

Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

deel 2, reacties op de ontwerp planologische kernbeslissing

mei 2003



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Luchtvaart



Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Inhoud

Hoofdpijnen uit de inspraak	7
Bestuurlijk overleg luchtvaartterrein Maastricht	55
Bestuurlijk overleg luchtvaartterrein Lelystad	71
Toetsingsadvies over het milieueffectrapport PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad	85
Resultaten nadere analyses met betrekking tot externe veiligheid	121
Resultaten van onderzoek naar wijziging van de routestructuur rond de luchthaven Lelystad	155
Aanvullend toetsingsadvies over het milieueffectrapport PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad	179

Hoofdlijnen uit de inspraak

Inhoud

1	Inleiding	11
1.1	Aanleiding	
1.2	Procedure	
1.3	Vervolgstappen	
1.4	Hoofdlijnenrapport	
2	Inspraakreacties	13
2.1	Herkomst van de reacties	
2.2	Centrale thema's	
3	Inspraak Lelystad	17
3.1	Procedure	
3.1.1	Bekendmaken en informatie	
3.1.2	Vragen en opmerkingen over procedure	
3.1.3	Verband MAA en LL	
3.2	Uitgangspunten en Randvoorwaarden	
3.2.1	Gedane toezeggingen worden niet nagekomen	
3.2.2	Gebrek aan overleg	
3.2.3	Onvolledigheden en onjuistheden	
3.2.4	Foutieve kaarten	
3.2.5	Inconsequente wetgeving	
3.2.6	Afweging belangen	
3.3	Alternatieven	
3.3.1	Algemeen	
3.3.2	Gewichtsbegrenzing en 2.100 meter baan	
3.3.3	Ligging parallelle (gras-) baan	
3.6.4	Meest Milieuvriendelijke Alternatief	
3.4	Geluid	
3.4.1	Algemeen	
3.4.2	Extensieregeling	
3.4.3	Handhaving	
3.4.4	Zones	
3.5	Vliegroutes	
3.5.1	Algemeen	

- 3.5.2 Lelystad
- 3.5.3 Omliggende gemeenten
- 3.6 Externe veiligheid
- 3.7 Luchtverontreiniging
 - 3.7.1 Algemeen
 - 3.7.2 Biologische landbouw
- 3.8 Woon- en leefomgeving
 - 3.8.1 Lelystad
 - 3.8.2 Omliggende gemeenten
- 3.9 Natuur en recreatie
 - 3.9.1 Algemeen
 - 3.9.2 Onvolledigheden MER
 - 3.9.3 Oostvaardersplassen
- 3.10 Economie
 - 3.10.1 Algemeen
 - 3.10.2 Planschade
- 3.11 Ruimtelijke ordening
 - 3.11.1 Windmolens
 - 3.11.2 Verkeersafwikkeling
 - 3.11.3 Ruimtelijke ontwikkeling
- 3.12 Overig

4 Inspraak Maastricht **43**

- 4.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden
- 4.2 Alternatieven
- 4.3 Geluid
 - 4.3.1 Algemeen
 - 4.3.2 Isolatie
 - 4.3.3 Zones
- 4.4 Externe veiligheid
- 4.5 Woon- en leefomgeving
- 4.6 Natuur
- 4.7 Planschade
- 4.8 Overig

Bijlage: Numeriek overzicht van insprekers **48**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het deel 1 van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is op 29 november 2002 door het kabinet vastgesteld. Voor de luchthavens vervangt deze PKB de beleidskaders in de huidige PKB, het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). In de PKB zijn de ruimtelijke grenzen voor beide luchtvaartterreinen bepaald. Het gaat met name om de vaststelling van de indicatieve geluidszones. Bij Maastricht betreft het een nieuwe indicatieve geluidszone die een optimaler gebruik van de huidige noordzuidbaan mogelijk moet maken. Een uitbreiding of verlenging van het banenstelsel wordt bij Maastricht niet beoogd. Bij Lelystad gaat het om de opwaardering van een klein luchtvaartterrein tot een regionale luchthaven en verlenging van de huidige hoofdbaan en aanleg van een parallelle baan.

Een PKB voor de twee luchthavens wordt noodzakelijk geacht om ervan verzekerd te zijn dat voor 1 januari 2004 de aanwijzingen voor deze twee luchthavens kunnen worden gewijzigd mede in verband met eerdere afspraken ten aanzien van de beide luchthavens. De reeds lopende m.e.r.- en aanwijzingsprocedures voor de beide luchthavens zullen zoveel mogelijk parallel worden geschakeld aan de procedure voor de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.

1.2 Procedure

De PKB deel 1 en MER Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad heeft van 10 december 2002 tot 17 januari 2003 ter inzage gelegen. In diverse landelijke en regionale dagbladen is de inspraak bekend gemaakt. De PKB en MER hebben ter inzage gelegen in de provinciehuizen, gemeentehuizen en openbare bibliotheken in de regio's. Tijdens de ter inzage legging zijn in Meerssen (L) en Lelystad elk een informatieavond en een hoorzitting georganiseerd.

Beide informatieavonden zijn door ongeveer 30 belangstellenden bezocht. De hoorzitting in Lelystad is door meer dan 150 belangstellenden bezocht, mede door extra publiciteit door de Milieubeweging Lelystad.

Door 22 personen is vanuit een zeer kritische houding ten aanzien van de PKB ingesproken. De hoorzitting in Meerssen ten aanzien van de luchthaven Maastricht is minder druk bezocht, ongeveer 50 personen waren hier bij elkaar om de hoorzitting te volgen. Een zevental hebben een zienswijze naar voren gebracht.

1.3 Vervolgstappen

Op 10 maart heeft bestuurlijk overleg over de voorliggende PKB en het MER over het luchtvaartterrein Maastricht plaatsgevonden, op 14 april over het luchtvaartterrein Lelystad. De resultaten van de inspraak zullen samen met de uitkomsten van bestuurlijk overleg en advisering, naar verwachting in mei 2003 verschijnen als deel 2 van de PKB. Mede op basis van de adviezen en de inspraakreacties stelt het kabinet vervolgens haar standpunt vast in PKB deel 3.

In PKB deel 3 zal ook inzichtelijk worden gemaakt hoe de inspraakreacties zijn meegenomen in de standpuntbepaling. Na behandeling door de Tweede Kamer en instemming door de Eerste Kamer wordt de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad definitief in PKB deel 4.

1.4 Hoofdpijnenrapport

In dit hoofdpijnenrapport zijn de belangrijkste aspecten van de zienswijzen met betrekking tot de PKB deel 1 en het MER luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad per thema weergegeven. De hoofdpijnen zijn onderverdeeld in hoofdpijnen betreffende Lelystad (hoofdstuk 3) en betreffende Maastricht (hoofdstuk 4). In de kantlijn is een verwijzing gemaakt naar de bijbehorende reacties. Een overzicht van sprekers is te vinden in de bijlage. Ter verduidelijking van de naar voren gebrachte punten is er in sommige gevallen (organisaties en overheden) voor gekozen sprekers bij naam te noemen. Ook is getracht om de hoofdpijnen zo dicht mogelijk bij de inhoud van de oorspronkelijke reacties te houden.

Zoals de naam van dit rapport aangeeft, ligt de nadruk op de hoofdpijnen van de ingebrachte zienswijzen. Het rapport heeft niet tot doel een volledig overzicht te geven van alle naar voren gebrachte op- en aanmerkingen. Daarvoor verwijzen we naar de integrale inspraakreacties, welke zijn opgenomen in de bundel Inspraakreacties op PKB deel 1 en MER luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Op basis van dit rapport zal de projectorganisatie tegelijkertijd met het verschijnen van PKB deel 3 in een apart rapport zorgdragen voor een antwoord op de inspraakreacties.

2 Inspraakreacties

2.1 Herkomst van de reacties

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft 264 inhoudelijk verschillende reacties op PKB deel 1 en het MER ontvangen. Daarvan zijn 9 reacties als ‘actie’ aangemerkt, omdat in deze gevallen meer mensen - al dan niet met behulp van voorbedrukte formulieren - geheel gelijke reacties hebben ingestuurd. Daarnaast hebben in totaal 317 insprekers door middel van een hand-

Overzicht van insprekers naar herkomst

Categorie: Gemeente:	Individuele inspreker	Buurt-/ bewoners- vereniging	(Agrarisch) ondernemer	Belangen organisaties	(Rijks-) overheid / Gemeente	Natuur- en Milieu- organisaties	Sport en Recreatie	Politieke partijen	Totaal
Almere	1	1	0	0	1	1	0	0	4
Arnhem	0	0	1	0	0	1	0	0	2
Beek LB	1	1	0	0	1	0	0	0	3
Biddinghuizen	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Driebergen	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Dronten	3	0	0	0	1	0	0	0	3
Geleen	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Geulle	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Harderwijk	1	0	0	0	1	0	0	0	2
Lelystad	188	5	8	1	3	6	0	2	212
Maastricht	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Meerssen	2	0	2	0	1	0	0	0	5
Moorveld	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Nagele	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Neerharen (B)	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Nieuwegein	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Putten	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Roermond	0	0	0	0	0	1	0	0	1
's Gravenhage	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Schiphol	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Stramproy	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Ulestraten	5	0	0	0	0	1	0	0	6
Weert	1	0	0	0	0	1	0	0	2
Zeewolde	6	1	0	0	1	0	0	0	8
Totaal	216	8	15	1	8	12	1	2	264

tekening op een handtekeningenlijst hun instemming gegeven met één of meer ingebrachte zienswijzen. Verder hebben 29 insprekers gebruik gemaakt van de mogelijkheid mondeling te reageren. Ongeveer 10% van de reacties betreft de luchthaven Maastricht de overige hebben betrekking op Lelystad. Onderstaande tabel maakt de herkomst en de categorie van de insprekers inzichtelijk.

2.2 Centrale thema's

Voor wat betreft de inspraak op Luchthaven Lelystad komen uit de reacties vier hoofdthema's naar voren.

- Veel insprekers gaan in op het feit dat van eerder gedane toezeggingen, zoals onder meer de gewichtsbegrenzing wordt afgeweken. Velen maken tegen de nu voorliggende alternatieven bezwaar.
- Ook spreken meerdere insprekers hun verbazing uit over het gebruik van verouderde plankaarten.
- Daarnaast vreest een groot deel van de insprekers voor toenemende geluidsoverlast met name vanwege de geplande routes en zones over woon-gebieden.
- Verder stelt 40% van de insprekers de consequenties van de groei van LL op hun woon- en leefomgeving aan de orde. In het kader hiervan wijzen velen erop in Lelystad te zijn komen wonen vanwege de rust, natuur en ruimte.

Een enkele reactie van de insprekers heeft betrekking op het proces van de inspraak. De periode rond kerstdagen wordt als een ongelukkige keuze gezien. Ook het bekendmaken van de inspraak wordt door sommige insprekers onvoldoende geacht. Daarnaast vinden meerdere insprekers het aantal onderzochte alternatieven onvoldoende. Met name wordt een meer uitgewerkt Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) gemist. De alternatieven op basis van de ondernemingsplannen van de exploitanten vindt men doorgaans te gunstig neergezet. Voor beide luchthavens zijn er twijfels over de in de MER aangegeven effecten op natuurgebieden van de aan- en uitvliegroutes.

De reacties aangaande Maastricht zijn over het algemeen praktisch en hebben betrekking op beperking van woningbouw door de geluidszonering en isolatiemaatregelen en mogelijkheden.

De aard van de reacties is veelal terug te brengen tot drie motieven: insprekers maken bezwaar (m.n. tegen geplande routes en geluidsc contouren), stellen vragen (m.n. over de gevolgen voor het eigen leefmilieu) of vragen om actie

(m.n. het doen van aanvullend onderzoek). De afzenders van de reacties komen uit alle lagen van de samenleving. Het merendeel van de reacties komt van individuele insprekers, daarnaast zijn er ondernemers belangenorganisaties en overheden die hebben ingesproken.

3 Inspraak Lelystad

4, 7, 47, 61, 78, 100, 102, 104, 109, 121, 125, 135, 150, 157, 163, 180, 181, 184, 215, 226, 241, 248, 252, 266

3.1 Procedure

3.1.1 Bekendmaken en Informatie

Meerdere insprekers zijn van mening dat de informatievoorziening naar de burgers te beperkt en onvoldoende is geweest, graag waren zij persoonlijk van de plannen op de hoogte gesteld. Hierbij wordt door een inspreker gewezen op de Wet openbaarheid van bestuur. Ook achten een paar insprekers het noodzakelijk om landelijke bekendheid aan de plannen te geven. Bovendien vinden zij de inspraakperiode rond de feestdagen uiterst ongelukkig gekozen. Door deze gang van zaken wordt bij veel insprekers wantrouwen jegens de overheid opgewekt.

Twee insprekers merken op dat in het MER niet is aangegeven welke instanties een inbreng hebben gehad in het rapport, dit doet vermoeden dat er niet veel contact met de buitenwereld is geweest. Ook merkt een paar insprekers op de rapporten ingewikkeld en daardoor publieksonvriendelijk te vinden.

3.1.2 Vragen en opmerkingen over de procedure

Twee insprekers gaan in op het feit dat het voorliggende voorkeursalternatief afwijkt van het voorkeursalternatief in de Startnotitie van maart 2002. Er wordt dus geswitcht, duidelijk is dat dit komt door het bestaan van twee businessplannen; een oud en een nieuw. Het nieuwe is tot stand gekomen nadat de minister van Verkeer en Waterstaat bepaald had, dat de kosten voor de luchtverkeersleiding uit eigen middelen zouden moeten worden betaald. Insprekers vragen of men op dat moment niet terug had gemoeten naar de Tweede Kamer, omdat deze met een PKB op basis van het oude businessplan heeft ingestemd. Ook wordt gewezen op het feit dat de inspraak op de Startnotitie wellicht anders was geweest als toen de huidige plannen hadden voorgelegen. Het nieuwe plan heeft immers ingrijpende gevolgen voor de omgeving. Het is uit de stukken niet op te maken dat de Kamer hierover geïnformeerd is, zelfs niet in de mededeling over het voornemen van deze procedure. In de voorliggende PKB wordt gesteld dat er in beperkte mate wordt afgeweken, deze mening wordt niet gedeeld.

Een inspreker merkt op dat in de documenten zeer sterk naar voren komt dat de procedure die doorlopen wordt van bestuurlijk-juridische aard is. De indruk wordt gewekt dat een reeds genomen besluit verantwoord/onderbouwd moet worden in plaats van dat er op basis van gedegen onder-

zoek een weloverwogen besluit genomen moet worden. Meerdere insprekers hebben de indruk dat het besluit al genomen is. Ook komt het een aantal insprekers voor alsof de datum 1 januari 2004 alles bepalend is, terwijl het gaat om een activiteit die ingrijpende gevolgen voor de directe omgeving heeft. Het stellen van een deadline staat hiermee op gespannen voet.

Een inspreker acht het onjuist dat er in de referentiesituatie wordt uitgegaan van een volledige realisatie van fase 1, terwijl tegen fase 1 nog een bezwaar- en beroepsprocedure loopt. Fase 1 is weliswaar reeds doorlopen, echter juridisch nog niet onherroepelijk. Uit oogpunt van de rechtszekerheid zou besluitvorming over fase 2 pas plaats moeten vinden indien fase 1 onherroepelijk is. Milieufederatie Flevoland wijst erop dat de aanwijzing van fase 1 niet binnen het Structuurschema Burger Luchtvaart past.

Meerdere insprekers achten het onjuist dat de luchthavenexploitant in december 2001 reeds een m.e.r.-procedure (inrichtingsprocedure) is gestart ten behoeve van het Aanwijzingsbesluit Lelystad (fase 2), terwijl het toetsingskader voor dat besluit, de PKB Maastricht/Lelystad (PKB MAA/LL), nog in procedure is. Het staat nog niet vast welk alternatief zal worden gerealiseerd, derhalve is ook nog niet bekend binnen welke randvoorwaarden de inrichting en het gebruik van de luchthaven moeten worden vastgelegd. Uit de stukken van de Startnotie m.e.r. van het aanwijzingsbesluit blijkt dat de exploitant verregaande commerciële plannen voorstelt, te weten lijndiensten en transatlantische vluchten. Deze activiteiten passen volgens de insprekers niet binnen de randvoorwaarden van de alternatieven zoals beschreven in het ontwerp-PKB MAA/LL. Toetsing van het aanwijzingsbesluit aan de PKB wordt hiermee op voorhand illusoir gemaakt. Gevraagd wordt hoe dit opgelost gaat worden, op grond van de luchtvaartwet is men immers gehouden aan overeenstemming tussen aanwijzingsbesluit en de PKB.

Door een paar insprekers wordt getwijfeld aan de onafhankelijkheid van de overheid. Luchthaven Lelystad (LL) is eigendom van luchthaven Schiphol dat op haar beurt weer eigendom is van de overheid. Zij stellen dat dergelijke relaties de oprechtheid van de plannen en een onafhankelijk toezicht daarop niet ten goede komen.

Luchthaven Lelystad laat weten dat als gevolg van de problematiek van de routestructuur en de BKL-zonering de aanwijzing van fase 2 in een impasse dreigt te geraken. Ten gevolge van een nog nader te bepalen verandering van de in de PKB opgenomen routestructuur is het voor Luchthaven Lelystad niet mogelijk het MER voor de aanwijzing uit te voeren, waardoor mogelijk opnieuw vertraging zal ontstaan. De luchthaven vertrouwt er echter op dat,

volgens de toezeggingen van het kabinet, de besluitvorming over de ontwikkeling van de luchthaven uiterlijk 31 december 2003 zullen zijn afgerond.

De gemeente Dronten laat weten met de voorliggende stukken in te stemmen.

Twee insprekers verzoeken om een referendum over de uitbreiding van Luchthaven Lelystad te houden.

3.1.3 Verband MAA en LL

Inspreker is van mening dat er tussen het beoogde functioneren van de luchthavens Maastricht en Lelystad geen enkel verband bestaat en er daarom geen noodzaak is om de besluitvorming voor beide luchthavens als een geheel te behandelen.

3.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden

3.2.1 Gedane toezeggingen worden niet nagekomen

Veel insprekers vrezen dat met de uitbreidingsplannen (stilzwijgend) ruimte wordt geschapen voor de ontwikkeling van een groot vliegveld c.q. een indirecte uitbreiding van Schiphol. In de voorliggende stukken wordt als één van de uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van LL genoemd, het faciliteren van de general aviation van Schiphol, om op die manier Schiphol te ontlasten. Een groot aantal insprekers is van mening dat de problemen van Schiphol niet op Lelystad afgewikkeld mogen worden. Hierbij wordt er ook op gewezen dat Lelystad in de voorliggende plannen geen vermindering van overlast bij Schiphol faciliteert, maar een groei van het totaal aantal vliegbevingen die de exploitant Schiphol mag uitvoeren. Het totaal aantal inwoners dat hinder zal gaan ondervinden van deze exploitant neemt dus verder toe. Eén inspreker wijst op het feit dat de landingsrechten op Lelystad lager zijn dan op Schiphol en hij vreest dat het daardoor voor Schiphol aantrekkelijk wordt om veel (lawaaig) verkeer op Lelystad af te wikkelen. Ook anderen vrezen voor de hoeveelheid vliegverkeer die op Lelystad afgewikkeld zal gaan worden. Enkele insprekers opperen andere ideeën om Schiphol te ontlasten, zoals onder meer het verhogen van accijnzen op kerosine, de aanleg van een geheel nieuw vliegveld in zee of in een polder, uitbreiding van bestaande regionale luchthavens of het efficiënter gebruik van Schiphol.

Meerdere insprekers zijn verontwaardigd over het feit dat de overheid gedane toezeggingen niet nakomt, de volgende toezeggingen worden genoemd:

- LL was in eerste instantie bedoeld voor sproeivliegtuigjes en andere kleine vliegtuigjes het zou zeker geen regionale luchthaven worden; nu wordt

4, 9, 11, 28, 37, 61, 63, 64, 65,
66, 72, 75, 76, 78, 85, 89, 90,
94, 98, 99, 103, 105, 106, 107,
109, 111, 118, 128, 136, 137,
142, 145, 146, 147, 148, 149,
150, 151, 157, 160, 163, 167,
168, 173, 176, 180, 181, 184,
185, 188, 192, 193, 195, 196,
198, 207, 210, 214, 215, 216,
218, 220, 222, 226, 228, 229,
231, 238, 240, 241, 244, 245,
246, 248, 256, 258, 264

er wel gesproken over een regionale luchthaven. Ook is Lelystad 20 jaar geleden door de Rijksluchtvaartdienst aangewezen als thuisbasis voor de Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

- Er zouden geen lijnvluchten komen; nu is dat wel een wens
- De startbaan zou tot 1800 m verlengd worden; nu wordt gevraagd om een 2100m baan
- Er zou een maximum startgewicht van 20.000 kg komen; nu wil men geen maximum startgewicht
- 'Overall standstill beginsel' voor kleine en regionale luchtvaart; de geplande groei van Ke- bewegingen is groter dan de overloop Schiphol rechtvaardigt)
- Er zouden minder les- en sportvliegtuigen komen; nu wil men jaarlijks 163.000 kleine vliegbewegingen in plaats van de huidige 120.000

Bewoners van de wijk Sidhadorp geven aan dat hun gemeenschap juist voor de huidige locatie heeft gekozen vanwege gedane toezeggingen van de overheid. Zij wilden een rustige locatie om in alle rust te kunnen mediteren.

Een aantal insprekers is van mening dat vanwege het genomen besluit voor Schiphol om kleinere vliegtuigen naar Lelystad en Maastricht uit te laten wijken in feite de toekomst van deze vliegvelden reeds bepaald is, zonder dat daarbij de keuze aan de omwonenden is voorgelegd. Er wordt in dit kader gewezen op het feit dat de 'PKB Schiphol en omgeving' uit 1995 stamt en inmiddels achterhaald is. Met verdere besluitvorming dient gewacht te worden tot een nieuw kabinet een standpunt aangaande het luchtvaartbeleid inneemt, omdat de voorliggende PKB niet los gezien kan worden van de landelijke discussie over nieuwe wet- en regelgeving voor regionale en kleine luchthavens.

3.2.2 Gebrek aan overleg

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) laat weten niet de verantwoordelijkheid te kunnen nemen voor de praktische uitvoering van de luchtverkeersdienstverlening op LL (als ook op Maastricht Aachen Airport) en de daarbij behorende gebieden, omdat de nu voorgestelde geluidscontouren zijn gebaseerd op routes die zijn ontwikkeld zonder inbreng van LVNL. Evenmin heeft overleg plaatsgevonden over de gehanteerde routes binnen de PANS-OPS Werkgroep. Er heeft - ter onderbouwing van de PKB en de MER - op geen enkele manier een toetsing plaatsgevonden of de voor de berekeningen gebruikte routes vliegtechnisch of luchtverkeersleidingstechnisch uitvoerbaar zijn. LVNL wijst hierbij op het feit dat de korte termijn waarop inspraak ingediend diende te worden het voor LVNL onmogelijk heeft gemaakt een degelijke analyse uit te voeren van de in de MER gebruikte routestructuur en de invloed daarvan op ondermeer de geluidszones en de veiligheid van het gebruik van het luchtruim rondom de genoemde luchthavens.

Lelystad Airport is van mening dat door gebrek aan overleg over de route-structuur tussen de makers van het PKB met de lokale overheden en de luchthaven, er veel onrust is ontstaan, het vertrouwen in de luchthaven is aangetast en het lokale draagvlak is afgenomen. Verzocht wordt om gezamenlijk met lokale overheden en luchthaven tot een voor alle partijen aanvaardbare, praktisch uitvoerbare en handhaafbare routestructuur te komen, waarmee tevens het vertrouwen in de luchthaven en de geplande ontwikkeling weer zal toenemen.

3.2.3 Onvolledigheden en onjuistheden

Meerdere insprekers achten de gedane onderzoeken niet volledig, onzorgvuldig of achterhaald en vragen om aanvullende onderzoeken. Het gaat hier bijvoorbeeld om geluidsmetingen boven woonwijken. Specifiek wordt gevraagd om een berekening van de geluidsoverlast voor de bewoners van de Uilenweg, zodanig geformuleerd dat het voor iedereen te begrijpen is. Een andere inspreker is van mening dat aan de wettelijke adviseurs een dierlijk en plantaardig productiedeskundige moet worden toegevoegd. Meerdere insprekers zijn van mening dat de in het rapport opgenomen woningaantallen onjuist zijn, omdat nog vele huizen in ontwikkeling zijn en deze naar alle waarschijnlijkheid niet in de tellingen zijn meegenomen. Eén inspreker merkt op dat de toetsing van de plannen aan beschermingsregimes van ecologische hoofdstructuurgebieden, vogelrichtlijn- en habitatsrichtlijngebieden noodzakelijk zijn, maar dat deze niet zijn uitgevoerd. Ook merkt een aantal insprekers op dat in het MER getrokken conclusies de problematiek versluieren en derhalve zorgvuldig en weloverwogen besluitvorming onmogelijk maken.

Twee insprekers wijzen erop dat in de rapporten wordt gesteld dat er in de nabijheid van het luchtvaartterrein geen open water is, echter direct grenzend aan de start- en landingsbaan, aan de overzijde van de Larserweg, bevindt zich een waterplaats met een lengte van 600 meter. De plaats begint zich te ontwikkelen als pleisterplaats voor vogels.

Volgens een inspreker zijn de uitgangspunten van de belangrijkste alternatieven niet correct. Er wordt gesproken over een aantal vliegbewegingen van respectievelijk 73.100 en 164.300. Bij het exploitantalternatief zouden dit er meer moeten zijn aangezien de gewichtsbepanking wegvalt en er dus een groter scala van vliegtuigen gebruik kan maken van Lelystad. Indien de aantallen wel correct zijn, is er geen noodzaak om de gewichtsbepanking los te laten. Inspreker vraagt zich dan wel af hoe het mogelijk is dat dit verschil uitmaakt bij het al dan niet rendabel kunnen exploiteren. Graag zou hij willen weten waar de aantallen op gebaseerd zijn.

Een paar insprekers achten het niet reëel dat de capaciteit van de huidige twee banen voldoende is voor de geplande verruiming van het aantal vliegbewegingen. Volgens één van hen heeft LL ook al laten weten de mogelijkheden van een 2100 meter baan richting Harderwijk te gaan onderzoeken. Deze inspreker voelt zich hierdoor enigszins misleid. Een andere inspreker verzoekt om een aanvullend onderzoek naar de capaciteit van het luchtvaartterrein.

Een paar insprekers missen een financiële paragraaf met een kosten en baten analyse ten behoeve van de verschillende alternatieven. Hierbij wordt gewezen op het feit dat immateriële kosten moeilijk in geld uit te drukken zijn, maar wel meegenomen zouden moeten worden.

Het Bio Science Park laat weten bezwaar te maken tegen de voorliggende PKB en MER, omdat deze qua wijze van totstandkoming, maar met name inhoudelijk onjuist zijn. Uit het gebruikte kaartmateriaal blijkt het Bio Science Park-Lelystad onder de (geluids)contouren van de start- en landingsroute van LL te liggen. Het bestemmingsplan voor de ontwikkeling van dit park is inmiddels vastgesteld, de eerste fase van het bouwrijp maken is inmiddels geschied (op basis van het besluit ex art 19 WRO) en de bouwvergunning voor het realiseren van een eerste gebouw is inmiddels onherroepelijk. Met de situering van de vliegroute heeft geen zorgvuldige belangenafweging ex art. 3:4 Awb plaatsgevonden. Er is niet gebleken dat en op welke wijze alternatieven in overweging zijn genomen.

Het bevreemdt Lelystad Airport dat in het PKB de openingstijden worden genoemd en dat dat niet pas in de aanwijzing gebeurt. Lelystad Airport verzoekt tevens om aan te geven hoe de inpassing van de PKB in het grotere geheel van het SRKL zal plaatsvinden zowel in tijd als in eventueel aangepaste wetgeving, waarbij met name decentralisatie een rol zal spelen.

KLM vreest dat er door de geplande capaciteitsverhoging van LL ontwikkelingen in gang worden gezet, die later strijdig zijn met het nog te ontwikkelen beleid ten aanzien van regionale velden, mede in relatie tot de Mainportdoelstelling voor Schiphol. KLM verzet zich met klem tegen de eventuele afwenteling van kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling LL op het vliegverkeer van Schiphol. Nu beide luchthavens door dezelfde exploitant worden beheerd, wordt deze vrees reëel geacht. Verzocht wordt om in de besluiten voorzieningen in te bouwen om deze kruisfinanciering te voorkomen.

1, 4, 7, 50, 66, 67, 72, 94, 105,
107, 118, 146, 158, 160, 195,
207, 229, 240, 244, 247, 263

3.2.4 Foutieve kaarten

Insprekers maken bezwaar tegen de voorliggende plannen omdat deze zijn gebaseerd op oude plattegronden van de gemeente Lelystad. Hierop staan onder andere de wijken aan het Bovenwater, de Hollandse Hout en de Landerijen niet vermeld. De ligging van de Bkl-geluidscontouren over de woongebieden, waardoor uitbreidingsgebieden in de knel komen te liggen, wordt door veel insprekers schandalig gevonden. Er wordt gevraagd wat de regelgeving is betreffende de afstand tussen een gepland regionaal vliegveld en een stad in ontwikkeling.

Gemeente Zeewolde is van mening dat op de kaart met de indicatieve 47 Bkl-geluidszone onvoldoende de aanwezigheid is getoond van het recreatieterrein aan de Pluvierenweg, dat momenteel als asielzoekerscentrum is ingericht. Ook vinden de gemeente en andere insprekers dat er in het MER geen juiste weergave van de situatie in 2015 is gegeven, omdat het bovengenoemd recreatieterrein in het Horsterwold en de woningen gelegen aan de Harderhaven ontbreken. Bovendien is een deel van de gemeente Zeewolde, liggend in de zuidlob van Zeewolde ten zuiden van de Hoge Vaart, als toegevoegd woongebied ingevuld. Dit is uiterst voorbarig: in het omgevingsplan van de provincie Flevoland van 2000 staat het gebied wel aangeduid als indicatief stedelijk en bedrijfsgebied, maar is het gebied tevens aangeduid als gebied waar een integrale inrichtingsstudie uitgevoerd moet worden. Tenslotte is er ook een gebied ten noorden van de Hoge Vaart, liggend binnen de gemeente Zeewolde en grenzend aan de gemeentegrens met Almere, als woongebied aangemerkt.

Een twintigtal van insprekers is verbaasd over het gebruik van verouderde kaarten en vraagt in hoeverre gemeentebesturen, provinciaal bestuur en milieuorganisaties in de gelegenheid zijn gesteld om mede invulling te geven aan het eindproduct van de PKB voor wat betreft de huidige geluidszones en het daarbij behorende MER. Een aantal insprekers vindt dat vanwege dit verkeerde uitgangspunt de procedure opnieuw doorlopen zal moeten worden.

3.2.5 Inconsequente wetgeving

Meerdere insprekers vinden de wetgeving betreffende bebouwing in geluidszones inconsequent. De wet voorziet namelijk in een verbod op nieuw te bouwen woningen in bepaalde zones die zijn aangewezen voor vliegverkeer, maar staat het wel toe dat geluidszones worden vastgesteld over reeds bebouwde gebieden.

3.2.6 Afweging van belangen

Een aantal insprekers is van mening dat economie niet boven welzijn mag worden gesteld en ook dat de verrijking (exploitant) of het plezier (recreatieve

11, 12, 16, 66, 95, 102, 107,
147, 226, 247

luchtvaart) van een enkeling niet ten koste mag gaan van het woon- en leefmilieu en/of de bedrijfsvoering van vele anderen. Een deel van deze insprekers mist in de rapporten een goed gemotiveerde afweging tussen economie enerzijds en milieu anderzijds.

3.3 Alternatieven

3.3.1 Algemeen

4, 5, 9, 19, 27, 31, 48, 49, 50, 57, 58, 60, 61, 75, 79, 83, 84, 86, 87, 93, 94, 98, 103, 105, 106, 108, 110, 111, 112, 113, 125, 126, 131, 133, 136, 139, 141, 148, 150, 161, 163, 173, 178, 182, 188, 189, 194, 196, 199, 211, 213, 215, 216, 217, 220, 221, 222, 223, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 237, 239, 240, 244, 245, 247, 248, 250, 251, 263

Een zeer groot aantal insprekers maakt bezwaar tegen de verschillende alternatieven die gebaseerd zijn op een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. In dat kader worden de volgende voornemens aangehaald:

- een verlenging van de hoofdbaan tot 2.100 meter
- de opheffing van de gewichtsbegrenzing van 20.000 kg.
- een toename van het aantal (Bkl en/of Ke) vliegtuigbewegingen

Een paar insprekers zijn van mening dat een te beperkt aantal alternatieven onderzocht is. Met name alternatieven in uit- en aanvliegroutes en baanconfiguratie die van veel invloed kunnen zijn op geluidshinder en gevarenczones.

3.3.2 Gewichtsbegrenzing en 2.100 meter baan

Een vijftiental insprekers twijfelen aan de in de PKB aangevoerde argumentatie verlenging tot 2.100 meter uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk zou zijn om de plannen van de exploitant te kunnen realiseren. De meesten van hen vermoeden dat bedrijfseconomische motieven voor deze wens bepalend zijn geweest. Ook de argumenten gebruikt om de gewichtsbeperving los te laten worden in twijfel getrokken en lijken er alleen maar toe te dienen om mogelijkheden open te houden om in de toekomst zwaardere (commerciële) vliegtuigen toe te kunnen laten.

Een inspreker, piloot van een Boeing 737-800, is dezelfde mening toegedaan en laat in dit kader weten dat een baanbreedte van 30 meter geen beperking oplegt aan het type te accommoderen vliegtuigen. Op verschillende plaatsen in Europa wordt gevlogen met vliegtuigen met een startgewicht zwaarder dan 20.000 kg op banen met een breedte van 30 meter (waarvan overigens de lengte niet meer dan 1.600 m hoeft te bedragen).

