

Aanpassing van het Vliegveld Stadtlohn-Vreden

Advies over de Umweltverträglichkeitsstudie

25 mei 2005 / rapportnummer 1565-25

Advies over de Umweltverträglichkeitsstudie ten behoeve van aanpassing van Vliegveld Stadtlohn-Vreden

Advies op grond van artikel 7.38g, tweede lid van de Wet milieubeheer
over het milieu-effectrapport over de Umweltverträglichkeitsstudie ten behoeve van aan-
passing van Vliegveld Stadtlohn-Vreden,

uitgebracht aan de provincie Gelderland en de gemeente Winterswijk door de Commissie
voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Vliegveld Stadtlohn-Vreden,

de secretaris



ir. I.G.M. de Bondt

de voorzitter



drs. J.G.M. van Rhijn

Utrecht, 25 mei 2005



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

ons kenmerk
1565-25/Ib/wt

Onderwerp
Reactie aanpassing vliegveld Stadtlohn-
Vreden

doorkiesnummer
(030) 234 76 12

Utrecht,
25 mei 2005

Geacht College,

Per brief¹ heeft de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke en Ordening en Milieubeheer de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) verzocht advies uit te brengen aan provincie Gelderland en gemeente Winterswijk over de Umweltverträglichkeitsstudie voor de baanverlenging en het verplaatsen van de zweefvliegbaan op het vliegveld Stadtlohn-Vreden in Duitsland. De Commissie voor de m.e.r. voldoet met dit advies aan dit verzoek. De Commissie voor de m.e.r. zal in het advies verder worden aangeduid als de Commissie².

Provincie Gelderland en gemeente Winterswijk hebben aangegeven het advies van de Commissie te betrekken bij het formuleren van haar inspraakreactie op de Umweltverträglichkeitsstudie. Omdat provincie Gelderland en gemeente Winterswijk formeel geen toestemming hoeven te geven voor de aanpassingen aan het vliegveld Stadtlohn-Vreden, heeft de Commissie zich beperkt tot het beoordelen van de Umweltverträglichkeitsstudie voor zover de studie milieueffecten op Nederlands grondgebied beschrijft. De Commissie doet ook geen uitspraken over aspecten die betrekking hebben op handhaving van regels over het gebruik van het luchtruim.

Dit advies is mede gebaseerd op de inspraakreacties³ die de Commissie via provincie Gelderland en gemeente Winterswijk en rechtstreeks heeft ontvangen.

Het advies richt zich met name op de effecten van het verlengen en verbreden van de baan. De milieueffecten van het verleggen van de onverharde zweefbaan met 25 meter naar het zuiden zijn beperkt.

¹ Zie bijlage 1 voor de brief

² Zie bijlage 2 voor de samenstelling van de werkgroep

³ Zie bijlage 3 voor inspraakreacties

Hoofdpunten

De Commissie trekt de volgende conclusies na het lezen van de Umweltverträglichkeitsstudie:

- De baanverlenging en verbreding hebben tot doel de JAR OPS 1 regeling te implementeren, waardoor dezelfde vliegtuigtypes gebruik kunnen maken van het vliegveld als dat mogelijk was voordat de regeling geïmplementeerd moest zijn;
- De Umweltverträglichkeitsstudie geeft een goed beeld van de te verwachten milieueffecten, met uitzondering van mogelijke slaapverstoring door nachtvluchten;
- De milieueffecten worden met name veroorzaakt door de autonome groei van het aantal vliegbewegingen;
- Het voornemen houdt geen verruiming van de geluidsnormen in;
- Het voornemen houdt geen sterke verhoging in van de geluidbelasting boven Nederlands grondgebied;
- Er zullen geen luchtkwaliteitsnormen overschreden worden;
- De effecten voor mensen⁴, dieren, planten, water en bodem zijn op Nederlands grondgebied beperkt.

De commissie heeft de volgende aanbevelingen:

- Verzoek om eventuele slaapverstoringseffecten in kaart te brengen;
- Indien er geen zwaarwegende tegenargumenten zijn, kan het wat betreft de geluidbelasting op Nederlands grondgebied gunstig zijn de uitvliegroute meer naar het noord-westen te verleggen. Dit lijkt gezien de ligging van de geluidszones in het Landesentwicklungsplan mogelijk;
- De groeimogelijkheden van het vliegveld zijn – los van de baanverlenging - aanzienlijk. Geadviseerd wordt om het aantal vluchten en de geluidbelasting te monitoren en zodra de geluidbelasting groter wordt dan in de Umweltverträglichkeitsstudie wordt aangegeven in contact te treden met het ministerie van Verkeer en Waterstaat over de noodzaak tot het instellen van normen op Nederlands grondgebied.

