worden, indien ten aanzien van deze woningen van rechtswege géén hogere waarde geldt, zodanig herzien dat deze niet meer zijn toegelaten en waar mogelijk worden zodanige bestemmingsregelingen opgenomen dat de bestaande gebouwen geheel of grotendeels kunnen worden gehandhaafd.
4. Voorzover het betreft de kleine luchtvaart geldt dat bestaande bestemmingsregelingen die ten tijde van de vaststelling van de geluidszone geluidsgevoelige objecten binnen de geluidszone toelaten, kunnen worden gehandhaafd, indien het een bestemmingsplan betreft dat na 1 januari 1988 onherroepelijk is geworden en de geluidsbelasting volgens de zone niet hoger is dan 57 bkl.

Aanwijzingen met betrekking tot de wijze waarop aan de bestemmingsplannen uitvoering dient te worden gegeven

Artikel 6

1. Beëindiging van het gebruik of de bewoning van gebouwen als bedoeld in artikel 8, 9 en 11 BGGL kan niet worden gevegd van degene die gebruiker of bewoner is op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone.
2. Een besluit tot onteigening van gebouwen ten aanzien waarvan de in het eerste lid bedoelde bepaling van toepassing is, wordt niet genomen dan nadat de bewoning of het gebruik is gestaakt door degenen die op het in dat artikelonderdeel bedoelde tijdstip bewoner of gebruiker zijn.

Aanwijzingen omtrent de wijze en het tijdstip waarop geldelijke steun uit 's Rijks kas wordt verleend

Artikel 7

De kosten die gemoeid zijn met het tot stand brengen van een bestemmingsplan (-herziening) als bedoeld in artikel 2 komen ten laste van de gemeente.

Artikel 8

De Minister van Verkeer en Waterstaat vergoedt aan de gemeente de kosten van de vergoedingen bedoeld in artikel 49 van de Wet, mits de toekenning daarvan is geschied met instemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat of bij een beslissing op een krachtens artikel 49 van de Wet ingesteld beroep.

Artikel 9

Een exemplaar van dit besluit wordt gezonden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de leden van de commissie bedoeld in artikel 21 van de LVW.

's-Gravenhage,
De Staatssecretaris van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

Drs. P.L.B.A. van Geel

Toelichting algemeen

Bij besluit van gelijke datum nr. DGL/04.02508 ex artikel 24 en 27 van de LVW is het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Maastricht van 13 november 1994 (Stcrt. 1964, 227), laatstelijk gewijzigd op 28 april 2000 (Stcrt. 2000, 90) door een interim-aanwijzingsbesluit, genomen. Het besluit regelt het gebruik van het luchtvaartterrein Maastricht en de vaststelling van de ingevolge de LVW vereiste geluidzones. Deze geluidszones zijn gebaseerd op de in de toelichting op de Aanwijzing Luchtvaartwet beschreven voorgenomen ontwikkelingen. De op de kaarten weergegeven geluidzones als bedoeld in artikel 25, eerste lid van de LVW, zoals opgenomen in de bijlagen F2 en G bij voornoemd besluit, dienen op grond van de LVW te worden verwerkt in bestemmingsplannen. Ingevolge artikel 26, eerste lid van de LVW geeft de Staatssecretaris, indien een beschikking als bedoeld in artikel 24, eerste lid, LVW inhoudt dat een aanwijzing wordt gegeven met één of meer geluidzones, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van de gronden gelegen binnen de geluidzones aanwijzingen als bedoeld in artikel 37 van de Wet.

In artikel 25, eerste lid, van de LVW, is bepaald dat bij een algemene maatregel van bestuur per luchtvaartterrein uniforme grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen worden vastgesteld. Daaraan is uitvoering gegeven door de uitgifte van het BGGL voor de grote luchtvaart en het BGKL voor de kleine luchtvaart. De grenswaarden zijn vastgesteld op respectievelijk 35 Ke en 47 bkl. Artikel 26, eerste lid van de LVW impliceert dat de vastgestelde grenswaarden en maximale waarden via de verplichte aanwijzingen van de Staatssecretaris doorwerken in de bestemmingsplannen.