Volgens één inspreker is de baanlengte van 2.100 meter en breedte 30 meter niet conform de internationale regelgeving.

3.3.3 Ligging parallelle (gras-) baan

Een aantal insprekers maakt bezwaar tegen (de ligging van) de geprojecteerde parallelle baan ten noorden van de hoofdbaan. Een aantal is van mening dat door de ligging van deze baan aan de noordkant, de kleine luchtvaart nog vaker richting Lelystad zal vliegen en ter plaatse nog meer hinder zal veroorzaken. De insprekers menen dat er betere alternatieven voorhanden zijn, zoals ten zuidoosten van de hoofdbaan, waardoor woongebieden in Lelystad en het natuurpark Lelystad geen hinder van het luchtverkeer zullen ondervinden en er bovendien grotere flexibiliteit is voor toekomstige ontwikkelingen van de stad en luchthaven.

Vervolgens wordt door een aantal insprekers verondersteld dat de keuze voor de ligging van de parallelle baan ten noorden van de hoofdbaan, is ingegeven door het feit de hiervoor benodigde grond al in bezit is. Zij menen dat een baan zo dicht gelegen tegen de hoofdbaan niet conform de wettelijke eisen is. Zij willen in het kader daarvan weten of de wet hierop wordt aangepast.

Verder wordt gevraagd waarom in de voorliggende stukken geen rekening is gehouden met het provinciale omgevingsplan. Met betrekking tot de ligging van de parallelle baan, is deze in dit plan op een andere plaats geprojecteerd. Het provinciale omgevingsplan wordt überhaupt in de voorliggende stukken niet genoemd, noch gemotiveerd.

Tenslotte geeft een inspreker aan dat in de plannen niet is terug te vinden waarvoor en hoe deze baan wordt gebruikt.

3.3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Een viertal insprekers gaat specifiek in op het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Zij zijn van mening dat dit alternatief moet worden aangepast. Een paar daarvan geeft aan het onjuist te vinden dat het MMA overeenkomt met het exploitantenalternatief omdat uitbreiding van een vliegveld immers nooit het Meest Milieuvriendelijke Alternatief kan zijn.

De provincie Flevoland is van mening dat het MMA slechts beperkt blijft tot het exploitantenalternatief met aanpassing van een aantal Ke-routes om de Oostvaardersplassen te ontzien. Om de maximale milieugrenzen voor de uitbreiding van de luchthaven op een weloverwogen manier te kunnen bepalen, is het volgens de provincie noodzakelijk om de mogelijkheden tot beperking van de milieubelasting, in een breder perspectief te beschouwen. Daarbij wordt het met name van belang geacht dat in het MMA ook maatregelen worden opgenomen die de gevolgen van de 47 Bkl-contour kunnen beperken. Hierbij wordt gedacht aan het verlagen van het aantal Bkl-vlieg-

bewegingen of de aanleg van een parallelle baan ten zuidoosten van de Eendenweg op minimaal 1023 meter van de hoofdbaan (conform het provinciale omgevingsplan).

Milieufederatie Flevoland meent dat in het MMA moet worden onderzocht wat de invloed is van het uitsluitend vliegen met vliegtuigen uit de nieuwe hoofdstuk 4 vliegtuigen. Ook dient het vliegen in de vroege ochtend en avond minder aantrekkelijk te worden gemaakt door het hanteren van tarieven voor start- en landingsgelden die discrimineren naar tijd. Tenslotte dient in het MMA rekening gehouden te worden met (plannen voor) toekomstige woningbouwlocaties die binnen de 20 Ke-contour (berekend met 50 dB(A)) komen te liggen.

3.4 Geluid

3.4.1 Algemeen

4, 17, 25, 30, 32, 35, 36, 38, 47, 50, 55, 64, 68, 73, 74, 75, 76, 78, 81, 82, 85, 87, 90, 105, 109, 115, 120, 127, 130, 133, 143, 149, 150, 156, 157, 161, 163, 164, 169, 171, 172, 173, 175, 184, 195, 202, 205, 210, 213, 214, 216, 223, 224, 230, 238, 239, 241, 245, 246, 247

Veel insprekers vrezen door de uitbreiding van LL veel (meer) geluidsoverlast te gaan krijgen en vinden derhalve de groei niet acceptabel. Daarbij wordt gewezen op de reeds aanwezige overlast van vliegverkeer ondermeer vanwege de wachtruimte en aanvliegeroutes van Schiphol die zich boven Lelystad bevinden, de geluidsoverlast van de A6, als ook vanwege het extra verkeer richting Bataviastad. Meerdere insprekers geven aan in de huidige situatie met name van ultralight- en lesvliegtuigjes overlast te hebben. Volgens enkele insprekers gaat men in de berekeningen ervan uit dat LL de enige geluidsbron is en dat daardoor het cumulatieve-effect door de aanwezigheid van meerdere bronnen niet inzichtelijk wordt gemaakt. Ook de Commissie voor de m.e.r. heeft om deze inzichtelijkheid gevraagd. Een ander merkt op dat er in de berekeningen geen rekening is gehouden met de windrichting. Zou dit wel zijn gebeurd dan zou volgens de inspreker 2/3 deel van Lelystad binnen de 47 Bkl zone komen te liggen, daar de wind bijna het gehele jaar uit zuidelijke richting komt. Meerdere insprekers geven aan dat geluid ook buiten de aangegeven zonering overlast veroorzaakt. Een andere inspreker wijst erop dat 250 houten woningen in Oost-Lelystad extra gevoelig zijn voor geluid.

Aanvullingen

Provincie Flevoland en Milieufederatie Flevoland verzoeken om aanvullende onderzoeken op het gebied van geluid. In hun reacties vragen zij om expliciete aanvullingen op het MER.

Eén inspreker geeft aan in het MER het deel 'autonome ontwikkelingen' te missen. Specifiek vraagt deze inspreker aandacht voor de mogelijke ontwikkelingen van de Zuiderzeelijn.

5, 9, 31, 48, 50, 57, 60, 75, 79, 83, 84, 85, 86, 87, 98, 105, 108, 109, 111, 112, 125, 126, 133, 139, 150, 161, 163, 173, 184, 189, 194, 199, 207, 213, 217, 220, 221, 222, 223, 226, 227, 228, 229, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 238, 239, 240, 244, 245, 246, 247, 250

7, 61, 68, 82, 88, 98, 173, 213, 216, 230, 238, 239, 240, 245, 247, 248

2, 5, 19, 20, 27, 31, 32, 35, 36, 57, 60, 61, 66, 68, 75, 79, 80, 84, 85, 98, 106, 107, 108, 109, 113, 119, 126, 131, 132, 133, 134, 139, 141, 151, 157, 158, 167, 173, 180, 182, 188, 189, 191, 213, 218, 219, 220, 223, 224, 229, 231, 232, 233, 234, 236, 238, 239, 240, 244, 245, 248, 250, 251, 165

3.4.2 Extensieregeling

Eén vijfde van de insprekers heeft bezwaar tegen de voorgestelde extensieregeling, gevreesd wordt voor toenemende geluidsoverlast. De meeste bezwaren richten zich op de sluitingstijd van 23:00 uur met de eventuele uitloop tot 24.00 uur, ook de openingstijd van 6:00 wordt door sommige insprekers onacceptabel gevonden. Een aantal insprekers vraagt om een zorgvuldiger formulering van een uitzonderingsgeval, daar zij van mening zijn dat de huidige beschrijving te veel ruimte laat om gebruik te maken van het extra uur. Gevreesd wordt dat er op den duur wellicht structureel langer gevlogen wordt. Eén inspreker wijst erop dat de geplande openingstijden ruimer zijn dan die van Schiphol en acht dit niet gepast. Een andere inspreker attendeert op het feit dat er binnen afzienbare tijd Europese regelgeving van kracht wordt die een langere nachtrust zal voor schrijven dan de nu geplande extensieregeling voorstaat.

Eén inspreker vraagt zich af waarom bij 5 dagen verkeersleiding er een noordelijke Bkl-uitloper is, terwijl deze bij 7 dagen verkeersleiding niet getoond wordt. Hierdoor lijkt het alsof er bij 5 dagen verkeersleiding meer overlast is voor de oostelijke woonwijken van Lelystad.

3.4.3 Handhaving

Een kleine twintig reacties gaan in op de handhaving van de vastgelegde vliegroutes en vlieghoogtes. Daarbij wordt er op gewezen dat reeds nu al regelmatig wordt afgeweken van de voorschriften. Bovendien refereert men aan het feit dat in december 2002 de luchthaven wegens economische redenen mocht openblijven, ondanks het feit dat de maximale geluidsbelasting was bereikt.

3.4.4 Zones

Een grote groep insprekers vindt het onacceptabel dat de Bkl-geluidscontouren zo over Lelystad komen te liggen dat daardoor de uitbreidingsmogelijkheden van de stad beperkt worden. Deze groep doelt met name op de contouren die over de wijk Landerijen zijn gepland. Gemeente Lelystad verzoekt andere figuraties dan de onderhavige 47 Bkl-zone te onderzoeken en in de definitieve PKB een figuratie op te nemen die de verdere uitbreiding van Lelystad niet belemmert. Ook vrezen meerdere insprekers dat door de geplande contouren natuurgebieden meer verstoord gaan worden.

Enkele insprekers, waaronder provincie Flevoland en gemeente Zwolle attenderen op het feit dat een aantal agrarische bedrijven en het asielzoekerscentrum (toekomstig recreatiecentrum) in Zeewolde, als ook de ecologische verbindingzone over de Knarweg en de ecologische verbinding tussen het Harderbos en Harderbroek binnen de geluidscontouren komen te liggen.

Gevraagd wordt naar de milieueffecten hiervan. Ook gebouwen van het Wageningen Universiteit en Researchcentrum komen binnen de geluidscontouren te liggen. In verband met het groot aantal plant- en dierproeven die in het centrum worden uitgevoerd en de aanwezigheid van 1200 medewerkers wordt tegen de geplande contour bezwaar gemaakt.

Volgens een andere inspreker komt de getoonde Bkl-zone niet overeen met de in 2002 gehandhaafde zone. Gevraagd wordt dan ook of de figuur op pagina 57 onjuist is, of dat de zone in 2002 foutief gehandhaafd is. Wanneer de zone gehandhaafd blijft is er volgens de inspreker een discrepantie met eerdere besluiten, waardoor er minder vliegbewegingen mogelijk zijn. Immers de bestaande Bkl-zone is gebaseerd op de daarbij behorende routes. Dit zal ten koste gaan van de bedrijven op Lelystad Airport.

Het Pluimvee en Akkerbouwbedrijf Schoot-Uiterkamp komt binnen de 40Ke en 57 Bkl-zone te liggen. De eigenaar van het bedrijf constateert dat de geluidshinder van beide zones niet bij elkaar is opgeteld en dat ook het industrielaawaai niet bij de berekeningen is meegenomen, hetgeen hij onacceptabel vindt. Tevens vraagt hij of het is toegestaan om bestaande woningen die in 35 Ke zone komen te liggen in de toekomst uit te bouwen en zo ja, of er dan extra eisen voor isolatie worden gesteld en of de extra kosten die dit met zich meebrengt kunnen worden verhaald.

Een aantal insprekers is van mening dat doordat er in de voorliggende PKB een afwijking van respectievelijk 2 Ke en 2 Bkl in geluidszones wordt toegestaan reeds een uitbreiding van de norm mogelijk wordt gemaakt.

Er wordt gewezen op het feit dat binnen afzienbare tijd Europese regelgeving van kracht zal worden, waarbij de huidige Ke en Bkl-zones in Lden zullen moeten worden uitgedrukt, verzocht wordt om in het PKB derhalve de contouren enkel in Lden uit te drukken.

3.5 Vliegroutes

3.5.1 Algemeen

Circa 30% van de insprekers maakt bezwaar tegen de geprojecteerde vliegroutes omdat dit zal leiden tot een toename van geluid, luchtverontreiniging en externe onveiligheid. Hoewel een paar insprekers aangeven te kunnen begrijpen dat LL een deel van het Schiphol verkeer wil overnemen, worden de plannen om de vliegroutes te projecteren boven woonwijken in Lelystad sterk afgekeurd, met name door bewoners van de betreffende gebieden.

3, 4, 5, 9, 18, 24, 26, 27, 29,
31, 37, 42, 49, 57, 60, 63, 75,
77, 78, 82, 84, 85, 88, 92, 97,
103, 107, 108, 110, 111, 112,
113, 117, 119, 124, 125, 126,
129, 131, 133, 136, 138, 139,
145, 147, 148, 149, 156, 157,
160, 162, 168, 173, 180, 186,
189, 191, 198, 199, 201, 203,
209, 211, 212, 215, 216, 217,
219, 220, 221, 222, 223, 227,
228, 229, 230, 231, 232, 233,
234, 235, 236, 237, 239, 241,
242, 244, 250, 251, 252, 256,
257, 263

In dit kader worden met name Landerijen en Lelystad Haven genoemd. Daarnaast het Hollandse Hout, Waterwijk, zuid- en noordkant van Lelystad, Landstrekenwijk, Overijsselse Hout, Gelderse Hout, als ook het Bio Science Park. Ook het projecteren van vliegroutes boven natuurgebieden (met name Oostvaardersplassen, Natuurpark Lelystad en Bovenwater), recreatie-terreinen en biologische agrarische gronden stuit op veel bezwaar. In veel gevallen wordt verzocht om de geprojecteerde vliegroutes over geluidsgevoelige gebieden in heroverweging te nemen, vooral omdat er volgens velen voldoende alternatieve routes mogelijk zijn in de ruime polder.

Een aantal sprekers, waaronder Luchtverkeersleiding Nederland, twijfelt aan de uitvoerbaarheid van de vliegroutes. Zij menen dat de in de MER gebruikte routes consequenties hebben voor de veiligheid en de capaciteit van het af te handelen luchtverkeer op de luchthaven Lelystad.

Provincie Flevoland vraagt zich af of er bij de totstandkoming van de voorliggende routestructuur voldoende is gekeken naar de ontwikkeling van deze routes en de bijbehorende milieugevolgen. Als aanvulling op het MER zou spreker derhalve graag inzicht krijgen in de (toekomstige) presentatie van luchthaven Lelystad in de AIP (luchtvaartgids).

Lelystad Airport verzoekt om gezamenlijk met lokale overheden en LL tot een voor alle partijen aanvaardbare, praktisch uitvoerbare en handhaafbare routestructuur te komen, waarmee tevens het vertrouwen van de (lokale) bevolking in de luchthaven en de geplande ontwikkeling weer zal toenemen. Daarbij dient getracht te worden de Ke (red. IFR)-routes zoveel als mogelijk niet over stiltegebieden te laten lopen, met dien verstande dat de routes, zonder grote consequenties wel dienen aan te sluiten op bestaande nationale en internationale routes.

De KLM verzoekt om expliciet in de PKB op te nemen dat het luchtverkeer van en naar Schiphol geen enkele hinder mag gaan ondervinden van luchtverkeer van en naar Lelystad. In het kader van de - ook door de overheid - geformuleerde Mainportdoelstelling voor de Luchthaven Schiphol moet Schiphol zich kunnen blijven ontwikkelen en haar plaats in de top 4 van luchthavens in Europa ten aanzien van passagiers, cargo en kwaliteit, alsmede haar plaats in de top 3 voor wat betreft netwerk kunnen behouden.

Tenslotte geeft een spreker aan dat helikopters de getekende IFR routes niet IFR kunnen vliegen. Dus ondanks dat het Ke-verkeer is mag het niet als IFR verkeer worden meegenomen.

3.5.2 Lelystad

De geplande (IFR) vliegroute langs het oosten van Lelystad stuit op bezwaar. De lussen veroorzaken volgens insprekers onnodige overlast voor oost Lelystad, ook al ligt het gebied buiten de 20 Ke zone. Een paar insprekers stellen voor de vliegroute meer naar het oosten - oostelijk van de A6 boven agrarisch gebied - te verleggen, waardoor minder bewoners van Lelystad hinder zullen ondervinden.

Gevraagd wordt om de (VFR) vliegroute parallel aan de A6 te heroverwegen, omdat deze route ervoor zorgt dat de Waterwijk evenals andere wijken binnen de 47 Bkl geluidscour komen te liggen. In dat kader wordt ook gewezen op het Sidhadorp waar de bewoners zich vanwege de rust juist in de zuidoosthoek van de Waterwijk hebben gevestigd.

Een inspreker wijst op het feit dat bij de totstandkoming van de voorliggende stukken er verouderde plankaarten zijn gebruikt, waar de wijken Jagersveld en Groene Velden niet vermeld staan als bebouwd gebied. De (IFR) vliegroute zal deze wijken aan de noordkant schampen. Bovendien zal er over de Flevo Marina en het daarnaast gelegen strand gevlogen worden. Ook de Bronsweg en het bezoekerscentrum van de Biologische Landbouw zullen hinder ondervinden. Inspreker merkt op dat als de route hetzelfde draaipunt zou houden, maar iets noordelijker (naar de elektriciteitscentrale) gelegd zou worden niemand hinder zou ondervinden.

Landerijen

Wat betreft de vliegroute over Landerijen heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de ambtenaren van Verkeer en Waterstaat de opdracht verstrekt om te komen tot onderzoek naar wijziging van de vliegroute. Dit is door een medewerker van Verkeer en Waterstaat tijdens de hoorzitting in Lelystad meegedeeld. Bij deze toezegging vraagt een aantal insprekers zich af of het lukt om een alternatief te vinden waarbij de hinder niet op andere woonwijken of op natuur of platteland wordt afgewenteld. Ook is een inspreker van mening dat voor Lelystad Haven dezelfde criteria gehanteerd dienen te worden als voor de wijk Landerijen.

Bovenwater

Zoals reeds vermeld, roept de (IFR) vliegroute over het Bovenwater, met name door bewoners van Lelystad haven, veel weerstand op. Ook bewoners van het Hollandse Hout maken bezwaar. Het leggen van een IFR route over het Bovenwater, dat tevens wordt omzoomd door vrij intensieve woonbebouwing, wordt onacceptabel gevonden, mede vanwege het feit dat veelal wordt afgeweken van de (koersen en hoogtes van) routes. Een vrij groot aantal

insprekers is van mening dat deze route verlegd dient te worden. Hoewel in de stukken is aangegeven dat de Oostvaardersplassen is ontzien wat betreft te plannen vliegroutes om zodoende te voldoen aan de milieuwetgeving en negatieve effecten op dat gebied te voorkomen, wordt in veel gevallen door die bewoners een verlegging in de richting van de Oostvaardersplassen voorgesteld. Zij zijn zich bewust van het feit dat dit ten koste gaat van het natuurgebied, maar zij stellen het belang van bewoners boven het belang van natuur. Een aantal insprekers is overigens van mening dat het Bovenwater beschouwd dient te worden als een onderdeel van de Oostvaardersplassen en deze, net als de Oostvaardersplassen, ontzien dient te worden.

Een voorstel wordt gedaan de betreffende vliegroute via de noordzijde van Lelystad aan te laten sluiten op de routes boven het Markermeer. Bijkomend voordeel is dat hierbij een grotere hoogte kan worden bereikt voordat het verkeer in de nabijheid van Lelystad komt.

Een aantal insprekers betwijfelt de uitvoerbaarheid van de koers en hoogte van de vliegroute over het Bovenwater. Aangegeven wordt dat er een hele scherpe bocht in de route zit en dat een dergelijke bocht in de praktijk vaak afgesneden wordt. Door het maken van een grotere bocht, kan boven het Bovenwater niet de hoogte van 3000 ft gehaald worden. In dit kader wordt gevraagd hoe gehandhaafd gaat worden op koersen en hoogtes. Hierover is in de stukken niets terug te vinden.

3.5.3 Omliggende gemeenten

Zeewolde

5, 98, 123, 128, 151, 167, 213,
245

Een aantal insprekers, over het algemeen woonachtig in Zeewolde, gaat in op de vliegroutes die in de voorliggende stukken geprojecteerd zijn over Zeewolde. Deze insprekers, waaronder de gemeente Zeewolde en een milieuorganisatie, geven aan het onbegrijpelijk te vinden dat de vliegroutes in belangrijke mate over het dorp Zeewolde komen te liggen. Zij vragen duidelijkheid omtrent de keuze van de routes. Ze zijn bovendien van mening dat er onvoldoende is gekeken naar cumulatieve effecten met betrekking tot reeds bestaande vliegbewegingen boven het dorp en de geplande IFR-routes. Hierdoor ontstaat een verkeerd beeld van het aantal vliegbewegingen boven het dorp.

Een aantal insprekers vraagt aandacht voor de VFR-route (kleine luchtvaart) nabij het dorp Zeewolde. Met name deze route zal voor erg veel overlast (geluid, luchtverontreiniging, externe veiligheid) zorgen, omdat het recreatieve verkeer lager dan 3000 ft. mag vliegen. In het MER dienen deze gevolgen inzichtelijk gemaakt te worden.

Tevens is een aantal insprekers van mening dat aangegeven dient te worden waarom niet gekozen is voor een vliegroute over het toekomstige woongebied ten zuiden van de Hoge Vaart, omdat nog niet duidelijk is in hoeverre dat daadwerkelijk woongebied zal worden. Dit gebied mag geen hogere beschermingsstatus krijgen dan reeds bebouwd gebied, zoals in dit geval het dorp Zeewolde.

Een inspreker meent dat het plannen van vliegroutes langs het Horsterwold onacceptabel is omdat dit in de praktijk betekent dat er wel degelijk over het gebied gevlogen zal worden. Deze mening wordt ondersteund door 156 anderen door middel van handtekeningen.

Daarentegen geeft een andere inspreker aan de waarde van het stiltegebied Horsterwold uiterst discutabel te vinden omdat deze in de huidige situatie door defensie wordt gebruikt als laagvlieg gebied. In de voorliggende plannen zijn bovendien de helikopterbewegingen zodanig dicht langs dit gebied gelegen, dat er in de praktijk regelmatig overheen gevlogen zal worden. In dat kader lijkt het logischer om het stiltegebied op te heffen en de vliegroutes over het stiltegebied te laten plaatsvinden in plaats van over het dorp Zeewolde.

Harderwijk

Gevraagd wordt om aanpassing van de vliegroutes en wel zodanig dat er niet meer over de woonwijken van de gemeente Harderwijk gevlogen zal worden.

Almere

De gemeente Almere meldt dat in het MER wordt uitgegaan dat door de geplande aanvliegroute geen overlast ontstaat in reeds bebouwde en nog te bebouwen gebieden in Almere. De gemeente is echter van mening dat het niet realistisch is ervan uit te gaan dat voorgestelde toename van het aantal vliegbewegingen mogelijk is zonder een toename van het aantal gehinderden. Aandacht wordt gevraagd voor het feit dat er nauwelijks wordt ingegaan op de gevolgen van de aanvliegroutes over Almeers grondgebied.

3.6 Externe veiligheid

13, 19, 20, 34, 35, 53, 54, 55,
61, 65, 74, 75, 76, 78, 86, 103,
104, 105, 106, 109, 110, 113,
120, 121, 127, 131, 132, 137,
146, 150, 151, 157, 160, 161,
163, 165, 167, 172, 174, 178,

Veel insprekers vrezen voor een toenemend risico voor crashes, vanwege de uitbreiding van het aantal vliegbewegingen en maken derhalve bezwaar tegen de uitbreiding. Hierbij gaat het niet alleen om inwoners van Lelystad, maar ook om inwoners van omliggende gemeenten. Als grote risicofactor wordt de ligging van geplande vliegroutes boven woonwijken gezien, waardoor deze binnen een gevarenszone komen te liggen. Ook vreest men voor vogel-

182, 184, 194, 195, 202, 207,
215, 216, 224, 226, 230, 234,
238, 245, 248

aanvaringen, vanwege de aanwezigheid van grote zwermen vogels die van en naar de nabij gelegen natuurgebieden vliegen. Gevraagd wordt welke technische en operationele maatregelen zullen worden genomen om de risico's van ongelukken onder andere ten gevolge van vogelaanvaringen te voorkomen. Verder wordt de komst van zwaardere toestellen als risicoverhogend ervaren. Verschillende insprekers verwijzen naar eerdere rampen zoals de Bijlmerramp en de Herculesramp.

Een aantal insprekers, waaronder Milieugroep Lelystad, wijst er op dat in de richtlijnen een aantal risico's zijn genoemd, die specifiek op Luchthaven Lelystad van toepassing zijn. Het MER gaat hier volgens de milieugroep nauwelijks op in. Tevens wordt verzocht om meer duidelijkheid omtrent: het hoge ongevalratio van oude vliegtuigtypen, waar in Lelystad tijdens lesvluchten veel mee gevlogen wordt, vogelaanvaringen vanwege de grote vogelpopulatie en de mogelijke komst van het Aviodome.

Een inspreker vraagt of de brandbestrijdingsdienst op LL is toegerust op de voorgenomen afwikkeling van personenvervoer en of er voldoende specialis- tische kennis en mankracht aanwezig is in geval er onverhoopt een kerosine- brand uitbreekt.

Een inspreker wijst erop dat in het MER bij hoofdstuk 6, 'Leemten in kennis, niet is opgenomen dat er onvoldoende informatie is over de kans op helikop- terongevallen. Milieufederatie Flevoland vindt het onterecht dat de helikop- tervluchten niet worden meegenomen in de berekeningen van het externe veiligheidsrisico omdat deze vluchten 10% van het aantal vliegbewegingen vormen en de routes voor helikopters bovendien precies boven de woon- kernen Dronten, Biddinghuizen, Zeewolde en Harderwijk lopen. Een andere inspreker is van mening dat de berekeningen van de externe veiligheidsrisico's te optimistisch zijn en realistischer dienen te worden uitgevoerd.

Een inspreker vreest, dat wanneer luchtverkeersleiding wordt ingesteld, er op dagen dat er meer verkeersaanbod is dan de luchtverkeersleiding kan verwerken (bijvoorbeeld bij ineens opkomend onweer), er buiten de air traffic zone (a.t.z.) onveilige situaties ontstaan, omdat veel vliegtuigen (met name kleine luchtvaart) buiten de a.t.z. in de 'wacht' worden gezet. Ook wordt gewezen op het feit dat met verkeersleiding de afwikkeling van vliegverkeer veel langzamer gaat dan bij een gewoon groen veld gebruikelijk is.

3.7 Luchtverontreiniging

25, 30, 34, 35, 38, 39, 42, 45, 65, 73, 74, 75, 76, 79, 81, 83, 84, 86, 95, 98, 102, 103, 104, 105, 108, 109, 120, 127, 131, 132, 139, 146, 150, 157, 160, 163, 169, 207, 214, 216, 218, 224, 230, 235, 245

3.7.1 Algemeen

Een derde deel van de insprekers gaat in op het thema luchtverontreiniging. Allen zijn zij tegen uitbreiding van LL vanwege de toename van uitstoot van schadelijke stoffen mede als gevolg van het dumpen van kerosine voor aanvang van de landing. Een deel van de insprekers geeft aan bezwaar te hebben tegen uitbreiding van de luchthaven in het geval de voorgestelde vliegroute en geluidscontour over zijn of haar woonwijk valt, waardoor bewoners van de betreffende wijk geconfronteerd worden met verhoogde luchtverontreiniging en de hieruit voortvloeiende gezondheidsrisico's. In dat kader worden genoemd: Waterwijk en een deel van Landerijen.

Een aantal insprekers, waaronder een milieuorganisatie, meent dat op het gebied van luchtverontreiniging in het MER geen rekening is gehouden met de cumulatie van emissies door luchtverkeer en andere bronnen, zoals als gevolg van de verkeersaantrekkende werking en met de fijnstof emissie (PM10). Deze zaken dienen alsnog meegenomen te worden.

Een paar insprekers stellen een verbod voor op lood in kerosine om zodoende de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en / of een belastingheffing op kerosine, om op die manier het vliegverkeer binnen de perken te houden, waardoor uitbreiding van LL niet nodig is.

De club van omwonenden Lelystad vraagt om beter onderzoek naar fijnstof, omdat deze uitstoot volgens het onderzoeksinstituut RIVM, TNO, ECN, IRAS en de universiteit van Utrecht kan leiden tot extra sterfte. Zelfs van concentraties onder de Europese norm zijn gezondheidseffecten te verwachten. De fijnstof emissie neemt tussen 2000 en 2015 voor luchthaven LL met een factor 11 toe en koolmonoxide met een factor 20.

De Milieugroep Lelystad wijst op de Kyoto-afspraken over uitstoot van CO₂ en de belofte van Nederland over een 'standstill' betreffende de CO₂ uitstoot. Omdat dit jaar nog geen formele regelgeving van toepassing is over CO₂ uitstoot voor de kleine luchtvaart, wordt dit ten onrechte niet in de voorliggende stukken meegenomen.

Wageningen Universiteit en researchcentrum heeft bezwaar tegen de plannen vanwege de ligging van zijn proefvelden binnen de (Ke-?)geluidscontouren. Uitbreiding van LL zal een toename van lood en andere milieu- en gezondheidsbelastende stoffen betekenen, in gewassen (veelal voor de verwerking in de humane voedselketen) op deze proefvelden.

De provincie Flevoland meent dat de in het MER gehanteerde berekeningsmethode met betrekking tot emissies, waarbij een relatie is gelegd tussen emissie uitstoot en baanlengte, incorrect is.

3.7.2 Biologische landbouw

50, 61, 110, 126, 133, 141, 145, 161, 167, 178, 188, 189, 194, 206, 215, 217, 220, 221, 223, 227, 229, 232, 233, 234, 236, 237, 238, 239, 242, 244, 245, 248, 251, 253, 254

Ruim dertig insprekers, veelal biologische agrariërs, gaat in op het aspect luchtverontreiniging en wijst in dat kader op het feit dat Lelystad een landelijk concentratiegebied is voor biologisch dynamische landbouwbedrijven. Alleen bij een schone bodem, schoon water en schone lucht kan voldaan worden aan de hoge milieueisen die gesteld worden aan (de gewassen van) deze sector. Zij maken zich ernstige zorgen over de effecten van de uitstoot van schadelijke stoffen op de biologisch dynamische landbouw en vrezen voor het voortbestaan van deze sector wanneer de voorliggende plannen doorgang vinden. Zij menen dat de consequenties voor met name de (biologische) landbouw als gevolg van een toename van uitstoot van schadelijke stoffen door vliegverkeer onvoldoende zijn meegenomen in het MER. Dit dient alsnog onderzocht te worden. Een inspreker is tevens van mening dat de no-fly zone die geldt voor de Oostvaardersplassen ook zou moeten gelden voor biologische landbouwgebieden.

3.8 Woon- en leefomgeving

3.8.1 Lelystad

4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 21, 24, 27, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 59, 60, 64, 67, 69, 70, 71, 73, 75, 76, 79, 81, 82, 83, 85, 86, 89, 90, 91, 92, 94, 97, 98, 100, 101, 102, 103, 105, 113, 115, 117, 118, 121, 125, 126, 127, 129, 130, 134, 135, 140, 141, 142, 145, 147, 156, 160, 161, 166, 170, 175, 178, 179, 181, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 195, 203, 207, 209, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 221, 224, 227, 230, 232, 233, 238, 242, 245, 246, 247, 251, 253, 254

Ruim 40% van de insprekers stelt de consequenties van de groei van LL op hun woon- en leefomgeving aan de orde. Deze groei resulteert in routes en zones over ondermeer woongebieden. Velen van hen geven aan bewust (de omgeving van) Lelystad als woongebied gekozen te hebben vanwege de zo schaarse en kostbare kwaliteiten ervan: de schoonheid, rust, ruimte, veiligheid en de schone lucht. Deze kwaliteiten dienen wat hen betreft absoluut gehandhaafd te blijven. Uitbreiding van vliegveld Lelystad zal echter zeer nadelige gevolgen hebben voor deze kwaliteiten en dient derhalve voorkomen te worden. Het woonplezier – en in een aantal gevallen de gezondheid van bewoners – zal als gevolg van een forse toename van geluid, luchtverontreiniging en onveiligheid, aanzienlijk afnemen. Verzocht wordt om rekening te houden met de belangen van deze bewoners en hun welzijn niet ondergeschikt te maken aan economische belangen.

Een groot aantal van deze insprekers trekt de betrouwbaarheid van de overheid in twijfel vanwege het feit dat uitbreiding van LL in strijd is met het tot nu toe gevoerde beleid van de gemeente. Deze heeft de huidige bewoners naar Lelystad gelokt met kreten als natuur, stilte en ruimte en het getuigt van

onbehoorlijk bestuur om daarop terug te komen door het vliegveld alsnog uit te breiden met als gevolg overlast voor bestaande en in aanbouw zijnde woongebieden. Een aantal van deze insprekers zijn (toekomstige) bewoners van woonwijken welke geprojecteerd zijn binnen de Bkl-contour, waaronder Landerijen. Zij wijzen daarbij op de doelstelling van de gemeente met de woonwijk Landerijen als milieuvriendelijke wijk en op het feit dat Landerijen van het Wereld Natuurfonds de aanduiding schoner, rustiger en milieuvriendelijk heeft gekregen. Om te voldoen aan de milieueisen die gesteld zijn aan de woningen in deze wijk, hebben eigenaren extra in hun woning moeten investeren.

De Natuurwetpartij Flevoland en Stichting woningbouw harmonisch leven brengen de aanwezigheid van het Sidhadorp in Lelystad onder de aandacht. Hier wonen en leven circa 400 mensen volgens de natuurwet, waarbij gezamenlijke transcendente meditatie een belangrijk onderdeel vormen. Hiervoor is een rustige leefomgeving essentieel. Aantasting van het leefklimaat door uitbreiding van LL, zal directe consequenties hebben voor het voortbestaan van dit project omdat (een deel van) de bewoners mogelijk besluiten te vertrekken. De huidige locatie van het Sidhadorp is door de overheid gekozen vanwege de rustige ligging. In het MER dienen de cijfers van de aantallen mensen die naar verwachting last of ernstige last zullen ondervinden aangepast te worden en dienen bovendien de economische consequenties van het stopzetten van het project te worden meegenomen.