Autonome ontwikkeling

De Commissie constateert dat in de Umweltverträglichkeitsstudie de huidige situatie, zonder de autonome ontwikkeling als referentie wordt toegepast. De milieueffecten worden grotendeels bepaald door de autonome ontwikkeling. Ten gevolge van de baanverlenging en verbreding zullen slechts 2000 extra starts worden uitgevoerd in 2015. Dit houdt een toename in van het vliegverkeer met 6,3%.

Nachtvluchten

Anders dan op Nederlandse kleine vliegvelden het geval is, zijn nachtvluchten op Stadtlohn-Vreden toegestaan. Geprognosticeerd is dat er in 2015 ongeveer 210 nachtvluchten worden uitgevoerd tussen 22.00 en 06.00 uur. Eventuele slaapverstoringseffecten van de nachtvluchten zijn niet in kaart gebracht. De Commissie adviseert om deze effecten alsnog in kaart te brengen, gezien het feit dat op Nederlands grondgebied maximale geluidsniveaus van 94 dB(A) optreden (immissiepunt IO30 Sommerhauser Dwarsweg).

⁴ De Umweltverträglichkeitsstudie doet geen uitspraken over slaapverstoring van mensen.

Geluid

Het rapport "Prognose über die Lärmimmission aus dem Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Stadtlohn-Vreden" door ADU Cologne geeft een gedegen beschrijving en uitwerking van de geluidbelasting t.g.v. de verschillende scenario's. De berekeningsmethode is overeenkomstig de Duitse wetgeving AzB99, gebaseerd op de zogenaamde $L_{eq}(3)$ -immissiewaarden in dB(A). Aanvullend zijn ook berekeningen uitgevoerd op basis van de vastgestelde Europese norm L_{den} .

Uit de tabellen en kaarten van de geluidbelasting onder verschillende scenario's kan worden geconcludeerd dat er geen sterke verhogingen van de immissieniveaus op Nederlands grondgebied op zullen treden ten gevolge van de baanverlenging. De hoogste geluidsniveaus worden verwacht op het immissiepunt IO30. Uitgedrukt in L_{den} zal volgens het planscenario hier in 2015 een geluidsbelasting optreden van 49,1 dB. In 2002 bedroeg de geluidsbelasting in dit punt 45,8 dB. De toename wordt echter grotendeels veroorzaakt door de autonome ontwikkeling.

Hoewel de waarden voor de geluidsbelasting laag kunnen worden genoemd, kan er hier toch mogelijk geluidshinder optreden. Volgens de berekeningssystematiek van Miedema en Vos⁵ dient er bij een L_{den} van 49,1 dB te worden gerekend op 37% weinig gehinderden, 17% gehinderden en 4% ernstig gehinderden. Doordat het gebied weinig bewoners kent, kunnen over het aantal gehinderden echter geen conclusies worden getrokken.

Voor landend verkeer blijft de baandrempel in het westen op dezelfde plaats liggen. Dit betekent dat de hoogte van de aanvliegroute vanuit het westen niet wordt aangepast. Er wordt niet beschreven of verlenging van de baan inhoudt dat verder naar het oosten (of westen) wordt gestart en de geluidsbelasting in Nederland daardoor afneemt (of toeneemt).

De maximale toegestane geluidsbelasting rondom het vliegveld is terug te vinden op kaart E02 in bijlage E. Voldaan moet worden aan de geluidszones in het Landesentwicklungsplan (LEP) van 67 en 62 dB(A). Buiten de betreffende zones mag de geluidsbelasting deze waarden niet overschrijden. De zones zijn ruim. Groei is de komende decennia mogelijk.

