

1241-60^{2e}

Planologische Kernbeslissing Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Richtlijnen voor het MER

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Luchtvaart

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1 Inleiding	2
1.1 M.e.r.- procedure PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad	
1.2 Voorgeschiedenis	
1.3 Karakter van het MER	
1.4 Vorm en presentatie	
1.5 Procedure/inspraak en advies	
2 Doel en besluitvorming	6
2.1 Doelstellingen PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad	
2.2 Doelstellingen MER	
2.3 Andere onderzoeken	
2.4 Reeds genomen besluiten	
2.5 Overige aandachtspunten	
3 Alternatieven	12
3.1 Algemeen	
3.2 Alternatieven	
4 Milieugevolgen en vergelijking van alternatieven	16
4.1 Algemeen	
4.2 Geluid	
4.3 Externe veiligheid en risico's	
4.4 Lucht en geur	
4.5 Ruimtelijke kwaliteit	
4.6 Vergelijking van de alternatieven	
4.7 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen	
5 Leemten in kennis	22
6 Evaluatie	23
7 Samenvatting van het MER	24

Bijlagen

1. Brief Minister van V&W aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat 4 maart 2002 (VW02000177).

2. Nota van Antwoord naar aanleiding van de ingekomen adviezen en reacties inzake de richtlijnen voor het milieueffectrapport ten behoeve van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.

1 Inleiding

1.1 M.e.r.-procedure PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Op 13 maart 2002 is de startnotitie voor het milieueffectrapport PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad uitgebracht door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als initiatiefnemers.

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over een PKB voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zal het nieuwe beleidskader moeten bieden voor de wijziging van de aanwijzingsbesluiten voor Maastricht en Lelystad. De vast te stellen aanwijzingsbesluiten dienen te passen binnen de PKB.

In deze richtlijnen geeft het bevoegd gezag, in dit geval de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer namens het Kabinet, aan welke informatie in het MER dient te worden beschreven. In de richtlijnen wordt gevraagd de milieueffecten te beschrijven die voor de besluitvorming over de PKB van belang zijn. Het bevoegd gezag heeft hierbij de inspraakreacties en adviezen op de startnotitie betrokken.

De startnotitie heeft van 14 maart tot 11 april 2002 in de verschillende gemeenten en provincies ter inzage gelegen. De ter inzage legging is aangekondigd in de Staatscourant nr. 51 van 13 maart 2002 en in enkele regionale dagbladen. Bij brief van 12 maart 2002 zijn op grond van artikel 7.14, eerste lid van de Wm de Commissie voor de milieueffectrapportage en de wettelijke adviseurs, de VROM-inspectie, de Directie Zuid en de Directie Noord-West van het Ministerie van LNV, uitgenodigd advies uit te brengen voor de richtlijnen voor het MER.

Er zijn 28 inspraakreacties ontvangen. De Directeur van de Directie Zuid van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij heeft op 12 maart 2002 advies uitgebracht. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 16 mei het advies voor richtlijnen voor het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad uitgebracht.

De inspraakreacties richten zich niet alleen op de te onderzoeken milieueffecten, maar vragen in het bijzonder ook om een verduidelijking van de procedures die nu worden gevolgd voor de regionale en kleine luchthavens.

Het gaat hierbij om:

- de keuze van het kabinet ¹ om het toekomstig beleid voor regionale en kleine luchthavens vast te leggen in wet- en regelgeving (Project RRKL) in plaats van in een Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (waarmee het PKB-traject SRKL is verlaten);
- het starten van de onderhavige m.e.r.- en PKB-procedure voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad;
- de m.e.r.- en aanwijzingsprocedure voor Maastricht;
- de m.e.r.- en aanwijzingsprocedure voor Lelystad.

¹ Brief Minister van V&W aan de vaste Commissie voor verkeer en Waterstaat van 4 maart 2002 (VW02000177).

Het bevoegd gezag vraagt de procedures, de wijzigingen en de samenhang tussen de verschillende procedures op een toegankelijke manier uiteen te zetten.

1.2 Voorgeschiedenis

In 1988 is het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) vastgesteld. Hierin is een beeld van de verkeers- en vervoersfuncties van de luchtvaartsector geschetst en is de beschikbare geluidsruimte voor de regionale luchthavens aangegeven in indicatieve geluidszones. Het SBL richt zich op Schiphol, de Regionale en Kleine Luchthavens. Door het in 1995 van kracht worden van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Schiphol en omgeving is het beleid in het SBL ten aanzien van Schiphol vervallen. Voor de Regionale en Kleine Luchthavens is de PKB SBL onverminderd van kracht gebleven.

In 1998 oordeelde de Raad van State ten aanzien van het SBL dat het op dat moment geen rechtskracht meer had. De rechtskracht is daarop door middel van de "Wet rechtskracht diverse planologische kernbeslissingen" hersteld tot januari 2004.

In de hoofdlijnennotitie "Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL)" is de aanzet gegeven tot een nieuwe PKB voor de Regionale en Kleine Luchthavens als opvolger van het SBL voor het einde van 2003. Deze PKB SRKL zou voorzien in nieuwe beleidskaders voor de ontwikkelingen op de Regionale en Kleine Luchthavens. In voorbereiding op de PKB is in september 2000 de startnotitie MER SRKL gepubliceerd en zijn door het bevoegd gezag in juli 2001 de richtlijnen voor het MER uitgebracht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij brief van 4 maart 2002 de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer geïnformeerd over de veranderingen in de procedures voor de regionale en kleine luchthavens. In deze brief is aangegeven dat de lopende PKB-procedure SRKL wordt beëindigd en dat de nieuwe beleidskaders voor regionale en kleine luchthavens in lijn met de bij Schiphol gekozen systematiek direct opgenomen wordt in de Wet Luchtvaart die vanaf 2004 zal gelden. Er zijn toezeggingen gedaan om vóór 1 januari 2004 nieuwe aanwijzingen voor MAA en Lelystad Fase 2 gereed te hebben. Het is niet mogelijk om hiervoor de nieuwe regelgeving af te wachten. Daarom zal op basis van de systematiek in de huidige Luchtvaartwet specifiek voor MAA en Luchthaven Lelystad de aanwijzing worden gewijzigd. De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad wordt hiervoor opgesteld.

1.3 Karakter van het MER

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van een PKB voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Het MER levert de milieu-informatie ten behoeve van de besluitvorming over de PKB.

Anders dan het SBL, waarin alle burgerluchtvaartterreinen waren meegenomen, zal de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad slechts zijn gericht op de luchthavens Maastricht en Lelystad. De beoogde ontwikkelingen op beide luchthavens passen niet in het huidige SBL. De PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zal daarvoor het nieuwe beleidskader moeten bieden. In de PKB wordt voor beide

luchthavens aangegeven welke aanpassingen ten opzichte van het SBL worden vastgesteld. In de PKB wordt een besluit op hoofdlijnen genomen over het door het kabinet voorgestelde beleid ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthavens Maastricht en Lelystad. Omdat het MER voor de PKB gericht is op een besluit op hoofdlijnen, is het MER voor de PKB meer abstract van karakter dan een MER voor de aanwijzing. In het MER voor een PKB wordt gevraagd die milieueffecten te beschrijven op basis waarvan een besluit op hoofdlijnen kan worden genomen, waarbij de maximale grenzen waarbinnen de beide luchtvaartterreinen zich mogen ontwikkelen worden bepaald. Het MER voor de aanwijzing is aan te merken als een 'inrichtings'-MER en concreet van karakter. In het MER voor de aanwijzing worden de concrete alternatieven voor de inrichting van het luchtvaartterrein uitgewerkt.

De PKB "Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad" gaat uit van de vigerende Luchtvaartwet. Dit betekent dat in het MER het aspect geluid op basis van de geldende normering, gebaseerd op Ke en BKL, dient te worden uitgewerkt. Met het oog op de in ontwikkeling zijnde Europese geluidsnormering (L_{den} en L_{night}), wordt ook gevraagd het aspect geluid met deze nieuwe norm te beschrijven.

In de PKB zullen voor beide luchtvaartterreinen de indicatieve zoneringscontouren voor Ke en BKL worden vastgesteld. Deze indicatieve zoneringscontouren bepalen de maximale geluidsgrenzen van de vast te stellen definitieve contouren in de aanwijzing. De beoogde ontwikkelingen op de luchthaven Maastricht passen niet binnen de indicatieve zoneringscontouren van het SBL. In de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zullen hiervoor andere indicatieve zoneringscontouren moeten worden vastgesteld. Voor het luchtvaartterrein Lelystad waren in het SBL geen indicatieve zoneringscontouren opgenomen, omdat het luchtvaartterrein Lelystad werd gerekend tot de kleine luchtvaartterreinen. De beoogde ontwikkelingen op Lelystad vallen buiten de status van een klein luchtvaartterrein. Lelystad zal daarvoor moeten worden opgewaardeerd tot een regionale luchthaven. In de PKB luchtvaartterreinen en Maastricht zullen daarom ook voor de luchthaven Lelystad indicatieve zoneringscontouren worden opgenomen.

Voor de luchthaven Maastricht wordt het beoogde gebruik van de bestaande noord-zuidbaan onderzocht. Voor de luchthaven Lelystad wordt het beoogde gebruik van het terrein, met een verlenging van de hoofdbaan, de vlootsamenstelling en de aanleg van een parallelle baan onderzocht.

In de aanwijzingsbesluiten voor beide luchtvaartterreinen dient vervolgens nog te worden besloten over de feitelijke invulling daarvan. Zo worden in de aanwijzing de grens van het aangewezen luchtvaartterrein, het banenstelsel, de geluidszones en de gebruiks- en handhavingsvoorschriften vastgesteld.

1.4 Vorm en presentatie

Voor de leesbaarheid en gezien het karakter verdient het aanbeveling het MER beperkt van omvang te maken. Alhoewel het hoofdrapport voldoende beargumenteerd een beschrijving en vergelijking van de alternatieven moet weergeven, dienen de onderbouwende informatie, literatuurverwijzingen, een verklarende woordenlijst en een lijst met

afkortingen en begrippen te worden opgenomen als bijlagen bij het MER. Bij gebruik van kaarten dient recent kaartmateriaal te worden gebruikt, topografische namen goed leesbaar te worden weergegeven en een duidelijke legenda te worden toegevoegd.

1.5 Procedure/inspraak en advies

De PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad doorloopt de procedure van de planologische kernbeslissing, zoals aangegeven in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De vaststelling van een planologische kernbeslissing (PKB) met betrekking tot aanleg, inrichting en gebruik van luchtvaartterreinen is in het Besluit m.e.r., onderdeel C, onder punt 6.1, aangewezen als een m.e.r.-plichtig besluit. Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, dient bij de voorbereiding van een dergelijk besluit een milieueffectrapport te worden opgesteld.

De procedure voor een PKB bestaat uit verschillende delen:

- Deel 1: het kabinetsvoornemen is de eerste stap van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. In deel 1 geeft het kabinet aan welk kader zij voorstelt voor beide luchthavens. Dit kabinetsvoornemen wordt tezamen met het MER voor inspraak ter inzage gelegd. De Commissie voor de m.e.r. en de adviseurs brengen advies uit.
- Deel 2: de resultaten van de het bestuurlijk overleg, de inspraak en de adviezen worden opgenomen in deel 2 van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.
- Deel 3: Het kabinet neemt vervolgens een besluit en legt dit vast in deel 3 van de PKB.
- Deel 4: Na behandeling in het parlement wordt het besluit definitief vastgesteld in deel 4.

De m.e.r.-procedure ten behoeve van de PKB is, zoals onder paragraaf 1.1 beschreven, gestart met het bekendmaken en de ter inzage legging van de startnotitie. Het bevoegd gezag heeft bij het opstellen van de richtlijnen voor het MER de startnotitie, de ontvangen adviezen en de inspraakreacties betrokken. Op basis van de richtlijnen dient de initiatiefnemer het MER op te stellen. De Commissie voor de milieueffectrapportage, de wettelijke adviseurs en de insprekers ontvangen een exemplaar van de richtlijnen en van de nota van antwoord (bijlage 2), waarin het bevoegd gezag aangeeft op welke wijze rekening is gehouden met de inspraakreacties bij het opstellen van de richtlijnen.

2 Doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat tenminste: 'een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd'.

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat tenminste: 'een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.

2.1 Doelstellingen PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Beoogde besluiten

Het MER wordt uitgevoerd ten behoeve van het vaststellen van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De PKB zal hiermee ten aanzien van de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad de beleidskaders in het huidige SBL vervangen, zodat het mogelijk wordt de huidige aanwijzingen voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad te wijzigen.

In de nieuwe aanwijzingsbesluiten zal naast een nieuwe 35 Ke geluidszone een 47 BKL geluidszone worden vastgesteld. Na implementatie van de EU-richtlijn zal de L_{den} worden gehanteerd. Deze nieuwe geluidsmaat wordt opgenomen in de Wet Luchtvaart. In het MER wordt derhalve ook gevraagd L_{den} -contouren te berekenen. Over het advies van de Commissie voor de m.e.r. om naast de L_{den} voor de kleine luchtvaart de BKL-systematiek te blijven handhaven wordt in de toekomstige wetgeving aangaande kleine en regionale luchthavens uitsluitend gegeven.

Tevens dient een aanwijzing ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te worden vastgesteld. In het MER dient te ingegaan op het wettelijk kader en de besluiten waarvoor het MER wordt opgesteld.

De Commissie voor de m.e.r. geeft aan dat in de huidige praktijk PKB's naast planologische reserveringen ook steeds meer norm- en regelgeving bevatten. Volgens de huidige Luchtvaartwet zijn alleen ruimtelijke reserveringen mogelijk die het gevolg zijn van geluidseffecten. Het bevoegd gezag beveelt in dit kader aan in het MER naast het aspect dat een ruimtelijke reservering betreffen (geluid) ook aan te geven hoe andere aspecten (externe veiligheid, lucht en hinderbeleving) als beleidskaders aan de orde komen en welke doelen hiertoe worden geformuleerd.