Een inspreker vraagt aandacht voor het Maharishi Vedisch Instituut, een nationaal en internationaal cursus- en meditatie centrum in Waterwijk. Juist vanwege het gezonde leefmilieu wordt dit instituut bezocht. Uit de voorliggende plannen blijkt echter dat deze wijk binnen de Bkl-geluidscontour komt te liggen, hetgeen vergaande consequenties voor het instituut zal hebben. Deze reactie wordt ondersteund met 296 handtekeningen.

3.8.2 Omliggende gemeenten

Een aantal reacties is afkomstig van bewoners van omliggende gemeenten van de luchthaven Lelystad. Een paar insprekers uit Zeewolde menen dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad nadelige gevolgen zal hebben voor de leefbaarheid in de gemeente Zeewolde en specifiek het dorp Zeewolde, als gevolg van een toename van milieuvervuiling en geluidsoverlast en een afname van de externe veiligheid. Hiermee is volgens de insprekers onvoldoende rekening gehouden. Ook wijst een aantal insprekers op de gevolgen die de uitbreiding van LL zal hebben voor inwoners van de gemeenten Harderwijk, Dronten, Biddinghuizen en Ermelo.

3.9 Natuur en recreatie

3.9.1 Algemeen

5, 38, 50, 63, 78, 79, 80, 83, 95, 98, 102, 105, 109, 112, 121, 150, 151, 157, 162, 163, 165, 184, 185, 187, 199, 213, 214, 222, 232, 238, 239, 242, 243, 245, 246, 248

Eén vijfde van de insprekers vraagt aandacht voor het thema natuur en landschap. Als gevolg van de voorgestelde plannen, maken de insprekers zich ernstige zorgen over het voortbestaan van de natuur (flora en fauna) en van recreatiemogelijkheden in de omringende natuur en (watersport) recreatiegebieden. Zij zijn van mening dat deze unieke natuurgebieden – waaronder stilte-, ecologische hoofdstructuur-, vogel- en habitatrichtlijngebieden – gevrijwaard dienen te blijven van vliegtuigoverlast en dat daarom geprojecteerde vliegroutes langs of over deze gebieden onacceptabel zijn. De gebieden die in dit kader veel worden genoemd zijn de Oostvaardersplassen, Natuurpark Lelystad en Bovenwater. Verder worden het Hollandse Hout, het Knarbos, het Harderbos, de Burchtkamp, het Wilgenreservaat, het Larserbos, het Horsterwold, Wolderwijd, de Veluwe, het IJsselmeer en de Randmeren geregeld genoemd.

3.9.2 Onvolledigheden MER

Een aantal insprekers waaronder een drietal milieuorganisaties is van mening dat in het MER de aandacht voor en conclusies over de effecten van de voorgenomen plannen op natuurgebieden ontoereikend zijn. In dit kader dienen in het MER onder andere te verwachten geluidseffecten op de ecologische verbindingzone tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold inzichtelijk gemaakt te worden. Daarnaast dient aandacht te worden geschonken aan de verstoring voor recreatie- en natuurgebieden door het hanteren van de 35dBa-piekfrequentie en aan de effecten van de luchthaven op de fauna in het hele beïnvloedingsgebied van de luchthaven, waarbij de aan- en uitvliegroutes van het vliegverkeer de bijzondere aandacht verdienen. Deze routes dienen stilte-, recreatieve- en ecologische hoofdstructuurgebieden te vermijden. Ten slotte dienen plannen getoetst te worden aan beschermingsregimes van ecologische hoofdstructuurgebieden, Vogelrichtlijn- en habitatrichtlijn gebieden.

3.9.3 Oostvaardersplassen

4, 12, 50, 61, 65, 103, 110, 121, 142, 143, 147, 162, 171, 191, 218, 248

Een twintigtal insprekers gaat nader in op de natuur- en recreatiewaarden van de Oostvaardersplassen. Zij onderstrepen het belang van behoud van de natuurwaarden van dit unieke, internationaal erkende natuurgebied met een in Europa niet te evenaren vogelrijkdom.

Verder wordt aangegeven dat in de plannen de indruk wordt gewekt dat de Oostvaardersplassen wordt ontzien, omdat niet over dit natuurgebied zal worden gevlogen. In de praktijk echter zullen de nu voorliggende plannen de huidige kwaliteiten en de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van (met

name het noordelijke deel van) de Oostvaardersplassen, zowel ecologisch als ook recreatief, ernstig beschadigen. In de huidige situatie is dit reeds het geval omdat ondanks het verbod op vliegen boven stiltegebieden, reclame- en andere vliegtuigen wel degelijk boven dit gebied vliegen en wel zo laag dat ze onder rondcirkelende roofvogels doorvliegen. Dit veroorzaakt ernstige verstoring van de vogelpopulatie.

Staatsbosbeheer uit zijn zorg over de voorgenomen plannen, mede omdat de Oostvaardersplassen in 1999 het Europese diploma voor Natuurbehoud van de Raad van Europa heeft gekregen.

Een inspreker verwijst naar de conclusies van het MER en rapport Waardenburg. Hierin wordt geconcludeerd dat het belangrijkste knelpunt in beoordeling van de effecten van de toename van het vliegverkeer in relatie tot de natuurwetgeving, het vliegverkeer over de zuidelijke grens van Vogelrichtlijngebied de Oostvaardersplassen vormt. Bescherming krachtens deze richtlijn is onder meer gebaseerd op het voorzorgprincipe. Dit betekent dat onomstotelijk zal moeten worden aangetoond dat de ingreep geen (significante) effecten heeft op het gebied en de daarin levende organismen. Gezien de gebrekkige kennis over en inzicht in (de mechanismen van) verstoring valt volgens inspreker aan deze voorwaarde niet te voldoen.

3.10 Economie

3.10.1 Algemeen

3, 61, 65, 99, 106, 110, 116,
133, 146, 156, 241, 248, 259,
265

Meerdere insprekers geven aan voor de uitbreiding te zijn wanneer dit economische voordelen oplevert, maar dat ze twijfelen of die economische voordelen er daadwerkelijk zijn. Men is met name niet overtuigd van de werkgelegenheid die uitbreiding zal opleveren. Ter onderbouwing van de twijfels wordt gesteld dat vestigende bedrijven hun eigen personeel meebrengen en dat er veel werkgelegenheid in en inkomsten uit landbouw, recreatie, natuurbeheer, woningbouw en huizenmarkt verloren zullen gaan, als gevolg van de uitbreiding.

Een paar insprekers, waaronder de Kamer van Koophandel Flevoland, staan positief tegenover de uitbreiding van LL en zijn van mening dat deze van groot economisch belang is. Daarbij wordt gewezen op de werkgelegenheid en de inkomsten die de uitbreiding zal opleveren, onder meer door de komst van het Aviodome.

Eén inspreker gaat in op het feit dat in de rapporten wordt gesteld dat het

ondernemingsplan op economische haalbaarheid is getoetst. Gevraagd wordt door wie de toets is uitgevoerd en met welke maatstaven en of het belang van akkerbouwers hierbij is meegewogen. Volgens deze inspreker blijkt uit niets dat gekeken is naar alternatieven voor het opvangen van de hogere kosten voor de verkeersleiding.

3.10.2 Planschade

38, 45, 51, 54, 59, 63, 65, 68,
80, 91, 92, 103, 104, 118, 121,
124, 132, 137, 149, 160, 161,
171, 173, 181, 182, 194, 195,
206, 207, 209, 216, 230, 246,
253

Een twintigtal insprekers vreest voor daling van de waarde van hun woning, bedrijf of grond of voor immateriële schade als gevolg van de uitbreiding. Velen van hen vragen op wie ze deze schade kunnen verhalen, anderen stellen de schade op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te willen verhalen. Door velen wordt ook gewezen op de extra investeringen die men heeft moeten doen om aan de eisen van de gemeente aangaande een milieuvriendelijke woning, te kunnen voldoen. Stichting Woningbouw Harmonisch Leven geeft aan niet snel te investeren in geluidswerende voorzieningen, daar mogelijke geluidsoverlast zich niet alleen binnen de woningen maar ook in de huizen bevindt.

Ondermeer door de Club van omwonenden van Lelystad Airport, voor het merendeel bestaande uit agrariërs, wordt gevraagd om garanties voor voedselveiligheid. Meerdere bedrijven vrezen met name voor de gevolgen van de uitstoot van schadelijke stoffen en eventuele schadeclaims die daar uit voort kunnen vloeien. Ook denken zij schade op te lopen doordat ontwikkelingsmogelijkheden beperkt worden en vanwege geluidsoverlast. Met name voor intensieve veehouderijbedrijven kan geluidsoverlast ernstige financiële gevolgen hebben. Een enkele inspreker geeft te kennen, bij doorgang van de plannen voor het voortbestaan van zijn bedrijf te vrezen.

Bio Science Park (BSP CV) laat weten, door de uitbreiding van het vliegveld en de geplande vliegroute boven BSP CV, in onevenredige mate nadelige gevolgen te hebben voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein en daarmee ook de exploitatie van BSP CV. Met inachtneming van de beperkingen die gelden voor het terrein vanwege de ligging op één van de parkeerbanen van Schiphol, heeft BSP CV in overleg met o.a. de gemeente Lelystad nieuwe plannen ontwikkeld welke reeds ten dele zijn uitgevoerd en waarvoor forse investeringen zijn gepleegd. BSP CV is van mening dat de besluitvorming de reeds vergunde mogelijkheden in het kader van de ontwikkeling van het terrein niet verder mag inperken.

Twee vliegclubs als ook één andere amateurvlieger geven aan dat amateurvliegers nu al beperkt zijn vanwege seizoens- en weersgebondenheid, vanwege beperkte openstelling van de luchthaven in weekeinden en op feestdagen,

als ook vanwege het feit dat grote commerciële vliegtuigen voorrang krijgen van de Havendienst. De kleine luchtvaart die groot vertegenwoordigd is op Lelystad, en op korte termijn geen alternatieven heeft, is momenteel zeker niet gediend met verkeersleiding. Ondermeer omdat de introductie van verkeersleiding zal leiden tot andere aanvliegroutes, wat betekent dat de geluidscontouren anders komen te liggen, hetgeen een nog verder inperking van het aantal vliegbewegingen in 2003 zal inhouden. Ook wordt gevreesd dat de gebruikskosten van het veld omhoog zullen gaan. Dit is volgens deze insprekers in de voorliggende plannen niet meegenomen.

Twee insprekers wijzen erop dat het project Sidhadorp bij doorgang van de voorliggende plannen wellicht stopgezet moet worden en dat de economische consequenties hiervan in het MER meegenomen dienen te worden.

3.11 Ruimtelijke ordening

3.11.1 Windmolens

180, 245

Twee insprekers hebben vragen en opmerkingen betreffende windmolens. De één constateert dat er in de PKB niets over hindernisvrije vlakken is geschreven en dat er geen verwijzingen zijn naar beleidsregels ten aanzien van windmolens. De ander vraagt in hoeverre onderzocht is of de uitbreiding van LL gevolgen heeft voor het opwekken van windenergie met behulp van windmolens in Flevoland in casu Zeewolde. Specifiek wordt gevraagd of het beleid om windmolens van 70 meter te kunnen plaatsen nabij agrarische percelen in stand kan blijven.

3.11.2 Verkeersafwikkeling

61, 74, 98, 109, 131, 248

Een zestal insprekers is bezorgd over de toekomstige verkeersafwikkeling in Flevoland, omdat de verkeersstroom als gevolg van de uitbreiding zal toenemen. Opgemerkt wordt dat de files van woon- werkverkeer in de provincie in korte tijd zeer snel zijn toegenomen en gevreesd wordt dat het probleem door de verkeersafwikkeling van een commerciële luchthaven erger wordt. Dit gegeven heeft volgens deze insprekers onvoldoende aandacht gekregen bij het opstellen van het MER. Eén inspreker is met name bezorgd over de toename van het vrachtverkeer, omdat dit volgens hem niet over de A6 maar over de binnenwegen zal gaan. Een ander wijst erop dat er gesproken wordt over een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding, terwijl daar op dit moment nog geen sprake van is.

150, 156, 158, 163, 224

3.11.3 Ruimtelijke ontwikkeling

Meerdere insprekers achten het onjuist dat de voorstaande uitbreiding van LL de plannen voor stedelijke ontwikkeling in Flevoland doorkruist, daar volgens hen beschikbare ruimte voor woonlocaties wordt beperkt en ook kwaliteiten en mogelijkheden voor natuur en recreatie verslechteren. De constatering in de PKB deel 1, dat de uitbreidingsplannen voor de langere termijn ruimte biedt voor verdere groei van Lelystad en Almere, wordt twijfelachtig gevonden omdat in de verschillende geluidscontouren geen rekening gehouden is met de afkap 50dB(A) en dus de contouren geen goede indicatie geven van een dergelijke constatering

22, 23, 43, 61, 109, 208, 248

3.12 Overig

Een aantal insprekers maakt zonder verdere argumentatie bezwaar tegen de uitbreiding van luchthaven Lelystad.

109, 210

Twee insprekers wijzen op het feit dat de luchthavenexploitant reeds een aantal voorzieningen aangebracht heeft: het terrein is voorzien van hekwerk en een andere uitweg en volgens lokale berichtgeving is ook al gewerkt aan start- en landingsbaan. Dit geeft hen de indruk dat de exploitant vrij zeker is: men vraagt zich af wat de burger hiervan moet denken.

Twee insprekers attenderen op het feit dat de gemeente Lelystad onlangs haar bevolking verschillende ontwikkelingsmodellen heeft voorgelegd in een structuurvisie. Het merendeel van de inwoners heeft te kennen gegeven een rustige en groene stad te prefereren boven moderne grote stadsontwikkeling of groot-scheepse recreatieve ontwikkeling aan de kust.

4 Inspraak Maastricht

4.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

154, 155, 159, 262

Niet in de PKB genoemd is het plan van de exploitant om vanuit veiligheidsoverwegingen de start- en landingsbaan aan te vullen met een verhard gedeelte van 250 meter. Het voornemen van de aanleg van de baanaanvulling is onlangs door de exploitant bekend gemaakt en lijkt voor insprekers een mogelijkheid om zwaardere toestellen te kunnen laten landen en starten. Dit wordt niet acceptabel geacht en gevraagd wordt naar de wettelijke basis van deze verlenging.

Eén inspreker maakt bezwaar tegen de ligging van de VFR-route naar het zuiden via de stad Maastricht, omdat deze afwijkt van de huidige luchtvaartpublicaties en daarmee verkeersleidingstechnische uitvoering en ontwikkeling belemmeren.

4.2 Alternatieven

96, 159

Milieudefensie Weert en Stichting Milieufederatie Limburg zijn van mening dat er geen deugdelijk Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is opgesteld. Zij vinden het ongeloofwaardig dat aan alle wensen van het ondernemingsplan tegemoet kan worden gekomen zonder beperkingen aan de plannen op te leggen of compenserende maatregelen. Aangegeven wordt waar bij een MMA vanuit zou moeten worden gegaan. Gewezen wordt op het voorbijgaan aan het Besluit Luchtkwaliteit. Ten slotte wordt gesteld dat de suggestie dat nieuwe technologieën beschikbaar zullen komen en aannames dat er geen verstoring van fauna zal zijn, niet passen in een MMA.

4.3 Geluid

4.3.1 Algemeen

39, 96, 122, 153, 154, 155, 190, 197, 200, 204, 249, 262

In de voorliggende stukken wordt uitgegaan van het feit dat het Bkl-verkeer zal afnemen. Hierbij wordt door een aantal insprekers afgevraagd of de luchthaven Maastricht een vestigingsplaats moet blijven voor het kleine verkeer (ook lesverkeer) en zo niet wat er met deze vluchten gaat gebeuren. Er zijn bezwaren gericht tegen de verminderde mogelijkheden van de luchthaven Maastricht voor de kleine luchtvaart, als ook insprekers die vrezen voor meer

geluidsoverlast in de buurt van andere regionale vliegvelden, zoals Budel. De ervaring leert dat kleine vliegtuigen zich niet houden aan de routes en momenteel onevenredig veel overlast veroorzaken. De handhaving lijkt geen grip te hebben op de kleine luchtvaart. Er wordt gevraagd om concrete plannen ter beperking van deze overlast. Gewezen wordt op het belang van strenge handhaving van de extensieregeling, in dit kader wordt gevraagd wat de sancties zijn bij overtreding en wie controleert en verbaliseert. Eén inspreker wijst ook nog op de overlast van de knalapparatuur ter verjaging van de vogels.

Een ander stelt dat in het MER geen rekening gehouden wordt met verscherping van Europese regelgeving m.b.t. geluidshinder door luchtverkeer. Ook wordt geen rekening gehouden met cumulatieve belasting buiten de geluidszone bij MAA als gevolg van een groeiend aantal vliegbewegingen van vliegvelden in de omgeving. Inspreker wil dat de MER ook rekening houdt met geluidshinder buiten de indicatieve geluidszones van de luchthaven zelf.

4.3.2 Isolatie

Aangaande isolatie laat één inspreker weten dat hij geluidsisolatie om overlast draaglijk te maken onontbeerlijk acht en hij wijst erop dat zijn woning als enige van de 39 woningen in de kern Schietecoven momenteel niet wordt meegenomen in een isolatieproject, omdat deze op de kaarten van Rijkswaterstaat één meter buiten de maatgevende 40 Ke-zone ligt. Inspreker heeft dit aangevochten tot aan de Raad van State, maar verloren. Inspreker gaat er vanuit dat bij de beoogde ontwikkelingen de 40 Ke contour herzien cq verruimd zal worden, waardoor zijn woning wel binnen deze contour zal vallen en dus voor isolatie in aanmerking komt.

4.3.3 Zones

Een randvoorwaarde voor een nieuwe Ke-geluidszone genoemd in de brief aan de Tweede Kamer (1999) is het aantal woningen in de indicatieve geluidszone uit het SBL. Gesteld wordt dat het in deze brief genoemde aantal woningen in principe maatgevend zou moeten zijn voor de toegestane groei van de luchthaven en niet de begrenzing van de SBL-zone. De mogelijkheden voor woningbouw in Meerssen worden voorts door de nieuwe geluidszones en door de in de MER getoonde veiligheidscontouren sterk beperkt. De groei van de luchthaven Maastricht heeft in vergelijking met Schiphol onevenredig veel meer negatieve effecten, door het dichtbevolkte gebied rond de luchthaven. Eén inspreker is van mening dat de consequenties van de uitbreiding van MAA niet voldoende inzichtelijk zijn gemaakt in de voorliggende stukken.

Gevraagd wordt hoe het kan dat de Bkl-contouren van de referentiesituatie en het exploitantenalternatief mooi symmetrisch langs de baan verdeeld zijn.

62, 144, 154, 155, 159,177,
204,

Deze contouren kunnen namelijk bijna geheel aan de vliegschool toegewezen worden en aangezien zij vrijwel alleen naar het oosten vliegen zouden de grenzen ook meer naar het oosten moeten liggen. De berekeningen kloppen volgens inspreker niet, dit blijkt volgens hem ook uit de ligging van de 50 dB(A)-contouren voor cumulatieberekening. Hij is van mening dat geen rekening is gehouden met de kleine luchtvaart.

Een inspreker is van mening, zoals ook reeds in eerdere beroep- en bezwaarschriften naar voren is gebracht, dat de geluidszonering voor wat betreft de geluidsoverlast zich tot eigen terrein moet beperken; de wettelijke eisen moeten voor allen gelijk zijn. De voornemens om andere geluidsnormen te tolereren voor het vliegverkeer en woningen te isoleren is volgens inspreker ongrondwettelijk. In dit kader wordt gewezen op het verschil van aanpak van de autoweg A2 en de luchthaven MAA.

De besluitvorming met betrekking tot de eerder geplande oost-westbaan wordt door sommige insprekers in verband gebracht met de mogelijkheden voor groei van de luchthaven. Doordat de overheid destijds in strijd met de bestaande voorschriften heeft gehandeld -bouwvergunningen verstrekt voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de 35 Ke-zone van de indicatieve zone van het SBL (noord-zuidbaan)- ontstaat er nu een knelpunt bij het intensievere gebruik van de noord-zuidbaan. De gemeente Meerssen wijst in dat kader op het feit dat in het verleden een rendabel gebruik van de noord-zuidbaan niet mogelijk werd geacht vanuit de onevenredige aantasting van het milieu en leefbaarheid. Dat was een reden voor de plannen voor een oost-westbaan. Nu daarvan is afgezien moet het milieu en de leefbaarheid leidend blijven voor de ontwikkeling van de luchthaven met een noord-zuidbaan.

4.4 Externe veiligheid

154, 155, 159, 262

Een aantal insprekers constateert dat de veiligheidsrisico's aanzienlijk groter kunnen zijn dan in het MER getoond is. Onacceptabel wordt geacht dat huidige bewoners aan deze risico's mogen worden blootgesteld, terwijl nieuwkomers vanuit dezelfde risico overwegingen geweerd worden. Met name de kleine luchtvaart wordt als bedreiging voor de veiligheid gezien. Ook wordt in dit kader gewezen op de ligging van drie regionale luchthavens in een dichtbevolkt gebied. Er wordt gevraagd om inzichtelijk te maken waarom voor vliegverkeer van regionale luchthavens andere veiligheidsnormen gelden dan voor industrie. Milieudefensie Meerssen mist in de plannen de wettelijke eisen ten aanzien van veiligheid verwoord in het Indelingsbesluit Schiphol.

8, 56, 39, 144, 153, 154, 155,
159, 185, 190, 204, 261

4.5 Woon- en leefomgeving

Meerdere insprekers vrezen voor toenemende (geluids-)overlast en derhalve aantasting van hun woon- en leefklimaat. In dit kader wordt gewezen op de ongunstige ligging van MAA, namelijk midden in een dichtbevolkt gebied. Milieufederatie attendeert op het feit dat verdere aantasting van de leefbaarheid in het gebied strijdig is met het voorgenomen kwaliteitsbeleid in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg.

Meerdere insprekers zijn van mening dat economische belangen niet mogen prevaleren boven die van woon- en leefmilieu. In het kader hiervan wordt te kennen gegeven dat de economische bijdrage van Luchthaven Maastricht aan de regio als zeer gering wordt gezien.

4.6 Natuur

114, 144, 154, 155, 159

Er wordt gewezen op het feit dat de geplande toename van de Ke bewegingen een verhoging van de uitstoot van schadelijke stoffen tot gevolg heeft. Dit is volgens twee insprekers in strijd met het Nationale Milieubeleidsplan, waarin is vastgesteld dat economische groei niet mag leiden tot grotere milieubelasting. Gesteld wordt dat de kerosinedampen van met name de awacs vliegtuigen de mogelijkheden van biologisch tuinieren ernstig aantasten. Gepleit wordt voor natuurcompensatie voor het verlies van natuur, als ook voor milieumaatregelen om de schade aan het milieu te compenseren. Ten slotte is een inspreker van mening dat er regels moeten komen om de lichtverontreiniging rond MAA en het toekomstige bedrijventerrein te beperken.

4.7 Planschade

249

Canadian Electronics Aviation Training en de Nationale Luchtvaart School (NLS) maken bezwaar tegen de sluiting van baan 25-07. Hierbij wordt verwezen naar een eerder bezwaar tegen het Interim Aanwijzingsbesluit. Vanaf genoemde baan vinden 40% van de lesvluchten van de NLS plaats. Bij sluiting van de baan worden de activiteiten van de NLS zodanig bemoeilijkt dat het twijfelachtig is of deze op zinnvolle wijze kunnen worden doorgezet. Bovendien is er een zodanige inbreuk op de erfpachtovereenkomst tussen MAA en NLS dat het de facto onmogelijk is om van de overeenkomst gebruik te maken, zoals ten tijde van sluiting van de overeenkomst de partijen voor ogen stond. Bij onevenredig nadeel door het besluit wordt om schadevergoeding verzocht.

225

Een inspreker geeft aan manege te bezitten en vanwege de toenemende geluidsoverlast klanten en dus inkomsten te gaan verliezen, waardoor hij vreest voor voortbestaan van zijn bedrijf. Gevraagd wordt om tot een oplossing te komen.

4.8 Overig

152 De gemeente Beek laat weten met de voorliggende stukken in te stemmen.

46 Eén inspreker wil graag stukken aangaande het voorontwerp-bestemmingsplan Meerssen onder de aandacht brengen van het ministerie, daar hij deze informatie van belang acht.

Bijlage

Numeriek overzicht van insprekers op de PKB deel 1 en MER
Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

- 1 dhr. D. Westerveld, LELYSTAD
- 2 V. Dinjens, ULESTRATEN
- 3 dhr. C.J. van Dijck, LELYSTAD
- 4 dhr. J. Voskuilen, LELYSTAD
- 5 156 eensluitende reacties ontvangen
- 6 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 7 Bewonersvereniging in oprichting 'De Landerijen', LELYSTAD
- 8 Gemeente Meerssen, MEERSSEN
- 9 W.G. Broens, LELYSTAD
- 10 4 eensluitende reacties ontvangen
- 11 dhr. W.J.A. Boersma, LELYSTAD
- 12 dhr. F.E.N. Domburg, LELYSTAD
- 13 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 14 mw. K.M. Bos-van de Wiel, LELYSTAD
- 15 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 16 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 17 dhr. T. Baumheier, LELYSTAD
- 18 mw. R. van Peperstraten, LELYSTAD
- 19 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 20 dhr. dr. F. Stoop, LELYSTAD
- 21 dhr. S.T. Meurs, LELYSTAD
- 22 mw. J. van Kalken, LELYSTAD
- 23 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 24 dhr. M.J. Bantes, LELYSTAD
- 25 2 eensluitende reacties ontvangen
- 26 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 27 dhr. J.M. Willems, LELYSTAD
- 28 dhr. R. van der Tuin, LELYSTAD
- 29 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 30 dhr. A. Siereveld, LELYSTAD (handtekeningenlijst: 23 handtekeningen)
- 31 dhr. P.H. van der Wende, LELYSTAD
- 32 dhr. R. Ouwerkerk, LELYSTAD
- 33 mw. M.R.M. Breij, LELYSTAD
- 34 mw. E.M. Vink, LELYSTAD
- 35 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt

- 36 dhr. drs. R.F.N. Groot, LELYSTAD
- 37 dhr. H.M. van der Maas, LELYSTAD
- 38 mw. E.I. Schubert, LELYSTAD
- 39 dhr. H.M. Dohmen, BEEK LB
- 40 dhr. P. Schuiling, LELYSTAD
- 41 dhr. J.D. Gaastra, ALMERE
- 42 mw. M.C. van Hagen, LELYSTAD
- 43 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 44 dhr. P.P. Koenis, LELYSTAD
- 45 dhr. M. de Haas, LELYSTAD
- 46 T.J. Siegelaar, MEERSSEN
- 47 ir. A. Douwstra, LELYSTAD
- 48 Familie Schalkx, LELYSTAD
- 49 dhr, E. Huijbens en mevrouw Ch. de Jong, LELYSTAD
- 50 dhr, W.I. van Eekhout en mevrouw A.M. van Eekhout-Schöb, LELYSTAD
- 51 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 52 dhr. A.H.M. Vissers, LELYSTAD
- 53 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 54 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 55 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 56 dhr, Ch. Steyn, Neerharen België
- 57 10 eensluidende reacties ontvangen
- 58 mw. S. Karmelk, LELYSTAD
- 59 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 60 F.I. de Vries, LELYSTAD
- 61 mw. C.J.E. Holtslag, LELYSTAD
- 62 F. Hoevenagel, MAASTRICHT
- 63 Het Boshuis, LELYSTAD
- 64 dhr. H.J. Weener, LELYSTAD
- 65 mw. A.M.W. de Harde, LELYSTAD
- 66 Inwonerspartij Lelystad, LELYSTAD
- 67 dhr. J.R. Schuiling-Brilleman, LELYSTAD
- 68 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 69 dhr. K. Cloo, LELYSTAD
- 70 dhr. R.F. Stekkel, LELYSTAD
- 71 dhr. G.W.G. Hasselaar, LELYSTAD
- 72 Natuurwetpartij Flevoland, LELYSTAD
- 73 mw. E.M.J. Resink, LELYSTAD
- 74 mw. B.A. Engelen, LELYSTAD
- 75 Namens een groot aantal bewoners van lelystad, LELYSTAD
- 76 dhr. J. de Lange, LELYSTAD (mede namens: mevrouw M. de Lange)
- 77 P.J.F. Farenhorst, LELYSTAD

- 78 P.C.J. van Put, LELYSTAD
- 79 E.H.F.M. Gelens, LELYSTAD
- 80 Stichting woningbouw harmonisch leven Lelystad, LELYSTAD
- 81 mw. M. van de Meeren, LELYSTAD
- 82 ing. R. Politiek, LELYSTAD
- 83 mw. G. Ruyne, LELYSTAD
- 84 2 eensluitende reacties ontvangen
- 85 C.T.J. van der Heiden, LELYSTAD
- 86 M. van Lingen, LELYSTAD
- 87 M.E.M. Leben-Klomp, LELYSTAD
- 88 H.A.R. Velthuis, LELYSTAD
- 89 J.J. Bruijn, LELYSTAD
- 90 dhr. R. Meijer, LELYSTAD
- 91 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 92 dhr. F van Tongeren, LELYSTAD
- 93 dhr. J. van Rooijen, LELYSTAD
- 94 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 95 dhr. G. Buter, PUTTEN
- 96 Milieudefensie Weert, WEERT
- 97 mw. M. Snelder, LELYSTAD
- 98 F.A.M. Verstraelen, ZEEWOLDE
- 99 mw. A.W. Heering-Rijnveld, LELYSTAD
- 100 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 101 mw. H. Leenaars- Maurik, LELYSTAD
- 102 J. Bijleveld, LELYSTAD (mede namens: heer/mevrouw G.E. de Hoog)
- 103 dhr. F.J. Kroon, LELYSTAD (mede namens: mevrouw A. M. Mur)
- 104 Club van Omwonenden Lelystad Airport, LELYSTAD
- 105 C.J. Morelissen, LELYSTAD
- 106 dhr. J.T.M. Oldenburg, LELYSTAD
(mede namens: mevrouw A.H. Oldenburg- Herpers)
- 107 W.A. van der Post, LELYSTAD
- 108 Familie Coopman- Le Belle, LELYSTAD
- 109 Milieugroep Lelystad, LELYSTAD
- 110 dhr. R.J. Versteeg, LELYSTAD
- 111 P. van der Molen, LELYSTAD
- 112 A.C. Lamens, LELYSTAD
- 113 dhr. L.J. Pletting, LELYSTAD
(mede namens: mevrouw Pletting van Loon)
- 114 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 115 mw. E.M. Huisman en de heer F. Huisman, DRONTEN
- 116 dhr. H. Krijtenberg, LELYSTAD
- 117 dhr. C. van den Haspel, LELYSTAD
(mede namens: mevrouw A.M. van den Haspel- Van Rheen)

- 118 dhr. M. Teunissen, LELYSTAD
- 119 J.H.F. Erkens, LELYSTAD
- 120 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 121 A.M. Cnossen, LELYSTAD (mede namens: N.T. de Vries)
- 122 Mevrouw C.M. Koot- Hilhorst en de heer W.W. Koot, ULESTRATEN
- 123 Gemeente Harderwijk, HARDERWIJK
- 124 Stichting 'Vroege Vogels', LELYSTAD
- 125 dhr. A.K. de Lange, LELYSTAD (mede namens: J.J. Loijenga)
- 126 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 127 dhr. H.J.A. Haeke, LELYSTAD
- 128 Gemeente Almere, ALMERE
- 129 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 130 dhr. R. Duijneveldt, LELYSTAD
- 131 dhr. J.H. de Bruin, LELYSTAD
- 132 Wageningen Universiteit en researchcentrum, LELYSTAD
- 133 dhr. P. Heesen, LELYSTAD (mede namens: mevrouw J. Heesen-Tammes)
- 134 Familie Zwier, LELYSTAD
- 135 De heer J. en mevrouw C. Altena, LELYSTAD
- 136 2 eensluitende reacties ontvangen
- 137 dhr. C. Dijkman Dulkes, NAGELE
- 138 H.H. Knappmann, LELYSTAD
- 139 R.G. Rijken, LELYSTAD
- 140 mw. M. Boer, ZEEWOLDE
- 141 mw. F.C Bos Waaldijk, LELYSTAD (mede namens: I. Busscher)
- 142 dhr. P. Otten, LELYSTAD
- 143 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 144 Vereniging geen uitbreiding Vliegveld Beek, BEEK LB
- 145 mw. H. Kind- de Groot, LELYSTAD (mede namens: de heer C.G. Kind)
- 146 mw. T. Bos, LELYSTAD (mede namens: S. van Hellmond, M. Pijpers, J.T. Verhoeven, S.J.C. Koning, J.E. v/d Werken, M. Maldandrie, N.W. Scheffer en Wolthers-Kleyer)
- 147 3 eensluitende reacties ontvangen
- 148 P. Houtman, LELYSTAD
- 149 Advocatenkantoor Van Oorschot, ARNHEM
(namens: Bio Science Park C.V., LELYSTAD)
- 150 Milieufederatie Flevoland, LELYSTAD
- 151 dhr. N. Butterman, ZEEWOLDE
(mede namens: mw. S.M. Butterman-Linders)
- 152 Gemeente Beek, BEEK LB
- 153 J.J.J.H. Vossen, GELEEN
- 154 Milieudefensie Meerssen, ULESTRATEN
- 155 Woningstichting Meerssen, MEERSSEN