Wat echter opvalt, is dat de berekende contouren meer oost-west gericht zijn dan de geluidszones in het LEP⁶. Dit lijkt erop te wijzen dat de vliegpaden anders zijn dan oorspronkelijk gedacht. Bij de aangenomen vliegpaden worden deze zonegrenzen bij toenemend vliegverkeer "in de flank" door de contour geraakt. Wanneer de vluchtpaden aan westelijke zijde meer naar het noordwesten afbuigen, kan een grotere capaciteit worden benut. Bij een dergelijke aanpassing van de vluchtpaden zal (bij een gelijkblijvend aantal vluchten) een lagere immissie op Nederlands grondgebied optreden, met name op IO30. De Commissie beveelt aan om te verzoeken de uitvliegroutes in westelijke richting meer naar het noord-westen af te buigen, tenzij dit niet mogelijk is om redenen, die bij het vaststellen van de zones nog onbekend waren.

⁵ Zie tabel VI van "Noise annoyance from stationary sources: Relations with exposure metric day-evening-night level (DENL) and their confidence intervals", J. Acoust. Soc. Am. 116(1), July 2004, pag. 334-343.

⁶ Zie Bijlage E van "Prognose über die Lärmimmission aus dem Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Stadtlohn-Vreden" door ADU Cologne

Lucht

Het aspect lucht is beschreven in het rapport 'Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation', gedateerd november 2004. Het rapport is gedegen van opzet en geeft een goed beeld van de invloed van het vliegveld op de luchtkwaliteit. De emissies van de vliegtuigen zijn volgens de gangbare methoden vastgesteld⁷, de invloed van de meteorologische omstandigheden is in beeld gebracht⁸ en de op grond daarvan berekende concentraties van de luchtverontreinigende stoffen zijn getoetst aan dezelfde, op Europese regelgeving gegronde, grenswaarden als die in Nederland van kracht zijn (Besluit luchtkwaliteit, 2001).

De bijdrage van het luchtverkeer aan de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen op Stadtlohn-Vreden zijn afgeleid van de concentraties op een tweetal andere vliegvelden in Duitsland (Braunschweig en Schwäbisch Hall). Eerst zijn de berekende emissies voor Stadtlohn-Vreden vastgesteld. Door vergelijking hiervan met de al bekende (berekende) emissies op de beide andere vliegvelden kon de verhouding in emissies tussen de vliegvelden worden bepaald. Na toepassing van enkele correcties zijn de concentratiebijdragen in de omgeving van Stadtlohn-Vreden op grond van de bekende concentraties op de vliegvelden Braunschweig en Schwäbische Hall en de verhouding tussen de emissies vastgesteld. In de meeste andere onderzoeken naar de luchtkwaliteit rond vliegvelden wordt gebruik gemaakt van verspreidingsmodellen. In dit geval is, gezien de relatief geringe emissies, de toegepaste semi-kwantitatieve benadering goed verdedigbaar.

De concentratiebijdragen van het vliegverkeer zijn opgeteld bij het achtergrondgehalte. In de Umweltverträglichkeitsstudie is het achtergrondgehalte van een meetstation dicht in de buurt van Stadtlohn-Vreden gebruikt. Gezien de ligging van dat meetstation (Borcken-Gemen) zijn de daar gemeten concentraties ook als representatief te beschouwen voor de locatie Stadtlohn-Vreden.

Ter illustratie van de relatief geringe emissies op Stadtlohn-Vreden zijn onderstaand voor twee Nederlandse vliegvelden en Stadtlohn-Vreden de emissies voor NO_x en fijn stof (PM10) weergegeven.

Vliegveld	NO _x , ton per jaar	Fijn stof (PM10), ton per jaar
Stadtlohn-Vreden	7,6	0,25
Schiphol ⁹	4718	152
Groningen Airport Eelde ¹⁰	35	1,1

⁷ De emissies van de vliegtuigen zijn afkomstig van een tweetal organisaties: International Civil Aviation Organisation en Federal Aviation Agency. Deze bronnen worden bijvoorbeeld ook gebruikt bij de onderzoeken naar de luchtkwaliteit rond Schiphol en zijn te beschouwen als internationale standaard

⁸ Bij de verspreiding van luchtverontreiniging spelen met name windsnelheid en windrichting een belangrijke rol. Afhankelijk van deze factoren kunnen rond het vliegveld verschillen in luchtkwaliteit ontstaan. In het MER is dezelfde methode gebruikt om de invloed van windsnelheid en windrichting bij het onderzoek te betrekken als in Nederland gebruikelijk is.

⁹ Milieueffectrapport 'Schiphol 2003', Onderzoeksbijlage Lucht & Geur, 2001.

¹⁰ Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Rapportage: Geluid, emissie en luchtkwaliteit, 2005.