In het MER dient aangegeven te worden in hoeverre voor de aspecten geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging normstelling met betrekking tot kleine en regionale luchthavens bestaat dan wel in ontwikkeling is.

PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

De aanwijzing van een luchtvaartterrein dient ingevolge artikel 18 van de Luchtvaartwet in overeenstemming te zijn met een van kracht zijnde plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ten aanzien van het nationaal ruimtelijk beleid inzake luchtvaartterreinen.

De plannen die de exploitanten van Maastricht en Lelystad hebben ontwikkeld passen niet binnen het huidige SBL. Voordat kan worden besloten over de nieuwe aanwijzingen van Maastricht en Lelystad zal de huidige PKB moeten worden aangepast. Het bevoegd gezag vraagt in het MER een beschrijving te geven van de voorgenomen activiteit.

De exploitant van Maastricht Aachen Airport wil een wijziging van de aanwijzing die het mogelijk maakt de bestaande noord-zuidbaan optimaler te benutten. Begin 1999 heeft het kabinet besloten af te zien van de oost-westbaan. In het Interim-aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht van 28 april 2000 is voor de tijdelijke situatie tot aan de definitieve zonering van de noord-zuidbaan de jaarcontour uit 1995 (interimcontour) als geluidszone vastgesteld. In de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zullen de indicatieve geluidszones voor Maastricht worden vastgesteld, op basis waarvan de definitieve zonering in de aanwijzing kan plaatsvinden en waarmee een optimaler gebruik van de noord-zuidbaan mogelijk wordt. De huidige indicatieve geluidszone in het SBL en de huidige interimcontour zijn voor de realisering van het beoogde gebruik van de noord-zuidbaan op bepaalde plaatsen ontoereikend.

De exploitant van de luchthaven Lelystad wil een wijziging van de aanwijzing die de mogelijkheid biedt een deel van het segment general aviation dat niet essentieel is voor Schiphol uit te plaatsen naar Lelystad, de hoofdbaan (huidige lengte 1250 m) te verlengen en een parallelle baan voor de kleine luchtvaart aan te leggen. In eerdere kabinetsbrieven wordt aan het segment general aviation een maximum startgewicht aangegeven van 20.000 kg. De beoogde ontwikkelingen op Lelystad vallen buiten de status van een klein luchtvaartterrein. De status van Lelystad zal eerst in de PKB moeten worden opgewaardeerd tot 'regionale luchthaven', voordat een besluit tot wijziging van de aanwijzing kan worden genomen. In de PKB zullen ook de indicatieve zoneringscontouren voor Lelystad moeten worden vastgelegd, op basis waarvan de Ke- en BKL-geluidszone in de aanwijzing kunnen worden vergroot. De bovenstaande ontwikkelingen van de luchthaven worden aangeduid met de term fase 2.

Beëindiging PKB-procedure Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens

Het bevoegd gezag vraagt in het MER op duidelijke wijze te beschrijven wat de redenen waren voor het beëindigen van de PKB-procedure voor het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens en het beginnen met de PKB-procedure voor Maastricht en Lelystad.

Vastlegging van nieuwe beleidskaders voor Regionale en Kleine Luchthavens in de Wet Luchtvaart.

Het bevoegd gezag vraagt in het MER op duidelijke wijze te beschrijven welk traject wordt gevolgd om te komen tot de vastlegging van de nieuwe beleidskaders voor de Regionale en Kleine Luchthavens in de Wet Luchtvaart. Daarbij vraagt het bevoegd gezag aandacht te besteden aan de vraag waarom voor Maastricht en Lelystad toch eerst een PKB noodzakelijk wordt geacht en niet kan worden gewacht op de wijziging van de Wet Luchtvaart.

PKB Schiphol en Omgeving

In de PKB Schiphol en Omgeving is aangegeven dat het general aviation segment (zakelijke vluchten, taxivluchten, les- en oefenvluchten) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol wordt uitgeplaatst naar kleine luchthavens, met name de Luchthaven Lelystad.

In het MER dient te worden aangegeven welke omvang dit betreffende segment momenteel op Schiphol heeft en welk deel zal worden opgevangen door het luchtvaartterrein Lelystad.

Luchtvaartterrein Maastricht

Bij de uitwerking van de probleemstelling dient te worden ingegaan op de volgende aspecten:

- de mogelijkheid om de toekomstige/verwachte ontwikkelingen op MAA te accommoderen op één enkele baan, de noordzuidbaan;
- de relatie tussen de toekomstige/verwachte ontwikkelingen op MAA en de randvoorwaarden die door het kabinet in de brief aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999 zijn gesteld.

Luchtvaartterrein Lelystad

Bij de uitwerking van de probleemstelling dient in ieder geval te worden ingegaan op de volgende aspecten:

- Wat kan onder 'uitplaatsing van niet-mainportgebonden general aviation' wél en wat niet worden verstaan; wat is de eventuele bandbreedte? Van dit begrip en van de begrippen overloopfunctie, business airport, general aviation, kleine luchtvaart en regionale luchtvaart dienen duidelijke definities te worden gegeven;
- Om welke aantallen vliegtuigen (per categorie startgewicht en capaciteitsklasse) en helikopters gaat het, nu en in de toekomst? Hierbij is tevens het onderscheid relevant tussen verkeer vallend onder het BKL- en het Ke-regime;
- Het is wenselijk dat wordt aangegeven welk deel van de ontwikkeling van het luchtverkeer rechtstreeks voortvloeit uit de overloop vanuit Schiphol en welk deel eventueel bestaat uit autonome groei of aanvullende wensen van de exploitant;
- De alternatieven dienen onderbouwd te worden met gegevens over de verwachte economische ontwikkeling op lange termijn.

2.2 Doelstellingen MER

Het MER is bedoeld om de milieugevolgen een volwaardige plaats te kunnen geven bij de besluitvorming over de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Het MER zal die milieueffecten moeten beschrijven op basis waarvan in de PKB een besluit op hoofdlijnen kan worden genomen over het door het kabinet voorgestelde beleid ten aanzien van de ontwikkeling van Maastricht en Lelystad. Op basis van de informatie in het MER zal in de PKB een besluit moeten kunnen worden genomen over de (maximale) grenzen die voor de beide luchthavens worden vastgesteld.

Het MER richt zich daarbij primair op:

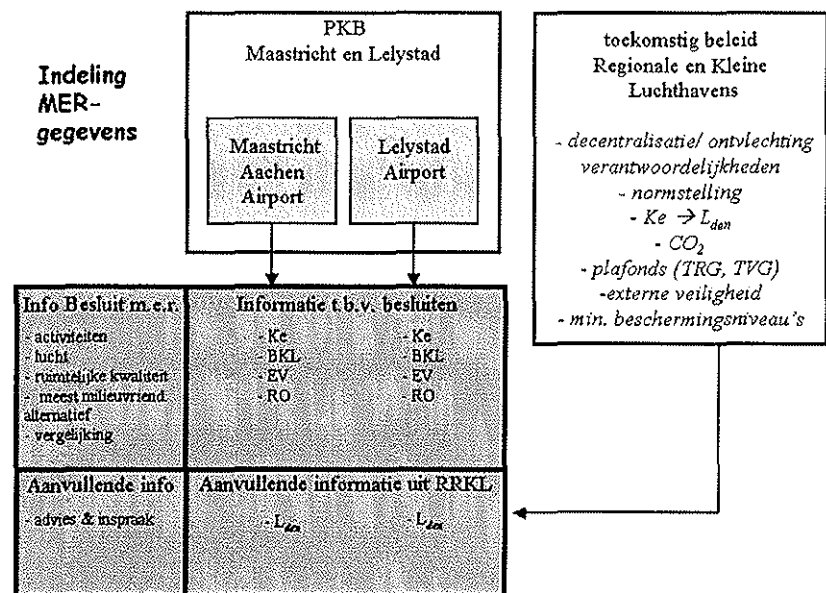
- de milieuaspecten geluidshinder, externe veiligheidsrisico's, luchtverontreiniging & luchtkwaliteit, geur en ruimtelijke kwaliteit;
- het in beeld brengen van maximale contouren voor geluid en contouren voor externe veiligheid.

Het MER moet aangeven wat de maximale geluidscontouren van de verschillende alternatieven zijn, hoe de externe veiligheidscontouren eruit zien en wat de overige relevante milieueffecten (lucht, geur en ruimtelijke kwaliteit) en de beperkingen daarvan inhouden.

In het MER op te nemen milieu-informatie

- Ten behoeve van het te nemen besluit dient in het MER informatie over geluid te worden opgenomen. Ook zal hier de informatie over externe veiligheid, luchtverontreiniging & luchtkwaliteit en geur worden weergegeven.
- Op basis van artikel 7.10 van de Wet milieubeheer dienen naast de beschrijving van de voorgenomen activiteit de gevolgen voor het milieu inzichtelijk te worden gemaakt. Ook dient er een alternatief te worden uitgewerkt waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu deze zoveel mogelijk beperkt blijven.
- Daar waar mogelijk en wenselijk wordt geacht door het bevoegd gezag, zal milieu-informatie behorende bij het toekomstige beleid in dit MER worden opgenomen.

Het bovengenoemde is in onderstaand schema nogmaals weergegeven:



2.3 Andere onderzoeken

De invoergegevens voor dit MER dienen te worden afgestemd met de invoergegevens waarvan in het MER Maastricht Aachen Airport en het MER Luchthaven Lelystad gebruik wordt gemaakt. Verschillen dienen duidelijk te worden aangegeven en te worden gemotiveerd.

2.4 Reeds genomen besluiten

Het MER moet kort aangeven welke eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens relevante uitgangspunten en randvoorwaarden bevatten voor het MER en de besluitvorming in de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De volgende documenten kunnen hierbij van belang zijn:

In het algemeen:

- Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL);
- Nota Regionale Luchtvaartstrategie (Relus);
- Uitgangspunten Beleidsvisie Regionale Luchtvaartinfrastructuur (Reli);
- Beleidsvisie Kleine Luchtvaartinfrastructuur (KLI);
- Aanwijzingsbesluiten;
- SRKL Hoofdlijnennotitie aan Tweede Kamer 19 december 1999 (Kamerstukken II, 1999-2000, 26893 nr. 2);
- Brief minister van V&W aan Tweede Kamer 17 november 2000 (Kamerstukken II 2000-2001, 26 893, nr. 20);
- Brief minister van V&W aan Tweede Kamer 14 februari 2001 (Kamerstukken II, 2000-2001, 26893, nr. 22).
- Schipholwet (aangenomen door de TK; in voorbereiding bij de Eerste Kamer);
- MER SPL 2003;
- Brief minister van V&W aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, 4 maart 2002 (VW02000177);

Voor Maastricht Aachen Airport:

- Interim aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport;
- Brief Minister van V&W aan de Tweede Kamer 7 januari 1999 (Kamerstukken II, 1998-1999, 25 089, nr. 18).

Voor Luchthaven Lelystad:

- Aanwijzingsbesluit 1991 (BKL-zone);
- Aanwijzingsbesluit Lelystad Airport fase 1, 2001;
- Brief Minister van V&W aan Tweede Kamer, 2 juni, 1995 (Kamerstukken II 1994-1995, 23552, nr.15);
- Brief Minister van V&W aan Tweede Kamer, 30 augustus 1996, (Kamerstukken II 1995-1996, 24872, nr.1);
- Brief Minister van V&W aan Tweede Kamer, 1 oktober 1996, (Kamerstukken II 1996-1997, 24872, nr.2).

Voor geluid:

- EU-richtlijn Proposal for a Directive relating to the Assessment and Management of Environmental Noise;
- Nota Vernieuwing Geluidhinderbeleid MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid);
- Brief Minister aan MAA DGL/01.420630 over gebruik van recent woningbestand.

Voor CO₂, luchtkwaliteit en geur:

- Besluit luchtkwaliteit van 19 juli 2001;
- Nota Luchtverontreiniging en luchtvaart (Lulu);
- Herziene Nota stankbeleid en bijbehorende brieven aan de TK.

Voor externe veiligheid:

- Brief Minister van V&W aan de Tweede Kamer 7 januari 1999 (Kamerstukken II, 1998-1999, 25 089, nr. 18);
- Brief Minister van VROM aan de Tweede Kamer 23 juli 1999, nummer DGM/SVS/9917899 en aan gemeenten, provincies en luchthavendirecties van 23 juli 1999, nummer DGM/SVS/99 178803;
- Brief Minister van V&W aan de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, 4 maart 2002 (VW02000177);

- Brief Minister van VROM aan de Tweede kamer 23 november 2001 (Kamerstukken II, 2001-2002, 26959, nr. 19);
- Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (deel 3 en 4).

2.5 Overige aandachtspunten

Beoordelingskader externe veiligheid en CO₂

Er geldt op dit moment ten aanzien van externe veiligheid geen beleid voor de regionale en kleine luchthavens. In het MER wordt gevraagd aan te geven wat de stand van zaken is ten aanzien van het externe veiligheidsbeleid voor regionale en kleine luchthavens en op welke wijze externe veiligheid in de PKB aan de orde komt.

Binnen de EU is in het kader van het Kyoto-verdrag afgesproken dat Nederland in 2010 6% minder CO₂ uitstoot dan in 1990. De CO₂-uitstoot ten gevolge van het nationale luchtverkeer valt onder het Kyoto-protocol. Omdat deze doelstelling nog niet vertaald is in nationaal beleid in de vorm van een plafond voor kleine en regionale luchthavens, is van een taakstelling voor de vliegvelden Maastricht en Lelystad nu nog geen sprake, maar wel in het kader van de nieuwe beleidskaders voor regionale en kleine luchthavens in de Wet Luchtvaart.