- 156 Het Flevolandschap, LELYSTAD
- 157 Provincie Flevoland, LELYSTAD
- 158 Gemeente Lelystad, LELYSTAD
- 159 Stichting Milieufederatie Limburg, ROERMOND
- 160 Eigenarenvereniging Parkeiland 't Bovenwater, LELYSTAD
- 161 Mts. Kruit/ Schieman , LELYSTAD
- 162 Staatsbosbeheer, DRIEBERGEN RIJSENBERGEN
- 163 Belangen Vereniging Almeerderhout, ALMERE
- 164 Stichting Bureau 'de Franjelier', LELYSTAD
- 165 KNNV afd. Lelystad, LELYSTAD
- 166 mw. A. van Blitterswijk- Janson, LELYSTAD
- 167 Gemeente Zeewolde, ZEEWOLDE
- 168 Luchtverkeersleiding Nederland, SCHIPHOL
- 169 Bakker houtenspeelgoed, LELYSTAD
- 170 mw. T.M. van der Tuin- Hoogenboom, LELYSTAD
- 171 mw. drs. B. Hosper-Doop, LELYSTAD
- 172 mw. A. de Jong, LELYSTAD
- 173 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 174 Bewonersvereniging De Paradijsvogels AHA, ALMERE
- 175 dhr. H. Joentje, LELYSTAD
- 176 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 177 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 178 mw. R.G. Mual-Olde Heuvelt, LELYSTAD
(handtekeningenlijst: 296 handtekeningen)
- 179 4 eensluidende reacties ontvangen
- 180 Lelystad Aiport, LELYSTAD
- 181 dhr. P.J. Kuchen, LELYSTAD
- 182 Akkerbouw- en pluimveebedrijf familie Schoot- Uiterkamp, LELYSTAD
- 183 J.G. Roos, HARDERWIJK
- 184 C.A. Bakker, LELYSTAD
- 185 S.F.H. Landmeter, LELYSTAD
- 186 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 187 dhr. J.H.A.M. Verbraaken, LELYSTAD
- 188 mw. P. Heirbaut, LELYSTAD
- 189 mw. Y.C.M. Nederpel, LELYSTAD
- 190 W. Ghijzen, ULESTRATEN
- 191 dhr. P. Kuiper, LELYSTAD (mede namens: mevrouw P. Lammers)
- 192 dhr. A.J. Visser, LELYSTAD (mede namens: mevrouw H.J. Visser-Hidding)
- 193 de heer J en mevrouw Y. van Oirschot, LELYSTAD
- 194 dhr. A. Hoekstra, LELYSTAD
- 195 mw. M. de Wreede, LELYSTAD
- 196 mw. W. Mulder- Geurtsen, LELYSTAD (mede namens: de heer G. Mulder)

- 197 de heer K. en mevrouw L. Feijen, WEERT
- 198 KLM Koninklijke Luchtvaart Maatschappij nv, SCHIPHOL
- 199 Bungalowpark 'De Bremerberg', BIDDINGHUIZEN
- 200 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 201 dhr. R.P. Scheffer, LELYSTAD
- 202 dhr. C.C. Bras, LELYSTAD
- 203 mw. M.E. Rietveld, LELYSTAD
- 204 Familie L. van Lieshout, ULESTRATEN
- 205 dhr. H. Lammers, DRONTEN
- 206 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
- 207 2 eensluidende reacties ontvangen
- 208 11 eensluidende reacties ontvangen
- 209 dhr. A. Tijsterman, LELYSTAD
- 210 mw. S.A.M. Edelaar, LELYSTAD
- 211 S. Teuie, LELYSTAD (mede namens: R.H. Voerman)
- 212 dhr. F.P. VAN Gorkum, LELYSTAD
- 213 dhr. J. Douma, ZEEWOLDE
- 214 mevrouw K. Beets-Schmitt en de heer J.T. Beets, LELYSTAD
- 215 Familie P.M. Bons/Loijenga, LELYSTAD
- 216 2 eensluidende reacties ontvangen
- 217 mw. R. van Weezep, LELYSTAD (mede namens: de heer R. van Weezep)
- 218 dhr. O. de Hoop, LELYSTAD (mede namens: mw M. Plomp)
- 219 dhr. M.P. van der Post, LELYSTAD
- 220 dhr. G. Hoogenboom, LELYSTAD
- 221 W. de lange, LELYSTAD
- 222 Vereniging Natuurmonumenten, ARNHEM
- 223 J.J. Middendorp, LELYSTAD
- 224 dhr. R. Doorman, LELYSTAD (mede namens: mevrouw M. Butterman)
- 225 mw. Camp, MEERSSEN
- 226 Nicolai Ruimtelijke Ordening en infrastructuur bv, LELYSTAD
- 227 dhr. W. Morreau, DRONTEN
- 228 dhr. J. Jacobs, LELYSTAD
- 229 mw. J.D.M. Weekenborg, LELYSTAD (mede namens: de heer R.A. Rauws)
- 230 Familie Postma, LELYSTAD
- 231 2 eensluidende reacties ontvangen
- 232 M.H.M. Claeys, LELYSTAD
- 233 dhr. G.B. Pattipeiluhu, LELYSTAD (mede namens: mevrouw A.C. Taberima)
- 234 2 eensluidende reacties ontvangen
- 235 B. Breugom, LELYSTAD (mede namens: E. Etmans)
- 236 M.E.C. Koetsier, LELYSTAD
- 237 C.A. Bolsenbroek, LELYSTAD
- 238 dhr. H. Hoeve, LELYSTAD (mede namens: mevrouw D.S. Hoeve-Damsma)

- 239 J.M. van Schaik, LELYSTAD (mede namens G.R. Klijnstra)
- 240 dhr. M. van Hulten, LELYSTAD
- 241 dhr. de F. Weijer, LELYSTAD
- 242 J.R. Doornbos, LELYSTAD
- 243 B.J. van Holten, LELYSTAD (mede namens: J.L. Arnoys)
- 244 mw. A. Maarse, LELYSTAD (mede namens: de heer F.R. van Praag)
- 245 Stuurgroep Ecologie en Milieu (STEM), ZEEWOLDE
- 246 mw. M. Gijbels, LELYSTAD
- 247 J.J. Harkema, LELYSTAD
- 248 de heer C.J. Kruse, LELYSTAD (mede namens: mevrouw Kruse-Heijs)
- 249 De Brauw Blackstone Westbroek, S GRAVENHAGE
(namens: Canadian Aviation Electronics Aviation Training BV,
HOOFDDORP, BV Nationale Luchtvaartschool (NLS),
'S GRAVENHAGE)
- 250 Familie A.H. Kemper, LELYSTAD
- 251 Actie tegen uitbreiding van het vliegveld in Lelystad
(handtekeningenlijst: 21 handtekeningen)
- 252 dhr. J. van Loenen, LELYSTAD
- 253 dhr. H. Ludwig, LELYSTAD
- 254 dhr. F. Sierhuis, LELYSTAD
- 255 VERVALLEN
- 256 Groen-links gemeenteraad Lelystad, LELYSTAD
- 257 Stichting de Groene Oostrand, LELYSTAD
- 258 mw. F.V. de Weyer, LELYSTAD
- 259 Hotel Lelystad Airport, LELYSTAD
- 260 VERVALLEN
- 261 dhr. G. Janssen, MOORVELD
- 262 J. Tillie, GEULLE
- 263 dhr. J.W. Appels, LELYSTAD
- 264 dhr. C.J. Keizer, LELYSTAD

Nagekomen reacties

- 265 Kamer van Koophandel, LELYSTAD
- 266 Gemeente Dronten, DRONTEN

Verslag bestuurlijk overleg luchtvaartterrein Maastricht

d.d. 10 maart 2003

Verslag van het bestuurlijk overleg PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Datum bestuurlijk overleg: 10 maart 2003

Opgemaakt door: H. Motshagen

Deelnemers

Mevrouw Schultz van Haegen (voorzitter), staatssecretaris van het ministerie van Verkeer en Waterstaat;

De heren Bronckers en Evers gedeputeerden van de Provincie Limburg, en de heren Nijssen en Voorter van de provincie Limburg;

De heren Kockelkorn, Ummels en Dejong, burgemeester en wethouders van de gemeente Meerssen en de heer Moonen van de gemeente Meerssen;

De heren Wierikx en Van 't Slot, wethouders van de gemeente Beek;

De heren Plug en Du Saar van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Mevrouw Leloux en de heren Kneepkens, Ahrens, Bres en Motshagen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

Afmeldingen:

de gemeenten Maastricht en Sittard-Geleen

Bestuurlijk overleg over deel 1 van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is verplicht op grond van de wet op de ruimtelijke ordening. In het bestuurlijk overleg van 10 maart 2003 zijn de bij de luchthaven Maastricht betrokken provincies en gemeenten in de gelegenheid gesteld hun officiële reactie te geven op het deel 1 van de PKB.

1. Opening

Mevrouw Schultz (voorzitter) heet de aanwezigen welkom. Zij geeft aan dat nadat het deel 1 van de PKB ter inzage is gelegd, het overleg met bestuurders een volgende officiële stap is in het proces van de planologische kernbeslissing. Op termijn vindt ook over de aanwijzing bestuurlijk overleg plaats. De aanwijzing staat nu reeds op de agenda om te peilen of iedereen op een lijn zit. Later komt er nog een formeel bestuurlijk overleg over de aanwijzing.

2. Vaststellen van de agenda

Op de vraag van mevrouw Schultz of er nog onderwerpen aan de agenda moeten worden toegevoegd antwoordt de heer Kockelkorn algemene beschouwingen te willen geven om zo de meer technische details die bij de behandeling van de vervolg agendapunten aan de orde komen, in een breder context te kunnen plaatsen.

Mevrouw Schultz sluit hierbij aan en stelt dat het nu vooral gaat om de consequenties in bredere zin. Vervolgens geeft zij de heer Kockelkorn het woord. Deze vraagt om samen met hem een blik op de kaart te werpen. Wat opvalt is dat de noord-zuidbaan een wig vormt in het grondgebied van de gemeente Meerssen. Kortweg kan worden gesteld dat de gemeente Meerssen tot nu toe veel lasten en weinig lusten heeft van de luchthaven. Behalve geluidsoverlast zijn er ook beperkingen in de woningbouw als gevolg van de verschillende soorten contouren. Deze zijn van invloed op het gebruik van de ruimte binnen de gemeente Meerssen. Deze situatie is niet van vandaag of gisteren. Hij brengt naar voren dat een aantal jaren geleden de oost-westbaan als de panacee voor alle problemen naar voren werd geschoven. Hij wil niet nog eens de geschiedenis in z'n volle detail afschilderen, maar waar het hem om gaat is dat bij het niet doorgaan van de oost-westbaan de oorspronkelijke problemen weer terug zijn. De raad van de gemeente Meerssen is zich daarvan nadrukkelijk van bewust. De heer Kockelkorn is van mening dat de bovenregionale belangen gewicht hebben, maar dat mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de kernen van Meerssen. De indruk bestaat dat het exploitantscenario in dat opzicht te ver gaat. De heer Kockelkorn heeft de indruk dat de ministeries van VenW en VROM zich van te voren gecommitteerd hebben aan dit scenario. Hij wil weten wat de toetsingscriteria zijn geweest voor de afweging tussen de verschillende scenario's. Want het gekozen scenario is bepalend voor Meerssen en de consequenties voor de geluids- en veiligheidscontour en de luchtverontreiniging.

De heer Kockelkorn brengt naar voren dat de hele geschiedenis van de luchthaven bij voortduring ambtelijke en bestuurlijke kosten geven voor de gemeente Meerssen. Ook mede vanuit het teloor gaan van mogelijkheden in ruimtelijke kwaliteit wil hij een bestuurs-convenant waarin ondermeer ook de compensatie wordt geregeld voor verliezen in de grondexploitatie en verdere gemaakte kosten. Hij constateert bij de bevolking geen houding van fel verzet. Er is een idee van als het niet erger wordt kunnen we er mee leven. Zowel het college als de gemeenteraad hebben dan ook aangegeven te willen blijven bij de status quo en handhaving van de huidige interim contouren.

De heer Bronckers geeft aan dat de infrastructuur die wordt toegevoegd aan de luchthaven voor de provincie belangrijk is. Dat is niet in tegenspraak met wat de gemeente Meerssen naar voren brengt. Hij begrijpt de reactie van de gemeente Meerssen. Hij geeft aan dat in de brief van de provincie als reactie op de PKB aangegeven is samen te kijken naar de problemen met de woningbouwlocaties om te komen tot een gezamenlijke en verantwoorde afweging en te komen tot helderheid, die kan bijdragen aan de meningsvorming in Meerssen. Hij geeft verder aan dat het nut van de luchthaven verder gaat dan de grenzen van direct betrokkenen, die ook de lasten hebben.

Mevrouw Schultz beaamt dat het inderdaad zo is dat je bij luchthavens altijd discussie hebt over lusten en lasten. De lasten komen bij een aantal gemeentes harder aan. De lasten zijn dan beperkingen in de groei en ontwikkelingsmogelijkheden of beperkingen in hoogbouw. Zij geeft aan dat bepaalde ontwikkelingen beperkt worden door de contouren. Daarom is omwille van draagvlak vanuit de regio getracht zoveel mogelijk aan te sluiten bij de huidige interim-contouren. Op een aantal punten wijkt dat vanwege technische consequenties enigszins af. Mevrouw Schultz is zich bewust van de gevolgen van de uiteindelijke keuze. Zij haalt de brief van de provincie aan waar het zo treffend in verwoord staat. Verder zegt zij zich niet van te voren aan het exploitantenalternatief te hebben gecommitteerd. Maar voor de economische gezondheid van de luchthaven is het wel het meest geeigende model.

Wat betreft de planschade of compensatie is er onlangs een hele discussie geweest met de gemeente Haarlemmermeer. Zij benadrukt dat kosten voor de aanpassing van bestemmingsplannen niet worden vergoed. Er zijn wel kosten, bijvoorbeeld schades vanwege het niet door kunnen gaan van plannen, die in rekening kunnen worden gebracht. Daar moet te zijner tijd concreet over worden doorgepraat. Belangrijk daarbij is het nemen van een voorbereidingsbesluit.

Mevrouw Schultz geeft aan dat ook de externe veiligheid ruimtelijke beperkingen met zich mee brengt. Ten aanzien van de discussie ten aanzien van de

oost-west en de noord-zuidbaan stelt zij zeker oog te hebben voor de consequenties.

De heer Kockelkorn brengt nog eens het knellend karakter van de ruimtelijke problemen van Meerssen naar voren. Een en ander is mede een optelsom van het huidige strenge provinciale beleid met betrekking tot de contouren. Daar komt de externe veiligheid nog eens bij en maakt dat de ruimtelijke mogelijkheden op een gegeven moment wel heel erg krap worden.

De heer Bronckers zegt dat de bouwmogelijkheden in de Zuid-Limburgse kernen mede worden bepaald door de provinciale bebouwingscontouren. Bij de afweging om binnen de milieucontouren toch woningbouw toe te staan speelt het al dan niet voor handen zijn van alternatieven een rol. Hij wil samen met de gemeente tot een goede afweging komen waarbij zowel een goed en veilig leefmilieu als een toereikend woningbouwaanbod, ook voor de kleine kernen, van groot belang is.

De heer Dejong zegt dat de gemeente geconfronteerd wordt met de kosten van een kanaal door Meerssen en met de Maas. Hij geeft aan dat de gemeente Meerssen dus niet alleen zit met de kosten als gevolg van de luchthaven, maar de laatste twintig jaar continue met hoge ambtelijke kosten zit in het kader van de ruimtelijke ordening. Een compensatie zou toch vanuit het ministerie geregeld moeten kunnen worden. Zeker omdat de gemeente totaal geen lusten heeft van de luchthaven. Wat dat betreft behoort de luchthaven tot het grondgebied van de gemeente Beek en beperkt het de ontwikkelingen in de gemeente Meerssen. Hij pleit nogmaals voor een bijdrage in de extra kosten.

De heer Ummels voegt hieraan toe dat de gemeente destijds ook de kosten van het bestemmingsplan als gevolg van de oost-westbaan op zich heeft moeten nemen. Het feit dat de kosten voor bestemmingsplannen elders in het land niet voor rekening van het rijk worden genomen vindt hij geen reden om dat niet voor Meerssen te doen. Hij geeft aan dat alle bestemmingsplannen als gevolg van de oost-westbaan zijn veranderd. De gemeente heeft dit betaald. Nu is er weer een nieuwe situatie met de noord-zuidbaan. Het gaat om een aanpassing waar de gemeente Meerssen niet om vraagt.

Mevrouw Schultz zegt dat bij de gemeente Haarlemmermeer als gevolg van de ontwikkelingen van de luchthaven Schiphol, expliciet gekeken is naar vergoeding in de kosten. Er is echter geen grondslag voor de onkostenvergoeding bij de aanpassing van bestemmingsplannen. Zij geeft aan dat op het moment van reële schade als gevolg van de ontwikkelingen van de luchthaven, eventueel compensatie kan plaatsvinden. Dat is wel wat anders dan een aanpassing van

een bestemmingsplan. Het is natuurlijk vervelend dat alles samenkomt bij Meerssen. Maar tegelijkertijd moet een gemeente sowieso de bestemmingsplannen om de zoveel tijd aanpassen.

3. Externe veiligheid

In de PKB wordt inzicht gegeven in de ruimtelijke consequenties van de externe veiligheid, daarbij geeft Mevrouw Schultz aan dat er geen woningen liggen binnen de 10^{-5} risicocontour van de luchthaven Maastricht. Zij heeft begrepen dat er over de externe veiligheid ongerustheid is ontstaan en dat het voor de provincie een zwaarwegend punt is. Zij geeft aan dat er, nog gedurende het PKB proces, nieuwe berekeningen worden gemaakt met een speciaal voor de regionale luchthavens aangepast model. De heer Ahrens vult aan dat met de Commissie m.e.r. is afgesproken om, zodra de uitkomsten van de nieuwe berekeningen er zijn, deze met bewoners en bestuurders te communiceren.

De heer Bronckers bevestigt dat het inderdaad een van de onderwerpen is die in de brief van de provincie is genoemd. Hij zegt dat het ondenkbaar is, dat er weer andere contouren komen als gevolg van nieuwe berekeningen. Tevens voegt hij hieraan toe, dat hij het begrip bandbreedte, zoals door de Commissie m.e.r. naar voren is gebracht, een moeilijk hanteerbaar begrip vindt.

Mevrouw Schultz wil de problemen en ook de consequenties van het externe veiligheidsbeleid niet afschuiven op de provincie. Zij zal er voor zorgen dat, voordat de PKB wordt afgerond, er een actueel -al dan niet gevalideerd- model is met eenduidige uitkomsten. Verder zegt zij dat de provincie zelf ook bepaalt wat de EV-contouren zijn door in te stemmen met de soorten en aantallen vliegtuigen. De heer Bronckers antwoordt dat die bevoegdheid voorlopig niet bij de provincie ligt. Mevrouw Schultz geeft aan wat dat betreft met nieuw beleid bezig te zijn. Zij herhaalt nog een keer de problemen niet op de provincie af te willen schuiven en bevestigt er voor te zullen zorgen dat, voordat de PKB uit komt, het actuele -al dan niet gevalideerde- model en de nieuwe onderzoeksgegevens beschikbaar zijn, waarbij zij aangeeft niet te verwachten dat er grote afwijkingen zullen zijn ten opzichte van de huidige resultaten.

De heer Bronckers geeft aan dat er in correspondentie met de luchthaven is bevestigd dat de kosten niet voor rekening van de luchthaven komen. Hij heeft de staatssecretaris gehoord over de problemen en over de consequenties. Hij wil dat de gemeente Beek en de provincie er niet op kunnen worden aangesproken.

De heer Ahrens zegt dat er op dit moment voor de regionale vliegvelden geen normstelling is voor externe veiligheid. Voor wat betreft Schiphol wordt gezegd dat de mensen, waarvan de woning binnen de veiligheidscontour valt, hun huizen in principe moeten verlaten, maar dat er voor de huidige bewoners geen verhuisplicht is. Wel geeft de externe veiligheidscontour ruimtelijke beperkingen in de zin dat er geen nieuwbouw mag plaatsvinden. Dat zal ook overigens op basis van geluidszones al nu niet mogelijk zijn. Wat dat betreft zal in planologisch opzicht niets veranderen.

Mevrouw Schultz geeft aan dat er mogelijkheden zijn om van de regel af te wijken. De kosten worden toegerekend aan de sector. Dat houdt in dat de consequenties van het veiligheidsbeleid, net zoals het reeds gebeurt voor geluidsisolatie, worden betaald door de luchthaven of door de luchtvaartmaatschappijen.

De heer Nijssen geeft aan dat deze ontwikkelingen forse investeringen van de luchtvaartmaatschappijen vereisen. Dit kan de exploitatie van de luchthaven in de problemen brengen. Hij geeft aan dat dit niet acceptabel is.

Mevrouw Schultz zegt dat de kosten die door de sector worden veroorzaakt in principe door de sector zelf moeten worden gedragen. Men wil ruimte om te vliegen. Dan zullen ook de consequenties moeten worden gedragen. De luchthaven kan er ook voor kiezen om het aantal vliegtuigbewegingen te beperken.

Voor de heer Bronckers bestaat er enige onduidelijkheid. Zijn beleving is dat er een nationale pot voor komt.

De heer Kneepkens antwoordt dat bij Maastricht nu voor geluid per vliegtuig wordt geheven en de gelden direct worden doorgesluisd naar projecten in de omgeving. Dus naar de geluidsisolatie en straks eventueel als er aankopen moeten worden gedaan naar de externe veiligheid. De kosten als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven worden bijvoorbeeld in tien jaar terug betaald.

Mevrouw Schultz ziet de zorg van de heer Bronckers dat de kosten niet te zwaar mogen worden voor de luchthaven waardoor de rentabiliteit in gevaar komt.

De heer Bronckers herinnert nog eens aan de brief waarin het rijk zegt dat er geen lasten aan de luchthaven worden doorberekend als gevolg van de externe veiligheid. Zoals dat er nu uit ziet is het niet de luchthaven waar de lasten aan worden doorberekend, maar de luchtvaartmaatschappijen. Deze laatste bepalen of er op een luchthaven zal worden gevlogen. Het gaat misschien nu te ver, maar het is toch een probleempunt wat we willen uitpraten.

De heer Ummels vindt het nog steeds onduidelijk hoe het zit met het isolatie probleem, omdat men ervan uit ging dat deze zou worden vergoed door het rijk en nu blijkt dat de luchtvaartmaatschappijen moeten betalen.

Mevrouw Schultz herhaalt nog een keer dat de kosten, zoals dat ook elders gebeurt, worden doorberekend aan de sector. Hetzelfde geldt voor Schiphol. De kosten komen niet bij Schiphol zelf maar deze berekent het door aan de gebruikers van de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen. De luchthaven is de infrastructuur. De gebruikers bepalen of het de moeite waard is om op de luchthaven te vliegen en er dus voor te betalen. De kosten komen derhalve niet bij de provincie of gemeenten. Zij neemt aan dat het nu wel duidelijk is, maar geeft aan dat het ook op papier moet worden gezet. Over wie uiteindelijk de kosten zal moeten betalen zal nog verder gesproken moeten worden en bestaat nog geen overeenstemming.

Voor de heer Wierikx zijn er nog vragen met betrekking tot de externe veiligheid. Tot nu toe is alleen gesproken over woningen. Hij kijkt naar DSM, een vliegtuig kan zich bij een ongeluk of calamiteit immers niet altijd precies aan de route houden, en vraagt zich af of er geen cumulatie van risico's ontstaat.

De heer Plug antwoordt dat bij de routes rekening is gehouden met de bestemmingen op de grond. Ook in het rekenmodel voor externe veiligheid is daarmee rekening gehouden. Maar beter is te voorkomen dat boven het terrein van DSM wordt gevlogen.

Naar aanleiding van de veiligheid stelt de heer Kockelkorn dat de luchthaven buiten het territorium van de gemeente Meerssen ligt. Toch moet de gemeente, in goede samenwerking met Beek, zich bij haar brandweertaken meer dan normaal voorbereiden op mogelijke calamiteiten.

Mevrouw Schultz ziet het probleem, maar stelt dat de eventuele bekostiging daarvan thuis hoort bij BZK. Een compensatie van kosten als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven zit vooral in de directe planschade.

4. Ruimtelijke knelpunten binnen geluidscontouren

Mevrouw Schultz constateert dat er in de regio woningbouwplannen zijn, die nu binnen de geluidscontouren vallen. Ook de bebouwde kom van de kernen Beek, Meerssen en Ulestraten liggen voor een deel binnen de 35-Ke en 47-Bkl geluidscontouren. Over het doorgaan van de woningbouwplannen is onzekerheid.

Zij zegt dat ontheffing mogelijk is binnen het kader van de besluiten geluidsbelasting grote en kleine luchtvaart. Echter de provincie beslist als eerste of de plannen wenselijk zijn. De inspectie van VROM heeft wat dat betreft een toetsende rol.

De woningbouwplannen zijn in een eerdere gehouden ambtelijk overleg besproken met VenW, VROM en de provincie Limburg. Ongeveer 200 woningen van de 400 woningen zijn gepland binnen het beperkingengebied van de PKB en daardoor in principe niet te realiseren. De rest valt buiten het beperkingengebied. Voor zo'n 60 probleemwoningen lijkt een oplossing mogelijk. Dat houdt in dat voor ongeveer 140 woningen geen directe oplossing voor handen is. Verder zijn er kantoren en bedrijven gepland. Deze kennen echter geen beperkingen als gevolg van de geluidscontouren. Voor die ongeveer 140 woningen zegt mevrouw Schultz moet een oplossing worden gevonden. Zij geeft aan dat zij geen partij is in de ontheffingverlening en op dit moment niets over de individuele gevallen kan zeggen. De provincie, samen met VROM, bepalen uiteindelijk wat mogelijk is. Zij stelt voor dat ambtelijk moet worden bezien om welke woningen het gaat. Zij schat in dat niet alle gevallen kunnen worden opgelost.

Wethouder Ummels brengt naar voren dat de Bkl-contour dwars over de kern Ulestraten loopt. De geplande woningbouwmogelijkheden zijn van levensbelang voor deze kleine kern. Hij geeft aan dat de kritiek van de gemeente Meerssen dan ook voor een groot gedeelte betrekking heeft op de kleine luchtvaart en de hinder daarvan en vindt dat de kleine luchtvaart niet nodig is voor de economische groei van de luchthaven. Tevens geeft de heer Ummels aan dat wanneer de BKL-contour samenvalt met de 35 Ke-contour, Ulestraten wordt ontzien.

Vervolgens spreekt de heer Ummels z'n waardering uit voor de provincie. Die heeft zich ingezet om alle problemen zoals de externe veiligheid en de Ke-problematiek in samenwerking met het luchthavenbedrijf tot een oplossing te brengen. Daar zijn in het verleden ook afspraken over gemaakt. De gemeente Meerssen heeft een aantal concrete problemen. Hij wil duidelijkheid over de mogelijkheden en pleit voor ontheffing voor woningbouw.

Mevrouw Schultz geeft aan dat wat betreft de Bkl ook gekeken kan worden naar de overlast die dat kleine verkeer geeft door bijvoorbeeld een vliegbeperking in de weekenden. De woningbouwmogelijkheden blijven echter ook in dat geval beperkt.

De heer Ahrens haalt terug dat in het voortraject, in goed overleg met de provincie, gemeenten en het ministerie van VROM, een hele serie woning-

bouwplannen zijn bezien. Op dit moment is nog geen praktisch verzoek ingediend bij de provincie voor ontheffing. Het is daarom nog steeds globaal praten. Aan de hand van de door de gemeente Meerssen aangegeven huidige plannen is gekeken of er een richtlijn is te bedenken om een oordeel te kunnen geven over ontheffing. Deze is nog niet gevonden. Er is wel inzicht verkregen in welke plannen zonder meer akkoord zijn, welke bespreekbaar zijn en welke plannen een complex probleem vormen. Op het moment dat de bouwplannen concreet zijn kan er verder worden gesproken over ontheffing. Dat is de stand van zaken zoals in het vooroverleg is besproken. In de PKB zijn indicatieve contouren opgenomen. De definitieve contouren in de aanwijzing moeten daarbinnen vallen. Als in de aanwijzing tot een andere verdeling van de kleine luchtvaart wordt gekomen, bijvoorbeeld door beperking van het vliegen in de weekenden of avondvluchten, dan kan dat gevolgen hebben voor de Bkl-geluidszone. Het zijn vooral de straffactoren van het vliegen in de weekenden die de grootte van die contouren bepalen.

De heer Bronckers stelt nog een keer dat als je het hebt over de Bkl, je het hebt over Ulestraten. Het dorp wordt op slot gezet door de Bkl geluidscontour. Hij vraagt zich af of er alternatieven zijn.

De heer Ummels wil daar nog aan toevoegen dat ten noorden van de kern Ulestraten een regionaal bedrijventerrein van zo'n 75 ha komt. Als gemeente moet je dat op een positieve manier benaderen. Hij stelt dat als er straks geen mogelijkheden zijn voor enige woningbouw de kern doodbloedt. Hij vindt dat als er geen duidelijkheid bestaat over een ontheffing, geen ontwikkelaar daarin wil investeren. Hij wil dan ook duidelijkheid hebben over die gebieden waar hij ontheffing voor kan krijgen. Als dat niet het geval is, heeft de gemeente Meerssen een groot probleem.

De heer Bronckers wil met name VROM een helder signaal geven. Mevrouw Schultz begrijpt het signaal maar geeft aan dat zij op dit moment geen helderheid kan verschaffen.

De heer Ahrens stelt dat de problemen terug te voeren zijn op nr 9 van de lijst over woningbouwmogelijkheden, waarbij het gaat om de specifieke bouwlocatie in Ulestraten. Hij zegt dat de externe veiligheid daar ter plekke geen probleem vormt. De locatie ligt echter wel fors in de Bkl-geluidszone.

De heer Plug wil overleg hebben over de plannen om te kunnen bezien op basis van welke informatie ten aanzien van toekomstige ontwikkelingsplannen vooraf medewerking zou kunnen worden toegezegd door (in eerste instantie) provincie en VROM inspectie.

De heer Ummels heeft de problemen mede bij de havenmeester van de lucht-haven Maastricht neergelegd. Echter die heeft aangegeven dat de resultaten van een beperking van het Bkl-verkeer in de weekenden marginaal zijn voor de geluidscontour. Het zou echter wel tot de mogelijkheden kunnen behoren. Hij heeft mede naar aanleiding van deze tegenstrijdige informatie behoefte aan meer inzicht in de mogelijkheden.

De heer Kockelkorn vat heel nadrukkelijk samen dat de grote vliegtuigen binnen Meerssen geen probleem zijn. Die vliegen op vastgestelde tijdstippen. De mensen ergeren zich ontzettend aan de kleine vliegtuigen. Op tijdstippen dat iedereen buiten is wordt juist met die kleine vliegtuigen gevlogen. Deze vliegtuigjes vliegen eindeloos rond. De beleving van de hinder geeft ook aan dat vooral de kleine vliegtuigen veel meer storen zijn dan de grote.

Mevrouw Schultz begrijpt dat het ook gaat om de routing. Zij vat nog eens samen dat nu duidelijk is om welke hoeveelheden woningen en welke locaties het gaat.

De heer Ummels herinnert aan de brief van de provincie waarin om medewerking wordt gevraagd om zoveel mogelijk aan de ruimtelijke wensen van de gemeente Meerssen tegemoet te komen.

Mevrouw Schultz geeft aan mee te willen denken. Echter formeel ligt de oplossing van het probleem bij de provincie en VROM. Zij stelt voor om samen met de provincie te bezien hoe snel duidelijkheid kan worden gegeven. Mevrouw Schultz geeft aan dat VenW het initiatief zal nemen om een overleg te regelen tussen VROM, de provincie, de gemeente en DGL.

De heer Kockelkorn vult aan met de vraag te onderzoeken of de Bkl- contour kleiner kan worden. Hij realiseert zich dat de Bkl-geluidszone niet geheel weg gesaneerd kan worden, maar vraagt zich af wat dan wel mogelijk is.

De heer Ummels stelt dat de provincie het initiatief heeft met betrekking tot de ontheffing en vervolgt zijn zin door aan te geven dat de provincie de beslissing zou moeten nemen.

Mevrouw Schultz rondt het onderwerp ruimtelijke knelpunten af door aan te geven te zorgen voor verder overleg over dit onderwerp en dat zij ervan uitgaat dat de partijen elkaar wel weten te vinden als dat nodig is.

5. Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht

Mevrouw Schultz geeft aan dat er een aantal redenen zijn om de aanwijzing voor het luchtvaartterrein Maastricht nu alvast te agenderen. In de bijgaande

stukken is aangegeven hoe de aanwijzing vorm zal worden gegeven. De uitwerking van de aanwijzing gebeurt binnen het raamwerk van de PKB, zodat de aanwijzing geen verrassing zal geven. Bestuurlijk overleg daarover wordt dan een betrouwbare formaliteit. Zij wil graag weten hoe provincie en gemeenten de aanwijzing zien. Overigens zal er een apart bestuurlijk overleg komen over de aanwijzing.

De heer Kockelkorn merkt op dat wanneer we er bij de PKB uit kunnen komen, dit ook bijdraagt aan de aanwijzing. Hij geeft aan dat hij begrepen heeft dat de luchthaven met aanvullende veiligheidsmaatregelen komt door een stop-way. Hij vindt dat dit niet tot een ander gebruik van de luchthaven mag leiden.

De heer Ahrens zegt dat over de stop-way veel is gewisseld. Ook heeft de staatssecretaris de Kamer daar over bericht. Het gebruik van de stop-way is niet anders dan in het antwoord aan de Kamer is gegeven.

De ontwerp-aanwijzing zal volgens mevrouw Schultz uitgebracht worden en ter visie worden gelegd na deel 3 van de PKB. Zij verwacht dat de PKB begin juni in het Kabinet wordt behandeld. Mochten er zaken zijn die een afwijking inhouden dan komen we daar in het bestuurlijk overleg over de aanwijzing op terug.

Mevrouw Schultz vraagt of er nog vragen zijn voordat overstapt wordt naar het volgende agendapunt.