Rond Schiphol komen overschrijdingen voor van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze zijn echter voornamelijk toe te schrijven aan het verkeer op de autosnelwegen rond Schiphol (A4, A5 en A9). Schiphol levert wel een bijdrage aan deze overschrijdingen, maar relatief is deze bijdrage beperkt. Rond Groningen Airport Eelde komen geen overschrijdingen voor. Op grond van de omvang van de emissies en het achtergrondgehalte in Stadtlohn-Vreden is het dan ook uitgesloten dat rond Stadtlohn-Vreden overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit voorkomen.

Tenslotte moet nog worden opgemerkt dat er in de Umweltverträglichkeitsstudie één grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit niet is onderzocht: de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie van PM10. Deze grenswaarde houdt in dat de daggemiddelde concentratie van PM10 niet meer dan 35 keer per jaar groter mag zijn dan 50 µg/m³. In Nederland wordt deze grenswaarde vaak overschreden. Dat zal hier niet het geval zijn. Er is namelijk een directe relatie tussen de jaargemiddelde concentratie van PM10 en het al of niet overschrijden van de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie. Vanaf een jaargemiddelde concentratie van 31 µg/m³ vindt overschrijding plaats van de grenswaarde voor het daggemiddelde. Aangezien de jaargemiddelde concentratie 24 µg/m³ bedraagt, wordt de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie niet overschreden.

Type vliegtuigen

In de Umweltverträglichkeitsstudie wordt vermeld dat de baanverlening noodzakelijk is vanwege het implementeren van de Europese JAR-OPS 1 regeling. Gesteld wordt dat de baanverlenging geen wijziging inhoudt van de vliegtuigtypes die gebruik zullen maken van het vliegveld ten opzichte van de situatie voordat de regeling geïmplementeerd moest zijn.

De JAR-OPS 1 regeling stelt dat de vereiste lengte van de start/landingsbaan afhankelijk is van het type vliegtuig. De Commissie kan niet beoordelen welke lengte de baan moet hebben voor de verschillende vliegtuigen in "Performance class B". Wel kan gesteld worden dat er grotere vliegtuigen zijn, die gebruik **kunnen** maken van een landingsbaan van 1800 meter¹¹.

De luchtverkeersrechtelijke vergunning regelt welke vliegtuigen gebruik **mogen** maken van het vliegveld. In de vergunning is opgenomen dat vliegtuigen met een startgewicht van maximaal 5,7 ton gebruik mogen maken van het vliegveld en toestemming moet worden gegeven voor het landen met zwaardere toestellen. De mogelijkheid bestaat dat zwaardere toestellen gebruik zullen maken van Stadtlohn-Vreden dan dat nu gebruikelijk is. Dit is ook zonder aanpassingen van de baan mogelijk, maar in mindere mate.

¹¹ Groningen Airport Eelde heeft een start/landingsbaan van 1800 meter lengte. Op vliegveld Groningen Eelde worden lijnvluchten uitgevoerd met een Embraer 145 en een Embraers 135. Tevens landen er charters (B737-800 en A320). Deze charters kunnen echter niet vertrekken met een volledige belading.

De grootte en het gewicht van de vliegtuigen zijn tevens gelimiteerd doordat vliegveld Stadtlohn-Vreden niet over luchtverkeersleiding beschikt¹². De mogelijkheden om in de verre toekomst luchtverkeersleiding in te stellen worden beperkt, doordat er formele toestemming van Nederland nodig is voordat Duitse luchtverkeersleiding boven Nederlands grondgebied mogelijk wordt¹³. Deze toestemming kan in een verdrag tussen Nederland en Duitsland worden vastgelegd.

In het verdrag tussen Nederland en Duitsland over luchthaven Niederrhein zijn bepalingen opgenomen over de geluidsbelasting op Nederlands grondgebied. In het geval van Stadtlohn-Vreden blijft de geprognosticeerde geluidsbelasting in 2015 in Nederland beperkt. De Commissie ziet op dit moment geen reden voor het vastleggen van geluidsnormen op Nederlands grondgebied.