Beoordelingskader nieuwe geluidsmaten L_{den} en L_{night}

Omgevingsgeluid wordt door de diverse EU-lidstaten verschillend beoordeeld. In het kader van de harmonisering van deze geluidsmaten is op 21 mei 2002 de Richtlijn voor omgevingsgeluid vastgesteld. In deze Richtlijn wordt door de Europese Commissie de L_{den} en L_{night} als maten voor de geluidsbelasting in alle lidstaten ingevoerd. Naar verwachting zal deze richtlijn medio 2004 geïmplementeerd zijn in de Nederlandse wetgeving en vervolgens van toepassing zijn. Hierop vooruitlopend wordt in het MER gevraagd L_{den} en L_{night}-berekeningen uit te voeren.

3 Alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *'een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven.'*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

'Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt.'

3.1 Algemeen

Studiegebied

Het studiegebied kan per milieuaspect verschillen.

Voor wat betreft geluid is dit het gebied per luchthaven waarbinnen de 20 Ke-contouren volledig worden weergegeven.

Voor wat betreft lucht zal per luchthaven een gebied van 10 km bij 10 km worden gehanteerd.

Het studiegebied voor externe veiligheid dient groot genoeg te zijn om de relevante individuele risicocontouren in kaart te brengen.

Een kaart van het studiegebied met daarop aangegeven de in het studiegebied gelegen bebouwing en gevoelige gebieden voor geluidshinder en externe veiligheid, waaronder woongebieden, onderwijsinstellingen, inrichtingen voor gezondheidszorg en verzorgings- en verpleegtehuizen, gebieden en voorzieningen voor verblijfsrecreatie, natuurgebieden, stiltegebieden en industriegebieden moet in het MER worden opgenomen.

Voor luchthaven Lelystad dienen ook toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van omliggende plaatsen te worden aangegeven. Aparte aandacht dient te worden besteed aan de aanwezigheid van bedrijven, kantoren, hotels en andere risicogevoelige objecten in de nabijheid van beide luchthavens.

Plangebied

Het plangebied omvat voor MAA het huidige aangewezen en voor Lelystad het toekomstige aan te wijzen luchtvaartterrein.

In het MER dient een schets van het plangebied met het daarbij bijbehorende gebruik te worden opgenomen.

Voor MAA dient tevens op deze kaart te worden aangegeven waar het mogelijke bedrijventerrein is gesitueerd.

Woningenbestand

Conform de uitspraken van de Raad van State zal gebruik moeten worden gemaakt van het meest recente woningenbestand (Meetkundige Dienst 2001).

3.2 Alternatieven

Algemeen

Bij de ontwikkeling van de diverse alternatieven dienen deze afgestemd te worden met de alternatieven die in de MERren voor de aanwijzingen worden uitgewerkt. De keuze van een alternatief dient te worden

gemotiveerd. Bij deze motivatie zijn vooral de milieuargumenten van belang.

MAA is een regionale luchthaven, Luchthaven Lelystad een kleine luchthaven dat opgewaardeerd wordt tot regionale luchthaven. Om een goed beeld te krijgen hoe het totale luchtverkeer er nu en in de toekomst uit zal zien, dienen de alternatieven onderbouwd te worden met passagiers- en vrachtgegevens.

Alternatieven Maastricht Aachen Airport

Planalternatief MAA

Bij het planalternatief is de brief van de Minister van V&W aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999 als uitgangspunt genomen. In dit alternatief mag het aantal woningen in de 35 Ke-zone niet meer bedragen dan het aantal woningen binnen de 35 Ke-zone van de indicatieve zone uit het SBL. Maatregelen ter beperking van de ernstige hinder in de 20 Ke-zone worden toegevoegd. Nachtvluchten zijn niet toegestaan.

In de richtlijnen voor het MER MAA wordt dit alternatief als het limietalternatief aangeduid.

Alternatief van de exploitant MAA

Dit alternatief is gebaseerd op het Masterplan MAA voor 2010/2015 en betreft het gebruik van de huidige noordzuidbaan (exclusief de kleine 25-07 baan) en de verplaatsing van de passagiersterminal inclusief het daarbijbehorend platformgebruik onder de randvoorwaarden die opgenomen zijn in de brief van de Minister van V&W aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999. De aspecten die dienen te worden beschreven zijn: aantal vliegbewegingen, samenstelling van de vlootmix, verdeling over weekdays en weekend, openstellingstijden, aan -en uitvliegroutes.

In de richtlijnen voor het MER MAA wordt dit alternatief als de voorgenomen activiteit aangeduid.

Referentiesituatie

Indien het plan voor gewijzigd gebruik van MAA doorgaat is er geen sprake van een reëel nulalternatief, maar van de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen. De huidige situatie is de situatie zoals die bestond in de periode maart 1995 en februari 1996 die de basis vormt voor de interim-geluidszone. Bij de autonome ontwikkelingen dient ook de mogelijke ontwikkeling van het bedrijventerrein MAA te worden betrokken voorzover informatie hierover ten behoeve van het MER Bedrijventerrein Zuid-Limburg beschikbaar is.

Meest Milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) moet:

- realistisch zijn, d.w.z. redelijk zijn gelet op de doelstelling van de voorgenomen activiteit, alsmede binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Het meest milieuvriendelijk alternatief kan worden ontwikkeld door uit te gaan van de meest optimale verdeling van de vlootsamenstelling over de dag, avond en weekend. Beperkttere openstellingstijden zouden kunnen worden leiden tot een reductie in milieubelasting en dienen onderzocht te worden. Ook het nemen van extra maatregelen ter verdergaande beperking van de geluidshinder in de 20 Ke-zone dient

deel uit te maken van het MMA. Daarnaast dient ingegaan te worden op maatregelen als een progressief stelsel van landingsrechten om lawaaiige toestellen te weren, het verminderen van het gebruik van APU, het gebruik van zwavelarme kerosine om emissies te reduceren, het verlenen van subsidies op geluidsbeperkende maatregelen en het instellen van een steilere dalhoek van 3 naar 3.5 graden ter vermindering van geluidsemissies of andere maatregelen die leiden tot een vermindering van de milieubelasting.

In het MER dient onderzocht te worden of de capaciteit van de noordzuidbaan in de toekomst voldoende is om klein en groot verkeer te kunnen accommoderen. Als dit niet het geval is zouden wachttijden kunnen ontstaan, op de grond of in de lucht, met negatieve milieueffecten. Aangegeven dient te worden of zich in de toekomst een capaciteitsprobleem voordoet en zo ja, hoe dit probleem opgelost kan worden, waarbij de aanleg van een parallelle baan voor 'general aviation' tot de mogelijke oplossingen behoort.

Alternatieven luchthaven Lelystad

Algemeen

Voor de alternatieven wordt alleen rekening gehouden met de uitplaatsing van general aviation vanuit Schiphol. De gevolgen die dit heeft voor de luchthaven (verlenging van de hoofd baan, aanleg van een parallelle baan, vergroting van de Ke- en BKL-zones) wordt aangeduid met fase 2.

Onderzoek naar de mogelijkheid van uitplaatsing van kleine luchtvaart van Rotterdam Airport naar Lelystad valt buiten de scope van dit MER.

Planalternatief Luchtvaartterrein Lelystad

In de PKB Schiphol en Omgeving is aangegeven dat uitplaatsing van general aviation naar luchthaven Lelystad een baanverlenging voor deze luchthaven betekent. De bestaande baan met een lengte van 1.250 m en een breedte van 30 m zou bij gelijkblijvende breedte verlengd worden tot 1.600 of 1.800 m, waarbij de bestaande gewichtsbegrenzing van 20.000 kg zou blijven gehandhaafd.

Ten behoeve van de voortzetting van de huidige recreatieve luchtvaart wordt een parallelle baan van maximaal 900 m aangelegd.

Nachtvluchten zijn niet toegestaan.

In de richtlijnen voor het MER Luchthaven Lelystad wordt dit alternatief met het planalternatief aangeduid.

Alternatief van de exploitant Lelystad Airport

De exploitant heeft voorkeur voor een alternatief waarbij de lengte van de start- en landingsbaan 2100 m bedraagt bij een gelijkblijvende breedte van 30 m zonder gewichtsbegrenzing. Bovendien wordt een parallelle baan van maximaal 900 m aangelegd. Dit alternatief zal naar verwachting de grootste milieueffecten tot gevolg hebben.

Binnen dit alternatief dient ook een variant onderzocht te worden die gebaseerd is op de voorspelling die gemaakt is in het kader van het economisch onderzoek voor het SRKL.

In de richtlijnen voor het MER Luchthaven Lelystad wordt dit alternatief als het voorkeursalternatief aangeduid.

Referentiesituatie

Indien het plan voor gewijzigd gebruik van luchthaven Lelystad doorgaat is er geen sprake van een reëel nulalternatief, maar van de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen. Uitgegaan wordt van de

fase 1: een baanlengte van 1250 meter volgens de huidige ligging en de vastgestelde geluidszones.

Meest Milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) moet:

- realistisch zijn, d.w.z. redelijk zijn gelet op de doelstelling van de voorgenomen activiteit, alsmede binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Het meest milieuvriendelijk alternatief kan worden ontwikkeld door uit te gaan van de meest optimale verdeling van de vlootsamenstelling over de dag, avond en weekend. Beperkttere openstellingstijden zouden kunnen leiden tot een reductie in milieubelasting en dienen onderzocht te worden. Ook het nemen van extra maatregelen ter verdergaande beperking van de geluidshinder in de 20 Ke-zone dient deel uit te maken van het MMA.

In het MMA dient ingegaan te worden op de mogelijkheid dat draaiing dan wel omwisseling van beide banen op voorwaarde dat beide banen binnen het huidige luchtvaartterrein gelegen blijven, leidt tot geringere milieuoverlast dan de huidige oriëntatie.

Daarnaast dient ingegaan te worden op mogelijkheden voor tariefheffing om lawaaiige toestellen te weren, het verminderen van het gebruik van APU, het verlenen van subsidies op geluidsbeperkende maatregelen en het instellen van een steilere dalhoek van 3 naar 3.5 graden ter vermindering van geluidsemisies of andere maatregelen die leiden tot vermindering van de milieubelasting.

Het zou mogelijk kunnen zijn dat op termijn de capaciteit van beide banen niet toereikend is om het verkeer te kunnen accommoderen, waardoor wachttijden kunnen ontstaan, op de grond of in de lucht, met negatieve milieueffecten. Aangegeven dient te worden of dit probleem in de toekomst optreedt en zo ja hoe dit dan opgelost kan worden.

4 Milieugevolgen en vergelijking van alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: *'een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.'*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: *'een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.'*

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: *'een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk de in beschouwing genomen alternatieven.'*

4.1 Algemeen

In de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad wordt aangegeven wat de maximale milieuruimte is die voor beide luchthavens wordt gereserveerd.

Zoals in paragraaf 2.1 is aangegeven worden parallel drie MERren opgesteld: het MER Maastricht Aachen Airport, het MER Luchthaven Lelystad en het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Uitgangspunt hierbij is dat alle benodigde milieu-informatie die nodig is om een aanwijzingsbesluit te nemen beschikbaar is. Dit betekent dat alle benodigde milieu-informatie in de drie MERren beschikbaar moet zijn maar dat ze niet noodzakelijkerwijs alle drie dezelfde informatie hoeven te bevatten. Gezien het feit dat PKB eerst vastgesteld moet worden om vervolgens de aanwijzingsbesluiten op te kunnen baseren, zou gekozen kunnen worden voor een MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad waarin niet alle milieuaspecten worden onderzocht. De onderwerpen die niet in het MER PKB aan bod komen, zullen vanzelfsprekend wel onderzocht worden in de beide MERren ten behoeve van de aanwijzingsbesluiten. In de benodigde milieu-informatie waarin ondermeer de aspecten geluid, lucht, geur, externe veiligheid, ruimtelijke kwaliteit, hinderbeleving, bodem & water en archeologische waarden worden onderzocht, wordt een scheiding aangebracht. In het MER PKB worden de aspecten geluid, externe veiligheid, ruimtelijke kwaliteit, en luchtkwaliteit onderzocht. De aspecten hinderbeleving, bodem&water en archeologische waarden zouden kunnen leiden tot specifieke eisen die voor MAA en Luchthaven Lelystad mogelijk verschillen en kunnen daarom beter in het MER voor de afzonderlijke aanwijzingen worden beschreven.

Bovendien zijn een aantal items specifiek van toepassing op een van beide luchthavens en/of zijn reeds ter sprake gekomen als inspraakreactie op de startnotities van MAA en Luchthaven Lelystad (bijvoorbeeld het effect van de aanwezigheid van DSM bij MAA en de dijk van het autocircuit naast de parallelbaan bij Lelystad op de externe veiligheid) dat deze aan de orde komen in het MER voor de aanwijzingen en niet in het MER voor de PKB.

Algemene richtlijnen

- Bij de beschrijving van de gevolgen van het milieu moet, waar nodig,

de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;

- Bij die alternatieven waarbij een bandbreedte wordt bepaald van de te verwachte milieueffecten, kunnen alternatieven die zich binnen deze bandbreedte bevinden via interpolatie worden beschreven;
- Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- De manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen en expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied in het referentiejaar 2000 en de autonome ontwikkelingen dienen te worden beschreven als referenties voor de te verwachten milieueffecten bij de verschillende alternatieven en varianten in 2015.

4.2. Geluid

De beschrijving van de geluidbelasting zal plaatsvinden aan de hand van de huidige berekeningssystematiek. Er zal echter ook rekening worden gehouden met de overgang naar de nieuwe dosismaten L_{den} en L_{night} . Voor de berekening van de L_{den} - en L_{night} -contouren dient te worden uitgegaan van de rekenmethode die ook in de Richtlijnen voor het MER Schiphol 2003 wordt voorgeschreven.