De heer Moonen vraagt of de in de PKB genoemde eventuele afwijking van 2 Ke tussen de indicatieve contouren uit de PKB en de definitieve contouren uit de aanwijzing, extra groeiruimte is. De heer Ahrens antwoordt dat hiermee de zones niet groter kunnen worden gemaakt en het hier geen beleidsruimte betreft. Deze 2 Ke komt voort uit een procesmarge tussen de diverse berekeningen van de geluidscontouren voor PKB en aanwijzing.

Op een vraag van de heer Brockers of in deel 3 de nieuwe externe veiligheid berekeningen zitten, antwoordt de heer Ahrens bevestigend en geeft aan dat de nieuwe berekeningen ook voor advies aan de commissie m.e.r. worden voorgelegd. Dat advies zal samen met deel 3 van de PKB aan de Tweede Kamer worden verstuurd. De heer Ahrens geeft verder aan dat er over EV zo nodig bestuurlijk overleg zal plaatsvinden.

De heer Moonen heeft nog vragen over luchtverontreiniging en Lden. De burgemeester Kockelkorn sluit hierop aan en zegt te begrijpen dat ter

plaatse van Moorveld een overschrijding is van de luchtverontreinigingnorm van NO_x . Hij vraagt welke consequenties dat zou kunnen hebben voor een aanpassing voor de contour.

De heer Plug antwoordt dat de luchtverontreiniging niet een op een terug te vertalen is naar vliegtuigbewegingen. De belangrijkste bijdrage aan de NO_x is terug te voeren op het wegverkeer, naar alle waarschijnlijkheid het verkeer op de A2. Ook bij Schiphol komt dezelfde problematiek voor. De bijdrage van de luchtvaart aan de luchtverontreiniging is relatief gezien gering. Precies op het punt bij Moorveld zal ook zonder de bijdrage van de luchtvaart nog steeds een overschrijding van de NO_x plaatsvinden. Dit probleem zal overigens in 2015 zijn opgelost, zo blijkt uit het MER.

De heer Ummels stelt dat we op dit moment de gevolgen van het geluid aangeven in Ke, Bkl en de veiligheid in een EV contour. In de toekomst zal geluid een andere norm krijgen, namelijk de Lden. Hij vraagt of kan worden vastgelegd dat Lden geen andere ruimtelijke beperkingen geeft.

De heer Ahrens wijst naar het MER. De daarin aangegeven Lden contouren liggen binnen de 47-Bkl zone. Op dit moment is het nog niet bekend welke hoogte van de dosismaat wordt gekozen omdat wetgeving om de 47 Bkl en de 35Ke te vertalen, ontbreekt. Hij geeft aan dat de Commissie m.e.r. in de richtlijnen heeft gesteld dat de Lden in het MER moet worden aangegeven. Dat houdt tevens in dat er een maat is aangegeven. Echter tegelijk moet worden gerealiseerd dat de betekenis van de maat in de zin van de hoogte van de norm, nog niet bekend is.

De heer Kockelkorn is bang dat de EU een zodanige norm zal kiezen dat er opnieuw grote problemen zullen ontstaan.

De heer Plug geeft aan dat de EU wel de dosismaat heeft aangegeven, maar dat er geen beleid of normen zijn aangegeven met betrekking tot de Lden. Dat is voorbehouden aan de nationale overheden.

6. Communicatie/persbericht

De staatssecretaris en de bestuurders geven aan op dit moment geen behoefte te hebben aan een gezamenlijk persbericht. Op het lokale niveau heeft men echter z'n eigen verantwoordelijkheid.

7. Afsluiting

Mevrouw Schultz wijst op het belang van een goede samenwerking voor dit intensieve traject. Zij geeft aan dat in zo'n traject altijd onduidelijkheden zitten. Het is belangrijk om elkaar, als dat nodig is, snel te kunnen vinden.

De heer Kockelkorn heeft de indruk dat de vertegenwoordigers van de gemeente Meerssen het gesprek als bijzonder prettig en constructief hebben ervaren. Hij brengt nog eens naar voren dat het niet de bedoeling is de luchthaven dwars te zitten, maar pleit ook voor aandacht voor de leefbaarheid binnen de kernen van de gemeente Meerssen. Hij geeft aan dat een strikte en blinde toepassing van de regels te kort door de bocht is. Hij bedankt de staatssecretaris voor het begrip.

Niets anders aan de orde zijnde sluit mevrouw Schultz met dankzegging aan allen het overleg.

Verslag bestuurlijk overleg luchtvaartterrein Lelystad

d.d. 14 april 2003

Verslag van het bestuurlijk overleg PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Datum bestuurlijk overleg: 14 april 2003

Opgemaakt door: H. Motshagen

Deelnemers

Afschrift aan Mevrouw Schultz van Haegen (voorzitter), staatssecretaris van het ministerie van Verkeer en Waterstaat;

De heer De Raad gedeputeerde van de Provincie Flevoland en de heren Elzinga en Liemburg van de provincie Flevoland;

De heer Aalderink gedeputeerde van de provincie Gelderland;

De heer Van der Zwan wethouder van de gemeente Lelystad en de heer Hendriks van de gemeente Lelystad.

De heer Cramer, wethouder van de gemeente Zeewolde en de heer De Vries van de gemeente Zeewolde;

Mevrouw Visser-van der Weele wethouder van de gemeente Almere;

Mevrouw Vlasveld en de heer Timmerman van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

De heren Kneepkens, Ahrens, Bres, Van Oudheusden en Motshagen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

1. Opening en vaststellen agenda

Mevrouw Schultz (voorzitter) heet de aanwezigen welkom. De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Vliegroutes en geluidszones

Mevrouw Schultz geeft aan dat ten aanzien van de routes er een nieuw voorstel ligt, dit naar aanleiding van de inspraak, het advies van de Commissie m.e.r. en overleg met de gemeenten en provincies. Zij stelt voor dat de heer Bres eerst een korte presentatie geeft over de veranderingen en daarna de verschillende routes te bespreken.

De heer Bres refereert aan de kaarten zoals deze onlangs zijn verstuurd aan de bestuurders. Hij gaat in op de routes over Harderwijk, Zeewolde en Lelystad Bovenwater en Landerijen, die tijdens de inspraak onderwerp zijn geweest van discussie. De routes en zones zijn gebaseerd op de eindsituatie in 2015. Met name de routes voor het groter vliegverkeer kunnen niet zomaar worden gewijzigd. Daarvoor is het noodzakelijk dat de radiobakens worden verzet en dit vereist overleg met andere partijen waaronder het LVNL en het ministerie van Defensie. Op een vraag van mevrouw Visser over de ondergrond van de kaartjes geeft de heer Bres aan dat de informatie voor de ontwikkeling op de langere termijn tot 2015 in overleg met de provincie is opgesteld. Ontwikkelingen na 2015 zijn niet opgenomen.

Mevrouw Visser vindt het op zijn minst verontrustend dat wat betreft de kaarten geen rekening wordt gehouden met ontwikkelingen na 2015. Vooral ook omdat het Rijk aan Almere vraagt nog fors te groeien. Het ziet er nu op de kaart maagdelijk uit. Zij stelt voor de groei van Almere na 2015 gearceerd aan te geven. De heer De Raad sluit bij het onderwerp aan door te stellen dat de 20 Ke geluidscontour nog volop ruimte geeft voor toekomstige uitbreidingen.

In de toelichting vestigt de heer Bres de aandacht op het CTR gebied. Dat is het gebied waarbinnen de luchtverkeersleiding toezicht houdt op het luchtverkeer. In de huidige situatie waaiert met name het kleine verkeer uit over de gehele polder en dat heeft de consequentie dat geen geluidscontouren zichtbaar worden, terwijl er toch sprake is van enige geluidsbelasting in een ruim gebied. In de toekomst is er luchtverkeersleiding, waardoor binnen de CTR via aangewezen routes moet worden gevlogen. Dit heeft echter de consequentie dat door de bundeling van de vliegtuigbewegingen geluidscontouren ontstaan. De luchtverkeersleiding zal gefaseerd worden ingevoerd. Eerst voor

5 dagen in de week daarna voor 7 dagen in de week. In de situatie met 7 dagen luchtverkeersleiding zal het kleine verkeer niet meer ten noordenwesten van de Rijksweg A6 vliegen en dus niet meer over Landerijen. Voor Harderwijk heeft een andere verdeling van de routes naar het oosten positieve gevolgen.

Mevrouw Schultz bedankt de heer Bres voor de toelichting. Zij geeft aan dat in het verleden door de provincie en door de verschillende gemeenten bij het ministerie erop is aangedrongen vaart te maken met de ontwikkeling van de luchthaven. Er is de afgelopen periode hard gewerkt om de gewenste ontwikkeling van de luchthaven te kunnen doorvoeren. Dat heeft wel de consequentie dat naarmate het een en ander concreter wordt er ook meer reacties komen. Er is in de afgelopen tijd uitgebreid overleg geweest wat de ontwikkeling van de luchthaven betekent voor de provincie en de individuele gemeenten.

Daarbij lijkt het dat in de huidige situatie zonder luchtverkeersleiding, er minder echte geluidsbelasting is, maar dat deze wel over een groot gebied verspreid is, omdat ook het vliegverkeer verspreid is.

In de toekomst wordt er meer, maar gecontroleerd gevlogen. Dat biedt voordelen, omdat de geluidsbelasting wordt geconcentreerd in geluidszones. Zij geeft aan dat het streven is om zo min mogelijk over bewoond gebied te vliegen. De resultaten van het nieuwe onderzoek, zijn zojuist gepresenteerd en zij stelt voor de routes en geluidszones na te lopen en te beginnen met de Bkl zone.

Tijdens het ambtelijk vooroverleg is de grootte van de Bkl zone ter sprake geweest. De indruk is dat deze onevenredig groot is in verhouding met de te verwachte groei van het Bkl luchtverkeer.

De heer De Raad geeft aan dat het hem was opgevallen dat het aantal vluchten met 35 % toe neemt maar de Bkl contour een factor 3 maal zo groot wordt. De vraag die bij hem opkomt is of de aantallen Bkl vluchten realistisch zijn. En voorts geeft hij aan dat in het omgevingsplan nog steeds het alternatief van een parallelle baan aan de zuidzijde is aangegeven.

Daarop wordt geantwoord dat de capaciteit van de banen voldoende is. Een baan aan de zuidzijde geeft twee stromen die uit elkaar moeten, waarbij met name de noordelijke stroom over Lelystad zal gaan. Het wordt er dus niet beter op. De heer De Raad is met het antwoord tevreden. Dat betekent voor de provincie dat de PKB uitgaat van voldoende capaciteit van de banen, en dat de andere baan aan de zuidzijde niet nodig is. Hij geeft aan dat de provincie het omgevingsplan daarop aan zal passen. Er blijven echter nog vragen over, die hij wil doornemen en stelt dat bij een normale spreiding over week en weekend de Bkl geluidzone kleiner had kunnen zijn.

Mevrouw Schultz zegt dat het aantal vluchten met kleine vliegtuigen van ongeveer 165.000 niet nieuw is. Bij de nieuwe Bkl-geluidszone wordt rekening gehouden met circuitvluchten in het weekend. In de avonden wordt niet meer gevlogen dan voorheen en er zijn ook niet meer gewone vluchten in de weekenden.

De heer Ahrens licht toe dat er een reële hoeveelheid verkeer in het weekend is geprognoseerd. Het gaat met name om circuitvluchten. Door de straffactoren als gevolg van het weekend vliegen geeft dat als uiteindelijk resultaat de gepresenteerde Bkl geluidszone. Ingeschat wordt dat er niet meer ruimte zit in de verdeling door de week en weekenden.

De heer De Raad stelt dat het probleem twee kanten heeft. De ene kant de mogelijkheden van de luchthaven. Waar hij overigens achter kan staan. Maar de andere kant moet ook gewaakt worden over de omgevingskwaliteit. Het vliegverkeer in de weekends heeft natuurlijk ook effecten op het natuurpark Lelystad en op campings in het Larserbos. Hij vraagt aan te geven wat de gevolgen zijn van een Bkl contour die recht evenredig stijgt met de toename van het kleine verkeer.

Mevrouw Schultz geeft aan dat deze problematiek eventueel in het kader van de MER voor de aanwijzing kan worden onderzocht.

De heer Cramer vraagt naar de luchtverkeersleiding en het gecontroleerd vliegen. Hij suggereert de CTR uit te breiden over de gehele kern van Zeewolde. Nu valt slechts een deel van de kern binnen de CTR. Zeewolde ligt ook al onder een aanvliegroete van Schiphol. Als je alles bij elkaar optelt heeft Zeewolde in de toekomst echt een probleem. Door een uitbreiding van de CTR heeft Zeewolde ook voordelen bij een 7 daagse luchtverkeersleiding door het gecontroleerde vliegen.

De heer Ahrens brengt naar voren dat de CTR niet zomaar kan worden gewijzigd, dat vereist overleg met diverse partijen zoals Defensie, de luchthaven Schiphol en de luchtverkeersleiding en heeft de nodige doorlooptijd nodig.

Ten aanzien van de luchtverkeersleiding wil de staatssecretaris zo spoedig mogelijk beginnen met een 5 daagse luchtverkeersleiding. Mede afhankelijk van de beschikbare luchtverkeersleiders zal dit moeten groeien naar een situatie met 7 dagen in 2006. Zij zegt ook te willen kijken naar de uitwerking van de luchtverkeersleiding, want daar gaat het uiteindelijk om. Zij gaat verder in op de CTR. Op de grens van het CTR gebied worden de vliegtuigen richting Lelystad opgenomen in de routestructuur. Daarbuiten volgen de kleine vliegtuigen hun eigen route. Dat betekent echter niet dat buiten de CTR alles

mogelijk is en er geen regels gelden. De heer Ahrens vult aan dat buiten die CTR voor zowel het kleine luchtverkeer als het grote luchtverkeer, regels gelden ten aanzien van minimum vlieghoogtes. Binnen de CTR wordt gecontroleerd van en naar de luchthaven gevlogen. Het CTR is een vast gebied van een bepaalde omvang om het door de luchtverkeersleiding gecontroleerd vliegen te kunnen sturen. De route over Zeewolde betreft overigens alleen uitgaand vliegverkeer. Het is geen landingsroute.

Mevrouw Schultz vraagt zich af hoe het zit met de CTR van Schiphol. Deze liggen er vlak tegen aan. In dat gebied bij Zeewolde ligt ook een door Defensie gecontroleerd gebied. Dat maakt het zo lastig om de CTR van de luchthaven Lelystad te veranderen. De heer Ahrens onderstreept dat het moeilijk is de CTR te wijzigen, mede in verband met Schiphol en Defensie. Dat is echter wat anders dan de discussie rond de radiobakens van Zeewolde. Deze bakens voor het Ke, dus het grotere verkeer, lijken wel te kunnen worden verplaatst, maar dat is niet iets wat zo is geregeld.

In antwoord op de vraag van de heer Cramer over het vliegen van de ene CTR naar de andere antwoordt de heer Van Oudheusden dat in dit gebied de hogere luchtlagen door Defensie worden gebruikt. De lagen daaronder worden gebruikt door het kleinere verkeer. Daarnaast en onder heb je de zweefvliegers. Dat allemaal met een duidelijke structuur zodat geen vermenging plaats vindt. Buiten de CTR is de lucht voor het kleine verkeer in principe vrij en kan de vlieger in beginsel zelf besluiten waar gevlogen wordt. Het kleine luchtverkeer is binnen de CTR wettelijk verplicht te luisteren naar de aanwijzingen van de verkeersleider. Voor het grote verkeer zoals bij Schiphol is het ingewikkelder, dat komt van ver voor de baan. Zelfs voor de Nederlandse grens zijn ze al bij Schiphol bij wijze van spreken op de computer te zien.

De heer Cramer wil voorkomen dat het verkeer, nadat het is opgestegen van Lelystad buiten de CTR alle kanten opvliegt. Hij constateert dat indien het luchtverkeer geregeld wordt er minder overlast ontstaat.

Samenvattend, zegt mevrouw Schultz, is de belangrijkste vraag in hoeverre buiten het CTR gebied sturing kan worden gegarandeerd. De CTR kan nu niet worden veranderd. Dat kan nog jaren duren mede gezien het militaire luchtruim. Zeewolde heeft daar in het kader van de PKB niets aan. Zij begrijpt overigens dat er ook in de huidige situatie luchtverkeer over Zeewolde gaat. Zij gaat ervan uit dat het onderwerp voldoende is besproken.

De heer Van der Zwan stapt over op een ander onderwerp en geeft aan blij te zijn dat de Bkl geluidszone bij Lelystad nu ten zuiden en oosten van de A6

loopt. In theorie zijn er nu geen belemmeringen meer voor Landerijen. Hij bedankt de staatssecretaris voor de correctie. Hij heeft echter nog wel vragen over hoe gehandhaafd wordt.

De heer Ahrens zegt dat binnen de CTR het vliegverkeer zich moet houden aan alle aanwijzingen van de luchtverkeersleiding. Die zijn gebaseerd op een zo veilig mogelijk afhandelen van het luchtverkeer binnen de CTR zone. Dat gebeurt door radiocontact met de piloot.

Alles is erop gericht het verkeer zo kort mogelijk in de CTR te hebben en dus zo snel mogelijk in of uit de CTR te geleiden. Als een vliegtuig zich meldt om te landen, dan moet dat volgens bepaalde regels en met een bepaalde vliegprocedure. De luchtverkeersleiding geeft daarvoor instructies. Afwijkingen van de instructies worden in contact met de luchtverkeersleiding automatisch geconstateerd.

De heer De Raad wil graag verder ingaan op de handhaving. Hij vraagt zich af hoe het bij een 5 daagse luchtverkeersleiding gaat in het weekend. In principe kunnen de vliegers in de weekenden dan hun gang gaan. Hij acht het verstandig alvast inzicht te hebben in 7 dagen verkeersleiding met name vanwege de veiligheid. Bovendien geeft 7 dagen verkeersleiding ook de mogelijkheid aan handhaving te doen. In dat verband zou hij de mogelijkheden van een volgsysteem onderzocht willen hebben. Op basis van radargegevens kan beter worden geconstateerd welke vliegtuigen buiten de voorgeschreven routes vliegen. Hij stelt daarmee ook een punt te hebben naar de bevolking.

Mevrouw Schultz twijfelt of een vliegvolgsysteem een oplossing is voor het gesignaleerde handhavingsprobleem. Zij refereert aan het systeem bij de luchthaven Eindhoven. Daar kan achteraf worden gezien welke routes zijn gevolgd, waardoor eventuele klachten kunnen worden gecheckt. Het Rijk heeft in het verleden alleen Schiphol een aanwijzing gegeven voor een vliegvolgsysteem. Zij vindt zo'n systeem op zich prima, maar dan is het aan de luchthaven en de omgeving samen, om dat te willen.

De heer De Raad merkt op dat het duidelijk is dat de luchtverkeersleiding door de luchthavens betaald wordt. De transponder is verplicht per 1 januari 2003, die investeringen zijn gedaan. Hij twijfelt aan goede instrumenten voor handhaving. Om deze compleet te maken zou ook een radar systeem moeten worden ingevoerd. Hij denkt dan aan het Fanomos systeem. Hij vraagt niet om het systeem in te voeren, maar de mogelijkheden van het systeem in het MER te onderzoeken. Hierop antwoordt de heer Van Oudheusden dat ook in de (huidige) eerste fase, waarbij geen luchtverkeersleiding is, wordt gehand-

haafd. Bij 5 dagen per week luchtverkeersleiding is er voor de weekenden hetzelfde systeem als nu. Op een opmerking van de heer De Raad dat dit een theoretisch systeem is antwoordt de heer Van Oudheusden dat de eventuele problemen niet kunnen worden ondervangen door Fanomos. Dit systeem registreert het feitelijke vliegpad, die vliegtuigen hebben gevlogen.

Mevrouw Schultz beaamt dat de handhavingssystemen die nu worden gebruikt, bijna allemaal modellen zijn. Fanomos is in beginsel geen handhavingssysteem, maar is een toetsingssysteem, waarmee geconstateerd kan worden of is afgeweken van een route. Als een luchthaven samen met de omgeving een informatiesysteem wil opzetten dan kan dat, echter zij vindt niet dat Verkeer en Waterstaat dat moet voorschrijven.

Het gaat erom stelt de heer Ahrens, dat de luchthaven er voor zorgt zo goed mogelijk geoutilleerd te zijn is en daarover met z'n omgeving te overleggen. In het verleden zijn de tekorten van luchthavens door het Rijk gefinancierd. Wat dat betreft is er nu een andere rolverdeling. Een luchthaven moet zorgen z'n eigen broek op te houden.

Ook bij Schiphol zegt mevrouw Schultz is dat een punt om de nodige afstand te houden. Dat betekent dat er spelregels worden opgesteld, waarbinnen de luchthaven moet opereren.

De heer Van der Zwan pleit ervoor dat de overheid de uitvoering controleert, omdat de luchthaven exploitant steeds weer de grenzen zal opzoeken.

De heer De Raad vertaalt de discussie naar het draagvlak van de omgeving. Bij de presentatie van de kaartjes hebben we heel veel klachten gezien. We moeten het draagvlak weer een terug verdienen. En dat kan door vertrouwen uit te stralen. Hij wil daarom het systeem onderzocht hebben.

Mevrouw Schultz geeft nogmaals aan als rijk juist uit dit soort dingen te willen blijven en stelt dat de regio aan tafel zou moeten schuiven met de luchthaven. Zij voelt er niets voor zo'n systeem te betalen.

De heer Liemburg vraagt in de MER voor de aanwijzing na te gaan wat de voordelen kunnen zijn Fanomos systeem. Hij wijst erop dat de eerste periode 5 dagen luchtverkeersleiding zal hebben. Dat houdt in dat er tijdens de weekenden geen luchtverkeersleiding is, terwijl onzeker is of voor de invoering van 7 dagen luchtverkeersleiding de datum van 2006 wordt gehaald. De vraag is hoe in de tussenliggende tijd het weekeinde wordt gehandhaafd, want bij een 5 daagse luchtverkeersleiding kan Fanomos in de weekenden niet worden

toegepast. Hij is van mening dat de toepassing van 7 dagen luchtverkeersleiding met een vliegvolgsysteem als alternatief in het MER zou moeten worden meegenomen. Het zou ook onderdeel kunnen zijn van een meest-milieuvriendelijk alternatief.

Volgens de heer Kneepkens moet het Fanomos systeem in principe los worden gezien van een veilige luchtverkeersleiding. Daarop sluit mevrouw Schultz aan door te stellen dat het Fanomos is niet bedoeld is om te handhaven. Wel kan achteraf worden geconstateerd welke routes zijn gevolgd en rond hiermee het onderwerp af.

De heer Aalderink vindt het een goed moment om te melden dat de provincie Gelderland blij is met de aangepaste routes. Hij wil graag een ander signaal laten horen.

Mevrouw Schultz geeft aan dat bij het routesysteem de vliegroute over Zeewolde uitgebreid aan de orde is geweest. Zij herhaalt dat de gemeente Zeewolde geen routes over Zeewolde wil. Voor een deel is dat nu opgelost door twee routes te maken. Voor een ander deel is helaas nog geen oplossing omdat we vastzitten aan het radiobaken Nyker. Daarover willen we met Defensie in overleg, dat kost echter tijd. Het gaat in de eindsituatie in 2015 om zo'n 20 Ke vliegtuigbewegingen per dag bij 250 werkdagen.

De heer Cramer geeft aan dat het vliegen over bewoond gebied behoorlijk gevoelig ligt in Zeewolde en vraagt of er een idee is hoe lang dat duurt, voordat er duidelijkheid is over een eventuele verplaatsing van het baken? Hij kan zich voorstellen dat er een heel netwerk aanvast zit en dat het een soort domino effect zal geven. Maar als het een jaar of 4 a 5 jaar duurt dan heb je in ieder geval iets. Dat er aan gewerkt gaat worden is een belangrijk signaal. Hierop antwoordt de heer Kneepkens dat hij verwacht dat een nieuwe verdeling van het Nederlandse luchtruim zo'n 3 a 5 jaar kan duren.

Eerst echter, zegt de heer Bres moet er verkeersleiding zijn. Verkeer en Waterstaat gaat de discussie met de LVNL in ieder geval aan en verwacht dat na een paar jaar zicht bestaat hoe het verder kan en of het zinvol is bij een algemene herziening van het luchtruim daar op voort te borduren. Op dat moment moet de haalbaarheid van een verschuiving van de route duidelijk zijn. De heer Ahrens stelt voor het streven van de verschuiving van de route over Zeewolde in de tekst van de PKB deel 3 op te nemen.

Op een vraag van mevrouw Schultz of er nog meer punten zijn vraagt de heer De Raad of er nieuwe wetgeving komt ter bescherming van stiltegebieden. De staatssecretaris zegt dat er een oude motie ligt over het vliegen over stilte-

gebieden. Het antwoord op die motie is nog niet gereed. Het probleem bij het vliegen over stiltegebieden is dat je wel richtlijnen kan invoeren, maar het moet ook handhaafbaar zijn. De discussie in het kabinet over eventuele restrictie gebieden is door demissionaire fase tot stil stand gebracht. Door de Europese regelgeving zijn vogel- en habitatgebieden zwaar beschermd, beter nog dan stedelijke gebieden. Geluidsoverlast is niet helemaal te vermijden. Als je het erover eens bent dat de luchthaven kan uitbreiden, heb je ook de lusten en de lasten, dat is dan de consequentie. Zij gaat verder met de vliegroute over de woonwijk Lelystadhaven en Bovenwater.

De heer Van der Zwan is zich de consequenties bewust van de uitbreiding van de luchthaven Lelystad. Uiteindelijk moeten er overeenstemming zijn over de goede uitgangspunten voor de gemeente Lelystad. Hij geeft aan dat er nog twee routes zijn die over de randen van het stedelijk gebied van Lelystad gaan, dat is een Ke-route over Lelystadhaven, over het Bovenwater. Hij wil graag weten wat de betekenis is van deze route voor de bewoners en of de route verschoven kan worden. En voorts loopt er nog een Ke route over het puntje van Landerijen. Hij meldt dat de gemeente bezig is met de uitgifte van kavels, waarbij gecommuniceerd wordt met de woorden rust, ruimte en milieu.

Voor wat betreft Bovenwater zegt de heer Ahrens, wordt in de huidige situatie gevlogen met kleine vliegtuigen. In toekomst zal daar een Ke route komen te liggen om aan te knopen op andere Ke-routes, die boven Nederland en vanaf Schiphol lopen. Dat betekent dat er gestructureerd en gecontroleerd gevlogen zal worden. Alles afwegend is de beste manier om dat te doen, de route langs Bovenwater. Nogmaals dat betekent dat nu ongeregeld klein verkeer mogelijk is op 1000 voet. In 2015 worden er tussen Bovenwater en de Oostvaardersplassen circa 15 Ke-vluchten per dag verwacht op een hoogte van 2000 voet. Dat is verschil van de situatie nu en in 2015. Hij grijpt terug op de vorige discussie over het vliegen boven vogel- en habitat gebieden. Bij een zwaarwegend maatschappelijk belang kan daarvan worden afgeweken. Hij ziet niet in dat de staatssecretaris enig kans van slagen heeft in Brussel om de route te verplaatsen boven de Oostvaardersplassen. Bovenwater ligt niet in de 20, 35 of 60 Ke. En tenslotte gaat het om weinig vluchten per dag. De heer Bres vult aan dat er geen ruimte is voor verschuiving. Hij geeft aan dat in een informatiebrochure uitleg wordt gegeven over de route over het Bovenwater, ook in de nota van antwoord wordt ingegaan op de inspraakreacties.

De heer De Raad vindt dat de route maximaal moet worden verschoven zodat deze niet meer over Bovenwater loopt. Hij vindt dat in de communicatie beter van een corridor kan worden gesproken tussen het Bovenwater en de Oostvaardersplassen.

Op een vraag van de heer Van der Zwan of gekeken is naar het verleggen van de hoofdbaan als oplossing van de problematiek, antwoordt de heer Bres, dat daar wel over is nagedacht, maar in feite een flinke reconstructie van de luchthaven zou betekenen, met alle daar bij behorende kosten. Die variant is als niet reëel beschouwd.

Verder vraagt de heer Van der Zwan hoe het aantal vliegtuigbewegingen over Bovenwater zich opbouwt. De heer Ahrens geeft aan dat het afhankelijk is van het succes van de luchthaven. Volgens de heer Bres is gerekend met een gemiddeld groeipercentage van 4 à 5 procent per jaar, waarbij je in 2015 op het aangegeven aantal uitkomt.

Mevrouw Schultz sluit het onderwerp af. Zij vat samen dat de route niet verder kan worden verschuiven verder gaat het om een beperkt aantal vliegbe-
wegingen per dag op een hoogte van 2000 voet. Zij gaat over op de Ke-route over een stukje langs Landerijen. De heer Bres geeft aan dat de route punt van overleg is met de luchtverkeersleiding. Op dit moment wordt bekeken wat het betekent om verder door te vliegen, zodat het vliegverkeer aan de oostkant van die rijksweg A6 blijft. Het lijkt geen probleem de route te verschuiven. Hij verwacht op korte termijn uitsluitel.

De heer De Raad geeft aan tevreden te zijn met de oplossing waarbij niet meer over het puntje van Landerijen wordt gevlogen.

Op een vraag van de staatssecretaris of er nog andere onderwerpen zijn toont mevrouw Visser zich bezorgd over de mogelijkheid dat Schiphol de lawaaierige vliegtuigen uitplaatst naar Lelystad. De staatssecretaris antwoordt dat Lelystad net zoals Schiphol geluidszones heeft. De bedrijven maken zelf uit met welke toestellen gevlogen wordt. Bij overschrijding van de zones volgen sancties. Als voorbeeld haalt de heer Van Oudheusden aan dat vorig jaar Lelystad in de laatste maand minder vliegtuigbewegingen mocht maken omdat er een ingrijpende zone overschrijding was. De luchthaven krijgt dus sancties, niet de individuele vliegers.

De heer De Raad heeft nog vragen over externe veiligheid en communicatie. De commissie m.e.r. heeft daar een opmerking over gemaakt. Er zijn nog geen regels ten aanzien van externe veiligheid. Bij een volgend onderzoek wil de provincie betrokken zijn. Met betrekking tot de communicatie heeft hij begrepen dat er een nieuwskrant komt. Hij vindt zo'n krant passief. De staatssecretaris antwoordt dat er in ieder geval gecommuniceerd gaat worden over de veranderingen ten opzichte van deel 1 van de PKB. Wat betreft de externe veiligheid geeft de staatssecretaris aan dat de nieuwe berekeningen laten zien

dat er één woning meer in de 10^{-5} contour ligt.

De heer Ahrens geeft aan dat met de Commissie m.e.r. is afgesproken dat voor de routestructuur Lelystad en voor de externe veiligheid Maastricht, een vraag om advies aan de commissie is voorgelegd. Verkeer en Waterstaat heeft aan de Commissie m.e.r. toegezegd de wijzigingen met betrokken te communiceren op het moment dat de uitkomsten van de onderzoeken en het advies van de Commissie daarover gereed zijn.

3. Rondvraag

Bij de rondvraag wordt door mevrouw Visser teruggerepen op de vraag om de toekomstige uitbreiding na 2015 van het stedelijk gebied van Almere te arceren. De staatssecretaris geeft aan dat de PKB 2015 als horizon heeft en beklemtoont dat de kaarten in overleg met de provincie tot stand zijn gekomen.

De heer Lienburg zegt dat het gaat om een oorspronkelijk uitwerkingsgebied na 2015. Als dat in de kaarten zou worden aangegeven worden wel problemen opgeroepen ten opzichte van andere eventuele uitbreidingsgebieden na 2015. De heer De Raad geeft aan dat Almere volgens planning gaat doorgroeien naar 3 à 400.000 inwoners in 2030. Op de kaart blijft dat gebied ver buiten de Ke contouren. De heer Cramer meldt dat het betreffende gebied tot de gemeente Zeewolde behoort.

Op het verzoek van de heer De Raad om een snelle invoering van luchtverkeersleiding te bevorderen, zegt mevrouw Schulz dat het in eerste instantie een zaak is tussen regio en de luchthaven.

De heer Ahrens geeft aan dat in een volgende stap de hoofdlijnen van de inspraakreacties, de adviezen van de Commissie m.e.r. en de resultaten van het bestuurlijk overleg worden samengebracht in deel 2 van de PKB. In de Nota van Antwoord wordt antwoord gegeven op de inspraakreacties. Deze nota wordt omstreeks de zelfde tijd als het gereedkomen van deel 2 toegestuurd aan de insprekers. Deel 3 van de PKB zal in mei worden voorgelegd aan het kabinet, waarna het wordt verstuurd naar de Eerste en Tweede kamer. De wijzigingen ten opzichte van deel 1 van de PKB worden zoals afgesproken met betrokkenen gecommuniceerd.

Niets anders aan de orde zijnde sluit mevrouw Schultz met dankzegging aan allen het overleg.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

20 februari 2003

1241-143

ISBN 90-421-1113-5

Utrecht, Commissie voor de Milieueffectrapportage



commissie voor de milieueffectrapportage

Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG

uw kenmerk
DGL/02.422573

uw brief
11 december 2002

ons kenmerk
1241-144/Lv/eh-hb

onderwerp
Toetsingsadvies

doorkiesnummer
(030) 234 76 26

Utrecht,
20 februari 2003

Geachte staatssecretaris,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Een verdere bijdrage aan de besluitvorming voorziet de Commissie te kunnen leveren bij deel 3 van de PKB. Conform uw verzoek (brief met kenmerk DGL/03.U00427 van 14 februari 2003) zal de Commissie bij PKB deel 3 - in aansluiting op het bijgevoegde advies - adviseren over de dan beschikbare uitkomsten van de externe veiligheidsberekeningen alsmede de eventuele wijzigingen in routestructuren, die wijzigingen met zich meedragen ten aanzien van de geluidszones en de veiligheid van het gebruik van het luchtruim rondom de luchthavens.