Zoals eerder gesteld maken de geluidszones in het LEP forse groei mogelijk¹⁴. De Commissie adviseert om de omvang van het vliegverkeer te monitoren en de exploitant te verzoeken informatie in het jaarverslag op te nemen over de hoeveelheid uitgevoerde vliegbewegingen en de bijbehorende geluidsbelasting. De Commissie raadt aan om, zodra de geluidsbelasting de geprognosticeerde geluidsbelasting in de Umweltverträglichkeitsstudie overstijgt, met het ministerie van Verkeer en Waterstaat in overleg te treden over het instellen van geluidsnormen op Nederlands grondgebied en het vastleggen van deze normen in een verdrag tussen Nederland en Duitsland. Een eventuele overstijging van de geprognosticeerde geluidsbelasting kan zowel voor als na 2015 plaats vinden.

Overige effecten

Voor het beschrijven van de effecten van de voorgenomen wijzigingen op Stadtlohn-Vreden is gebruik gemaakt van een drietal contouren (300 meter, 3 km en 10 km rondom het vliegveld). Binnen de binnenste contour worden alle effecten op mensen, dieren, planten, bodem, water, lucht, landschap, cultuur en overige goederen beschreven. Deze contour ligt niet op Nederlands grondgebied.

Binnen de contour van 3 km worden de effecten beschreven op mensen, dieren en planten. De contour van 10 km geeft het zoekgebied aan voor compensatiemogelijkheden voor de effecten op weidevogels binnen de nauwere contouren. De Commissie kan instemmen met de ligging van deze drie contouren.

¹² Voor vliegvelden in Nederland stelt de Inspectie van Verkeer en Waterstaat aan de hand van gewicht / grootte van de vliegtuigen, aantal vliegtuigbewegingen en intensiteit van het vliegverkeer vast of luchtverkeersleiding noodzakelijk is.

¹³ Kamerstuk 2003-2004, 29437, nr. 3, Tweede Kamer: Goedkeuring van het op 29 april 2003 te Berlijn totstandgekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de uitoefening van de Luchtverkeersleiding door de Bondsrepubliek Duitsland boven Nederlands grondgebied alsmede de gevolgen van burgergebruik van de vliegveld Niederrhein op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden; Memorie van toelichting

¹⁴ Bij de Commissie is niet bekend of er aanvullende beperkingen gelden voor het aantal vliegbewegingen die het "volvliegen" van deze normen belemmeren.

Gezien het feit dat de geluidsbelasting in L_{den} boven Nederlands grondgebied kleiner blijft dan 50 dB(A), er flexibele baandrempels worden toegepast en het feit dat de wijzigingen op het vliegveld slechts leiden tot 2000 extra starts, acht de Commissie de gevolgen voor mensen, dieren en planten beperkt.

Hoogachtend,



drs. J.G.M. van Rhijn
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Aanpassing vliegveld Stadtlohn-Vreden

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

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

BIJLAGEN

Bij het Advies over de Umweltverträglichkeitsstudie
ten behoeve van aanpassing van Vliegveld Stadtlohn-Vreden
(bijlagen 1 t/m 3)

BIJLAGE 1

Brief namens de staatssecretaris van VROM d.d. 19 april 2005 waarin de Commissie gevraagd wordt om advies uit te brengen



De Voorzitter van de Commissie
voor de milieu-effectrapportage
Dhr. Ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	20 APR. 2005
nummer	
dossier	1565-01
kopie naar :	Ib Ø wt

Directoraat-Generaal Milieu
Directie Strategie en Bestuur
Bestuur en Maatschappij

Rijnstraat 8
Postbus 30945
2500 GX Den Haag
Interne postcode 660

Paul Klaassens
Telefoon 070-3394024
Fax 070-3391302
www.vrom.nl

Vliegveld Stadtlohn-Vreden (Duitsland)

Datum	Kenmerk	Afschrift aan
19 APR. 2005	2005043694	Provincie Gelderland (directeur dienst Milieu en Water, mr. J.H.G. Janssen)

Geachte heer Ketting,

Onlangs is de inspraakprocedure gestart voor wijziging van de vergunning van vliegveld Stadtlohn-Vreden. De wijziging van het vliegveldterrein betreft met name de uitbreiding van de start- en landingsbaan, taxibanen en de verplaatsing van de bestaande zweefvliegtuigbaan. Initiatiefnemer is Flugplatz Wenningfeld GmbH en het bevoegd gezag is de Bezirksregierung Münster. Door de ligging van dit vliegveld nabij het Gelderse Winterswijk zijn belangrijke gevolgen voor het milieu in Nederland niet uit te sluiten.