Volgens artikel 25g van de LVW, dient de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer regels vast te stellen omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting binnen en buiten de geluidzone. Deze regels zijn voor wat betreft de berekening van de kleine luchtvaart vastgelegd in het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart. Voor wat betreft de berekeningen van de grote luchtvaart gelden het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer en de Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting.

Artikel 26b van de LVW, schrijft voor, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een regeling inzake geluidwerende voorzieningen vaststelt. Een dergelijke regeling is in verband met de kleine luchtvaart niet nodig gebleken. In de Nota van Toelichting bij het BGKL (Stb. 1991, 22) is in dat kader aangegeven dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt het

aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan geluidsgevoelige objecten niet nodig is.

Ten aanzien van de grote luchtvaart is hieraan uitvoering gegeven door vaststelling van het RGV 1997 (Stcrt, 47).

Bij de vaststelling van de geluidszone dienen volgens artikel 26, eerste lid, van de LVW, door de minister aanwijzingen te worden gegeven als bedoeld in artikel 37 van de Wet. Bij deze aanwijzingen kan worden aangegeven op welke wijze aan de aanwijzingen aangepaste bestemmingsplannen uitvoering zal moeten worden gegeven. Voorts kan worden aangegeven op welke wijze en wanneer geldelijke steun uit 's Rijks kas kan worden verleend.

Alle voorschriften die nodig zijn voor de uitvoering van de zonering zelf, zijn vervat in het BGGL en het BGKL, de hierboven genoemde Voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de grote luchtvaart en de kleine luchtvaart, en de planologische aanwijzingen ex artikel 26, eerste lid, van de LVW. Deze aanwijzingen hebben als basis artikel 37 van de Wet en vinden hun begrenzing in hetgeen in de overige uitvoeringsvoorschriften van de LVW is of wordt opgenomen.

Daaruit volgt dan, dat de onderhavige aanwijzingen vastleggen welke planologische maatregelen moeten worden getroffen, hoe daaraan uitvoering moet worden gegeven, voor welke zaken geldelijke steun uit 's Rijks kas wordt verleend alsmede op welke wijze en wanneer dat zal geschieden.

Uit de aard der zaak sluiten deze aanwijzingen nauw aan bij het BGGL en het BGKL. Bij deze besluiten zijn immers de grenswaarden bepaald, die voor de toelaatbaarheid van bestemmingen binnen de zone maatgevend zijn. In enkele artikelen van onderhavige aanwijzingen wordt expliciet naar de voorschriften van het BGGL en het BGKL verwezen.

Alvorens het onderhavige besluit is genomen, is op 15 april 2004 overleg gevoerd tussen de vertegenwoordigers van de Staatssecretarissen van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat en vertegenwoordigers van het provinciaal bestuur van Limburg en van de gemeentebesturen van Meerssen en Beek. Door middel van terinzagelegging van de ontwerp-aanwijzingen is de gelegenheid geboden tot het inbrengen van zienswijzen.

Gemeenteraden moeten conform artikel 38 van de Wet binnen 6 weken aangeven of zij zullen meewerken aan de aanwijzing. Indien zij niet willen meewerken delen zij dat aan de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer mee. De gemeenten (maar ook andere belanghebbenden) kunnen overigens een verzoek tot schorsing of voorlopige voorziening vragen bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Blijkens artikel 56b, tweede lid, van de Wet wordt dan de werking van de aanwijzing opgeschort totdat op het verzoek is beslist. Voorts is in dit artikellid bepaald dat het

tijdstip van overgang van de bevoegdheid van de vaststelling van het bestemmingsplan door de raad naar de Staatssecretaris is gelegen op de dag na die waarop de beroepstermijn voor de aanwijzing krachtens de LVW afloopt.