Hoogaachtend,

ir. N.G. Ketting,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

In afschrift aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

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

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

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

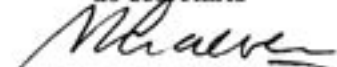
Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffect-
rapport PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad,

uitgebracht aan de Staatsecretaris van Verkeer en Waterstaat (coördinerend be-
voegd gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad,

de secretaris



drs. M.P. Laeven

de voorzitter



ir. N.G. Ketting

Utrecht, 20 februari 2003

Inhoud

1.	Inleiding	93
2.	Oordeel over het MER	95
2.1	Algemeen	
2.2	Toelichting op het oordeel en aanbevelingen voor de besluitvorming	
2.2.1	Geluid en gebruik van de banen	
2.2.2	Externe veiligheid	
2.2.3	Meest milieuvriendelijk alternatief	
2.2.4	Aantallen woningen binnen geluidscontour Maastricht	
2.2.5	Ruimtelijke kwaliteit	
	Bijlagen	103
1.	Brief van het bevoegd gezag d.d. 11 december 2002 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.	
2.	Kennisgeving in Staatscourant nr. 238 d.d. 10 december 2002	
3.	Projectgegevens	
4.	Lijst van inspraakreacties en adviezen	
5.	Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 februari 2003 waarin de Commissie wordt verzocht om bij PKB deel 3 te adviseren over externe veiligheid en eventuele wijzigingen in routestructuren.	

1 Inleiding

Het beleid voor alle kleine en regionale luchtvaartterreinen is vastgelegd in de planologische kernbeslissing (PKB) Structuurschema Burgerluchtvaartterrein en (SBL, 1988). Door de exploitanten van Maastricht Aachen Airport (MAA) en de luchthaven Lelystad zijn plannen ontwikkeld voor een gewijzigd gebruik van deze luchthavens. In beide gevallen zijn de plannen op onderdelen niet in overeenstemming met het SBL. Het kabinet heeft daarom besloten specifiek voor MAA en luchthaven Lelystad een nieuwe PKB uit te brengen. Daarin zullen voor MAA en luchthaven Lelystad nieuwe zoneringscontouren worden vastgesteld en zal de luchthaven Lelystad de status van regionale (in plaats van kleine) luchthaven krijgen. Ter onderbouwing van de besluitvorming in het kader van deze PKB wordt de milieueffectrapportage (m.e.r.) procedure doorlopen. Initiatiefnemers in deze zijn de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

¹ Zie bijlage 1.

Bij brief van 11 december 2002¹ heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 10 december 2002 ter inzage gelegd².

² Zie bijlage 2.

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

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

- aan de richtlijnen van het MER⁵, zoals vastgesteld op 1 oktober 2002;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

⁷ Wm, artikel 7.10

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij

na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de PKB. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een essentiële tekortkoming. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

2 Oordeel over het MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat *de essentiële informatie in het MER aanwezig* is, met uitzondering van de informatie ten aanzien van externe veiligheid. De Commissie zal op verzoek van het bevoegd gezag het aspect externe veiligheid toetsen zoals dat in een separaat rapport bij deel 3 van de PKB zal verschijnen⁸. Mogelijke wijzigingen in de routestructuren, welhaast zeker genoodzaakt door inspraakreacties (met name te Lelystad, maar mogelijk ook te Maastricht), die consequenties met zich meedragen ten aanzien van de geluidszones en de veiligheid van het gebruik van het luchtruim rondom de luchthavens zullen dan eveneens in die aanvullende toetsing worden betrokken.

Het oordeel van de Commissie is in § 2.2 toegelicht.

2.2 Toelichting op het oordeel en aanbevelingen voor de besluitvorming

2.2.1 Geluid en gebruik van de banen

Ten aanzien van de geluidsberekeningen en het gebruik van de banen op vliegveld *Maastricht*, constateert de Commissie een aantal onduidelijkheden in het MER⁹, die in een toelichting van initiatiefnemer zijn verhelderd. Daarnaast merkt de Commissie op dat in het MER het limietalternatief met 50.000 bewegingen de 47-Bkl contour de hele woonkern van Ulestraten omvat, terwijl dat in 2000 met 57.000 bewegingen niet het geval is. Uit de toelichting van de initiatiefnemer blijkt dat het hier een fout in het MER betreft: voor de jaar 2000 Bkl-berekening voor Maastricht blijkt te zijn gerekend met een aantal van 31.472 vliegtuigbewegingen. Ten onrechte wordt in het MER dus geschreven over “het huidige aantal van 57.000 bewegingen”. Het getal van 31.472 dat voor de berekening is gebruikt blijkt eveneens niet juist. Het aantal vliegbewegingen moet zijn 44.101. Het - naar nu blijkt te lage - aantal verklaart waarom de oppervlakte van de 47 Bkl-contour voor 2000 veel kleiner is dan de oppervlakte van de contour van het limietalternatief waarin 50.000 vliegbewegingen zijn opgenomen.

■ De Commissie beveelt aan om deze onjuiste aantallen en de daarop volgende berekeningen te herstellen in het separate rapport bij deel 3 van de PKB.

De Commissie wijst verder op de inspraakreactie van de Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL)¹⁰, waarin wordt aangegeven dat de in het MER gebruikte routes – en dat geldt voor *zowel Maastricht als ook Lelystad* - ontwikkeld zijn zonder haar inbreng. De LVNL geeft aan gereede twijfel te hebben

⁸ Bijlage 5 bevat de brief waarin de Commissie hiertoe wordt verzocht.

⁹ Deze hebben onder andere betrekking op de vorm en grootte van de geluidscontouren in relatie tot de aantallen vliegbewegingen en de gehanteerde meteomarge.

¹⁰ Zie inspraakreactie nr. 168 (bijlage 4).

over de uitvoerbaarheid van de routes (zowel vliegtechnisch als luchtverkeersleidingstechnisch), en is van mening dat het MER niet op dat vlak getoetst is. De Commissie acht deze inspraakreactie van groot belang, omdat indien uit het nog te houden overleg tussen LVNL en initiatiefnemer blijkt dat een deel van de routestructuur niet uitvoerbaar is, dat hoogstwaarschijnlijk ook consequenties heeft voor de geluidszones en de veiligheid van het gebruik van het luchtruim rondom de luchthavens. Met andere woorden: de milieueffecten van de diverse alternatieven, waaronder de exploitantalternatieven (zijnde de voorkeursalternatieven), kunnen hierdoor (sterk) veranderen. Dit geldt ondermeer voor het aantal (ernstig) gehinderden binnen de 20 Ke en 50 Lden contouren en de 10^{-7} individueel risicocontouren van de verschillende alternatieven.

■ De Commissie adviseert om in het geval een deel van de routestructuren (na overleg met de LVNL) zodanig gewijzigd worden dat dit implicaties heeft voor de ligging van de geluidszones en/of risicocontouren, deze informatie niet alleen op te nemen in het separate rapport en deel 3 van de PKB maar ook ter informatie en reactie met betrokkenen te communiceren.

Specifiek voor *Lelystad* constateert de Commissie ten aanzien van de geluidsberekeningen en het gebruik van de banen ook een aantal onduidelijkheden in het MER¹¹. Ook deze zijn in een toelichting van initiatiefnemer grotendeels verhelderd. De Commissie merkt hierbij nog het volgende op:

- De verwachte aantallen vliegbewegingen in het exploitantalternatief zijn, met name voor het Ke-verkeer aanzienlijk hoger dan de aanwijzing voor Lelystad in fase 1 en nog hoger in vergelijking met de huidige praktijk. In hoeverre deze stijging wordt veroorzaakt door de beoogde uitfasering vanaf Schiphol en/of sprake is van aanvullende (autonome) groei in Lelystad zelf is onduidelijk.
- Gelet op de consequenties op milieugebied op een hoger dan lokaal niveau is de Commissie van mening dat het zinvol is om in het separate rapport MER (bij deel 3 van de PKB) inzicht te verschaffen in de herkomst van de stijgende aantallen vliegbewegingen¹². Evenzo is de Commissie van mening dat de stijging in aantallen passagiers, en het daaraan gekoppelde verkeer (inclusief openbaar vervoer) naar en van het vliegveld daarin aan de orde dient te komen.
- De in 2015 op de hoofdbaan verwachte aantallen vliegbewegingen (130.000 Bkl-bewegingen en 33.900 Ke-bewegingen, exclusief helikopterbewegingen) passen volgens berekeningen van de initiatiefnemer binnen de maximale capaciteit van de hoofdbaan. De Commissie zet hier de volgende kanttekeningen bij:
 - de maximale capaciteit is afzonderlijk bepaald voor snel en langzaam verkeer. In de praktijk zal snel en langzaam verkeer in de tijd veelal niet-

¹¹ Deze hebben onder andere betrekking op werkelijke gevlogen aantallen in recente jaren, hoe realistisch het geplande grote aantal vliegbewegingen is, de breedte van de baan, de verschillende Bkl-contouren bij 5- en 7-daagse verkeersleiding en een niet complete tabel 4.1.

¹² In diverse inspraakreacties (onder andere nr. 4, bijlage 4) wordt op dit punt ingegaan.

gescheiden zijn. De capaciteit zal dan aanzienlijk lager zijn, doordat de separatie doorgaans moet plaatsvinden rond de 'outermarker' (3,4 mijl voor de baan) én op de baan;

- de maximale capaciteit voor langzaam verkeer zal in de praktijk niet volledig benut kunnen worden door de korte winterdagen en dagen dat het weer geen/ampere vluchten toelaat (harde wind, slecht zicht). Een sterke voorkeur om overdag tussen 9 en 5 uur te vliegen beperkt evenzo de daadwerkelijke capaciteit;
- helikopterbewegingen worden niet meegerekend bij het gebruik van de hoofdbaan. Bij minder goed zicht maken zij evenwel gebruik van dezelfde naderingsinrichting (ILS) als vleugelvliegtuigen, en leggen dan dus ook beslag op de capaciteit van de hoofdbaan.

De voorgaande punten impliceren dat de daadwerkelijke capaciteit waarschijnlijk (veel) lager zal zijn dan de berekende maximale capaciteit, en dat de verwachte aantallen vliegbewegingen zullen leiden tot een verstoring van het snel en langzaam verkeer, met als gevolg wachttijden in de lucht en de daaraan gekoppelde overlast. In het MER is niet aangegeven waar dit wachtende luchtverkeer kan 'houden'.

■ Naar de mening van de Commissie is het zinvol om deze 'extra' overlast in het separate rapport bij deel 3 van de PKB in beeld te brengen, dan wel de capaciteit aan te passen tot meer realistische aantallen.

- In het MER wordt gesteld dat de breedte van de hoofdbaan (30 meter) het vliegveld niet geschikt maakt voor de grote commerciële luchtvaart. De Commissie wijst erop dat er voorbeelden bestaan van vliegvelden met een even brede baan, waar bijvoorbeeld met een B 757 op wordt gevlogen (onder andere Eilat, Israël). Nu geldt volgens een ICAO bepaling bij een baanlengte van 2100 meter een baanbreedte van 45 meter¹³. Omdat het geen bindende bepaling betreft mag hiervan worden afgeweken. In een toelichting van de initiatiefnemer is aangegeven dat door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wel als eis gesteld wordt dat vliegtuigen die gebruik maken van de baan een vleugelspanwijdte hebben van maximaal 36 meter. Een 737-800 (met 179 passagiers en een vleugelspanwijdte van 34,4 meter) is daardoor bijvoorbeeld wél en een 757 (met een vleugelspanwijdte van 38 meter) níet mogelijk. De Commissie is van mening dat de voorgenomen baanverlenging tot 2100 meter niet noodzakelijk is voor het voorgestane gebruik (waarin de grote commerciële luchtvaart wordt uitgesloten)¹⁴. Uit het MER wordt niet duidelijk of een dergelijke baanverlenging op termijn kan leiden tot grote veranderingen in het gebruik van luchthaven Lelystad (indien bijvoorbeeld de eis ten aanzien van de maximale vleugelspanwijdte wordt losgelaten, eventueel gecombineerd met een baanverbreding).

■ Mede gelet op het grote aantal inspraakreacties van met name de bewoners van Lelystad, die constateren dat in de huidige plannen sprake is

¹³ Deze bepaling is gestoeld op een aanvaardbaar veiligheidsrisico. Een 30 meter brede baan vergt terdege training om calamiteiten het hoofd te kunnen bieden; het risico blijft dat men naast de baan belandt na het afbreken van een start bij hoge snelheid.

¹⁴ Een enkel type zakenjet voor transatlantische vluchten (bijvoorbeeld bij een natte baan en volle belading) mogelijk uitgezonderd. De beperkingen zoals die gelden voor vliegveld Eelde (met een baan van 1800 meter), kunnen deels als voorbeeld voor Lelystad dienen.

van een grote stijging in de aantallen vliegbewegingen met de daaraan gekoppelde overlast is het naar de mening van de Commissie van belang om bij deel 3 van de PKB meer inzicht te geven in de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

- In 2000 is de aanwijzing van luchtvaartterrein Lelystad (naast acht andere kleine luchtvaartterreinen) gewijzigd in verband met de verlaging van de grenswaarden in de aanwijzing van 50 Bkl naar 47 Bkl. Deze aanscherping betekende een halvering van de geluidsbelasting op de grens van de geluidszone. Met het huidige voornemen te Lelystad wordt die recent ingestelde extra bescherming tegen de geluidsbelasting volledig teniet gedaan. In het MER is dit aandachtspunt niet belicht.
- Naar de inschatting van de Commissie kan de veiligheid bij het gebruik van de grasbaan naast de dijk rondom het terrein van de Rijksdienst voor het Wegverkeer niet onder alle windcondities¹⁵ gewaarborgd worden.

¹⁵ Indien de wind uit westelijke richting komt (over de dijk) zal dit turbulentie (kunnen) veroorzaken.

In het MER wordt geconstateerd dat de ligging van de 47 Bkl-contour, met name aan de zuidoostkant van Lelystad nieuwbouwoontwikkelingen kan belemmeren. Nu blijkt dat de 47 Bkl-zone in zuidoost Lelystad niet alleen nog te bouwen woningen omvat, maar ook reeds bestaande (delen van) wijken. Op dat punt geven de kaarten in het MER een onjuist beeld. De inspraakreacties vanuit dit deel van Lelystad zijn talrijk¹⁶. De Commissie is van mening dat de geplande 47 Bkl-contour (en dus de aan- en uitvliegroute voor klein luchtverkeer) in deze hoek van Lelystad gewijzigd dient te worden vanwege de ligging van bestaande woningen¹⁷.

¹⁶ Het betreft tientallen inspraakreacties uit de ecologische wijk "Landerijen" en de "Waterwijk", met als onderdeel daarvan het Sidhadorp. Veel inspraakreacties gaan in op het gegeven dat men naar Lelystad, en in het bijzonder de wijk "Landerijen", is 'gelokt' vanwege de rust en ruimte.

¹⁷ Op de hoorzitting van 8 januari 2003 te Lelystad heeft een vertegenwoordiger van de initiatiefnemer aangegeven dat de staatssecretaris van VenW al opdracht heeft gegeven om naar een alternatieve routestructuur uit te zien.

- De Commissie adviseert om in het geval de routestructuren in de zuidoosthoek van Lelystad zodanig gewijzigd worden dat dit implicaties heeft voor de ligging van de geluidszones en/of risicocontouren, deze informatie niet alleen op te nemen in het separate rapport en deel 3 van de PKB maar ook ter informatie en reactie met betrokkenen te communiceren.

2.2.2 Externe veiligheid

In het MER is voor de berekeningen van de externe veiligheid gebruik gemaakt van het Schipholmodel en niet van het regionale model. In het separate rapport bij deel 3 van de PKB dienen de volgende punten te worden toegelicht:

- Wat zijn de verschillen en overeenkomsten tussen het Schipholmodel en het regionale model, en wat kan dit betekenen voor de verschillen in uitkomsten? Daarbij dient ingegaan te worden op de argumenten waarom het regionale model als 'niet gereed' wordt bestempeld. In het MER wordt immers ook herhaaldelijk benadrukt dat de nu gepresenteerde uitkom-

sten te gunstig zijn; kan het Schipholmodel dan ook als “onaf” worden beschreven? Wat is de reden voor de aangegeven onderschatting? Zijn de afwijkingen in het gebruikte model mogelijk groter dan de afwijkingen volgend uit het regionale model?

- In het MER wordt geen detailinformatie gegeven over de genoemde getallen die de invoer vormen voor de EV-berekeningen. Het is hierdoor niet mogelijk te zien wat de ongevalsfrequenties zijn voor de verschillende vliegtuigcategorieën (ook apart voor (klassen van) vrachtvliegtuigen). Dit is van belang omdat bekend is dat zowel kleinere vliegtuigen als vrachtvliegtuigen een grotere ongevalskans hebben dan de grote verkeersvliegtuigen. Ook is niet in te zien of uitgegaan is van een veronderstelde afnemende ongevalskans in de tijd ten gevolge van de verbeteringen in de vliegtuigtechniek.

Waar het naar de mening van de Commissie in het onderhavige geval met een onderschatting van effecten op het gebied van externe veiligheid verder aan ontbreekt, is een gevoeligheidsanalyse of bandbreedte van de mogelijke effecten. Nu worden, ook in conclusies, aantallen woningen binnen risicocontouren vermeld, zonder dat er gerept wordt over enige onzekerheid (zie bijvoorbeeld blz. 76 in het MER en de gepresenteerde uitkomsten op veiligheidsgebied in de samenvatting van het MER). Meer algemeen gesteld: onzekerheden worden vermeld bij de beschrijving van de gehanteerde methoden, maar komen niet terug bij de presentatie van de uitkomsten en de conclusies.

De Commissie is van mening dat voor een wezenlijk milieuaspect als externe veiligheid niet volstaan kan worden met de momenteel gepresenteerde gegevens. Waar in het huidige MER de uitkomsten van berekeningen ten aanzien van externe veiligheid (deels) worden onderschat, dient in het separate rapport bij deel 3 van de PKB tevens een bovengrens-benadering te worden opgenomen. Indien het regionaal model nog niet volledig gevalideerd is voor afronding van deel 3 van de PKB, kunnen de berekeningen met het concept model hiervoor worden gepresenteerd. Hiermee wordt dan inzicht verschaft in de bandbreedte waarbinnen de externe veiligheidsrisico's op beide luchthavens zich bevinden. Verder dienen in het separate rapport bij deel 3 van de PKB de resultaten van een gevoeligheidsanalyse van de invloed van de mogelijke onterechte vereenvoudigingen op de uitkomsten van het nu gebruikte Schipholmodel opgenomen te worden. Overigens zullen ook de mogelijke wijzigingen in routestructuren (zie § 2.2.1) de resultaten ten aanzien van externe veiligheid beïnvloeden, evenals een groei van de bebouwing ten opzichte van 2000. Dit dient bij deel 3 van de PKB opgenomen te worden.

Ten einde de externe veiligheid te beheersen dient men zowel de bedreiging,

het vliegverkeer, als het mogelijke gevolg, de bebouwing en bewoning op de grond, in de hand te houden. Ten aanzien van het vliegverkeer dient:

- het aantal vluchten,
- de vlootsamenstelling qua ongevalskans,
- de vlootsamenstelling qua startgewicht en
- de verdeling van de vluchten over de banen

te worden beheerst. Het resultaat van een combinatie van deze vier elementen voor het IR ligt vast in een risicocontourenkaart. Een wijziging van één van de vier elementen betekent een verandering van de ligging van de risicocontouren. In het MER wordt een combinatie van deze vier elementen aangeduid als een scenario. Ten einde de gevolgen van een ongeval beperkt te houden dient:

- de plaats van bebouwing te worden geordend;
- het gebruik van bebouwing door mensen te worden geregeld.

Bij een vaststaand scenario kan men de bebouwing binnen risicocontouren met een hoge kans verbieden of beperken. Ook kan het gebruik door mensen worden beperkt zodat een ongeval slechts materiele gevolgen heeft.

Al in 2003 is de verplaatsing van het Aviodome van Schiphol naar het terrein van de luchthaven Lelystad voorzien. De locatie is gelegen binnen de 10^{-6} contour voor het individuele risico, en doordat zich daar grote groepen mensen kunnen bevinden neemt de kans op dodelijke slachtoffers toe. In het MER wordt gesteld dat de risico's voor personen die zich op het luchtvaartterrein bevinden, niet tot de externe veiligheidsrisico's worden gerekend. Als argument wordt hiervoor in het MER vermeld dat mensen die zich op een luchtvaartterrein bevinden, worden geacht zich bewust te zijn van de risico's die zij daar kunnen lopen. De Commissie is van mening dat burgers die een *nieuw* museum bezoeken zich er niet bewust van zijn dat de vestiging vanwege het risico ontoelaatbaar zou zijn, indien het terrein waarop het staat niet als luchtvaartterrein zou zijn aangewezen.

2.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie constateert dat de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) voor Maastricht en Lelystad redelijk summier en weinig uitdagend is ingevuld. Verder zijn de gebruikte argumenten om elementen al dan niet in het mma op te nemen deels weinig steekhoudend. Zo wordt voor Lelystad aangegeven (blz. 148 in het MER) dat aangezien het aantal woningen in de geluidscontouren van de alternatieven al beperkt is, er onvoldoende reden was om in het mma verdere aandacht te besteden aan geluidsbeperkende maatregelen. De Commissie is van mening dat een dergelijk argument gebruikt kan worden om (onderdelen van) het mma niet over te nemen als (onderdeel van het) voorkeursalternatief; het is echter géén argu-

ment om het mma beperkter in te vullen. Op dit punt is een toelichting gevraagd en ontvangen van de initiatiefnemer. De Commissie plaatst hierbij nog de volgende opmerking. In de toelichting is opgemerkt dat een steilere daalhoek meer geluid produceert, omdat de volledige flaps (vleugelklappen) moeten worden gebruikt. Een gestabiliseerde eindnadering met verminderde flapsettings zou een stillere eindnadering opleveren. Naar de mening van de Commissie betekent dit laatste een hogere landingsnelheid met een langere landingsafstand met als gevolg hogere slijtage van banden en remmen en de daarmee samenhangende luchtverontreiniging ten gevolge van de extra slijtage van de banden. Een steilere daalhoek (bijvoorbeeld 3,5 in plaats van 3 graden) geeft naar de mening van de Commissie minder geluid¹⁸ en minder luchtverontreiniging.

¹⁸ Motorvermogen is nodig (a) om snelheid en hoogte te handhaven en (b) om de weerstand van landingsgestel, vleugelklappen en slots te compenseren. Hoe meer gebruik gemaakt wordt van de zwaartekracht (bij een steilere daalhoek) des te minder motorvermogen benodigd is, en des te minder geluid geproduceerd wordt.

2.2.4 Aantallen woningen binnen geluidscontour Maastricht

De Commissie constateert dat de verschillen tussen de woningbestanden (bij Maastricht) binnen de indicatieve zone van het SBL groot zijn: 2.360 woningen op basis van het RAET-LUM woningbestand (1984), 3.022 op basis van getelde aantallen (ADECS, 2000) en 3.265 volgens de Meetkundige Dienst in 2001 (PKB deel 1, blz. 17). Al met al zou er dus een (schijnbare of echte) toename zijn geweest van 900 woningen (38%) binnen de indicatieve zone. De opmerkelijke toename binnen één jaar (van 243 woningen tussen 2000 en 2001) wordt in het MER wel toegelicht, en toegeschreven aan de toekenning van het aantal woningen (of wooneenheden) aan gebouwen met meerdere wooneenheden. De stijging tussen 1984 en 2000 is in het MER niet toegelicht, maar blijkt wel te zijn onderzocht¹⁹. De toename wordt toegeschreven aan nieuwbouw binnen de zone (446 woningen; tegen 'slechts' 10 gesloopte woningen), verschillen in de gebruikte (tel)methodes en fouten in de indicering van het type gebouw (woning of kantoor).

¹⁹ Rapport "Verklaring verschil van het aantal woningen tussen het RAET bestand 1984 en het ADECS bestand 2000" (ADECS, juli 2002).

Naar de mening van de Commissie is hiermee voldoende duidelijk geworden waarom de aantallen woningen in de tellingen verschillen. De grote verschillen tussen de tellingen (met name die die niet veroorzaakt worden door daadwerkelijke nieuwbouw) maken eens te meer duidelijk dat (toekomstige) vergelijkingen van aantallen woningen binnen geluidszones met het huidige aantal woningen binnen de indicatieve geluidszone uit het SBL, gebaseerd dienen te worden op tellingen met dezelfde of een vergelijkbare methode - zoals overigens in het MER ook wordt gedaan.

²⁰ Rapport "Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar de vliegvelden Lelystad en Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" (Bureau Waardenburg, 26 november 2002).

2.2.5 Ruimtelijke kwaliteit

In het rapport over de natuur²⁰ en vervolgens ook in het MER wordt de invloed van het vliegverkeer op enerzijds de Oostvaardersplassen en anderzijds die op het Geuldal en de Bemelerberg verschillend geïnterpreteerd,

hoewel het vliegverkeer over beide gebieden op een hoogte die tussen 2000 en 3000 voet ligt, heengaat. Op blz. 77 van het rapport over de natuur wordt in de voorlaatste alinea uiteengezet dat niet aan de voorwaarde kan worden voldaan om onomwonden aan te tonen dat een ingreep geen (significante) effecten heeft op het gebied (de Oostvaardersplassen) en de daarin levende organismen. Dit was vervolgens de aanleiding om de Bkl-route langs de zuidgrens van de Oostvaarderplassen in zuidelijke richting te verleggen. In de laatste alinea op blz. 79 wordt vastgesteld dat het Geuldal slechts in lichte mate zal worden verstoord en dat de uitbreiding van het vliegverkeer het voortbestaan van populaties niet zal beïnvloeden. Op grond van de kenmerken van de beide gebieden (wel of geen nieuwe vliegroute, vliegintensiteit en aanwezige faunasoorten) is de Commissie van mening dat het ten aanzien van de mogelijke verstoring van de aanwezige ecosystemen wel aannemelijk is dat er relatief weinig verstoring zal optreden in het Geuldal, maar dat het optreden van al dan niet significante effecten niet geheel kan worden uitgesloten.

Bijlagen

**bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport PKB luchtvaartterreinen
Maastricht en Lelystad**

(bijlagen 1 t/m 5)

Bijlage 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 11 december 2002 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.

**Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

Commissie voor de milieueffectrapportage
De heer ds M.P. Larven
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

 **Commissie voor de milieueffectrapportage**

Ingekomen: **11 DEC. 2002**

nummer

doosnr **1241 - 62, 7, 20**

kopie naar: **Lv / HL / 6.6 / 1-4**

Contactpersoon B.G.A. Vrieling	Doorkiesnummer (070) 351 66 82
Datum 11 december 2002	Bijlagen div
Oro kenmerk DGLV02.422573	Lv kenmerk -
Onderwerp Milieueffectrapport PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad	

Geachte heer Larven,

Hierbij bied ik u, mede namens mijn ambtgenoot van VROM, het milieueffectrapport PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad aan. Ingevolge het bepaalde in artikel 25 van de Wet milieubeheer verzoek ik u advies uit te brengen over het milieueffectrapport. Aan de wettelijke adviseurs is een zelfde verzoek gericht.

Het milieueffectrapport wordt tegelijk met de ontwerp planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (PKB, deel 1) ter inzage gelegd. In verband met de feestdagen is de inspraakperiode langer dan gebruikelijk; deze is van 10 december 2002 tot en met 17 januari 2003. Er worden in deze periode hoorzittingen gehouden op woensdag 8 januari 2003 te Lelystad en op maandag 13 januari te Meerssen.

De PKB-procedure dient voor het eind van 2003 te worden afgerond. Gaarne ontvang ik daarom het toetsingsadvies eerder dan de wettelijke 5 weken na afloop van de inspraakperiode.

Hoogachtend,
DE STAATSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE PLV DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART,



G. Breda

Luchtvaart Project Regulering Regionale en Kleine Luchthavens Postbus 90771, 2509 LT Den Haag Plesmanweg 1-4, Den Haag	Telefoon 070 - 351 6091 Fax (070) 351 63 08 E-mail brenda.vrieling@lgj.minvwa.nl Internet www.luchtvaartbeleid.nl
---	--

Beeldmerk met nummer 1 en 9 en buslijn 22 vanaf Station CL of met nummer 9 vanaf HS



Inspraak PKB deel 1 en MER luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Van 10 december 2002 tot en met 17 januari 2003 liggen de ontwerp planologische kernbeslissing (PKB deel 1) en het milieueffectrapport (MER) luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad ter inzage. De PKB deel 1 en het MER doorlopen een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet Milieubeheer. Op grond daarvan wordt u tijdens deze periode in de gelegenheid gesteld uw zienswijze op de genoemde documenten kenbaar te maken.

PKB deel 1 en MER

In de PKB deel 1 zijn de uitgangspunten, hoofdlijnen en kaders opgenomen van het door het kabinet voorgestelde beleid voor de ontwikkeling van de luchthavens Maastricht en Lelystad. Voor beide luchthavens vervangt deze PKB het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. In de PKB gaat het met name om een verandering in de geluidszonering voor beide luchthavens en een wijziging van het banenstelsel. Het MER laat zien welke milieu-effecten het gebruik van beide luchthavens, zoals dat in de PKB deel 1 is beschreven, heeft.

De PKB deel 1 wordt tezamen met het MER ten behoeve van de inspraak ter inzage gelegd.

Wanneer en waar kunt u de PKB deel 1 en het MER inzien?

De PKB deel 1 en het MER luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad liggen van 10 december 2002 tot en met 17 januari 2003 gedurende kantooruren ter inzage op de volgende locaties (houdt u rekening met beperkte openingstijden i.v.m. de feestdagen):

- de gemeentehuizen van Beek, Meerssen, Nuth, Schinnen, Geleen, Maastricht, Almere, Lelystad, Dronten en Zeewolde;
- de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;
- de luchthavens Maastricht en Lelystad;
- de provinciehuizen van de Provincie Limburg en Provincie Flevoland;
- de bibliotheken van Rijkswaterstaat Directie Limburg en Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied;
- de bibliotheken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag.

De PKB deel 1 en het MER zijn ook beschikbaar via internet: www.inspraakvenw.nl of www.luchtvaartbeleid.nl.

Informatiebijeenkomsten

U kunt op twee bijeenkomsten informatie inwinnen en vragen stellen over de PKB deel 1 en het MER. De bijeenkomsten vinden plaats van 19.00 uur tot 21.00 uur op:

maandag 16 december 2002	Meerssen Verenigingsgebouw de Stip Pastoor D. Hexstraat 10
woensdag 18 december 2002	Lelystad Ondernemingscentrum Flevoland Het Ravelijn 1

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft een presentatie waarin de PKB deel 1 en het MER worden toegelicht. Daarnaast is er een informatiemarkt waar vragen gesteld kunnen worden aan o.a. de Provincie, de luchthavenexploitant, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.

Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling reageren op de PKB deel 1 en het MER. Indien u dit wenst, worden uw persoonlijke gegevens vertrouwelijk behandeld. U kunt uw schriftelijke reactie tot en met 17 januari 2003 opsturen naar:

**Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
'PKB deel 1 en MER luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad'
Postbus 30316
2500 GH Den Haag**

U kunt ook inspreken via internet: www.inspraakvenw.nl of www.luchtvaartbeleid.nl.

U kunt mondeling inspreken tijdens één van de twee hoorzittingen die worden gehouden op:

woensdag 8 januari 2003	Lelystad Ondernemingscentrum Flevoland Het Ravelijn 1
maandag 13 januari 2003	Meerssen Verenigingsgebouw de Stip Pastoor D. Hexstraat 10

De hoorzittingen beginnen om 19.30 uur, de zaal gaat open om 19.00 uur. Indien u van de mondelinge inspraakmogelijkheid gebruik wenst te maken, verzoeken wij u zich vóór 6 januari 2003 aan te melden bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 - 351 96 00. Aanmelden kan ook op de avond zelf nog.

Wat gebeurt er met uw reactie?

De resultaten van de inspraak zullen samen met de uitkomsten van bestuurlijk overleg en advisering verschijnen als deel 2 van de PKB. Mede op basis van de adviezen en inspraakreacties stelt het kabinet vervolgens zijn standpunt vast in PKB deel 3. Na behandeling door de Tweede Kamer en instemming door de Eerste Kamer wordt de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad definitief in PKB deel 4.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontvangen reacties inzien op de locaties waar momenteel deel 1 van de PKB en het MER ter inzage liggen.

Nadere informatie

- Voor het aanvragen van een exemplaar van de PKB deel 1 luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad en het MER kunt u contact opnemen met het projectsecretariaat op werkdagen van 9.00 uur tot 17.00 uur, telefoon 070 - 351 72 17.
- Voor inhoudelijke informatie kunt u contact opnemen met de heer Motshagen (over de PKB deel 1), telefoon 070 - 351 64 58 en met de heer Bres (over het MER), telefoon 070 - 351 67 67.
- Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 - 351 96 00.

 **Inspraakpunt**
Verkeer en Waterstaat

Bijlage 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer:

De staatsecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Bevoegd gezag:

Kabinet, vertegenwoordigd door de staatsecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit:

Vaststellen van een Planologische Kernbeslissing (PKB) voor de luchtvaartterreinen Lelystad en Maastricht.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 6.1

Activiteit:

Het bijstellen van het nationale beleidskader voor de luchthavens Lelystad en Maastricht (als vastgelegd in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen) passend bij de door de beide luchthavens gewenste verandering in het gebruik van hun luchthavens.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 14 maart 2002

richtlijnenadvies uitgebracht: 16 mei 2002

richtlijnen vastgesteld: 1 oktober 2002

kennisgeving MER: 10 december 2002

toetsingsadvies uitgebracht: 20 februari 2003

Bijzonderheden:

Richtlijnenfase:

In het MER dient de samenhang tussen de verschillende – al dan niet afgebroken - procedures waarvoor een m.e.r. is gestart, helder in beeld gebracht te worden. Het betreft zowel procedures specifiek voor MAA en Luchthaven Lelystad als procedures voor de kleine en regionale luchthavens in hun algemeenheid.