Berekeningen

Het MER dient daarom voor alle alternatieven aan te geven:

- de Ke-contouren vanaf 20 Ke t/m 65 Ke in relevante stappen;
- De 44, 47, 52 en 57 BKL-contour. De 44 BKL-contour hoeft alleen te worden aangegeven indien er sprake is van een sluitende contour;
- De L_{den} -contouren in stappen van 5 dB vanaf 45 dB;
- Alleen voor het voorkeursalternatief de L_{night} -contouren in stappen van 5 dB vanaf 45 dB;
- Voor het planalternatief tevens de 50 dB L_{den} -contour afzonderlijk voor de grote luchtvaart en kleine luchtvaart, om daarmee de geluidbelasting die optreedt door de kleine luchtvaart apart zichtbaar te maken volgens de L_{den} -systematiek.

Al deze berekeningen worden uitgevoerd met meteotoeslag.

Binnen de vermelde contouren moet worden aangegeven:

- het aantal geluidsbelaste woningen (op basis van het woningenbestand 2001 van de Meetkundige Dienst en geclusterd per gemeente / woonkern);
- het aantal gehinderden en het aantal ernstig gehinderden, afgeleid van het aantal woningen;
- de aanwezigheid van geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. ziekenhuizen en scholen) binnen de Ke-contouren, of de L_{den} -equivalenten hiervoor, en binnen de 44 BKL-contour, voorzover deze sluitend is, evenals mogelijke maatregelen om die objecten te beschermen binnen de wettelijke grenswaarde van 35 Ke waarvoor de geluidzone wordt vastgesteld;
- geplande ruimtelijke ontwikkelingen welke mogelijk beïnvloed zouden kunnen worden door de beoogde ontwikkeling op het luchtvaartterrein, zoals geplande woningen, bedrijven en geluidsgevoelige bestemmingen. Hierbij zou een onderscheid gemaakt moeten worden tussen gepland en vastgesteld en gepland

en nog niet vastgesteld.

In de bepaling van de geluidszones moeten de rol en de betekenis worden uitgelegd van de standaardmeteomarge en een eventuele onzekerheidsmarge die beide bedoeld zijn om overschrijdingen te voorkomen. Daarbij dient duidelijk te worden gemaakt hoe groot de meteomarge is en wanneer deze wordt toegepast.

Op Maastricht Aachen Airport en Luchthaven Lelystad komt geen structureel nachtverkeer voor. Dit heeft tot gevolg dat de L_{aeq} -zone over de periode van 23.00-6.00 niet berekend hoeft te worden. De L_{night} daarentegen wordt berekend van 23.00-7.00 uur. Omdat beide nachtperiodes elkaar niet geheel overlappen dienen de geluidseffecten van 6.00-7.00 uur met de L_{night} berekeningen wel in kaart gebracht te worden. Omdat naar verwachting de L_{night} -contouren niet groot zullen zijn, is het voldoende deze alleen voor het voorkeursalternatief te bepalen. Bij MAA dient ingegaan te worden hoeverre de nieuwe indicatieve Ke-zoneringscontouren van de verschillende alternatieven verschillen van de indicatieve zoneringscontour uit het SBL. Bovendien is het van belang in te gaan op de cumulatieve effecten (wegverkeer) van de ontwikkeling van de luchthaven en het mogelijke bedrijventerrein aan de oostzijde van de luchthaven. Gebruik mag worden gemaakt van de in het MER Bedrijventerreinen Zuid-Limburg opgenomen informatie voor zover die reeds beschikbaar is.

Op luchthaven Lelystad vindt veel helikopterterkeer plaats. In het MER zal moeten worden aangegeven op welke wijze dit verkeer in de Ke- en L_{den} -berekeningen wordt meegenomen

Bij luchthaven Lelystad dient te worden aangegeven of de berekende geluidsbelasting voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer beperkingen kunnen inhouden bij haar taak in het kader van de afgifte van typegoedkeuringen in verband met het verrichten van geluidsmetingen.

4.3 Externe veiligheid en risico's

Ten aanzien van het beleid inzake externe veiligheid geldt, dat het beleid voor de regionale en kleine luchthavens aansluit op het nieuwe beleid voor Schiphol. Anticiperend op het nog vast te stellen externe veiligheidsbeleid voor regionale en kleine luchthavens betekent dit dat voor de luchthavens Maastricht en Lelystad de externe veiligheid voor alle alternatieven in termen van het individueel risico (dat ook wel plaatsgebonden risico wordt genoemd) wordt berekend. In aanvulling hierop wordt in gevraagd de externe veiligheid ook te berekenen in termen van het groepsrisico (in de vorm van FN-curve).

Bij de bepaling van de externe veiligheid verdienen een aantal onderwerpen extra aandacht:

- de hoge ongevalratio bij zowel oude vliegtuigtypen (Lelystad) waarmee rond de luchthaven wordt gevlogen als tijdens lesvluchten (Lelystad en Maastricht);
- vogelaanvaringen vanwege grote vogelpopulaties in dichtbij gelegen natuurgebieden (Lelystad);
- mogelijk interfererende bewegingen op de aan- en uitvliegroutes tussen Schiphol en Lelystad (Lelystad);
- de mogelijke komst van het Aviodome op luchthaven Lelystad (Lelystad);

- de aanwezigheid van objecten of installaties op het luchtvaartterrein of daarbuiten die bij een vliegtuigongeval tot extra gevaar zouden kunnen leiden (Lelystad en Maastricht);
- de aanwezigheid van risicogevoelige objecten (bedrijven, kantoren hotels, evenementen) in de berekende contouren (Lelystad en Maastricht).

Berekeningen

Op basis van de set invoergegevens dienen de 10^{-5} , de 10^{-6} en de 10^{-7} individuele/plaatsgebonden risicocontouren voor alle alternatieven te worden berekend, met dien verstande dat voor het planalternatief MAA volstaan kan worden met een kwalitatieve beschrijving als kan worden gemotiveerd dat het berekenen van de individuele/plaatsgebonden risicocontouren voor het planalternatief MAA geen toegevoegde waarde heeft ten opzichte van het alternatief van de exploitant MAA. De door de Commissie geadviseerde individueel/plaatsgebonden risicocontouren van $5 \cdot 10^{-5}$ en 10^{-8} worden gezien het ontbreken van beleidsbetekenis niet door het bevoegd gezag gevraagd. De $5 \cdot 10^{-5}$ individueel/plaatsgebonden risicocontour had eerder in het PKB-beleid Schiphol betekenis als sloopzone (veiligheidszone in engere zin), maar nu niet meer. Voorts mag worden verwacht dat de 10^{-8} contour niet sluit. De berekening van de 10^{-5} risico-contour dient met meteomarge te worden uitgevoerd.

De contouren voor het individueel/plaatsgebonden risico dienen te worden weergegeven op recent kaartmateriaal waarop (actuele) woongebieden en bedrijventerreinen zijn aangegeven. Daarbij moeten steeds het aantal woningen, omwonenden en overige (risico)gevoelige bestemmingen binnen de plaatsgebonden risicocontouren worden geteld.

Op vergelijkbare wijze als bij de bepaling van de geluidscontouren dient aangegeven te worden wat geplande ruimtelijke ontwikkelingen zijn welke mogelijk beïnvloed zouden kunnen worden door de beoogde ontwikkeling op het luchtvaartterrein, zoals geplande woningen en bedrijven. Hierbij zou een onderscheid gemaakt moeten worden tussen gepland en vastgesteld en gepland en nog niet vastgesteld

Rond de luchthaven Lelystad vindt een aanzienlijk aantal helikopterbewegingen plaats. Gevraagd wordt een kwalitatieve beschouwing te geven over de mogelijke effecten.

Ook dient het Totaal Risico Gewicht (TRG) te worden berekend. Het TRG is het product van de som van de startgewichten (MTOW) en de gemiddelde ongevals-kans.

4.4 Lucht en geur

Voor het bepalen van de mate van de luchtverontreiniging met betrekking tot de emissies vanuit de luchtvaart dienen de volgende stoffen te worden onderzocht: koolstofdioxide (CO_2), stikstofdioxide (NO_x), vluchtige organische stoffen (VOS), fijn stof (PM_{10}), zwaveldioxide (SO_2), koolstofmonoxide (CO) & lood. De daarbij te betrekken bronnen zijn het luchthavenluchtverkeer (vliegverkeer van en naar de luchthaven, taxiën en proefdraaien) en overige bronnen op de luchthaven. Om een beeld te krijgen van de luchtkwaliteit rond de luchthaven dient de bijdrage van de luchthaven op leefmilieu te worden berekend.

In het MER dient de lokale luchtkwaliteit voor de alternatieven in beeld

te worden gebracht. Het gaat hierbij om die alternatieven die verschillen in vlootsamenstelling en aantallen vliegbewegingen. Volstaan kan worden met het vaststellen van de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof, gegrond op de bijdragen van alle stoffen in het studiegebied. Daarbij zal van beschikbare gegevens worden uitgegaan. De berekende concentraties dienen voor de bestaande en de toekomstige situatie te worden getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit.

In het MER dient ingegaan te worden op de gevolgen van de alternatieven voor het optreden van geurhinder. Hiertoe dienen voor de relevante gevallen het aantal inwoners te worden bepaald binnen de 98 percentiel van de 1 en 10 geureenheden per m³.

4.5 Ruimtelijke kwaliteit

Landschap

Aangegeven dient te worden wat de gevolgen zijn van de inpassing van de voorgenomen activiteit voor de ruimtelijke ordening buiten het luchtvaartterrein. Hierbij dienen de relevante beleidsnota's op rijks- en provinciaal niveau, structuurplannen en bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten te worden betrokken.

Hierbij wordt gedacht aan woningbouw, luchthavenbedrijventerrein, bedrijven- en industrieterreinen en verkeersontwikkeling.

Ecologie

Er wordt een inventarisatie in het MER gemaakt of in de omgeving of op het luchtvaartterrein gebieden liggen die op grond van milieu - aspecten een speciale status in het beleid hebben (of krijgen) en wat de consequenties hiervan zijn voor de ontwikkeling van de alternatieven. Dit zijn tenminste gebieden die tot de vastgestelde Ecologische Hoofdstructuur (EHS) horen (netto EHS), stiltegebieden, Vogel - en Habitatgebieden en andere provinciale, regionale of gemeentelijke groene hoofdstructuren. Indien significante gevolgen voor het gebied of de gebieden niet kunnen worden uitgesloten dan moet een passende beoordeling worden gemaakt rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen. Ook indien geen passende beoordeling noodzakelijk is, is het raadzaam nauwkeurig vast te leggen op welke gronden de conclusie is getrokken dat significante gevolgen niet zullen optreden.

Bovendien dient beschreven te worden welke maatstaven (zoals grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid ontleend worden die van toepassing zijn bij de afweging van de alternatieven.

4.6 Vergelijking van de alternatieven

De alternatieven en hun effecten op het milieu worden onderling en met de bestaande situatie en het nulalternatief vergeleken. Zo wordt inzichtelijk in welke mate de verschillende beleidsbeslissingen positieve of negatieve milieueffecten met zich mee brengen. De vergelijking moet zoveel mogelijk op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. De vergelijking moet op overzichtelijke wijze worden gepresenteerd, waarbij een te grote complexiteit moet worden voorkomen.

Voor de onderlinge vergelijking van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten de milieu - effecten volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven.

4.7 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief dient te worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen kunnen worden getroffen. Mitigerende maatregelen dienen pas te worden ingezet voor zover preventieve maatregelen niet meer effectief zijn. In het kader van het MER is het belangrijk dat niet alleen de preventieve en mitigerende maatregelen worden beschreven die de milieugevolgen tot de wettelijke normen kunnen terugdringen. Aangegeven dient te worden welke maatregelen redelijkerwijs kunnen worden getroffen en hoe effectief ze zijn. Wat zijn bijvoorbeeld de mogelijkheden en effecten van het selectief toestaan van bepaalde toestellen, categorieën gedurende een bepaalde periode?

Compenserende maatregelen op grond van het compensatiebeginsel uit het Structuurschema Groene Ruimte dienen pas te worden overwogen indien schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of worden gemitigeerd. In het MER moet worden aangegeven of de beschouwende alternatieven wezenlijke waarden in gebieden binnen de Ecologische Hoofdstructuur aantasten. Vervolgens dient dan te worden aangegeven welke compenserende maatregelen kunnen worden genomen.

5 Leemten in kennis

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: *'een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen (d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten) ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.'*

Belangrijke leemten in kennis en informatie, die na de berekeningen en de analyses van de milieueffecten zijn overgebleven en die tot een onvolledig beeld van deze effecten leiden, moeten in het MER worden opgesomd. Dit opdat bij de verdere besluitvorming ook rekenschap kan worden gegeven van die informatie, die niet beschikbaar is.

Beschreven moet worden: welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is; in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie; hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit; welke consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

De leemten in kennis kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie en zullen worden betrokken in het door het bevoegd gezag vast te stellen evaluatieprogramma ingevolge artikel 7.39 van de Wet milieubeheer.

6 Evaluatie

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

'Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen.'

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zullen, als dat van toepassing is, bij het besluit moeten aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling, dat in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geven, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek. Daarbij is het wenselijk duidelijk te maken op welke (milieu)indicatoren zal worden gemonitord en op welke wijze (en door wie) deze indicatoren worden bepaald.

Tevens verdient het aanbeveling om duidelijk te maken welke acties of sancties zullen worden genomen indien een indicator afwijkt van het beoogde doel. Onderscheid kan hierbij gemaakt worden in middelen die de luchthaven zelf kan inzetten en middelen die de betrokken overheden hebben.