Conform artikel 30, tweede lid LVW, ligt het zwaartepunt van de rechtsbescherming in de aanwijzingsprocedure (anders dan bij de reguliere aanwijzing ex artikel 37, achtste lid WRO) in bezwaar en beroep tegen de aanwijzing zelf en niet in de bestemmingsplan-procedure. De toetsing in beroep van een besluit tot aanwijzing van een terrein als luchtvaartterrein kan dan mede omvatten een beoordeling van de krachtens artikel 26, eerste lid, gegeven aanwijzingen en van de daarbij gegeven voorschriften in de zin van artikel 37 van de Wet. Hiermee wordt bereikt dat de verschillende bij een besluit betrokken aspecten op integrale wijze kunnen worden beoordeeld. Deze integrale benadering ligt voor de hand nu het RO-besluit als het ware een sequeel (planologische doorvertaling) is van de aanwijzing van de minister van Verkeer en Waterstaat. Het RO-besluit dient in zoverre als een gebonden besluit beschouwd te worden.

Toelichting artikelsgewijs

Artikel 2

In dit artikel is bepaald dat op de bestemmingsplankaarten de geluidsbelastinglijnen (contouren) van de zone moeten worden opgenomen. De gemeenteraden moeten voor alle gronden, welke geheel of gedeeltelijk door de geluidszones worden bestreken, binnen een jaar na dagtekening van het besluit:

- hetzij de vigerende bestemmingsplannen herzien (voor zover er voor die gronden nog geen bestemmingsplan van kracht is),
 - hetzij alsnog één of meer nieuwe bestemmingsplannen vaststellen.
- Omdat de geluidszone veelal het gebied van één bestemmingsplan zal overschrijden, zullen in het algemeen alleen de geluidscontouren die het plangebied doorlopen op de bestemmingsplankaart kunnen worden aangegeven. Het kan overigens de duidelijkheid ten goede komen om op een toelichtend kaartje de ligging van de geluidszone in zijn geheel aan te geven.

Het gebied tussen het luchtvaartterrein en de berekende 35 Ke-contour is de 35 Ke-zone. Deze dient op de bestemmingsplankaarten te worden opgenomen. Daarnaast dienen contouren, die voor het ruimtelijk beleid relevante waarden hebben, te weten die voor 40, 45, 55 en 65 Ke, voor zover niet liggend op het luchtvaartterrein, op de plankaart te worden opgenomen. Voorts is het voor de toepassing van de Regeling geluidwerende voorzieningen van belang om de 50 Ke-contour op te nemen op de bestemmingsplankaart. Ook ten aanzien van de kleine luchtvaart dienen de voor het ruimtelijk beleid relevante contouren, te weten die van 47 en 57 bkl, op de bestemmingsplankaarten te worden opgenomen.

Een contour is een geluidsbelastinglijn die voorkomt op de kaarten die behoren tot het besluit op grond van artikel 24 juncto 27 LVW, waarbij de zones zijn vastgesteld. Die kaarten, die zijn opgenomen in de bijlagen F2 en G bij deze aanwijzing, zijn met behulp van computerberekeningen getekende kaarten. De daarbij opgenomen geluidscontouren bestaan uit de door de computers berekende punten met eenzelfde geluidsbelasting, waaraan een enigszins vloeiend verloop is gegeven.

Bij de vaststelling van de bestemmingsregelingen dient de inhoud van het onderhavige besluit in acht genomen te worden. In dat kader dient vooral gedacht te worden aan mogelijke beperkingen in bestemmingsplannen zowel ten aanzien van het leggen van bestemmingen als ten aanzien van gebruiksmogelijkheden van gronden en opstallen, gelegen binnen de geluidszone.