De Commissie is van mening dat een enge benadering (in feite alleen planologische reserveringen) formeel gezien weliswaar past bij een PKB, maar dat vanwege de huidige praktijk in PKB's (naast planologische reserveringen, steeds meer norm- en regelgeving) een dergelijke benadering niet logisch is. De Commissie adviseert daarom om naast de aspecten die hun weerslag

hebben op ruimtelijke invullingen en reserveringen (met name geluid en externe veiligheid) ook aspecten die niet direct ruimtelijke gevolgen hebben (met name lucht en hinderbeleving) in de PKB als beleidskader uit te werken en op te nemen. De Commissie adviseert verder om ten aanzien van dergelijke aspecten ook doelen te formuleren.

Toetsingsfase:

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is, met uitzondering van de informatie ten aanzien van externe veiligheid. De Commissie zal op verzoek van het bevoegd gezag het aspect externe veiligheid toetsen zoals dat in een separaat rapport bij deel 3 van de PKB zal verschijnen. Mogelijke wijzigingen in de routestructuren, welhaast zeker genoodzaakt door inspraakreacties, die consequenties met zich meedragen ten aanzien van de geluidzones en de veiligheid van het gebruik van het luchtruim rondom de luchthavens zullen dan eveneens in die aanvullende toetsing worden betrokken.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. ir. M.M.Boone
capt. P.J.M. Grove
drs. A.L. de Jong
ir. N.G. Ketting (voorzitter)
dr. K. Leidelmeijer
prof. ir. drs. J.K. Vrijling

Secretaris van de werkgroep:

drs. M.P. Laeven

Bijlage 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie.m.e.r.
1.	20021224	D. Westerveld	Lelystad	20030102
2.	20021223	V. Dinjens	Ulestraten	20030102
3.	20021223	S.J. van Dijck	Lelystad-Haven	20030102
4.	20021227	J. Voskuilen	Lelystad	20030102
5.	20021228	154 eensluitende reacties	Lelystad	20030102
6.	20021223	Anoniem		20030107
7.	20021223	Bewonersvereniging in oprichting 'De Landerijen'	Lelystad	20030107
8.	20030102	Gemeente Meerssen		20030107
9.	20030102	W.G. Broens	Lelystad	20030107
10.	20030102	Eensluitende reacties (3)	Lelystad	20030107
11.	20030103	W.J.A. Boersma	Lelystad	20030107
12.	20030103	F.E.N. Domburg	Lelystad	20030107
13.	20030103	anoniem		20030107
14.	20030103	K.M. Bos - van der Wiel	Lelystad	20030107
15.	20030103	J.C. Lesterade	Lelystad	20030107
16.	20030103	C. Schaap	Lelystad	20030107
17.	20030103	T. Baumheier	Lelystad	20030107
18.	20030103	R. van Peperstraten	Lelystad	20030107
19.	20030103	D. Wattilete	Lelystad	20030107
20.	20030103	F. Stoop	Lelystad	20030107
21.	20030103	S.T. Meurs	Lelystad	20030107
22.	20030103	J. van Kalken	Lelystad	20030107
23.	20030103	E.M. Vis	Lelystad	20030107
24.	20030103	M.J. Bantes	Lelystad	20030107
25.	20030103	2 eensluitende reacties	Lelystad	20030107
26.	20030103	H. Haas	Lelystad	20030107
27.	20030103	J.M. Willems	Lelystad	20030107
28.	20030103	R. van der Tuin	Lelystad	20030107
29.	20030103	A. Korver	Lelystad	20030107
30.	20030103	A. Siereveld	Lelystad	20030107
31.	20030104	P.H. van der Wende	Lelystad	20030107

32.	20030105	R. Ouwerkerk	Lelystad	20030107
33.	20030105	M.R.M. Breij	Lelystad	20030107
34.	20030105	E.M. Vink	Lelystad	20030107
35.	20030105	E.K. Visser	Lelystad	20030107
36.	20030105	R.F.N. Groot	Lelystad	20030107
37.	20030105	H.M. Maas	Lelystad	20030107
38.	20030106	E.I. Schubert	Lelystad	20030107
39.	20030106	H.M. Dohmen	Beek	20030110
40.	20030106	P. Schuiling	Lelystad	20030110
41.	20030106	J.D. Gaastra	Almere	20030110
42.	20030106	M.C. van Hagen	Lelystad	20030110
43.	20030107	B. Menger	Lelystad	20030110
44.	20030107	P.P. Koenis	Lelystad	20030110
45.	20030107	M. de Haas	Lelystad	20030110
46.	20021218	T.J. Siegelaer	Meerssen	20030110
47.	20030107	Ir. A. Douwstra	Lelystad	20030110
48.	20030104	Familie Schalkx	Lelystad	20030110
49.	20021229	E. Huijbens en Ch. de Jong	Lelystad	20030110
50.	20030105	W.I. van Eekhout en A.M. van Eekhout - Schöb	Lelystad	20030110
51.	20030107	Buitenhuis - Beets	Lelystad	20030110
52.	20030107	A.H.M. Vissers	Lelystad	20030110
53.	20030107	Th.W.E. Smid	Lelystad	20030110
54.	20030108	I.M. Ramsamoedj	Lelystad	20030110
55.	20030108	C. Donninger	Lelystad	20030110
56.	200212	Christiaan Steijn	Neerharen, België	20030110
57.	20030107	J.A.Aarse	Dronten	20030110
58.	20030113	S. Karmelk	Lelystad-Haven	20030110
59.	20030107	Anoniem		20030110
60.	20030107	F.I. de Vries	Lelystad	20030110
61.	20030106	C.J.E. Holtslag	Lelystad	20030110
62.	20030106	F. Hoevenagel	Maastricht	20030110
63.	20030108	Marga en Ed Goudriaan (Het Boshuys)	Lelystad	20030110
64.	20030108	H.J. Weener	Lelystad	20030110
65.	20030108	A. de Harde	Lelystad	20030110
66.	20030109	W. Jansen, namens de inwonerpartij	Lelystad	20030110
67.	20030109	J.R. Schuiling-Brilleman	Lelystad	20030110
68.	20030109	Anoniem		20030110
69.	20030109	K. Cloo	Lelystad	20030110

70.	20030110	R.F. Stekkel	Lelystad	20030110
71.	20030110	G.W.G. Hasselaar	Lelystad	20030110
72.	20030110	T.C.H. Tromp, namens Natuurwetpartij	Lelystad	20030110
73.	20010110	E.M.J. Resink	Lelystad	20030110
74.	20030108	W. Engelen	Lelystad	20030110
75.	20030115	Een groot aantal bewoners van Lelystad	Lelystad	20030110
76.	20030108	Jan en Marion de Lange	Lelystad	20030110
77.	20030109	P.J.F. Farenhorst	Lelystad	20030110
78.	20030110	P.C.J. van Put	Lelystad	20030110
79.	20030110	EHF M Gelens	Lelystad	20030110
80.	20030108	Stichting woningbouw harmonisch leven Lelystad	Lelystad	20030110
81.	20030107	M. van de Meeren	Lelystad	20030110
82.	20030109	R. Politiek	Lelystad	20030110
83.	20030109	G. Ruyme	Lelystad	20030110
84.	20030106	E. Eikelhof	Lelystad	20030110
85.	20030108	C.T.J. vander Heiden	Lelystad	20030110
86.	20030109	P. en M. van Lingen	Lelystad	20030110
87.	20030108	M.E.M. Leben-Klomp	Lelystad	20030110
88.	20030108	H.A.R. Velthuis	Lelystad	20030110
89.	20030109	J.J. Bruijn	Lelystad	20030110
90.	20030109	R. Meijer	Lelystad	20030110
91.	20030112	anoniem		20030110
92.	20030112	F. van Tongeren	Lelystad	20030110
93.	20030112	J. van Rooijen	Lelystad	20030110
94.	20030112	anoniem		20030110
95.	20030113	G. Buter	Putten	20030110
96.	20030113	W.H.T.M. Scheibler, namens Milieudefensie	Weert	20030110
97.	20030113	M. Snelder	Lelystad	20030110
98.	20030106	F.A.M. Verstraelen	Zeewolde	20030110
99.	20030104	A.W. Heering-Rijnveld	Lelystad	20030110
100.	20030104	anoniem		20030110
101.	20030107	H. Leenaars-Maurik	Lelystad	20030110
102.	20030112	J. Bijleveld en G.E. de Hoog	Lelystad	20030110
103.	20030112	F.J. Kroon en A.M. Mur	Lelystad-Haven	20030110
104.	20030108	Club van omwonenden Lelystad Airport	Lelystad	20030110
105.	20030112	C.J. Morelissen	Lelystad	20030110
106.	20030113	J.T.M. Oldenburg en A.H. Oldenburg-Herpers	Lelystad	20030110
107.	20030112	W.A. van der Post	Lelystad	20030110

108.		Coopman-Le Belle	Lelystad	20030110
109.	20030105	Milieugroep Lelystad	Lelystad	20030110
110.	20030113	R., Versteeg	Lelystad	20030110
111.	20030110	P. van der Molen	Lelystad	20030110
112.	20030109	A.C. Lamens	Lelystad	20030110
113.	20030113	L.J. Pletting en J.M. Pletting-van Loon	Lelystad	20030110
114.	20030114	anoniem		20030110
115.	20030114	E.M. Huisman en F. Huisman	Dronten	20030110
116.	20030114	H. Krijtenberg	Lelystad	20030110
117.	20030111	C. van den Haspel en A.M. van den Haspel-Van Rheenen	Lelystad	20030110
118.	20030110	M. Teunissen	Lelystad	20030110
119.	20030112	J.H.F. Erkens	Lelystad	20030110
120.	20030114	anoniem		20030110
121.	20030113	A.M. Cnossen en N.T. de Vries	Lelystad-Haven	20030110
122.	20030114	W.W. Koot en C.M. Koot-Hilhorst	Ulestraten	20030110
123.	20030115	J.E. Mons namens gemeente Harderwijk	Harderwijk	20030110
124.	20030115	Stichting 'Vroege Vogels'	Lelystad	20030122
125.	20030115	A.K. de Lange en J.J. Loijenga	Lelystad	20030122
126.	20030115	F. Soepboer	Lelystad	20030122
127.	20030115	H.J.A. Haeke	Lelystad	20030122
128.	20030115	Burgemeester en wethouders van Almere	Almere	20030122
129.	20030115	B.L. Stassen	Lelystad	20030122
130.	20030116	R. van Duijneveldt	Lelystad	20030122
131.	20030116	J.H. Bruin	Lelystad	20030122
132.	20030114	Universiteit Wageningen	Wageningen	20010122
133.	20030113	P. Heesen en J. Heesen-Tammes	Lelystad	20010122
134.	20030113	Familie Zwier-Wervers	Lelystad	20010122
135.	20030114	J. en C. Altena	Lelystad	20030122
136.	20030114	J. Esselink	Lelystad	20030122
137.		C. Dijkman Dulkes	Nagele	20030122
138.	20030114	H.H. Knappmann	Lelystad	20030122
139.	20030115	R.G. Rijken	Lelystad	20030122
140.	20030115	M. Boer		20030122
141.	20030115	F.G. Bos Waaldijk en I. Busscher	Lelystad	20030122
142.	20030115	P. Otten	Lelystad	20030122
143.	20030116	G. Walet	Lelystad	20030122
144.	20030113	Vereniging geen uitbreiding vliegveld Beek	Beek	20030122
145.	20030113	H. Kind-de Groot	Lelystad	20030122





146.	20030114	9 verontruste burgers	Lelystad	20030122
147.	20030108	Frank de Jonge	Lelystad	20030122
148.	20021223	P. Houtman	Lelystad	20030122
149.	20030116	Advocatenkantoor Van Oorschot namens Bio Science Park C.V.		20030122
150.	20030116	Milieu Federatie Flevoland	Lelystad	20030122
151.	20030115	N. Butterman en S.M. Butterman-Linders	Zeewolde	20030122
152.	20030116	Burgemeester en wethouders van Beek	Beek	20030122
153.	20030115	J.J.J.H. Vossen	Geleen	20030122
154.	20030115	Milieudefensie Meerssen	Ulestraten	20030122
155.	20030114	Woningstichting Meerssen	Meerssen	20030122
156.	20030116	Stichting Flevo-Landschap	Lelystad	20030122
157.	20030114	Gedeputeerde Staten van Flevoland	Lelystad	20030122
158.	20030116	Burgemeester en wethouders van Lelystad	Lelystad	20030122
159.	20030116	Stichting Milieufederatie Limburg	Roermond	20030122
160.	20030114	Eigenarenvereniging Parkeiland 't Bovenwater	Lelystad	20030122
161.	20030114	Biologisch dynamisch werkend landbouwbedrijf 'De Zonneboog' Maatschap Kruit/Schieman	Lelystad	20030122
162.	20030115	Staatsbosbeheer	Driebergen	20030122
163.	20030116	Belangen Vereniging Almeerderhout	Almere	20030122
164.	20030115	Stylingbureau 'De Franjelier'	Lelystad	20030122
165.	20030115	Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging Afdeling Lelystad	Lelystad	20030122
166.	20030114	A. van Blitterswijk Jansen	Lelystad	20030122
167.	20030116	Burgemeester en wethouders van Zeewolde	Zeewolde	20030122
168.	20030116	Luchtverkeersleiding Nederland	Luchthaven Schiphol	20030122
169.	20030117	B. Bakker	Lelystad	20030122
170.	20030116	T.M. van der Tuin-Hoogenboom	Lelystad	20030122
171.	20030116	B. Hosper-Doop	Lelystad	20030122
172.	20030117	A. de Jong	Lelystad	20030122
173.	20030116	J. de Wit	Lelystad	20030122
174.	20030117	L.C.M. Walsteijn namens bewonersvereniging De Paradijsvogels AHA	Almere	20030122
175.	20030117	H. Joenje	Lelystad	20030122
176.	20030117	R. Faber	Lelystad	20030122
177.	20030117	J.H.M.A. Kneepkens	Meerssen	20030122
178.	20030115	R.G. Mual-Olde Heuvelt mede namens 296 bewoners	Lelystad	20030122
179.	20030117	A. Sluiter	Lelystad	20030122
180.	20030116	Lelystad Airport	Lelystad	20030122

181.	20030116	P.J. Kuchen	Lelystad-Haven	20030122
182.	20030111	Akkerbouw- en pluimveebedrijf fam. Schoot Uiterkamp	Lelystad	20030122
183.	20030114	J.G. Roos	Harderwijk	20030122
184.	20030110	C.A. Bakker	Lelystad	20030122
185.	20030116	S.F.H. Landmeter	Lelystad	20030122
186.	20030117	J.M. Selm	Lelystad	20030122
187.	20030117	J.H.A.M. Verbraaken	Lelystad	20030122
188.	20030114	P. Heirbaut	Lelystad	20030122
189.	20030113	Y.C.M. Nederpel	Lelystad	20030122
190.	20030115	W. Ghijsen	Ulestraten	20030122
191.	20030115	P. Kuiper en P. Lammers	Lelystad	20030122
192.	20030116	A.J. Visser en H.J. Visser-Hidding	Lelystad	20030122
193.	20030115	J. en Y. van Oirschot	Lelystad	20030122
194.	20030114	A. Hoekstra	Lelystad	20030122
195.	20030116	M. de Wreede	Lelystad	20030122
196.	20030116	G. Mulder en W. Mulder-Geurtsen	Lelystad	20030122
197.	20030116	K. en L. Feijen	Weert	20030122
198.	20030116	Koninklijke Luchtvaartmaatschappij	Schiphol	20030122
199.	20030116	Bungalowpark 'De Bremerberg'	Biddinghuizen	20030122
200.	20030117	H.T. Helsdingen-Mulder		20030122
201.	20030116	R. Scheffer	Lelystad	20030131
202.	20030115	C.C. Bras	Lerlystad-Haven	20030131
203.	20030116	M.E. Rietveld	Lelystad	20030131
204.	20030114	Familie L. van Lieshout	Ulestraten	20030131
205.	20030116	H. Lammers	Dronten	20030131
206.		Tuinderij 'De Stek'	Lelystad	20030131
207.	20030111	2 eensluidende reacties		20030131
208.	20030117	11 eensluidende reacties	Lelystad	20030131
209.	20030117	A. Tijsterman	Lelystad	20030131
210.	20030113	S.A.M. Edelaar	Lelystad	20030131
211.	20030116	S. Teule en R.H. Voerman	Lelystad	20030131
212.	20030117	F.P. van Gorkum	Lelystad	20030131
213.		J. Douma	Zeewolde	20030131
214.	20030111	K. Beets-Schmitt en J.T. Beets	Lelystad	20030131
215.	20030115	Familie P.M. Bons/Loijenga	Lelystad	20030131
216.	20030112	2 eensluidende reacties		20030131
217.	20030114	R. en R. van Weezep	Lelystad	20030131
218.	20030113	O. de Hoop en M. Plomp	Lelystad	20030131

219.	20030114	M.P. van der Post	Lelystad	20030131
220.	20030116	G. Hoogenboom	Lelystad	20030131
221.	20030113	W. de Lange	Lelystad	20030131
222.	20030117	J. Gorter namens Vereniging Natuurmonumenten	Arnhem	20030131
223.	20030115	J.J. Middendorp	Lelystad	20030131
224.	20030116	R. Doorman	Lelystad	20030131
225.	20021224	Mevrouw Camp	Meerssen	20030210
226.	20030114	Nicolai Ruimtelijke Ordening en Infrastructuur B.V.	Lelystad	20030131
227.	20030115	W. Morreau	Dronten	20030131
228.	20030116	J. Jacobs	Lelystad	20030131
229.	20030113	J.D.M. Weekenborg en R.A. Rauws	Lelystad	20030131
230.	20030120	Familie Postma	Lelystad	20030131
231.	20030115	H. Wijnands en P. Vreulink	Lelystad	20030131
232.	20030113	M.H.M. Claeys	Lelystad	20030131
233.	20030111	G.B. Pattipeiluhu & A.C. Taberima	Lelystad	20030131
234.	20030114	Familie A. Dinali en K. Bousaid	Lelystad	20030131
235.	20030113	B. Breugom en E. Etmans	Lelystad	20030131
236.	20030116	M. Koetsier	Lelystad	20030131
237.	20030114	C.A. Bolsenbroek	Lelystad	20030131
238.	20030116	H. Hoeve en D.S. Hoeve-Damsma	Lelystad	20030131
239.	20030116	J.M. van Schaik en G.R. Klijnstra	Lelystad	20030131
240.		M. van Hulten	Lelystad	20030131
241.	20030114	F. de Weijer	Lelystad	20030131
242.	20030109	J.R. Doornbos	Lelystad	20030131
243.	20030116	B.J. van Holten en J.L. Arnoys	Lelystad	20030131
244.	20030113	A. Maarse en F.R. van Praag	Lelystad	20030131
245.	20030116	Stuurgroep Ecologie en Milieu i.o.	Lelystad	20030131
246.	20030113	M. Gijbels	Lelystad	20030131
247.	20030115	J.J. Harkema	Lelystad	20030131
248.	20030113	A.M. Kruse-Heijs en C.J. Kruse	Lelystad	20030131
249.	20030117	advocaat Mr. N.H. van den Biggelaar van de Brauw Blackstone Westbroek namens Canadian Aviation Electronics Aviation Training B.V. en de BV Nationale Luchtvaartschool	Den Haag	20030205
250.	20030123	A.H. Kemper	Lelystad	20030205
251.	20030113	21 inwoners van de oostkant van Lelystad	Lelystad	20030205
		Verslag hoorzitting Lelystad d.d. 8 januari 2003		20030219
		Verslag hoorzitting Meerssen d.d. 13 januari 2003		20030219

Bijlage 5

Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 februari 2003 waarin de Commissie wordt verzocht om bij PKB deel 3 te adviseren over externe veiligheid en eventuele wijzigingen in routestructuren.

	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Luchtvaart										
Ir. N.G. Ketting Voorzitter van de Commissie voor de milieueffectrapportage Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieueffectrapportage</td></tr><tr><td>ingediend op:</td><td>18 FEB 2003</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>doosnr</td><td>1241-140</td></tr><tr><td>afgeleverd door:</td><td>Lu eh</td></tr></table>		Commissie voor de milieueffectrapportage	ingediend op:	18 FEB 2003	nummer		doosnr	1241-140	afgeleverd door:	Lu eh
	Commissie voor de milieueffectrapportage										
ingediend op:	18 FEB 2003										
nummer											
doosnr	1241-140										
afgeleverd door:	Lu eh										
Contactpersoon Mr. H.T. Ahrens Datum 14 februari 2003 Oms kenmerk DGL/03.1000427 Onderwerp MER/PKB Lelystad Maastricht	Doorkiesnummer 070-3516715 Bijlagen - Uw kenmerk -										
<p>Geachte heer Ketting,</p> <p>Mede namens het ministerie van VROM bericht ik u als volgt.</p> <p>In het overleg van medewerkers van de ministeries van VenW en VROM, in de rol van initiatiefnemers van het MER PKB Maastricht en Lelystad, en medewerkers van uw commissie van 13 februari jl. bleek dat uw commissie voornemens is enkele tekortkomingen te constateren in het MER.</p> <p>Daarbij gaat het – naar het oordeel van uw commissie – in het bijzonder om het inzicht in externe veiligheid dat in het MER wordt gegeven. In het MER wordt immers aangegeven dat de uitgevoerde externe veiligheidsberekeningen waarschijnlijk een onderschatting laten zien van de veiligheidsrisico's omdat bij de berekeningen gebruik is gemaakt van het externe veiligheidsmodel (het zogenaamde Schipholmodel) aangevuld met kansen voor kleine vliegtuigen en businessjets. Ik begrijp dat uw commissie het wenselijk zal achten dat ten aanzien van dit aspect in de verdere procedure nader inzicht wordt gegeven.</p> <p>Hoewel enerzijds naar mijn opvatting met recht en rede kan worden betoogd dat voor de onderbouwing van het inzicht in de externe veiligheidsrisico's gebruik is gemaakt van de aanwezige kennis van het moment van besluitvorming over deel 1 van de PKB (het model afgeleid voor de regionale luchthavens was/is immers nog niet gereed), onderschrijf ik anderzijds ook de wens van uw commissie.</p> <p>Dit ligt eigenlijk ook al besloten in de toezegging door het kabinet in PKB deel 1 om zich ervoor in te spannen dat bij het uitkomen van het kabinetstandpunt (PKB deel 3) gebruik kan worden gemaakt van de uitkomsten van een – zo mogelijk internationaal gevalideerd – externe veiligheidsmodel afgeleid voor de regionale luchthavens.</p>											
Luchtvaart Project Regiovisie Regionale en Kleine Luchthavens Postbus 90771, 2509 LT Den Haag Plesmanweg 1-6, Den Haag	Telefoon 070 - 351 6091 Fax 070 - 351 6308 Internet www.luchtvaartbeleid.nl										
Kenbaar met borden 1 of bus 22 vanaf Station CS of met borden 1 vanaf HS											



DGL/03.U00427

Zou, onverhoopt en ondanks de gedane inspanning, het in ontwikkeling zijnde model nog niet volledig zijn gevalideerd, dan zullen in ieder geval berekeningen met het concept model kunnen worden gepresenteerd. Mede op basis daarvan kunnen uitspraken worden gedaan over de bandbreedte waarbinnen de externe veiligheidsrisico's zich op beide luchthavens begeven. Besluitvorming over deel 3 van de PKB voorzie ik eind april, begin mei 2003.


Hoewel formeel gesproken na het uitbrengen van uw toetsingsadvies over het MER in het traject van besluitvorming voor deel 3 geen rol voor uw commissie meer is weggelegd, acht ik een advies van uw commissie over de uitkomsten van de externe veiligheidsberekeningen voor PKB deel 3, uitgevoerd op basis van de dan beschikbare kennis, van belang voor de definitieve besluitvorming.

Om die reden zou ik u willen verzoeken om mij bij PKB deel 3 in aansluiting op uw huidige advisering over het MER te adviseren over de dan beschikbare uitkomsten van de externe veiligheidsberekeningen. In deze advisering is het zinvol om eventuele wijzigingen in routestructuren (t.o.v. de in PKB deel 1 en MER gepresenteerde routestructuren), die consequenties met zich meedragen ten aanzien van de geluidszones en de veiligheid van het gebruik van het luchtruim rondom de luchthavens te betrekken. Het advies van uw commissie en ook de openbaarheid daarvan zal in mijn ogen de kwaliteit van het definitieve besluitvormingsproces alleen maar ten goede komen. Betrokken bewoners zullen voorts bekend worden gemaakt met de nadere milieu-informatie en het advies daarop van uw commissie op een zodanig moment dat de Tweede Kamer eventuele reacties kan doen meewegen in haar oordeel over het kabinetstandpunt.

Graag vernem ik op korte termijn of uw commissie aan mijn verzoek kan voldoen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART,



Prof. Dr. F.L. Bussink

Resultaten nadere analyses met betrekking tot externe veiligheid

uitgevoerd in het kader van de

PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Management samenvatting “Resultaten nadere analyses met betrekking tot externe veiligheid” in het kader van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

De aanleiding voor deze notitie is het verzoek van de Commissie MER om meer inzicht te geven in de externe veiligheidsrisico's voor Maastricht en met name in te gaan op de onderschatting van deze risico's, die uit het hanteren van de Schiphol versie van het model voortvloeien. In deze notitie worden resultaten van berekeningen met de regionale (thans nog niet gevalideerde) versie van het model getoond, waarbij verschillende schattingen voor de ongevalsrisico's voor vrachtvliegtuigen zijn gehanteerd.

Tussen de luchthaven Maastricht en Schiphol bestaan in relatie tot externe veiligheid belangrijke overeenkomsten, maar er zijn ook aanmerkelijke verschillen. De belangrijkste verschillen voor wat betreft de afleiding van de ongevalsrisico's zijn: het verkeersvolume, het aantal banen, het grote aandeel non-scheduled vrachtverkeer op Maastricht, het aandeel licht- en middelzwaar verkeer en de verhouding IFR/VFR bewegingen. Overeenkomsten zijn het type luchtvaartmaatschappijen, die passagiers vervoeren en het aandeel JAA en Noord-Amerikaanse vliegtuigen. Hierdoor zou men kunnen overwegen de Schipholverisie (zij het gecorrigeerd voor de specifieke omstandigheden op Maastricht ten aanzien van vracht- en zakenvliegtuigen) toe te passen. Anderzijds zijn er ook zeer goede overwegingen (de overeenkomsten tussen Maastricht en andere regionale velden in Europa en het grote aandeel non-scheduled vracht) om van de regionale versie van het model uit te gaan. Deze notitie geeft de resultaten van een analyse met het nog niet, zo mogelijk internationaal, gevalideerd regionaal model.

Omdat er tot op heden nog geen ongevallen met derde generatie vrachtvliegtuigen zijn geweest en er nog onvoldoende vluchten met deze vliegtuigen hebben plaatsgevonden kon geen significant ongevalsrisico worden afgeleid. Aangezien wel een significant verschil in de verschillende populaties voor de drie generaties vrachtvliegtuigen kon worden vastgesteld en wereldwijd sprake is van een afnemende trend in de ongevalsrisico's voor vrachtvliegtuigen is het gerechtvaardigd deze trend ook in het regionale model toe te passen. Hiervoor zijn op basis van 'expert judgement' twee verschillende schattingen gemaakt. Berekeningen op basis van deze schattingen met de nog in ontwikkeling zijnde versie van het model voor de regionale velden geven voor het meest reële geval ongeveer 23 woningen in de 10^{-5} contour.

Bij de hier gepresenteerde resultaten zijn de nodige kanttekeningen te maken.

Als belangrijkste worden genoemd het feit dat veel ongevallen met de vrachtvliegtuigen in de database gedurende het donker hebben plaatsgevonden en de luchthaven in Maastricht 's-nachts gesloten is en de gehanteerde meteorologische marge. Gezien de gevoeligheid van de uitkomsten voor kleine verschillen in de aannamen dienen de resultaten dan ook niet als te absoluut te worden gehanteerd.

Duidelijk is wel dat, ondanks alle kwalificaties die ten aanzien van de verschillende versies van het model en de gehanteerde aannamen te maken zijn, er woningen zullen liggen in het gebied, dat door de 10^{-5} contour voor individueel risico wordt omsloten. In principe heeft de luchthaven een aantal mogelijkheden om deze risico's te beperken. Hierbij kan men denken aan: het verleggen van de baandrempel naar het zuiden, het verminderen van het aantal adhoc/non-scheduled carriers, het verminderen van het aantal (zware) vrachtvliegtuigen en het veranderen van de verdeling van het verkeer over de twee baanrichtingen. Bij deze laatste variant dienen de risico's voor Maastricht echter nadrukkelijk te worden betrokken. De feitelijke voor- en nadelen van deze mogelijkheden zullen in de toekomst nader onderzocht dienen te worden.

Bij Lelystad is met slechts één controle berekening voor 2015 volstaan. Hier was de verwachting, dat de uitkomsten niet veel zouden veranderen, omdat het aandeel vracht hier gering is en het hier om vrachtvliegtuigen met een gering MTOW gaat. De resultaten tonen aan dat die verwachting gerechtvaardigd is.

Inhoud

1	Achtergrond	127
2	Toegepaste modellering externe veiligheid	131
2.1	Algemene principes modellering externe veiligheid	
2.2	Verschillen tussen Schiphol model en regionaal model	
3	Overzicht invoergegevens berekeningen met regionaal model	137
4	Berekeningsresultaten	145
4.1	Berekeningsresultaten voor de luchthaven Maastricht	
4.2	Berekeningsresultaten voor de luchthaven Lelystad	
	Referenties	152
	Bijlage A Overzicht Totaal Risico Gewicht berekeningen	
	Bijlage B* NLR-rapport met de resultaten van de externe veiligheidsberekeningen met het regionaal model voor de luchthaven Lelystad (NLR-CR-2003-173)	
	Bijlage C* NLR-rapport met de resultaten van de externe veiligheidsberekeningen met het regionaal model voor de luchthaven Maastricht (NLR-CR-2003-174)	

* niet opgenomen in deze "Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad deel 2, reacties op de ontwerp planologische kernbeslissing"

1 Achtergrond

In december 2002 is het milieueffectrapport (MER) voor de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad [ref 1] verschenen, tezamen met deel 1 van de PKB (ontwerp). In een brief van 11 december 2002 heeft de staatssecretaris van V&W (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de m.e.r. (verder aangeduid als de Commissie) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde MER. Dit heeft geleid tot het toetsingsadvies van de Commissie over het MER voor de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad [ref 2].

In haar algemene oordeel over het MER geeft de Commissie aan dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is, met uitzondering van de informatie ten aanzien van het aspect externe veiligheid. Ten aanzien van de in het MER gepresenteerde informatie met betrekking tot externe veiligheid geldt dat deze gebaseerd is op berekeningen met het zogenaamde Schiphol model en niet met het regionale model. Hierbij wordt in het MER aangegeven dat door toepassing van het Schiphol model voor de berekening van externe veiligheid rondom de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad de risico's mogelijk worden onderschat.

De reden waarom voor het MER gebruik is gemaakt van het Schiphol model is dat een aantal verkennende berekeningen met het regionale model geen robuuste uitkomsten te zien gaven. Zo werd bijvoorbeeld in een vrij laat stadium een tekortkoming in de rekenwijze van het model ontdekt. Een ander probleem is dat er onvoldoende gegevens bekend zijn voor het afleiden van ongevalskansen voor (moderne) 3^e generatie vrachtvliegtuigen. Op grond hiervan is op dat moment besloten een grondige review van het regionale model te houden en geen berekeningen met het regionale model in het MER te presenteren.

In het licht van het toetsingsadvies heeft het bevoegd gezag aan de Commissie toegezegd een separaat rapport te zullen samenstellen, met daarin nadere analyses met betrekking tot externe veiligheid. In een brief van het bevoegd gezag van 14 februari 2003 wordt de Commissie verzocht om bij PKB deel 3 te adviseren over externe veiligheid op basis van het separate rapport.

In haar toetsingsadvies wordt door de Commissie aangegeven dat in het separate rapport met betrekking tot externe veiligheid de volgende punten dienen te worden toegelicht:

- De verschillen en overeenkomsten tussen het Schiphol model en het regionale model.
- Het toevoegen van detailinformatie met betrekking tot ongevalskansen

welke als invoer zijn gebruikt voor externe veiligheidsberekeningen.

- Een gevoeligheidsanalyse of bandbreedte van de mogelijke effecten met betrekking tot externe veiligheid.
- Presentatie van berekeningen met een concept regionaal model in het geval het regionaal model nog niet volledig gevalideerd is.

Het voorliggende document is het toegezegde separate rapport met betrekking tot externe veiligheid. In het document wordt ingegaan op alle bovengenoemde punten zoals aangedragen door de Commissie.

Voor wat betreft het beleidsmatige kader geldt dat, zoals ook aangegeven in paragraaf 3.2 van deel 1 van het MER voor de PKB [ref 1], er op dit moment nog geen wettelijke norm voor externe veiligheid rond regionale en kleine luchthavens bestaat. Wel heeft het kabinet de intentie uitgesproken om het Schipholbeleid als uitgangspunt te nemen bij het nog te ontwikkelen beleid voor externe veiligheid rond regionale en kleine luchthavens. Dit beleid wordt vastgelegd in het kader van het project Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens (RRKL). De belevingsvorming is naar verwachting in 2004 afgerond.

Met nadruk zij aangetekend dat in het MER voor de PKB Lelystad en Maastricht en dus ook in dit additionele rapport slechts inzicht wordt geboden in de externe veiligheidsrisico's voor beide luchthavens. Behalve voor Schiphol bestaat er voor de overige luchthavens in Nederland géén normering op het gebied van externe veiligheid en ook géén beleid met betrekking tot de gevolgen van de normstelling. Voorts zij opgemerkt dat de, zo mogelijk internationale, validering van het externe veiligheidsmodel voor regionale luchthavens eind 2003 zijn beslag zal krijgen.