De Provincie Gelderland heeft een verzoek ingediend, mede namens de gemeente Winterswijk, om de Commissie voor de m.e.r. in te schakelen en advies te vragen inzake het milieueffectrapport behorend bij de vergunningaanvraag tot uitbreiding van het vliegveld Stadtlohn-Vreden. In reactie op het verzoek van de provincie Gelderland en de gemeente Winterswijk, wil ik u vragen conform artikel 7.38g, tweede lid, van de Wet milieubeheer, advies uit te brengen over het milieueffectrapport. Ik verzoek u het advies uiterlijk woensdag 25 mei 2005 uit te brengen aan de provincie Gelderland en de gemeente Winterswijk.

Hoogachtend,

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
voor deze;
de directeur-generaal Milieubeheer,
o.l. de directeur Strategie en Bestuur,

mr. J.H. Enter

Ministerie van VROM →

staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. Beleid maken, uitvoeren en handhaven. Nederland is klein. Denk groot.

BIJLAGE 2

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Flugplatz Wenningfeld GmbH

Bevoegd gezag: n.v.t.

Besluit: n.v.t.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: n.v.t.

Activiteit: In Duitsland, vlak over de grens bij Winterswijk ligt vliegveld Stadtlohn-Vreden. De initiatiefnemer wil de landingsbaan verlengen en verbreden en de zweefvliegbaan 25 meter naar het zuiden verleggen. De baanverlenging en verbreding hebben tot doel de JAR OPS 1 regeling te implementeren, waardoor dezelfde vliegtuigtypes gebruik kunnen maken van het vliegveld als dat mogelijk was voordat de regeling geïmplementeerd moest zijn.

Provincie Gelderland en gemeente Winterswijk hoeven formeel geen toestemming te geven voor de aanpassingen aan het vliegveld Stadtlohn-Vreden. Daarom beperkt het advies zich tot het beoordelen van de Umweltverträglichkeitsstudie voor zover de studie milieueffecten op Nederlands grondgebied beschrijft. Ook worden in het advies geen uitspraken gedaan over aspecten die betrekking hebben op handhaving van regels over het gebruik van het luchtruim.

De Umweltverträglichkeitsstudie geeft een goed beeld van de te verwachten milieueffecten, met uitzondering van mogelijke slaapverstoring door nachtvluchten. De Commissie raadt aan om onderzoek uit te laten voeren naar eventuele slaapverstoringseffecten. De milieueffecten worden met name veroorzaakt door de autonome groei van het aantal vliegbewegingen.

Procedurele gegevens:

advies uitgebracht: 25 mei 2005

Bijzonderheden:

Provincie Gelderland en gemeente Winterswijk zullen het advies van de Commissie betrekken bij het formuleren van hun inspraakreactie.

Samenstelling van de werkgroep:

dr.ir. M.M. Boone

drs. A.L. de Jong

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: ir. I.G.M. de Bondt

BIJLAGE 3

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	-----	S. Bosgra	Amsterdam	20050508
2.	20050503	Bas Visser	Winterswijk	20050518
3.	20050414	Dr. G.J.H. Kulsdom mw. C.M. Kulsdom-Bremer	Winterswijk	20050518
4.	-----	I.P.W. Internationaal Platvorm tegen uitbreiding van vliegveld Wenningfeld	Stadtlohn	20050503
5.	20050502	Stichting Ratums Belang	Winterswijk Ratum	20050503
6.	20050518	Progressief Winterswijk	Winterswijk	20050523
7.	20050517	Stichting Leefbaar Wenters	Winterswijk	20050523
8.	20050513	Ledenwerkgroep SP Winterswijk	Winterswijk	20050523
9.	20050517	Namens 7 ondertekenden	Winterswijk	20050523

**Advies over de Umweltverträglichkeitsstudie
ten behoeve van aanpassing van Vliegveld Stadtlohn-Vreden**

In Duitsland, vlak over de grens bij Winterswijk ligt vliegveld Stadtlohn-Vreden. De initiatiefnemer wil de landingsbaan verlengen en verbreden en de zweefvliegbaan 25 meter naar het zuiden verleggen. De baanverlenging en verbreding hebben tot doel de JAR-OPS 1 regeling te implementeren, waardoor dezelfde vliegtuigtypes gebruik kunnen maken van het vliegveld als dat mogelijk was voordat de regeling geïmplementeerd moest zijn.

ISBN 90-421-1560-2