Bij het opnemen van de geluidsbelastingscontouren op de bestemmingsplankaarten dienen deze verfijnd en gedetailleerd te worden tot lijnen die tot op het niveau van de perceelsgrenzen en de daarop geprojecteerde of bestaande bebouwing duidelijkheid scheppen omtrent het planologische en geluidsbelastingsregime dat ter plaatse zal gelden. Bij de detaillering mogen geen grotere afwijkingen van de computerlijn ontstaan dan overeenkomt met een marge van één Ke

aan weerszijden van de computerlijn. Het eindresultaat dient vanuit het oogpunt van zonering neutraal te zijn. Hiermee wordt bewerkstelligd dat de detaillering van de contouren geen noemenswaardige (financiële) verschuivingen met zich meebrengt. De totale sanerings- en amoveringskosten zullen door de detaillering niet wezenlijk veranderen. Een en ander laat onverlet mijn bevoegdheid om onder bijzondere omstandigheden zelf nauwkeurig gedetailleerde aanwijzingen te geven.

Artikel 3

In artikel 3 worden de bepalingen genoemd van het BGGL waaruit planologische consequenties volgen voor de gronden gelegen binnen de vastgestelde geluidszones. Het betreffen de artikelen 4 tot en met 13 BGGL. Deze bepalingen uit het BGGL, opgesplitst in nieuwbouw (hoofdstuk 3, titel 1) en bestaande bouw (hoofdstuk 3, titel 3) worden hierna in het kort toegelicht.

Nieuwbouw

Ingevolge *artikel 4 BGGL* is 35 Ke de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen nog niet aanwezig zijn en waarvoor nog geen bouwvergunning is verleend. Dit artikel houdt in dat een bestemmingsplan dat - ter uitvoering van de onderhavige WRO-aanwijzing - is aangepast aan de vastgestelde geluidszone, binnen de geluidszone in beginsel geen nieuwe woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagenstandplaatsen mag toelaten. Dit geldt ook voor wijzigingen van het bestemmingsplan en vrijstellingen daarvan. Voor de periode dat de geluidszone nog niet is vastgesteld geldt interim-beleid (uitgangspunten hiervan zijn vastgelegd in brieven uit 1979/80 van de toenmalige Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gericht aan alle colleges van Gedeputeerde Staten). Als een bouwvergunning eenmaal is verleend op het tijdstip van de vaststelling van de geluidszone, dan is voor de toepassing van het BGGL geen sprake meer van nieuwbouw, maar van bestaande bouw.

In *artikel 5 BGGL* wordt een aantal specifieke gevallen genoemd waarin binnen de geluidszone een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen geldt dan 35 Ke.

Nieuwbouw ter vervanging van bestaande geluidsgevoelige bebouwing

Artikel 6 BGGL bepaalt dat 55 Ke in beginsel de maximaal toelaatbare geluidsbelasting is van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die bestaande geluidsgevoelige bebouwing vervangen in een gebied waar de geluidsbelasting op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone niet hoger is dan 40 Ke (toekomstige geluidsbelastings-situatie).

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van vervangende nieuwbouw

in een gebied dat op het tijdstip van de vaststelling van de geluidszone reeds een hogere geluidsbelasting dan 40 Ke ondervindt, is in beginsel 65 Ke (bestaande geluidsbelastingssituatie).

De concrete toepassing en interpretatie van dit artikel is in eerste instantie een taak van de gemeente en de provincie in het kader van het desbetreffende ruimtelijke ordeningsbesluit.

Nu het bij dit artikel gaat om nieuwbouw, moet worden voldaan aan de nieuwbouweisen die het Bouwbesluit stelt aan de karakteristieke geluidwering (artikel 22, derde lid, voor woningen en artikel 194, derde lid, voor andere geluidsbelastingssituaties).

Bestaande woningen

Artikel 7 BGGL bepaalt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande woningen in een gebied waar de geluidsbelasting op het tijdstip van de vaststelling van de geluidszone niet hoger is dan 40 Ke (toekomstige geluidsbelastingssituaties). De maximaal toelaatbare geluidsbelasting is 40 Ke.