7 Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat tenminste: *'een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.'*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn, kort en overzichtelijk de kern van het MER weergeven en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de samenhang tussen de m.e.r. procedures voor de PKB, die voor de afzonderlijke aanwijzingen MAA en luchthaven Lelystad en die voor de toekomstige wetgeving voor kleine en regionale luchthavens;
- de uitgangspunten in de PKB-procedure;
- de alternatieven die zijn onderzocht;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het planalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA);
- belangrijke leemten in kennis.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Vaste Commissie voor
Verkeer en Waterstaat van de Tweede
Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
4 maart 2002	
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGL/02.450085	-
Onderwerp	
Procedure regionale en kleine luchthavens	

Geachte voorzitter,

Zoals toegezegd bericht ik u mede namens de Ministers van VROM en EZ en de staatssecretaris van Defensie over de verdere aanpak van de regelgeving en de beleidsontwikkeling betreffende regionale en kleine luchthavens. Daarbij zijn drie zaken aan de orde:

1. aan de luchthavens Maastricht en Lelystad is toegezegd dat begin 2004 er onder verantwoordelijkheid van het Rijk een nieuwe aanwijzing van kracht zal zijn. Voor Maastricht zal deze de huidige interim-aanwijzing vervangen, die op 1 januari 2004 vervalt. Daarbij dient de brief aan uw Kamer van 7 januari 1999 als kader. Voor Lelystad zal in de nieuwe aanwijzing de voorgenomen uitbreiding tot businessluchthaven worden geregeld. Zoals in onderstaande wordt toegelicht is het noodzakelijk om het bestaande Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) specifiek voor deze beide luchthavens aan te passen;
2. aangezien het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen op basis van de Wet verlenging geldigheidsduur van enige PKB's met ingang van 31 januari 2003 zijn geldigheid verliest is gestart met de voorbereidingen van het Structuurschema Regionale en Kleine luchtvaart in de vorm van de Hoofdlijnennotitie. In lijn met de bij Schiphol gekozen systematiek zal de nieuwe regelgeving op basis van een nota direct worden opgenomen in de Wet luchtvaart die vanaf 2004 zal gelden en wordt afgezien van het maken van een nieuw structuurschema. Dit nieuwe hoofdstuk van de Wet luchtvaart vervangt daarmee tevens de bestaande wet en regelgeving uit de Luchtvaartwet m.b.t. de overige luchthavens;
3. aangezien in de bestaande regelgeving geen extern veiligheidsbeleid is opgenomen, streeft het kabinet er naar om vooruitlopend op de nieuwe regelgeving die vanaf 2004 geldt, nog dit jaar te komen tot ruimtelijk

Postadres postbus 20901, 2509 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon (070) 351 6171
Telefax (070) 351 7895

interim-beleid ten aanzien van de externe veiligheid rond de regionale en kleine luchthavens.

Zoals aangegeven in de Hoofdlijnennotitie is het streven de verantwoordelijkheid voor het gebruik van de regionale en kleine luchthavens te decentraliseren. Daarbij zal het Rijk randvoorwaarden vastleggen m.b.t. geluidsbelasting, CO₂ en externe veiligheid. Voorts zal voor structureel medegebruik van militaire luchtvaartterreinen de civiele geluidsruimte binnen de geluidszone worden vastgesteld. Alvorens tot deze decentralisatie over te gaan zal voor alle betrokken luchthavens een aanwijzing (inclusief geluidszonering) moeten bestaan. Aan deze voorwaarde zal op basis van de lopende procedures kunnen worden voldaan. Daarnaast loopt de procedure voor het wijzigen van de aanwijzing en de vaststelling van de geluidszone voor het militaire luchtvaartterrein Eindhoven, waarbij het voortouw bij het ministerie van Defensie ligt. Alleen voor de reeds aangekondigde wijzigingen van de aanwijzingen voor Maastricht en Lelystad is een aanpassing van het SBL nodig.

Voor de luchthavens Maastricht en Lelystad is in beide gevallen door de exploitant een startnotitie uitgebracht voor het maken van een MER. Deze MER zal de milieu-informatie bevatten die nodig is om de aanwijzingen voor de beide luchthavens te kunnen maken. Op basis van de luchtvaartwet is het nodig dat de beide aanwijzingen gebaseerd zijn op een geldige PKB. Knelpunt is dat de beoogde ontwikkeling van Lelystad en de gewenste geluidszone voor Maastricht niet passen binnen de vigerende PKB, zijnde het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). Dit betekent dat nog eenmaal een aanpassing van het SBL onontkoombaar is. Met het oog hierop heb ik in overeenstemming met de minister van VROM gekozen voor de weg van een partiele herziening van het SBL in de vorm van een PKB voor de beide luchthavens. De eerste stap daarbij is het op korte termijn uitbrengen van een startnotitie voor de MER ter onderbouwing van deze PKB. Dit betekent dat uw Kamer direct betrokken blijft bij de verdere uitwerking van het beleid ten aanzien van de luchthavens Maastricht en Lelystad. Om geen tijd te verliezen worden de procedures voor het opstellen van de PKB-herziening en de daarop te baseren aanwijzingen zoveel mogelijk parallel geschakeld. Een en ander betekent dat deel 1 van deze PKB naar verwachting gereed kan zijn na de zomer van 2002. De hele procedure, inclusief de gewijzigde aanwijzingen, wordt zo vormgegeven dat verzekerd wordt dat er op 1/1/2004 of zoveel eerder als mogelijk voor de beide luchthavens een vastgestelde aanwijzing ligt.

Bovenstaande betekent dat de korte termijn aanpak ten behoeve van Lelystad en Maastricht ontkoppeld wordt van het opstellen van de opvolger van het SBL. Ten aanzien van de inhoud van het beleid met betrekking tot de regionale en kleine luchthavens blijf ik de met de Kamer overeengekomen lijn uit de Hoofdlijnennotitie SRKL volgen als uitgangspunt. Dit betekent, dat verder vormgegeven wordt aan de decentralisatie van het beleid en de daarbijbehorende verantwoordelijkheidsverdeling. De benodigde milieuonderzoeken om het in de Hoofdlijnennotitie geformuleerde standstill (geluid, CO₂ en externe veiligheid) te formuleren lopen conform de daartoe uitgebrachte MER-richtlijnen. Daarin wordt geanticipeerd op komende regelgeving met betrekking tot de te gebruiken dosismaat. Ten aanzien van de CO₂ problematiek en de doorwerking daarvan voor de regionale en kleine luchthavens, zal de Kamer separaat worden bericht.

Zoals aangegeven in de memorie van toelichting bij de wijziging van de Wet luchtvaart inzake Schiphol is het de bedoeling om voor de regionale en kleine luchthavens een

wijziging van de Wet luchtvaart in procedure te brengen (een nieuw hoofdstuk 7 van deze wet). Het is mijn bedoeling om de uitwerking van de Hoofdlijnennotitie direct over te brengen naar dit nieuwe hoofdstuk 7 van de wet. Ook de regelgeving uit de Luchtvaartwet voor de militaire luchtvaartterreinen wordt overgeheveld naar dit hoofdstuk. Vanuit zijn verantwoordelijkheid wordt Defensie betrokken bij het wetgevingstraject. Hierover zullen de staatssecretaris van Defensie en ondergetekende u separaat informeren. Zodoende vervalt de noodzaak van het maken van een tussenstap in de vorm van een nieuw structuurschema. Uit oogpunt van consistentie en eenvormigheid in juridische aanpak is het ook niet voor de hand liggend om voor de regionale en kleine burgerluchthavens wel met een structuurschema te werken en voor Schiphol niet. Over de juridische vormgeving van het beleid zal ik u berichten aan de hand van de verdere inhoudelijke invulling in de vorm van een nota, waaronder het vastleggen van een civiele geluidsruijme binnen de geluidszone voor militaire terreinen met burgermedegebruik. Voor zover mogelijk wordt al eerder uitvoering gegeven aan de in het algemeen overleg aangenomen moties betreffende het monitoren en naleven van het nachtregime van regionale luchthavens, het verbod op vliegen boven stiltegebieden en het verhogen van de minimumvlieghoogte naar 300 meter.

Bovenstaande betekent concreet dat enerzijds gewerkt wordt aan de herziening van het SBL in de vorm van een PKB voor Maastricht en Lelystad en aan daarop te baseren aanwijzingen. Dit volgens de systematiek van huidige luchtvaartwet. Daarnaast wordt het beleid uit de Hoofdlijnennotitie uitgewerkt voor alle overige burgerluchthavens. Dit zal niet worden vastgelegd in het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens, maar direct worden opgenomen in de Wet luchtvaart en gaan gelden vanaf 2004. De in het structuurschema militaire terreinen aangegeven procedures rond de aanwijzing van militaire terreinen gaan gewoon door. Van de vier lopende aanwijzingsprocedures voor militaire terreinen is alleen bij Eindhoven burgermedegebruik aan de orde. Het voor Defensie als gevolg van het wegvallen van het SRKL ontstane vacuüm voor wat betreft het structureel burgermedegebruik van de vliegbasis Eindhoven zal in het ter hand te nemen wettelijk traject worden ondervangen. Het kabinet is echter wel voornemens om op korte termijn planologisch interim-beleid te formuleren t.a.v. de externe veiligheid rond de regionale en kleine luchthavens. Op dit punt is in de Hoofdlijnennotitie aangegeven dat de voor Schiphol ontwikkelde normerings- en handhavingssystematiek bekeken zal worden op de gevolgen en toepasbaarheid voor de regionale en kleine velden en dat voor externe veiligheid de systematiek voor Schiphol leidend is. Voor het definitieve beleid betreffende externe veiligheid is een wettelijke basis vereist. Om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen belemmerend werken op de introductie van het in de Hoofdlijnennotitie aangekondigde externe veiligheidsbeleid, bestaat het voornemen om met de regionale overheden afspreken te maken over een te voeren interim-beleid. De Kamer zal hierover in de loop van het jaar in samenhang met de uitwerking van het beleid uit de Hoofdlijnennotitie worden geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Planologische kernbeslissing Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Nota van Antwoord

Nota van Antwoord

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
Hoofdstuk 2	M.e.r.- en besluitvormingsprocedure	4
2.1	Algemeen	4
2.2	m.e.r.- en PKB-procedure	6
Hoofdstuk 3	Beantwoording van de inspraakreacties	7
3.1	Besluitvorming en procedures	7
3.2	Uitgangspunten	8
Hoofdstuk 4	Inhoud van het MER	10
4.1	Studiegebied en plangebied	10
4.2	Alternatieven	10
4.3	Geluid	11
4.4	Externe veiligheid	13
4.5	Lucht en geur	14
4.6	Overige aspecten	14
Bijlage: numeriek overzicht van schriftelijke insprekers op de Startnotitie voor het Milieueffectrapport PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad		16

Hoofdstuk 1 Inleiding

Met de ter inzage legging van de startnotitie Milieueffectrapportage PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is een ieder in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de inhoud van het MER. Middels advertenties in diverse dagbladen is aan de ter inzage legging en de mogelijkheid tot inspraak ruime bekendheid gegeven. Er zijn 28 inspraakreacties bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat binnengekomen.

In de nota van antwoord worden de inspraakreacties behandeld voor zover zij betrekking hebben op de inhoud van het MER. Indien de reacties naar het oordeel van het bevoegd gezag geen betrekking hebben op de inhoud van het MER (bijvoorbeeld: het mededelen van een standpunt of een steunbetuiging; een zienswijze die op de ontwerpbesluiten en het MER kunnen worden ingebracht als deze ter inzage zijn gelegd; het voorleggen van een probleem dat met het voornemen op zich geen betrekking) zijn deze buiten beschouwing gebleven.

De eisen die het bevoegd gezag stelt aan de inhoud van het MER zijn verwoord in de Richtlijnen voor het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. In de nota van antwoord wordt regelmatig verwezen naar of geciteerd uit deze richtlijnen, aangezien veel vragen en suggesties uit de inspraakreacties zijn verwerkt in de richtlijnen. Waar dit niet het geval is, is veelal aangegeven wat de overwegingen hierbij waren van het bevoegd gezag.

Sommige aandachtspunten uit de inspraak blijven in het MER buiten beschouwing, maar worden wel opgepakt en onderzocht in het kader van het milieuonderzoek ten behoeve van wetgevingstraject voor het RKL. In de nota van antwoord wordt daarop gewezen voor de betreffende onderwerpen. De insprekers kunnen te zijner tijd kennis nemen van de resultaten van alle onderzoeken.

Elke inspreker ontvangt een exemplaar van de Richtlijnen voor het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad alsmede de Nota van Antwoord. De inspraakreacties zijn in bijlage 1 van de nota van antwoord genummerd. Aan de hand van deze nummers wordt bij de betreffende hoofdstukken en paragrafen van de nota van antwoord in de linker kantlijn verwezen naar de inspraakreacties. Op deze wijze kan een inspreker zien waar in de nota van antwoord reactie wordt gegeven op de ingebrachte zienswijze.

De inhoud van de nota van antwoord is als volgt:

- In hoofdstuk 2 wordt de m.e.r.- en besluitvormingsprocedure nader toegelicht. Daarbij wordt aangegeven wanneer in de volgende fasen van de procedure opnieuw inspraak en vervolgens eventueel beroep mogelijk is;
- In hoofdstuk 3 en 4 wordt ingegaan op de vragen en suggesties die in de inspraakreacties naar voren zijn gebracht. In hoofdstuk 3 staat de besluitvorming en procedure centraal en in hoofdstuk 4 de inhoud van het MER.

Hoofdstuk 2 M.e.r.- en besluitvormingsprocedure

2.1 Algemeen

Voorgeschiedenis

In eerste instantie was het de bedoeling om voor de regionale en kleine luchthavens het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (PKB SRKL) op te stellen. In de PKB SRKL zouden de nieuwe beleidskaders voor alle regionale en kleine luchthavens worden vastgesteld. De milieueffectrapportageprocedure was daarvoor al gestart met het uitbrengen van een startnotitie MER SRKL in september 2000 en de vaststelling van de richtlijnen door het bevoegd gezag in juli 2001.

Hierin is verandering gekomen met de brief van 4 maart 2002 van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat. In plaats van een PKB voor alle regionale en kleine luchthavens (PKB SRKL) wordt er nu alleen voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad opgesteld. Een PKB voor deze twee luchthavens wordt noodzakelijk geacht om ervan verzekerd te zijn dat voor 1 januari 2004 de aanwijzingen kunnen worden gewijzigd. De reeds lopende m.e.r.- en aanwijzingsprocedures voor beide luchthavens zullen zoveel mogelijk parallel worden geschakeld aan de m.e.r.- en PKB-procedure.

De nieuwe beleidskaders voor alle regionale en kleine luchthavens zullen in lijn met de bij Schiphol gekozen systematiek direct worden vastgelegd in de Wet Luchtvaart, die vanaf 2004 zal moeten gaan gelden. De Hoofdlijnennotitie SRKL blijft daarbij dienen als uitgangspunt. Het gaat daarbij om de decentralisatie van beleid en daarbij behorende verantwoordelijkheidsverdeling en de formulering van standstill voor geluid, CO₂ en externe veiligheid. De m.e.r.-procedure voor het SRKL is beëindigd. Er hoeft geen MER SRKL meer te worden opgesteld nu het beleid voor de regionale en kleine luchthavens niet meer in een PKB SRKL wordt opgenomen, maar direct in de Wet Luchtvaart. Nu er wordt afgezien van een PKB SRKL is er geen m.e.r.-plichtig besluit meer. Wel wordt nu in plaats van het MER SRKL nu het Milieuonderzoek Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens (Milieuonderzoek RRKL) opgesteld. De richtlijnen voor het MER SRKL worden voor het Milieuonderzoek RRKL als uitgangspunt gehanteerd. Het Milieuonderzoek RRKL zal bekend worden gemaakt. (zie ook § 1.2 van de richtlijnen).

M.e.r.-plicht

De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is een planologische kernbeslissing betreffende luchtvaartterreinen. De vaststelling hiervan is een m.e.r.-plichtig besluit als de PKB betrekking heeft op de aanleg, inrichting of gebruik van luchtvaartterreinen (C-lijst Besluit MER onder 6.1).

Karakter van het MER

De milieu-informatie in het MER zal worden gebruikt bij de besluitvorming over de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De PKB zal ten aanzien van Maastricht en Lelystad de beleidskaders in het huidige SBL vervangen om een wijziging van de aanwijzingen voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad mogelijk te maken. In de PKB zullen de nieuwe grenzen voor beide luchtvaartterreinen worden bepaald. Het gaat hierbij met name om de vaststelling van nieuwe indicatieve geluidszones. Bij Maastricht gaat het om een nieuwe indicatieve geluidszone die een optimaler gebruik van de noordzuidbaan mogelijk moet maken. Een uitbreiding van het banenstelsel wordt bij Maastricht niet beoogd. Bij Lelystad gaat het om de opwaardering van een kleine luchthaven naar een regionale luchthaven met een wijziging van het banenstelsel (verlenging van de verharde start- en landingsbaan en de aanleg van een parallelle onverharde baan).

In het MER worden ook de gevolgen voor externe veiligheid voor beide luchtvaartterreinen beschreven. Er geldt op dit op dit moment ten aanzien van externe veiligheid geen beleid voor de regionale en kleine luchthavens. Het nieuwe beleid voor Schiphol wordt als uitgangspunt gehanteerd.

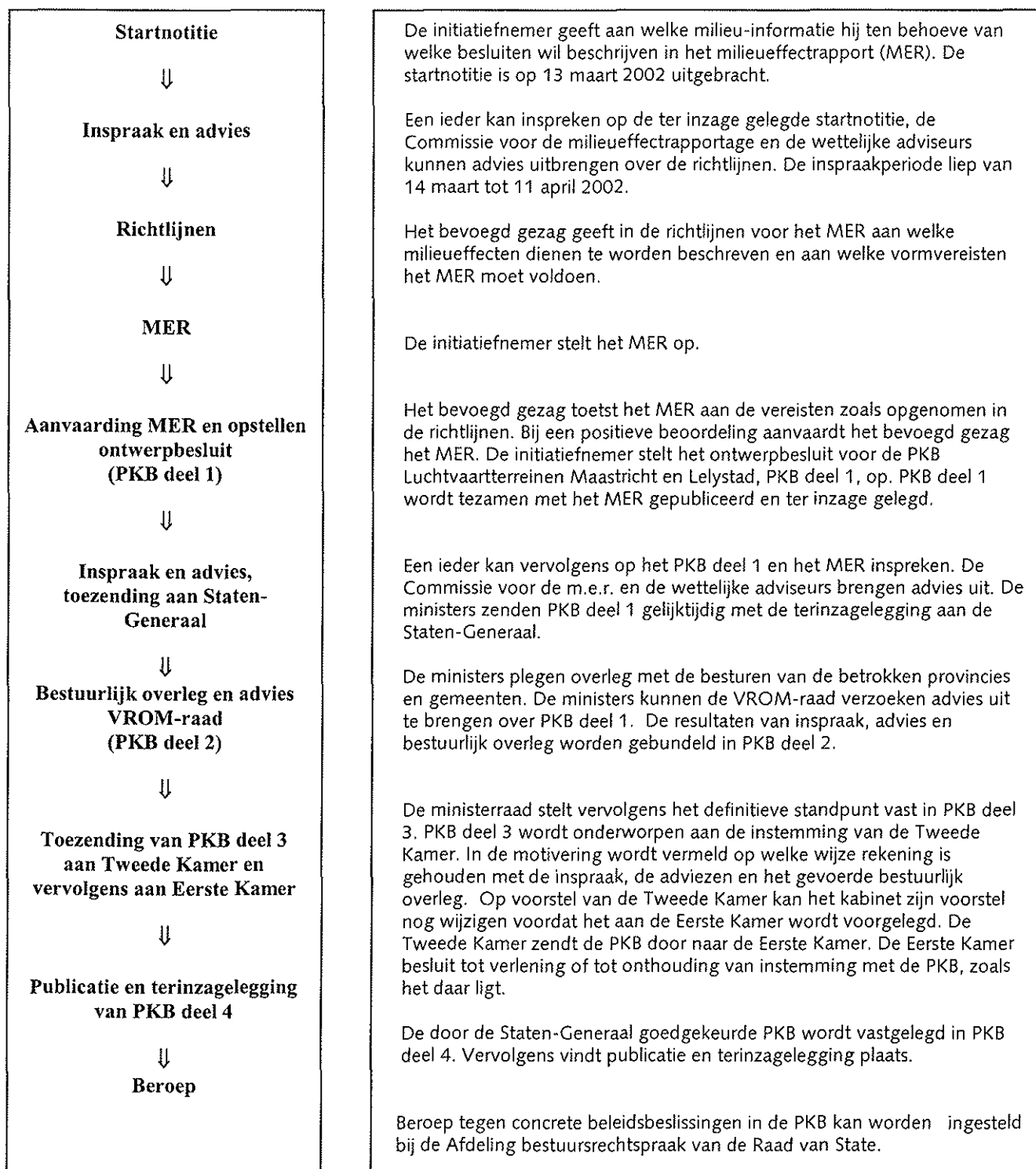
In het MER wordt verder gevraagd ook de milieuaspecten lucht (luchtverontreiniging en lokale luchtkwaliteit) en ruimtelijke kwaliteit (landschap en ecologie) te beschrijven.

Het MER voor de PKB is gericht op een besluit op hoofdlijnen, waarbij de maximale grenzen waarbinnen beide luchtvaartterreinen zich kunnen ontwikkelen worden bepaald. Het MER voor de aanwijzing is aan te merken als een 'inrichtings'-MER. Een aanwijzingsbesluit voor een luchtvaartterrein dient op grond van de Luchtvaartwet overeen te stemmen met de PKB. In de MER'eren voor de beide aanwijzingen worden de milieueffecten ten behoeve van de besluitvorming over de inrichting van het luchtvaartterrein beschreven. In het MER voor de aanwijzing worden de concrete alternatieven voor de inrichting van het luchtvaartterrein uitgewerkt.

De PKB

De planologische Kernbeslissing wordt voorbereid met toepassing van de uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure, geregeld in paragraaf 3.5.6 van de Algemene wet bestuursrecht. De m.e.r.- en de PKB-procedure zijn in het schema op bladzijde 6 weergegeven.

2.2. M.e.r.- en PKB-procedure



Hoofdstuk 3 Beantwoording van de inspraakreacties

3.1 Besluitvorming en procedures

Besluitvorming en procedures

Met de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 4 maart 2002 is de m.e.r.- en PKB-procedure SRKL verlaten. Er worden nu de volgende procedures doorlopen:

- m.e.r.- en aanwijzingsprocedure Maastricht Aachen Airport;
- m.e.r. en aanwijzingsprocedure Luchtvaartterrein Lelystad;
- m.e.r.- en PKB-procedure Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad;
- wet- en regelgeving in Wet Luchtvaart (Project Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens [RRKL]).

Het gaat in deze richtlijnen en nota van antwoord om de m.e.r.- en PKB-procedure Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De vast te stellen PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zal een wijziging van de aanwijzingen voor Maastricht en Lelystad voor 1 januari 2004 mogelijk moeten maken. De huidige systematiek van de Luchtvaartwet is hierop van toepassing.

Met betrekking tot de besluitvorming en procedures vraagt het bevoegd gezag in het MER onder andere aandacht te besteden aan de volgende zaken:

1, 5, 7, 9, 11,
12, 13, 18, 20,
22, 24, 28

- een toegankelijke uiteenzetting van de procedures, de wijzigingen in de procedures en de samenhang tussen de verschillende procedures;
- de redenen voor het beëindigen van de PKB-procedure voor het SRKL en het starten van de PKB-procedure voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad;
- de vraag waarom voor Maastricht en Lelystad eerst een PKB noodzakelijk wordt geacht en niet kan worden gewacht op de wijziging van de wet- en regelgeving voor de regionale en kleine luchthavens in de Wet Luchtvaart (Project RRKL);
- het wet- en regelgevingstraject dat wordt gevolgd om te komen tot de vastlegging van de nieuwe beleidskaders voor de regionale en kleine luchthavens in de Wet Luchtvaart (Project RRKL). Er wordt in dit traject het Milieuonderzoek RRKL opgesteld, waarbij van de richtlijnen die voor het MER SRKL waren vastgesteld wordt uitgegaan. In dit traject zullen de instelling van (een landelijk) plafond(s) voor geluidbelasting, CO₂ en externe veiligheid, de mogelijkheden van bron- en vlootbeleid en algemene maatregelen om een vermindering van de milieubelasting te bereiken aan de orde komen (zie § 1.1, 1.2 en 2.1 van de richtlijnen en § 2.1 van deze nota van antwoord).

Inspraak

12, 13, 25

Gedurende de m.e.r.- en PKB-procedure kan op een aantal momenten formeel worden ingesproken. Het eerste moment was de ter inzage legging van de startnotitie. Het volgende moment van inspraak is de ter inzage legging van PKB deel 1 tezamen met het MER. De ministers plegen overleg met de besturen van de betrokken provincies en gemeenten. De resultaten van inspraak, advies en bestuurlijk overleg worden gebundeld in PKB deel 2. De ministerraad stelt het definitieve standpunt vast in PKB deel 3. Nadat de door de Staten-Generaal goedgekeurde PKB is vastgelegd in PKB deel 4 en ter inzage is gelegd, kan tegen concrete beleidsbeslissingen in de PKB beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De m.e.r.- en aanwijzingsprocedures kennen hun eigen formele inspraakmomenten. Nadat de ontwerp-aanwijzing met het MER voor de aanwijzing ter inzage is gelegd kunnen zienswijzen worden ingebracht. Nadat de aanwijzing is vastgesteld kan eerst bezwaar worden gemaakt en vervolgens beroep worden ingesteld. (zie ook § 2.2 van de nota van antwoord).

Karakter MER

2, 4, 5, 10, 11, 13, 20, 25, 28 Het MER wordt opgesteld ten behoeve de PKB voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Het MER heeft als doel de milieu-informatie aan te dragen ten behoeve van de besluitvorming over de PKB. Het gaat om de informatie over de mogelijke milieugevolgen van het planalternatief en de alternatieven. Het milieu krijgt op deze wijze een herkenbare plaats in de besluitvorming. Het bevoegd gezag kan met de milieu-informatie in het MER het milieubelang volwaardig meewegen bij de besluitvorming over de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad in de PKB. In het MER zullen de milieugevolgen voor de verschillende milieuaspecten (zoals geluid, externe veiligheid, lucht (luchtverontreiniging en luchtkwaliteit) en ruimtelijke kwaliteit worden beschreven. Aan de hand daarvan zal kunnen worden vastgesteld welk milieuaspect het meest beperkend is voor de activiteit of de alternatieven. In de PKB zal mede op basis van de milieu-informatie een besluit op hoofdlijnen worden genomen over de maximale grenzen waarbinnen beide luchtvaartterreinen zich mogen ontwikkelen. Het MER heeft niet als doel de economische effecten en de marktontwikkelingen – zoals de ontwikkelingen met betrekking tot de luchthaven Laarbruch of in regio Aken - in kaart te brengen. De integrale belangenafweging, waarbij naast het milieubelang bijvoorbeeld ook het economisch belang wordt meegewogen, vindt plaats bij de besluitvorming over de PKB.

3^e fase Lelystad

22 De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zal voor Lelystad het beleidskader moeten bieden voor de realisering van een 2^e fase. In de PKB zal niet worden voorzien in een beleidskader voor een 3^e fase voor Lelystad, waarbij de afstand tussen de parallelle banen op Lelystad wordt verruimd.