Artikel 8 BGGL bevat voor de in artikel 7 bedoelde bestaande woningen de mogelijke situaties waarin 55 Ke van rechtswege geldt als de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Deze geluidsbelasting van 55 Ke geldt slechts als de woning reeds voldoende is geïsoleerd of alsnog kan worden, of als door de eigenaar of bewoner toestemming wordt gegeven voor akoestisch en bouwtechnisch onderzoek.

Artikel 9 BGGL biedt de mogelijkheid om woningen als bedoeld in artikel 7 die gelegen zijn tussen de 55 en de 65 Ke contour, te handhaven indien de woning voldoende geluidwering bezit of indien op een tijdig schriftelijk verzoek van de eigenaar, door de betrokken luchtvaartminister alsnog voldoende geluidwering wordt aangebracht. Voor beide gevallen gelden de normen van de Regeling geluidwerende voorzieningen.

Artikel 10 en 11 BGGL Artikel 10 bepaalt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande woningen in een gebied waar de geluidsbelasting op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone hoger is dan 40 Ke. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting is 55 Ke. Artikel 11 bevat voor de in artikel 10 bedoelde bestaande woningen de mogelijke situaties dat 65 Ke van rechtswege geldt als maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Evenals in de artikelen 8 en 9 is hier een koppeling gelegd naar de Regeling geluidwerende voorzieningen.

Bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen

Artikel 12 BGGL bevat de procedure die gevolgd moet worden ter bepaling van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen, en bevat de daarbij geldende voorwaarden. De betrokken luchtvaartminister stelt in dit geval de grenswaarden vast.

Bestaande woonwagenstandplaatsen

Tot slot bepaalt *artikel 13 BGGL* de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande woonwagenstandplaatsen op 40 Ke.

Artikel 4

In dit artikel wordt voor de planologische gevolgen van deze aanwijzing verwezen naar de artikelen 7, 8, 9 en 10 BGKL.

Ingevolge *artikel 7 BGKL*, in samenhang met de onderhavige WRO-aanwijzing, mag een bestemmingsplan dat - ter uitvoering van de deze aanwijzing - is aangepast aan de vastgestelde geluidszone, binnen de geluidszone in beginsel geen nieuwe woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen toelaten. Onder "geluidsgevoelige gebouwen" worden verstaan geluidsgevoelige gebouwen als scholen en ziekenhuizen e.d., zoals aangegeven in artikel 2 BGKL. Ook bij latere wijzigingen van het bestemmingsplan geldt dat dergelijke nieuwbouwplannen binnen de geluidszone in beginsel niet mogen worden toegestaan.

Het BGKL is niet van toepassing op bestaande geluidsgevoelige objecten. Woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die op het tijdstip van vaststelling van de zone daarbinnen reeds aanwezig zijn of in aanbouw zijn, of waarvoor bouwvergunning is verleend, vallen buiten de werking van het BGKL.

Artikel 8 BGKL biedt enkele specifieke mogelijkheden voor nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten (woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen) binnen de geluidszone. Dat wil zeggen dat hiervoor een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting geldt dan 47 bkl. De beoordeling van dergelijke nieuwbouwplannen binnen de geluidszone geschiedt in eerste instantie door de gemeente en de provincie in het kader van de WRO-procedures.

De vervanging zoals bedoeld in artikel 8, eerste lid, onder c, heeft alleen betrekking op vervanging van bestaande niet-geluidsgevoelige bebouwing.