3.2 Uitgangspunten

Reeds genomen besluiten

24 In het MER dient te worden aangegeven welke eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens relevante uitgangspunten en randvoorwaarden bevatten voor de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Hierbij is aangegeven welke documenten van belang kunnen zijn (zie § 2.4 van de richtlijnen).

Woningbestand

1, 9, 11, 13, 20 Belangrijk is dat er met betrekking tot Maastricht duidelijkheid wordt gegeven over de woningaantallen. In de nota van antwoord bij de richtlijnen voor het MER Aanwijzing Maastricht Aachen Airport (mei 2002) is ten aanzien van aantal woningen binnen de indicatieve geluidszone voor Maastricht in het SBL het volgende vermeld:
"In een nagekomen inspraakreactie van de 'Vereniging geen uitbreiding vliegveld Beek' werd het bevoegd gezag geattendeerd op een door de regering in een brief van 22 juni 1999 gegeven antwoord op vragen van de vaste kamercommissies van Verkeer en Waterstaat en Economische zaken. Op de door de vaste kamercommissies gestelde vraag hoeveel woningen er in de indicatieve zone van het SBL luchtvaartterrein Maastricht (deel e, figuur 5) liggen, werd op basis van het Nader Rapport en in het aanvullend MER (uitgebracht in 1991) de rekenresultaten van het nulmin scenario gepresenteerd, zijnde 2.360 woningen in de 35 Ke-zone. Dit aantal, op basis van een woningenbestand van 1984 (RAET-LUM woningenbestand), verschilt aanzienlijk van het in 2000 d.m.v. een inventarisatie in het veld en dus feitelijk getelde aantal woningen (ADECS woningenbestand), zijnde 3.022 woningen. Dit bestand was in opdracht van MAA op verzoek van de minister van V&W geactualiseerd om zodoende een actuele basis te bieden in het kader van het Masterplan MAA, de afkoop van de exploitatieverliezen en de aandelenvervreemding.
Onderzoek is gaande om deze verschillen nader te adresseren. Wel is inmiddels aan te geven dat de bestemmingsplannen van de meeste gemeenten (behoudens die van de gemeente Nuth) op de bouwbeperkingen volgend uit het SBL zijn aangepast, waardoor er een bouwverbod zou moeten zijn in de indicatieve geluidszone van het SBL. Op basis van de nu beschikbare onderzoeksgegevens is meer dan de helft te verklaren door de bouw van nieuwe woningen, met name in de periode voor de

oplegging van het bouwverbod. Daarnaast zal een deel van het verschil kunnen worden verklaard door verschillen in telmethode en gehanteerde begrippen (wat wordt onder een woning verstaan en wat niet) tussen het in 1991 in opdracht van de rijksoverheid gebruikte RAET-LUM woningenbestand en het in opdracht van MAA onlangs geactualiseerde ADECS-woningenbestand.

Mede naar aanleiding van de uitspraken van de Raad van State inzake het gebruik van woningenbestanden zal gebruik moeten worden gemaakt van het recente woningenbestand van de Meetkundige Dienst anno 2001."

In deze richtlijnen voor het MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad wordt ook gevraagd gebruik te maken van het meest recente woningenbestand van de Meetkundige Dienst anno 2001.

(zie § 3.1 van de richtlijnen).

Lelystad

20, 24, 25

In de PKB Schiphol en Omgeving is aangegeven dat het general aviation segment (zakelijke vluchten, taxivluchten, les- en oefenvluchten) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol wordt uitgeplaatst naar kleine luchthavens, met name de luchthaven Lelystad. In de richtlijnen wordt gevraagd in het MER aan te geven wat onder het begrip 'general aviation' en de 'uitplaatsing van niet-mainportgebonden general aviation' van Schiphol naar Lelystad wordt verstaan.

In de startnotitie is aangegeven dat Lelystad in de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad de status van een regionale luchthaven zal krijgen. De beoogde ontwikkelingen op Lelystad, in het bijzonder de verlenging van de hoofdbaan van 1250 m naar 1600-1800 m of naar 2100 m, vallen buiten de status van klein luchtvaartterrein. Belangrijk is dat hierbij wordt aangegeven hoe dit zich verhoudt met de aanwijzing 1^e fase luchthaven Lelystad van 2 juli 2001 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2000-2001, 26893, nr. 28) waar in bijlage A onder de kop "Ontwikkeling overloopfunctie en Business Airport" een beschrijving van de gedachte ontwikkeling, wordt vermeld dat de Luchthaven dan meer zal zijn dan een klein luchtvaartterrein, maar nog geen regionale luchthaven. In de richtlijnen wordt gevraagd in het MER aan te geven welk deel van de ontwikkeling van het luchtverkeer rechtstreeks voortvloeit uit de overloop vanuit Schiphol en welk deel bestaat uit de autonome groei of aanvullende wensen van de exploitant (zie § 2.1 en 2.4 van de richtlijnen).

Hoofdstuk 4 Inhoud van het MER

4.1 Studiegebied en plangebied

- Studiegebied en plangebied*
- 1, 15 Voor wat betreft geluid is het studiegebied het gebied waarbinnen de 20 Ke contouren volledig worden weergegeven. De bkl-contouren, waarmee de geluidbelasting van de kleine luchtvaart wordt bepaald, vallen binnen de 20 Ke contouren. Het plangebied omvat voor Maastricht het huidige aangewezen luchtvaarterrein. Een wijziging van de grootte van het aangewezen luchtvaarterrein is bij Maastricht niet aan de orde. Bij Lelystad is dat wel het geval. Het plangebied omvat voor Lelystad het nieuw aan te wijzen luchtvaarterrein, rekening houdend met de verlenging en - indien van toepassing - een draaiing van de verharde start- en landingsbaan en met de aan te leggen parallelle baan (zie § 3.1 van de Richtlijnen).
- Grensoverschrijdende milieueffecten*
- 5 De milieueffecten binnen het studiegebied dienen te worden beschreven, ook als het studiegebied buiten de Nederlandse grens valt. In de richtlijnen voor het MER van de aanwijzing MAA is aangegeven dat verwacht wordt dat de ernstige geluidhinder zich beperkt tot het Nederlandse grondgebied. Verwacht wordt dat de 20 Ke-contouren binnen de landsgrenzen vallen.

4.2 Alternatieven

- Algemeen*
- 5, 11, 13, 20, 22, 24 De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. De keuze van de alternatieven moet worden gemotiveerd. Naast de milieuargumenten is ook een onderbouwing voor de gehanteerde scenario's van belang. Zo zullen voor Lelystad de verschillende scenario's en de redenen voor de verschillende baanlengtes (1600 m, 1800 m en 2100 m) moeten worden aangegeven. Het planalternatief en de alternatieven, waaronder de referentiesituatie en het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) dienen in het MER met elkaar te worden vergeleken. Ten behoeve van een goede afstemming met de aanwijzingsprocedures dienen de alternatieven in enerzijds de aanwijzingsprocedures en anderzijds de PKB-procedure op elkaar te worden afgestemd (zie § 3.2 en hoofdstuk 4 van de richtlijnen).

Planalternatieven van het kabinet en alternatieven van de exploitanten

In hoofdstuk 3 van de Richtlijnen is aangegeven welke alternatieven moeten worden beschreven voor de luchtvaarterreinen Maastricht en Lelystad. In de richtlijnen is gekozen voor een andere naamgeving dan in de startnotitie. Onderscheiden worden een planalternatief MAA en een planalternatief Luchtvaarterrein Lelystad waarin wordt uitgegaan van de uitgangspunten van het kabinet en een alternatief van de exploitant MAA en een alternatief van de exploitant Lelystad Airport waarin wordt uitgegaan van de voorkeur van de exploitant.

Lelystad

- 12, 18, 22, 28 Voor luchthaven Lelystad zal bij de alternatieven worden aangegeven of sprake is van een begrenzing in de gewichtsklasse. In de PKB zelf zal daarover een besluit worden genomen. Onderzoek naar de mogelijkheid van uitplaatsing van kleine luchtvaart van Rotterdam Airport naar Lelystad valt buiten de scope van dit MER (zie § 3.2 van de richtlijnen).

Referentiesituatie

- 7, 20, 21, 24 De beschrijving van de autonome ontwikkeling heeft de functie van een referentiekader voor de vergelijking van het planalternatief en de alternatieven, gericht op een toekomstige situatie. Omdat er geen sprake is van een reëel nulalternatief maar

van een huidige situatie plus autonome ontwikkelingen wordt in de richtlijnen gevraagd de referentiesituatie te beschrijven. Voor Lelystad wordt daarbij uitgegaan van de vigerende aanwijzing (Lelystad fase 1: baanlengte 1250 m volgens de huidige ligging en vastgestelde geluidszones). Indien nog gedurende het opstellen van het MER als gevolg van de bezwaarprocedure, die momenteel loopt, of als gevolg van de mogelijk daaropvolgende beroepsprocedure de vigerende aanwijzing wordt gewijzigd, dan zal dit voor zover mogelijk dienen te worden meegenomen (zie § 3.2 van de richtlijnen).

Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA)

5, 6, 7, 10, 22, 24
In het MER wordt in ieder geval een alternatief uitgewerkt waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt. Het moet een realistisch uitvoerbaar alternatief zijn.

Het gaat daarbij niet enkel om geluid. Het MMA kan worden ontwikkeld door uit te gaan van de meest vergaande doelen voor het begrenzen van de milieuruimte voor geluid, externe veiligheid en lucht. Het MMA kan verder worden uitgewerkt door daarnaast de meest effectieve milieumaatregelen en maatregelen op het gebied van de ruimtelijke kwaliteit aan het alternatief toe te voegen.

In de richtlijnen is gevraagd bij de ontwikkeling van het MMA in te gaan op een aantal punten, waaronder beperking van openstellingstijden, waarmee een vermindering van de geluidbelasting en emissies zou kunnen worden bereikt (zie § 3.2 van de richtlijnen).

Ten aanzien van Maastricht wordt gevraagd te onderzoeken of de noordzuidbaan alleen voldoende capaciteit heeft voor de afhandeling van het groot en klein verkeer en indien dit niet het geval is te bezien of een parallelle baan voor klein verkeer een oplossing kan zijn. Door insprekers wordt gewezen op de opleidingsactiviteiten die op de huidige secundaire baan plaatsvinden.

4.3 Geluid

Indicatieve zoneringscontouren

1, 19, 22
Veel reacties hebben betrekking op het milieuaspect geluid. Verschillende insprekers maken zich zorgen over een toename van de geluidsoverlast door vliegtuigen. In de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zullen de indicatieve zoneringscontouren voor Ke en Bkl voor beide luchtvaartterreinen worden vastgesteld. Voor Maastricht waren in het SBL indicatieve (Ke-)zoneringscontouren opgenomen. De beoogde ontwikkelingen op de luchthaven Maastricht passen niet binnen de indicatieve zoneringscontouren van het SBL. Voor het luchtvaartterrein Lelystad waren in het SBL nog geen indicatieve zoneringscontouren opgenomen, omdat het luchtvaartterrein Lelystad werd gerekend tot de kleine luchtvaartterreinen. De in de aanwijzing vast te stellen geluidszones zullen niet groter mogen zijn dan de in de PKB opgenomen indicatieve zoneringscontouren. Op basis van de definitieve Ke-geluidszones in de aanwijzing kan worden vastgesteld welke woningen en gebouwen binnen de 40 Ke-contour liggen en moeten worden geïsoleerd. Voor Maastricht dient in het MER te worden aangegeven in hoeverre de nieuwe indicatieve Ke-zoneringscontouren van de verschillende alternatieven verschillen van de indicatieve zoneringscontour uit het SBL (zie § 4.2 van de richtlijnen).

Berekeningen

1, 2, 3, 4, 5, 9, 20, 22, 24, 28
De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad gaat uit van de huidige Luchtvaartwet. In het MER zullen daarom voor de verschillende alternatieven de Ke-contouren (etmaalzone, Ke-verkeer) en de Bkl-contouren (Bkl-verkeer) moeten worden berekend. De grenswaarden zijn respectievelijk 35 Ke en 47 Bkl. Er worden geen LAeq-contouren (nachtzone) gevraagd, omdat op beide luchthavens geen structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer is voorzien. In de EU Richtlijn omgevingslawaai worden de geluidsmaten L_{den} (Day-evening-night level) en L_{night} (Night-level) geïntroduceerd. In het MER wordt gevraagd het geluid in

L_{den} - en L_{night} te berekenen. L_{den} wordt net als de Ke berekend over het gehele etmaal. Bij de L_{night} wordt de nachtperiode 23.00-07.00 uur gehanteerd. Gevraagd wordt in het MER voor zover van toepassing voor het voorkeursalternatief ook de L_{night} te berekenen.

De Ke- en Bkl-maat kunnen alleen berekend worden, de Europese maten L_{den} (Day-evening-night level) en L_{night} (Night-level) zullen in de toekomst ook gemeten kunnen worden. In dit MER kunnen alleen berekeningen worden gevraagd. In het kader van het project RRKL zal de regelgeving en handhaving en eventuele meting in L_{den} en eventueel L_{night} aan de orde komen.

Vliegtuigpassages met een geluidsniveau lager dan 65 dB(A) worden in de Ke niet meegenomen. De Ke wordt berekend met de voorgeschreven 65 dB(A) drempelwaarde, ook wel 'afkapwaarde' genoemd. Bij de berekening van de L_{den} wordt geen 65 dB(A) drempelwaarde gehanteerd.

Meteomarge

11, 13 In het MER dient de rol en betekenis te worden uitgelegd van de standaardmeteomarge en een eventuele onzekerheidsmarge bij de berekening van de geluidszones voor het voorkomen van overschrijdingen. Daarbij dient te worden aangegeven hoe groot de meteomarge is en wanneer deze wordt toegepast (zie § 4.2 van de richtlijnen).