Artikel 9 BGKL handelt over vervangende nieuwbouw. In algemene zin wordt hieronder verstaan nieuwbouw op een plaats waar voordien al geluidsgevoelige objecten aanwezig waren. Met betrekking tot de vraag wanneer sprake is van vervangende nieuwbouw geldt dat, naar analogie van de hieraan toegekende interpretatie bij wegverkeers- en industrielawaai, hiervan niet alleen gesproken mag worden als in het nieuwe bestemmingsplan dezelfde maten en bestemmingsgrenzen worden aangehouden als in het oude, maar ook wanneer van beperkte veranderingen in maten en functies sprake is. Zie hiervoor het Indicatief Meerjaren Programma Geluid 1985-1989, blz. 62 en 63. Ook is het hier niet noodzakelijk dat de te vervangen geluidsgevoelige objecten op het tijdstip van vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan nog aanwezig zijn. Ingeval geplande nieuwbouw strekt tot het opvullen van open gaten die recent als gevolg van bijvoorbeeld sloop van woningen zijn ontstaan, kan van vervangende nieuwbouw worden gesproken.

Wél moet steeds in dergelijke gevallen worden voorkomen, dat een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur optreedt, danwel een belangrijke toename van het aantal geluidgehinderden ontstaat. Evenmin dient er sprake te zijn van een wezenlijke toename van de aan de gevel optredende geluidsbelasting.

Artikel 10 BGKL regelt dat als een bestemmingsplan - dat geldt op een tijdstip van de vaststelling van de geluidszone - voorziet in de mogelijkheid van nieuwbouw binnen de zone, deze mogelijkheid bij aanpassing van het bestemmingsplan aan de zone, wordt gehandhaafd. Er gelden dan enkele voorwaarden. Het dient een relatief recent bestemmingsplan te zijn (onherroepelijk na 1 januari 1988). Daarnaast mag de geluidsbelasting volgens de zone niet hoger te zijn dan 57 bkl. Overigens betekent dit niet dat hiermee grootschalige woningbouw binnen de zones is toegestaan. Het betreft hier plannen voor enkele tot hooguit enkele tientallen woningen.

Artikel 6

In dit artikel wordt aan de gemeenteraden opdracht gegeven om de vigerende rechten - in casu het recht tot voortzetting - te respecteren. Het voortzettingsrecht is in artikel 26a LVW in ongedifferentieerde vorm neergelegd.

Dezerzijds wordt een ruime interpretatie voorgestaan van het begrip "degene, die op het tijdstip van het van kracht worden van de beschikking ex artikel 27 juncto artikel 24, eerste lid, LVW gebruiker of bewoner is".

Een enge interpretatie zou tot grote onbillijkheden aanleiding geven - denk aan voortzetting van bewoning door degene die na de zonevaststelling is gehuwd met de oorspronkelijke, doch inmiddels overleden, bewoner; aan voortzetting door het na zonevaststelling geboren kind van de oorspronkelijke bewoners; aan de voortzetting van het gebruik door de rechtsopvolger van de rechtspersoon die de oorspronkelijke gebruiker was etc. Door analoge toepassing van artikel 32, tweede lid, van de Woningwet kan daaraan worden tegemoet gekomen.

In die gevallen waarin geen voortzettingsrecht meer wordt uitgeoefend, dient er voor gezorgd te worden dat niet tot herbewoning wordt overgegaan omdat de milieuhygiënisch ongewenste situatie dan langer blijft voortbestaan dan nodig is. Tot de middelen die de gemeenten in voorkomend geval ten dienste staan kan bijvoorbeeld worden gerekend de toepassing van bestuursdwang. Ook zou de gemeenteraad er toe over kunnen gaan om een gebouw waaraan de woonbestemming is ontvallen, onbewoonbaar te verklaren.

De ratio daarvan is dan dat de te hoge geluidsbelasting een gebrek is als bedoeld in artikel 29, eerste lid, van de Woningwet. Billijke toepassing houdt in, dat de uitbreiding van de bevoegdheid tot voortzetting van de bewoning alleen geldt voor de bloed- en aanverwanten van die personen, die zowel ten tijde van de vaststelling van de zone als ten tijde van eventuele onbewoonbaarverklaring de woningen bewoond.

Daarmee wordt voorkomen dat de op milieuhygiënische gronden ongewenste situatie langer voortbestaat dan strikt noodzakelijk is.