Woningaantallen

9, 11, 13, 20 Zie paragraaf 3.2 van deze nota van antwoord.

Hinderbeleving

2, 3, 5, 11, 20 Het aspect hinderbeleving wordt onderzocht in de MER'en die worden opgesteld voor de aanwijzingen van Maastricht en Lelystad, omdat het bij hinderbeleving om lokale effecten gaat. In de richtlijnen voor de MER'en van de aanwijzingen wordt gevraagd een belevingswaardeonderzoek uit te voeren, in het bijzonder met het oog op de kleine luchtvaart. In de richtlijnen voor het MER Aanwijzing MAA is het volgende vermeld:

"De kleine luchtvaart veroorzaakt een belangrijk deel van de geluidshinder die omwonenden van de luchthaven ondervinden. Dit komt omdat deze kleine luchtvaart veel in de nabijheid van de luchthaven plaatsvindt. Lesvluchten maken deel uit van de kleine luchtvaart. De aard van deze lesvluchten zal in de toekomst veranderen. Zo zal de basiscurfus lesvluchten (VFR- lesverkeer) van de NLS volledig worden verplaatst naar Portugal, maar zullen de lesvluchten voor gevorderden (IFR-lesverkeer) met grotere toestellen in aantal toenemen. Deze veranderingen kunnen gevolgen hebben voor de omvang van de geluidshinder.

Voor de L_{den} -systematiek bestaan goed onderbouwde dosis-effectrelaties tussen L_{den} en (ernstige) hinder. Deze relaties zijn echter vastgesteld voor grote luchthavens en hebben geldigheid in stabiele situaties. Het is echter niet zeker of de relatie tussen L_{den} en geluidshinder toepasbaar is voor het schatten van geluidshinder rond regionale en kleine velden.

Om een beter inzicht, zowel in de bestaande situatie als bij uitwerking van de alternatieven, te krijgen in de mate waarin de omwonende burgers door de kleine luchtvaart veroorzaakte geluidshinder ondervinden zal hiervoor een belevingswaardeonderzoek worden uitgevoerd. De meetmethode van dit onderzoek dient aan te sluiten bij die van TNO-PG.

Het bevoegd gezag adviseert hierbij aan te sluiten bij het belevingswaardeonderzoek zoals dat voor de Luchthaven Eelde is uitgevoerd. Ook in het Nationaal Onderzoek Verstoring zijn er rondom de regionale en kleine velden onderzoeken uitgevoerd. De uit deze onderzoeken verkregen gegevens mogen bij dit onderzoek worden gebruikt." Gelet op het karakter van het MER voor de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (MER t.b.v. een besluit op hoofdlijnen) en ter voorkoming van dubbele werkzaamheden, hoeft voor het MER van de PKB geen belevingswaardeonderzoek te worden uitgevoerd (zie § 4.1 van de richtlijnen).

Helikopters

20, 24

Voor helikopterkeer bestaat geen aparte geluidsnorm. Helikopters werden in het verleden met een standaardtype, de Bolkow, in het Ke-berekeningsvoorschrift meegenomen. Het feitelijk gebruik door helikopters op het luchtvaartterrein Lelystad vindt plaats met een ander, veel kleiner type helikopter, de Robinson. Dit type helikopter heeft een beduidend lagere geluidsbelasting en behoort tot de kleinste categorie helikopters. Bij de berekening van de geluidszone in voor het aanwijzingsbesluit van 9 november 2001 is besloten af te zien van de standaard categorie voor helikopterkeer en in plaats daarvan de Robinson helikopter mee te nemen in de Ke-berekening. In het MER zal moeten worden aangegeven op welke wijze het helikopterkeer in de Ke-berekeningen en de L_{den} -berekeningen wordt meegenomen.

Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)

27

In het MER voor de aanwijzing Luchthaven Lelystad wordt aangegeven wat de (toename van) geluidhinder betekent voor de mogelijkheid van de RDW Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) om haar taak in het kader van de afgifte van typegoedkeuringen te kunnen (blijven) uitvoeren.

4.4 Externe Veiligheid

Met externe veiligheid wordt het risico bedoeld dat mensen in de omgeving van de luchthaven lopen om betrokken te raken bij een vliegtuigongeval. Er worden verschillende risicobegrippen gehanteerd. In de navolgende tabel worden deze toegelicht.

Individuele risico (IR) of plaatsgebonden risico	<i>Betreft de kans dat iemand die permanent op een bepaalde locatie verblijft, overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval. Dit wordt weergegeven door middel van risicocontouren op de kaart. Deze maat wordt gebruikt om ruimtelijke maatregelen te treffen (bijvoorbeeld het bepalen van sloopzones).</i>
Groepsrisico (GR)	<i>Dit is de kans dat een groep van een bepaalde grootte tegelijkertijd om het leven komt bij een vliegtuigongeval. De FN-curve is hiervan de meest gebruikte weergave.</i>
Totaal risicogewicht (TRG)	<i>Het TRG is het over een gebruiksjaar bepaalde product van het aantal vliegtuigbewegingen, de gemiddelde ongevals-kans van die bewegingen en het maximum startgewicht van die bewegingen. Het TRG is geïntroduceerd in het kader van Schiphol 2003.</i>

1

Voor de regionale en kleine luchthavens is nog geen extern veiligheidsbeleid vastgesteld.

In het MER dient zowel het individueel risico (IR) als het groepsrisico (GR) en het totaal risicogewicht in beeld te worden gebracht. Gevraagd wordt het aantal woningen en het aantal woningen binnen de IR-contouren aan te geven en aan te geven of zich binnen de IR-contouren kwetsbare objecten (bijv. het toekomstige Aviodome op Lelystad) bevinden. Gevraagd wordt daarbij ook inzicht te geven in de te verwachten toename van risico's als gevolg van te voorziene nieuwe bebouwing (bijv. nieuwe woonwijken bij Lelystad).

15

In het kader van externe veiligheid speelt het lozen van kerosine geen rol.

4, 14, 22

Bij de bepaling van het risico moet rekening worden gehouden met de kans op vogelaanvaringen vanwege de aanwezigheid van grote vogelpopulaties die in omgevende gebieden, in het bijzonder bij Lelystad, hun habitat hebben.

(zie § 4.3 van de richtlijnen).

9, 11, 13, 22 In de milieueffectrapporten voor de aanwijzing wordt bezien waar zich objecten of installaties op het luchthaventerrein of daarbuiten (bijvoorbeeld voor Maastricht het DSM-terrein en de dijk van het autocircuit naast de parallelbaan bij Lelystad) bevinden, die bij een vliegtuigongeval tot extra gevaar zouden kunnen leiden.

9, 11, 13, 22 In het MER dient te worden aangegeven of en in hoeverre het vliegverkeer op andere luchthavens op de externe veiligheid van invloed is. Hierbij dienen interfererende bewegingen op de aan- en uitvliegroutes te worden betrokken (Schiphol en Lelystad, verschillende luchthavens rond Maastricht) (zie § 4.3 van de richtlijnen).

11, 13 Bij de aanleg van een start- en landingsbaan worden de internationale aanbevelingen van de ICAO gehanteerd. Ongevallen op het luchtvaartterrein vallen buiten het kader van de externe veiligheid.

4.5 Lucht en geur

Lucht

24, 26 Naast de milieueffecten geluid en externe veiligheid dient ook lucht (luchtverontreiniging en luchtkwaliteit) te worden beschreven in het MER (zie § 4.4 van de richtlijnen).

Luchtverontreiniging

24 Voor het bepalen van de luchtverontreiniging wordt gevraagd de emissies door de luchtvaart voor bepaalde stoffen te onderzoeken. De daarbij betrokken bronnen zijn het luchthavenluchtverkeer en de overige bronnen op de luchthaven (zie § 4.4 van de richtlijnen).

Luchtkwaliteit

In het MER dient de lokale luchtkwaliteit in beeld te worden gebracht. De berekende concentraties dienen te worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit in het Besluit luchtkwaliteit (zie § 4.4 van de richtlijnen).

Gevolgen voor landbouw en veeteelt.

20, 28 In het MER voor de aanwijzing zullen de eventuele schadelijke gevolgen van de luchtverontreiniging en luchtkwaliteit voor (biologisch agrarische) landbouw en veeteelt moeten worden aangegeven.

Geur

11, 13 In het MER dient ook de geurhinder te worden bepaald (zie § 4.4 van de richtlijnen).

4.6 Overige aspecten

Gezondheid

15 Voor Schiphol wordt de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES) uitgevoerd. Met de resultaten van de GES is een monitoringsysteem opgezet, waarmee de kwaliteit van het milieu en de gezondheidstoestand van omwonenden bij de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Schiphol worden gevolgd. Een dergelijk gezondheidsonderzoek wordt niet voor de luchthavens Maastricht en Lelystad uitgevoerd. Mochten de resultaten van de GES aanleiding geven tot aanpassing van het huidige luchtvaartbeleid, dan kan dit ook consequenties hebben voor het beleid ten aanzien van de regionale luchtvaartterreinen.

Landschap en Ecologie, bescherming van soorten en gebieden

1, 4, 8, 14, 17, 20, 24 De bescherming van bos- en natuurgebieden en de bescherming van soorten is neergelegd in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) van het ministerie van LNV en in de Flora- en Faunawet. Het soortenbeleid geeft invulling aan (inter)nationale

verplichtingen op het gebied van biodiversiteit. De belangrijkste EU-verplichtingen zijn de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn. De Habitatrichtlijn heeft als doel het bevorderen van het behoud van biodiversiteit en is gericht op de bescherming van gebieden en op de bescherming van habitats en soorten. De Vogelrichtlijn beschermt (de leefgebieden van) vogelsoorten.

Het onderscheid soortenbescherming van de huidige Habitatrichtlijn is geïmplementeerd in de Flora- en Fauna-wet. De wijze waarop deze soorten moeten worden beschermd is geregeld in artikel 75 van deze wet. Met de invoering van de Flora en Fauna-wet is de bescherming van gebieden en soorten in twee aparte wetten geregeld. De nieuwe Natuurbeschermingswet regelt de bescherming van gebieden, de soortenbescherming wordt overgeheveld naar de Flora- en Fauna-wet.

In het MER dient te worden onderzocht wat de gevolgen zijn van de wijzigingen van de zoneringen van beide luchtvaartterreinen voor de tot nu toe gehanteerde ruimtelijke restricties in de omgeving van de luchtvaartterreinen. De effecten voor landschap, ecologie en verkeer/vervoer dienen te worden beschreven. Indien de beschermingsformules uit de Vogel- en Habitatrichtlijn en/of het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) van kracht zijn, dient bepaald te worden of en zo ja welke beperkingen dit impliceert. Dit geldt ook voor overige gebieden met een speciale status. Indien significante gevolgen voor het gebied of de gebieden niet kunnen worden uitgesloten dan moet een passende beoordeling worden gemaakt rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen. Ook indien geen passende beoordeling noodzakelijk is, is het raadzaam nauwkeurig vast te leggen op welke gronden de conclusie is getrokken dat significante gevolgen niet zullen optreden (zie § 4.5 van de richtlijnen).

(Toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen

27 In het MER dient te worden ingegaan op de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw, luchthavenbedrijventerrein, bedrijven- of industrieterreinen en de verkeersontwikkeling) (zie § 4.5 van de richtlijnen).

Archeologische waarden

16 In het kader van het MER voor de aanwijzingen dient te worden aangegeven of de plannen conflicteren met het rijksbeleid met betrekking tot het duurzaam behoud van het archeologisch bodemarchief en op welke wijze daarmee wordt omgegaan.

Handhaving

5, 7, 24 Nadat de nieuwe aanwijzingen zijn vastgesteld zullen deze moeten worden gehandhaafd op basis van de voorschriften omtrent handhaving van geluidszones in de Luchtvaartwet (artikelen 30a en 30b LVW) en op basis van de bij de aanwijzing vastgestelde voorschriften. Handhaving als zodanig is geen onderwerp in het MER.

Leemten in kennis

24 In het MER dienen de belangrijke leemten in kennis en informatie te worden beschreven (zie hoofdstuk 5 van de richtlijnen).

Bijlage

Numeriek overzicht van schriftelijke insprekers op de startnotitie voor het Milieueffectrapport Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

- 1 Woningstichting Meerssen te Meerssen
- 2 J.J. Meij te Maastricht
- 3 F.A.J.M. van den Wildenberg te Bingelrade
- 4 C.J.E. Holtslag te Lelystad
- 5 Burgemeester en Wethouders van gemeente Meerssen
- 6 G. Janssen en K. Ruigrok te Moorveld
- 7 L.J.A. Damen te Almere
- 8 Ministerie van LNV, Directie Zuid te Eindhoven
- 9 Stichting Milieufederatie Limburg te Roermond
- 10 CAE Aviation Training B.V. te Hoofddorp
- 11 Milieudefensie Meerssen te Ulestraten
- 12 Burgemeester en Wethouders van gemeente Rotterdam
- 13 Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek te Beek
- 14 Vogelbescherming Nederland te Zeist
- 15 H. van Heldmond te Valkenburg
- 16 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek te Amersfoort
- 17 Vereniging Onderzoek Flora en Fauna te Wageningen
- 18 Schiphol Group te Schiphol
- 19 Dhr. C.F.M. Boeken en mevrouw C.T.J. Boeken-Naber
- 20 Milieugroep Lelystad te Lelystad
- 21 Burgemeester en Wethouders van gemeente Beek
- 22 Gedeputeerde Staten van provincie Flevoland te Lelystad
- 23 L. Peeters, H. Dirix en H. Sinkeldam en J. Janmaat te Beek-Geverik
- 24 Milieu Federatie Flevoland te Lelystad
- 25 KLM Cityhopper B.V. te Luchthaven Schiphol
- 26 Provincie Noord-Holland
- 27 RDW te Lelystad en Zoetermeer
- 28 Club van omwonenden Lelystad Airport te Lelystad