Nu artikel 26a LVW het recht van de "zittende" gebruikers en bewoners tot voortzetting van het gebruik of de bewoning waarborgt, past in dat kader geen onteigening "vooraf". Het in artikel 26a LVW bedoelde voortzettingsrecht moet worden opgevat als een recht tot ongestoorde voortzetting. "Ongestoorde" voortzetting verdraagt zich - in brede zin uitgelegd - niet met onteigening die vooruitloopt op het beëindigen van het gebruik of de bewoning. Minnelijke verwerving verdraagt zich daarmee uiteraard wèl.

Voortzetting van gebruik door rechtsopvolgers van rechtspersonen hangt af van de mate waarin van (ongewijzigde) voortzetting van het gebruik kan worden gesproken.

Het gestelde in dit artikel geldt uitsluitend voor die gevallen waarin onteigening plaatsvindt wegens beëindiging van het gebruik of de bewoning van gebouwen vanwege de geluidszonering. Op een onteigening ter uitvoering van het bestemmingsplan om andere redenen (bijvoorbeeld een uitbreiding van het luchtvaartterrein) zijn deze bepalingen niet van toepassing.

Artikel 7

In artikel 7 is aangegeven dat de kosten voor het maken van (de herziening van) het bestemmingsplan zelf, dus de kosten voor de bestemmingsplanarbeid voor rekening van de gemeente komen. Dit artikel is gebaseerd op artikel 26a, derde lid, LVW dat als volgt luidt: "Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kan bij het geven van aanwijzingen als bedoeld in artikel 26, eerste lid, tevens aangeven op welke wijze en in welke gevallen geldelijke steun uit 's Rijks kas kan worden verleend ter bestrijding van de kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen."

De redactie van artikel 26a LVW geeft aan dat uitsluitend de kosten, welke het gevolg zijn van de uitvoering van de bestemmingsplannen voor rekening van het Rijk kunnen komen. Met name de zinsnede "...kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen" geeft expliciet aan dat dit dus niet de kosten zijn van de bestemmingsplanarbeid.

Deze bepaling sluit aan bij gelijksoortige bepalingen in de WRO. Zo is in artikel 31a, eerste lid, WRO neergelegd dat de hogere kosten, die het gevolg zijn van het op verzoek of krachtens wettelijk voorschrift opnemen van bepalingen in een bestemmingsplan, aan gemeenten worden vergoed. En in artikel 38, tweede lid, WRO is opgenomen dat indien een gemeente geen medewerking verleent aan de opgedragen vaststelling of herziening van het bestemmingsplan, de vaststelling of herziening geschiedt door de minister of de provincie, maar op kosten van de gemeente.

Daarnaast wordt in dit verband ook gewezen op de analogie met

betrekking tot de verplichting tot het maken van bestemmingsplannen voor aangewezen beschermde stads- en dorpsgezichten (artikel 36, Monumentenwet 1988), waarbij de bestemmingsplanarbeid eveneens niet wordt vergoed. Het maken van bestemmingsplannen blijft primair een gemeentelijke aangelegenheid, waarvan de gemeente de kosten zelf moet dragen (zie ook artikel 71 WRO).

Artikel 8

De tekst van artikel 8 spreekt voor zich. Wel zij hierbij aangetekend dat de gemeente in het kader van de voorbereiding van de vaststelling of herziening van bestemmingsplannen eventuele door haar toe te kennen schadevergoedingen op grond van artikel 49 WRO in het overleg als bedoeld in artikel 10 Bro 1985 ter sprake dient te brengen. Dit in verband met de vergoeding van de planschadeclaims door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

Vervolgens staat voor de gemeente de procedure open bedoeld in artikel 31a van de WRO. Uiteraard kan de gemeente ook een beroep doen op artikel 31b van de WRO. In het gelijktijdig genomen besluit ex artikel 24 juncto artikel 27 LVW is een artikel over schadevergoeding/nadeelcompensatie opgenomen.

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