In hoofdstuk 2 van dit document wordt ingegaan op de modellering voor de berekening van effecten met betrekking tot externe veiligheid, waarbij aandacht wordt besteed aan de verschillen en overeenkomsten tussen het Schiphol model en het regionale model. Tevens wordt hier ingegaan op de huidige status van het regionale model.

In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van de invoergegevens van de berekeningen, op grond waarvan met gebruikmaking van het regionale model de mogelijke effecten op externe veiligheid zijn vastgesteld. Ten aanzien van de berekeningen is aangegeven welke ongevalsrisico's zijn gehanteerd, en hoe deze zich verhouden tot de ongevalsrisico's die worden gebruikt in het Schiphol model.

De resultaten van deze berekeningen met het regionale model worden gepre-

senteerd in hoofdstuk 4. Hierbij worden de resultaten van het regionale model vergeleken met de eerder in het MER gepresenteerde resultaten, welke zijn gebaseerd op het Schiphol model. Resultaten van berekeningen worden gepresenteerd in termen van de ligging van de 10^{-5} , 10^{-6} en 10^{-7} individueel risico (ir) contour; het aantal woningen in de ir-contouren en het totaal risico gewicht.

Tenslotte wordt opgemerkt dat in dit document de resultaten van externe veiligheidsberekeningen met het regionaal model zijn opgenomen, welke zijn gemaakt door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Het NLR heeft een rapport met betrekking tot de gemaakte berekeningen samengesteld, welke als bijlage bij dit document moet worden beschouwd.

2 Toegepaste modellering externe veiligheid

2.1 Algemene principes modellering externe veiligheid

Voor de PKB Schiphol is door het NLR een model ontwikkeld voor de bepaling van effecten met betrekking tot externe veiligheid (het Schiphol model). Daarnaast is, op basis van het Schiphol model, een model ontwikkeld voor de bepaling van externe veiligheidseffecten op regionale luchthavens in Nederland (het regionaal model). In het jaar 2000 is het Schiphol model herzien [ref 3]. In het jaar 2002 is ook het regionale model herzien [ref 4].

In beide modellen wordt gebruik gemaakt van dezelfde rekenprincipes. Verschillen zijn er met betrekking tot het type verkeer dat in beschouwing wordt genomen en de ongevalskansen. Op de verschillen wordt nader ingegaan in paragraaf 2.2. In deze paragraaf wordt allereerst een kort beeld geschetst van de algemene rekenprincipes die voor beide modellen gelden.

De beide modellen voor de berekening van externe veiligheid bestaan uit 3 submodellen, te weten:

- Het ongevalskansen model;
- Het ongevalslocatie model;
- Het ongevalsgevolgen model.

In het *ongevalskansen model* worden ongevalskansen bepaald voor de relevante onderdelen van de verkeersverdeling. Deze onderverdeling (passagiers-, vracht-, zakenvliegtuigen, licht verkeer, verschillende generaties) dient bij de invoer voor het model te worden gespecificeerd. De ongevalskansen zijn afgeleid uit historische gegevens over het aantal vliegtuigbewegingen en het aantal waargenomen ongevallen voor een bepaalde representatieve set van vliegtuigbewegingen. Om recht te doen aan het gegeven dat nieuwere generaties vliegtuigen over het algemeen een lagere ongevalskans hebben, worden ongevalskansen onderscheiden voor 3 generaties vliegtuigen. Deze generaties zijn als volgt gedefinieerd:

- Generatie 1 (certificatie over het algemeen vóór 1965);
- Generatie 2 (certificatie over het algemeen tussen 1965 en 1980);
- Generatie 3 (certificatie over het algemeen ná 1980).

Verder wordt in het ongevalskansen model een onderscheid gemaakt tussen ongevalskansen voor diverse ongevalstypen met betrekking tot starts dan wel landingen.

In het *ongevalslocatie model* wordt de ruimtelijke (2-dimensionale) verdeling van de locatie van een ongeval bepaald, gegeven dat een ongeval zich in het invloedsgebied van een luchthaven voordoet. Bij de bepaling van de verdeling wordt onderscheid gemaakt naar de langsverdeling van de kansdichtheid (langs het grondpad van de door een vliegtuig gevolgde route) en de dwarsverdeling (loodrecht daarop). Verschillende kansverdelingen worden gehanteerd voor verschillende ongevalstypen. De kansverdelingen zijn gebaseerd op daadwerkelijke ongevalslocaties van waargenomen, representatieve ongevallen voor de verschillende ongevalstypen.

Het *ongevalsgevolgen model* heeft betrekking op het vaststellen van de consequenties van een ongeval in termen van het aantal dodelijke slachtoffers op de grond. In het ongevalsgevolgen model worden 2 stappen genomen. In eerste instantie wordt, op grond het Maximum Take Off Weight (MTOW) van een vliegtuig, de omvang van de zogenaamde consequence area bepaald. Dit is het gebied waar binnen de duidelijke effecten van een vliegtuigongeval aantoonbaar zijn. In de tweede stap wordt het aantal slachtoffers in de consequence area berekend op basis van een letaliteitsfactor (het aantal slachtoffers onder degenen die in dit gebied aanwezig zijn). De oppervlakten van consequence areas zijn afgeleid van feitelijke ongevalsrapporten. Letaliteitsfactoren zijn gebaseerd op het aantal dodelijke slachtoffers op de grond van daadwerkelijke ongevallen en een inschatting van het aantal aanwezige personen in de consequence areas op het moment van de betreffende ongevallen.

In een externe veiligheidsberekening wordt de informatie uit de 3 submodellen gebruikt om op een rekengrid per gridpunt de kans te berekenen dat een persoon die een jaar lang op het betreffende punt aanwezig is, overlijdt als gevolg van een vliegtuigongeval. Dit is het plaatsgebonden (of individueel) risico. Het verbinden van punten met een zelfde risico geeft een ir-contour.

2.2 Verschillen tussen Schiphol model en regionaal model

Zoals in paragraaf 2.1 aangegeven, is het regionaal model gebaseerd op de rekenprincipes van het Schipholmodel. Er zijn echter de volgende belangrijke verschillen tussen de 2 modellen.

- Het regionaal model houdt ook rekening met externe veiligheid als gevolg

van ongevallen van het kleine verkeer. In het Schipholmodel wordt geen rekening gehouden met klein verkeer.

- In het regionaal model wordt een onderscheid gemaakt tussen vrachten en passagiersvluchten. In het Schipholmodel wordt dit onderscheid niet gemaakt, omdat het aandeel vracht in de totale hoeveelheid vliegtuigbewegingen op Schiphol zeer beperkt is. Wel wordt in beide modellen een onderscheid gemaakt tussen generaties vliegtuigen.
- In het regionaal model wordt gerekend met afzonderlijke ongevalkansen voor zakenvluchten. In het Schipholmodel is dit niet het geval aangezien het aantal zakenvluchten op Schiphol verwaarloosbaar is.
- Voor beide modellen zijn verschillende ongevalskansen afgeleid. De ongevalskansen voor het Schipholmodel zijn afgeleid uit statistische gegevens met betrekking tot ongevallen op luchthavens van een vergelijkbare omvang en outillage. De ongevalskansen voor het regionaal model zijn afgeleid uit statistische gegevens met betrekking tot ongevallen op vergelijkbare (regionale) luchthavens.

In tabel 2.1 wordt een overzicht gegeven van de ongevalskansen per miljoen vliegbewegingen zoals deze zijn afgeleid ten behoeve van respectievelijk het Schiphol model en het regionaal model. Te zien is in de tabel dat de afgeleide ongevalskansen voor het Schiphol model aanmerkelijk kleiner zijn dan de ongevalskansen in het regionaal model. Dit heeft onder meer te maken met de gehanteerde datasets waaruit de ongevalskansen zijn afgeleid. Voor de versie van het model dat bij Schiphol is gehanteerd, zijn ongevalskansen afgeleid uit gegevens met betrekking tot het aantal vliegtuigbewegingen en waargenomen ongevallen in de periode 1980-1997 op een 40-tal grote luchthavens in Europa en Noord-Amerika. Deze luchthavens zijn verondersteld qua veiligheidsniveau vergelijkbaar te zijn met Schiphol en zijn geselecteerd op grond van een aantal criteria die te maken hebben met zaken als het jaarlijks aantal bewegingen, het percentage operators uit Westerse landen en het percentage 'precision approaches' [ref 2].

Ongevalskansen voor vliegtuigen met MTOW \geq 5700 kg in het regionaal model zijn afgeleid van het aantal vliegtuigbewegingen en het aantal ongevallen met deze vliegtuigen op regionale luchthavens in de Eurocontrol regio in de periode 1984-1998. Een regionale luchthaven is hierbij gedefinieerd als een luchthaven die vliegtuigen met MTOW \geq 5700 kg kan accommoderen en die geen grote luchthaven is. Grote luchthavens zijn gedefinieerd als luchthavens die in ieder jaar in de periode 1984-1998 meer dan 150.000 vliegb-

wegingen met vliegtuigen met MTOW \geq 5700 kg afhandelden. In totaal zijn voor de afleiding van de parameters van het regionaal model gegevens (ongevallen en vliegtuigbewegingen) van 1244 regionale luchthavens in de Eurocontrol-regio gebruikt voor het afleiden van ongevalskansen voor vliegtuigen met MTOW \geq 5700 kg.

De ongevalskansen zijn in het regionaal model voor vliegtuigen met MTOW \geq 5700 kg onderscheiden naar operatietypen. Hierbij worden 3 operatietypen onderscheiden: 1.) passagiersvluchten; 2.) vrachtluchten en 3.) zakenvluchten. Vervolgens is binnen de operatietypen een onderscheid gemaakt naar ongevalskansen voor generaties. Hierbij konden voor passagiersvluchten met een betrouwbaarheid van 95% verschillende ongevalskansen voor generaties worden onderscheiden. Voor zakenvluchten was het op basis van de beschikbare dataset niet mogelijk om met een betrouwbaarheid van 95% onderscheid te maken naar ongevalskansen voor verschillende generaties. Voor zakenvluchten wordt in het regionaal model daarom een zelfde ongevalskans aangehouden voor de verschillende generaties.

Ook voor vrachtluchten is uit een statistische analyse gebleken dat niet met 95% betrouwbaarheid een onderscheid gemaakt kan worden tussen de ongevalskansen voor verschillende generaties. Dit aangezien de onzekerheid rond de afgeleide ongevalskansen per generatie voor vrachtluchten groot is. Dit is het gevolg van het, in verhouding tot passagiersvluchten, veel geringere aantal vliegtuigbewegingen voor vrachtverkeer. Wel kon er een significant verschil in de ongevallenpopulaties van de verschillende generaties vrachtvliegtuigen worden aangetoond. Verder is er wereldwijd een duidelijk afnemende trend in de ongevalskans voor vrachtvliegtuigen waargenomen, zodat het aannemelijk is dit ook in het regionaal model toe te passen.

Verder is te zien in tabel 2.1 dat voor generatie 3 vrachtvliegtuigen geen ongevalskans is afgeleid aangezien geen ongevallen met dit type vliegtuigen voorkomen in de dataset op grond waarvan ongevalskansen voor het regionaal model zijn afgeleid. De mogelijkheid bestaat om in het regionaal model te rekenen met 1 ongevalskans voor alle generaties. Deze ongevalskans zou dan neerkomen op 11.94 per miljoen bewegingen. Dit zou echter geen recht doen aan de trend van een afnemende ongevalskans voor de generaties vrachtluchten die er is, maar die (nog) niet met een statistische betrouwbaarheid van 95% kan worden vastgesteld. In hoofdstuk 3 van dit document worden alternatieve aannames gedaan voor het afleiden van ongevalskansen voor vrachtvliegtuigen generatie 2 en 3 om zodoende toch rekening te houden met de trend die er lijkt te zijn.

Ongevalskansen voor vliegtuigen met MTOW < 5700 kg in het regionaal model zijn afgeleid van het aantal ongevallen met deze vliegtuigen in Nederland in de periode 1989-1993. Het gaat hierbij om ongevallen met deze vliegtuigen op alle luchthavens in Nederland (i.e. Schiphol, regionale luchthavens en kleine luchthavens). Er is voor het kleine verkeer geen onderscheid gemaakt naar de ongevalskans voor verschillende generaties.

Tabel 2.1 Overzicht gehanteerde ongevalskansen per 106 vliegtuigbewegingen in het Schiphol model en in het regionaal model

	Generatie 1	Generatie 2	Generatie 3
Schiphol model			
Passagiers-, vracht- en zakenvluchten	1.507	0.500	0.294
Regionaal model			
<i>MTOW < 5700 kg</i>			
Klein verkeer*	8.95	8.95	8.95
<i>MTOW >= 5700 kg</i>			
Passagiersvluchten	10.47	3.15	0.90
Vrachtvluchten***	16.35	11.83	n.t.b.**
Zakenvluchten*	11.02	11.02	11.02

* geen onderscheid tussen ongevalskansen voor verschillende generaties

** niet te bepalen

*** voor vrachtvliegtuigen generatie 3 komen geen ongevallen voor in de dataset welke is gehanteerd voor de afleiding van ongevalskansen

Opgemerkt wordt dat voor de in het MER gepresenteerde berekeningen gebruik is gemaakt van de ongevalskansen van het Schiphol model voor passagiers- en vrachtvluchten (hebben dezelfde ongevalskans) en dat voor de zakenvluchten en het kleine verkeer gebruik is gemaakt van de ongevalskansen van het regionaal model. In de nieuwe berekeningen die in dit document worden gepresenteerd is uitsluitend gerekend met ongevalskansen van het regionaal model, inclusief de ongevalskansen van het zaken- en kleine verkeer. Ten aanzien van de ongevalskansen voor vrachtvluchten zijn additionele aannames gedaan (zie hoofdstuk 3 van dit document).

Tenslotte nog een opmerking over de huidige status van het regionaal model. Zoals in de inleiding aangegeven, vindt er momenteel een grondige review van het regionaal model plaats. De resultaten van de volledige review zullen naar verwachting niet eerder dan in het najaar 2003 beschikbaar zijn.

3 Overzicht invoergegevens berekeningen met regionaal model

Zoals aangegeven in paragraaf 2.2 komen voor vrachtvliegtuigen generatie 3 geen ongevallen voor in de dataset welke is gehanteerd voor de afleiding van ongevalskansen. Daarnaast geldt dat de afgeleide ongevalskans voor vrachtvliegtuigen generatie 2 een grote mate van onzekerheid heeft, gezien het geringe aantal vliegtuigbewegingen voor vrachtvliegtuigen generatie 2 [ref 4]. Hierbij geldt dat, bij de voorbereidende analyses die voor de luchthaven Maastricht zijn uitgevoerd, de invloed van de vrachtvliegtuigen op de omvang van de externe veiligheidscontouren belangrijk is gebleken.

Het was dus nodig om een zo'n betrouwbaar mogelijke schatting te maken van de ongevalskans voor vrachtvluchten generatie 2 en 3. Op basis van expert judgement zijn verschillende ideeën ontstaan voor het schatten van deze ongevalskansen. Van de vele ideeën die de revue zijn gepasseerd, lijken de volgende twee op het eerste gezicht realiteitswaarde te hebben.

Variant 1

Trend voor ongevalskansen vrachtvluchten voor generaties in regionaal model te baseren op de trend voor ongevalskansen passagiersvluchten in regionaal model.

Variant 2

Trend voor ongevalskansen vrachtvluchten voor generaties in regionaal model te baseren op de wereldwijde trend voor ongevalskansen van vrachtvluchten.

In *variant 1* is de trend voor ongevalskansen van vrachtvluchten voor verschillende generaties gebaseerd op de trend in de ongevalskans, die bij de generatie 1, 2 en 3 passagier operaties is geconstateerd. De ongevalskansen voor vrachtvluchten generatie 2 en generatie 3 in geval van variant 1 zijn rekenkundig als volgt bepaald. Voor het afleiden van de ongevalskans voor vrachtvluchten generatie 2 is allereerst de verhouding tussen de ongevalskansen voor passagiers generatie 2 en passagiers generatie 1 genomen. Deze verhouding is 0.301 (i.e. $3.15 / 10.47$, zie tabel 2.1). Deze verhoudingsfactor is vermenigvuldigd met de ongevalskans voor vrachtvliegtuigen generatie 1. Dit geeft een ongevalskans voor vrachtvluchten generatie 2 van $0.301 * 16.35 = 4.92$. Voor het afleiden van de ongevalskans voor vrachtvluchten generatie 3 is allereerst de verhouding tussen de ongevalskansen voor passagiers generatie 3 en passagiers generatie 1 genomen. Deze verhouding is 0.086 (i.e. $0.90 / 10.47$, zie

tabel 2.1). Deze verhoudingsfactor is wederom vermenigvuldigd met de ongevals-kans voor vrachtvliegtuigen generatie 1. Dit geeft een ongevalskans voor vrachtluchten generatie 3 van $0.086 * 16.35 = 1.41$.

In *variant 2* is de trend voor ongevalskansen vrachtluchten voor verschillende generaties op regionale luchthavens gebaseerd op de wereldwijde trend in de generatie 1, 2 en 3 met cargo operaties. Deze wereldwijde trend is vastgesteld door het NLR [ref 5]. De wereldwijde trend is gebaseerd op vluchten op zowel grote als regionale luchthavens. In het rapport van het NLR worden de volgende wereldwijde cargo ongevalskansen afgeleid (per miljoen bewegingen):

- generatie 1: 5.24
- generatie 2: 1.53
- generatie 3: 1.41

Daar waar wereldwijd wel een continue afname van de passagiers ongevalskans wordt geconstateerd (zie tabel 2.1), stagneert de wereldwijde trend voor ongevalskansen voor vrachtluchten. De ongevalskansen voor vrachtluchten generatie 2 en generatie 3 voor het regionaal model in geval van variant 2 zijn rekenkundig als volgt bepaald. Voor het afleiden van de ongevalskans voor vrachtluchten generatie 2 is allereerst de verhouding tussen de ongevalskansen voor de wereldwijde vrachtluchten generatie 2 en generatie 1 genomen. Deze verhouding is 0.292 (i.e. $1.53 / 5.24$). Deze verhoudingsfactor is vermenigvuldigd met de ongevalskans voor vrachtvliegtuigen generatie 1 van het regionaal model. Dit geeft een ongevalskans voor vrachtluchten generatie 2 van $0.292 * 16.35 = 4.77$. Voor het afleiden van de ongevalskans voor vrachtluchten generatie 3 is allereerst de verhouding tussen de ongevalskansen voor de wereldwijde vrachtluchten generatie 3 en generatie 1 genomen. Deze verhouding is 0.269 (i.e. $1.41 / 5.24$). Deze verhoudingsfactor is wederom vermenigvuldigd met de ongevalskans voor vrachtvliegtuigen generatie 1. Dit geeft een ongevalskans voor vrachtluchten generatie 3 van $0.269 * 16.35 = 4.40$.

Een overzicht van de afgeleide ongevalskansen voor vrachtluchten in geval van de verschillende varianten is te zien in tabel 3.1.

Tabel 3.1 Overzicht ongevalskansen voor vrachtluchten per 106 vliegtuigbewegingen voor verschillende varianten

	Generatie 1	Generatie 2	Generatie 3
Initieel			
Initieel afgeleid	16.35	11.83	n.t.b.*
Varianten			
Variant 1	16.35	4.92	1.41
Variant 2	16.35	4.77	4.40

* niet te bepalen.

De volgende kanttekeningen kunnen worden geplaatst bij de gemaakte schattingen van de ongevalskansen voor vrachtluchten.

1. Wereldwijd (inclusief derde wereldlanden) kan er een verbetering tussen de eerste generatie en derde generatie passagiersvluchten met een factor 5 worden geconstateerd [ref 5]. Op de regionale velden in Europa is er voor passagiersvluchten sprake van een verbetering met ruim een factor 10 (10.47 / 0.90; zie tabel 2.1). Wereldwijd verbetert de ongevalskans voor vrachtluchten tussen generatie 1 en 3 met minder dan een factor 4 [ref 5]. Aangezien de risico's van de eerste generaties vliegtuigen (passagiers en vracht) bij de regionale velden belangrijk hoger liggen dan wereldwijd is het reëel te verwachten dat de verbetering in ongevalskansen van de vrachtvliegtuigen groter dan die van de gemiddelde wereldvrachtvloot zal zijn. Dit maakt variant 2 tot een minder geloofwaardige, te pessimistische variant.
2. Omdat het externe veiligheidsrisico voor de luchthaven Maastricht in belangrijke mate door de vrachtvliegtuigen (en hun gewicht) wordt bepaald is nog eens nader gekeken naar de basisgegevens die aan de afleiding van de ongevalskansen ten grondslag liggen. De ongevallen die deze kansen bepaalden vonden alle plaats op zeer vergelijkbare of beter geoutilleerde luchthavens (Barcelona, Hamburg, Toulouse, Athene, of andere regionale velden in de UK). Een belangrijk aantal van de ongevallen (ongeveer 70%) vond in het donker¹ plaats. Aangezien de luchthaven Maastricht 's nachts gesloten is kan gesteld worden dat de schatting voor generatie 1 (en hiermede voor generatie 2 en 3) voor vrachtvliegtuigen mogelijk aan de hoge kant moet worden geacht.
3. Het aantal precision approaches ligt bij Maastricht hoger dan het gemiddelde van de Europese velden. Als gevolg hiervan zou het ongevalsrisico in het regionale model overschat kunnen zijn.

¹ De database, die aan de analyse ten grondslag heeft gelegen, bevat het gegeven: "tijdspit van het ongeval" niet. Alleen licht of donker wordt aangegeven.

4. Veel passagiersvliegtuigen worden na verloop van tijd als vrachtvliegtuig ingezet. Uit gegevens van Boeing over de periode 2001-2021 blijkt de verwachting dat 70% van de wereldwijde toename van vrachtvliegtuigen bestaat uit omgebouwde passagiersvliegtuigen. Ook zijn recentelijk als gevolg van de gebeurtenissen met het World Trade Center een groot aantal passagiersvliegtuigen versneld uit de vaart genomen, waarvan een belangrijk deel geleidelijk als vrachtvliegtuig terugkomt. Met name de MD-11 is een voorbeeld van een derde generatie vliegtuig, dat betrekkelijk jong (gemiddeld na 12 jaar) als vrachtvliegtuig wordt ingezet. Als gevolg hiervan is het mogelijk reëler om de trend die voor passagiersvliegtuigen geldt ook voor vracht toe te passen. Hiermee wordt variant 1 dus reëler dan variant 2.

5. Er zijn een aantal redenen waarom vrachtvliegtuigen gemiddeld onveiligere zijn dan passagiersvliegtuigen. Over het algemeen zijn ze ouder. Hiermee wordt in het model al rekening gehouden door middel van de verschillen in generaties en dit dient dus niet nog eens extra in de ongevals-kansen tot uitdrukking te komen. Er zijn echter nog een aantal andere redenen, waardoor vrachtvliegtuigen risicovoller zijn dan passagiers. Dit heeft te maken met de leeftijd van de piloten (ouder, dan wel zeer jong), de beperktere eisen die aan de uitrusting van het vliegtuig gesteld worden, het mogelijk schuiven van de lading, het feit dat veel vrachtoperaties 's-nachts uitgevoerd worden en het feit dat veel vrachtvliegtuigen geen geregelde diensten op luchthavens onderhouden, waardoor ze minder bekend zijn met de faciliteiten op deze luchthavens. Deze aspecten komen zowel bij variant 1 als bij variant 2 tot uitdrukking in de hogere ongevals-kansen voor vracht.

Op basis van de bovenstaande kanttekeningen worden de ongevals-kansen voor vrachtluchten in variant 1 als het meest reëel ingeschat. Deze ongevals-kansen liggen dan ook ten grondslag aan de berekeningen met het regionaal model welke in dit document gepresenteerd worden.

Een eerste berekening met het regionaal model is gemaakt voor het exploitantalternatief voor het jaar 2015 voor de luchthaven Maastricht. Verder is voor Maastricht een berekening gemaakt op basis van het verkeersaanbod in het jaar 2002. Opgemerkt wordt dat, in tegenstelling tot de overige resultaten in het MER PKB, gekozen is voor 2002 als basisjaar en niet het jaar 2000. Dit aangezien de externe veiligheidsberekeningen beleidsmatig van cruciaal belang zijn en er daarom voor gekozen is om een zo recent mogelijk beeld te geven van de huidige veiligheidssituatie.

Voor de luchthaven Lelystad is alleen een (controle) berekening gemaakt voor het exploitantalternatief voor het jaar 2015. Voor Lelystad is de aanname

rond de ongevalskansen voor vrachtluchten veel minder kritisch voor de resultaten van de berekeningen dan bij Maastricht. In het exploitantalternatief 2015 voor Lelystad bedraagt het percentage vrachtvliegtuigen slechts 1%. Daarnaast is in de berekening met het Schiphol model al rekening gehouden met de ongevalskansen uit het regionaal model voor zakenvliegtuigen en kleine vliegtuigen, waardoor weinig verschil valt te verwachten tussen de berekeningen met het regionaal model en het Schiphol model. De zakenvliegtuigen en kleine vliegtuigen vormen namelijk veruit het grootste deel van het verkeer in het exploitantalternatief 2015 voor Lelystad.

In de tabellen 3.2 en 3.3 wordt een overzicht gegeven van de verkeersverdelingen die zijn gehanteerd bij de gemaakte berekeningen voor Maastricht en Lelystad. Hierbij is zowel het aantal vliegtuigbewegingen per verkeerscategorie als het gemiddeld MTOW aangegeven.

Met betrekking tot de tabellen 3.2 en 3.3 kunnen de volgende observaties worden gemaakt.

- Voor Maastricht geldt dat vrachtluchten gemiddeld veel zwaarder zijn dan passagiersvluchten. Dit geldt zowel voor het jaar 2002 als voor het verkeersaanbod dat is aangenomen in het exploitantalternatief 2015. De combinatie van de hogere ongevalskans voor vrachtluchten (in vergelijking met passagiersvluchten) en het hoge gemiddelde MTOW zorgt ervoor dat vrachtluchten verantwoordelijk zijn voor een groot deel van het externe veiligheidsrisico rond de luchthaven Maastricht.
- Voor de luchthaven Maastricht is sprake van een toename van het aantal vrachtluchten van 1771 in 2002 (aggregatie over de 3 generaties) naar 2701 in 2015.
- Voor het exploitantalternatief 2015 voor Maastricht bestaat 12% van het totale aantal vluchten met middelzwaar en zwaar verkeer uit vrachtluchten. Voor het exploitantalternatief 2015 voor Lelystad bedraagt dit percentage slechts 1%. Voor Lelystad is de aanname rond de ongevalskansen voor vrachtluchten dus veel minder kritisch.
- In het exploitantalternatief 2015 voor Maastricht bestaan zowel de passagiersvluchten als de vrachtluchten louter uit generatie 3 vliegtuigbewegingen.

Tabel 3.2 Overzicht aantal vliegtuigbewegingen en gemiddeld MTOW voor berekeningen Maastricht voor de jaren 2002 en 2015 (exploitantalternatief)

	Aantal vliegtuig-bewegingen	% vliegtuig-bewegingen	Gem. MTOW (in ton)
Jaar 2002			
Klein verkeer			
MTOW < 1500 kg – bkl	29019	57%	1.16
1500 <= MTOW < 5700 kg – bkl	1995	4%	2.23
MTOW < 1500 kg – Ke	12677	25%	1.33
1500 <= MTOW < 5700 kg – Ke	6882	14%	2.37
Totaal klein verkeer	50573	100%	
Middelzwaar en zwaar verkeer			
Passagiersvluchten generatie 1	128	1%	20.60
Passagiersvluchten generatie 2	1485	13%	11.72
Passagiersvluchten generatie 3	7468	63%	34.00
Vrachtluchten generatie 1	846	7%	125.23
Vrachtluchten generatie 2	550	5%	121.03
Vrachtluchten generatie 3	375	3%	345.98
Zakenvluchten	928	8%	11.40
Totaal (middel)zwaar verkeer	11780	100%	
Alle verkeer			
Bkl verkeer	31014		
Ke verkeer	31339		
Totaal alle verkeer	62353		
Jaar 2015			
Klein verkeer			
MTOW < 1500 kg – bkl	28776	68%	1.05
1500 <= MTOW < 5700 kg – bkl	1224	3%	2.50
MTOW < 1500 kg – Ke	11337	27%	1.06
1500 <= MTOW < 5700 kg - Ke	1267	3%	2.08
Totaal klein verkeer	42604	100%	
Middelzwaar en zwaar verkeer			
Passagiersvluchten generatie 1	0	0%	0.00
Passagiersvluchten generatie 2	0	0%	0.00
Passagiersvluchten generatie 3	18348	80%	57.27
Vrachtluchten generatie 1	0	0%	0.00
Vrachtluchten generatie 2	0	0%	0.00
Vrachtluchten generatie 3	2701	12%	220.45
Zakenvluchten	1750	8%	5.38
Totaal (middel)zwaar verkeer	22799	100%	
Alle verkeer			
Bkl verkeer	30000		
Ke verkeer	35403		
Totaal alle verkeer	65403		

Tabel 3.3 Overzicht aantal vliegtuigbewegingen en gemiddeld MTOW voor berekening Lelystad voor het jaar 2015 (exploitantalternatief)

	Aantal vliegtuig-bewegingen	% vliegtuig-bewegingen	Gem. MTOW (in ton)
Klein verkeer			
MTOW < 1500 kg - bkl	154309	88%	1.00
1500 <= MTOW < 5700 kg - bkl	11796	7%	2.94
MTOW < 1500 kg - Ke	4000	2%	1.20
1500 <= MTOW < 5700 kg - Ke	4502	3%	4.48
Totaal klein verkeer	174607	100%	
Middelzwaar en zwaar verkeer			
Passagiersvluchten generatie 1	7348	21%	21.51
Passagiersvluchten generatie 2	4062	11%	7.58
Passagiersvluchten generatie 3	7564	21%	23.29
Vrachtluchten generatie 1	152	0%	21.51
Vrachtluchten generatie 2	112	0%	7.33
Vrachtluchten generatie 3	212	1%	22.30
Zakenvluchten	15949	45%	15.18
Totaal (middel)zwaar verkeer	35399	100%	
Alle verkeer			
Bkl verkeer	166105		
Ke verkeer*	43901		
Totaal alle verkeer	210006		

* Het Ke-verkeer voor ev-berekeningen is exclusief helikopter bewegingen. Er zijn in het exploitantalternatief 30.200 helikopterbewegingen opgenomen. Het totaal aantal Ke-bewegingen bedraagt dus 74.100.

4 Berekeningsresultaten

4.1 Berekeningsresultaten voor de luchthaven Maastricht

Voor de gemaakte berekeningen voor de luchthaven Maastricht met het regionaal model worden de volgende resultaten gepresenteerd:

1. Het berekende Totaal Risico Gewicht (TRG);
2. Het aantal woningen in de 10^{-5} , 10^{-6} en 10^{-7} individueel risico contouren;
3. De ligging van de individueel risico contouren.

De resultaten van de berekeningen voor de luchthaven Maastricht met betrekking tot het Totaal Risico Gewicht en het aantal woningen in de individueel risico (ir) contouren worden gepresenteerd in tabel 4.1. In deze tabel zijn de resultaten van de berekeningen met het regionaal model en de resultaten van de berekeningen met het Schiphol model opgenomen. De resultaten van berekeningen met het Schiphol model zijn eerder gepresenteerd in het MER [ref 1]. Een detail overzicht van de Totaal Risico Gewicht berekeningen Maastricht uitgevoerd op basis van het regionaal model is opgenomen in tabel A1 in de bijlage A.

De ligging van de individueel risico contouren van de berekeningen voor de luchthaven Maastricht voor de verschillende berekeningen is gepresenteerd in de volgende figuren:

Figuur 4.1 Individueel risico contouren jaarberekening 2002 op basis van berekening met het regionaal model.

Figuur 4.2 Individueel risico contouren exploitantalternatief 2015 op basis van berekening met het regionaal model, variant 1.

In de figuren worden de 10^{-5} ir-contouren op basis van de berekeningen met meteomarge, en de 10^{-6} en 10^{-7} ir-contouren op basis van de berekeningen zonder meteomarge getoond.

De resultaten in tabel 4.1 laten zien dat met het regionaal model grotere externe veiligheidsrisico's worden berekend dan met het Schiphol model. Het berekende Totaal Risico Gewicht voor het exploitantalternatief voor 2015 is op basis van het regionaal model ruim 2 maal zo hoog als op basis van het Schiphol model (1,20 versus 0,51). Dit is rechtstreeks het gevolg van de hogere ongevalsrisico's in het regionaal model (zie tabel 2.1).

Als gevolg van de hogere ongevalsrisico's van het regionaal model is het aantal

woningen in ir-contouren ook hoger dan bij het Schiphol model. Met het regionaal model worden 23 woningen in de 10^{-5} contour (inclusief meteo-marge) berekend. Met het Schiphol model worden voor het exploitantalternatief 2015 geen woningen in de 10^{-5} ir-contour berekend.

Verder is uit tabel 4.1 op te maken dat met het regionaal model het aantal woningen in de 10^{-5} ir-contour voor de jaarberekening 2002 op 40 uitkomt. Het Totaal Risico Gewicht voor 2002 komt uit op 1,66 tegen 1,20 voor de 2015 berekening. Dit betekent dat er, ondanks de aangenomen toename van het middelzwaar en zwaar verkeer in de periode 2002-2015 (zie tabel 3.2), sprake is van een afname van de externe veiligheidsrisico's in de tijd. De achtergrond hiervan is dat in de berekening voor 2015 de gemiddelde ongevalskans lager is, aangezien er geen generatie 1 en 2 verkeer meer is verondersteld.

Tabel 4.1 Resultaten externe veiligheidsberekeningen voor Maastricht op basis van Schiphol model en regionaal model

	Aantal woningen binnen de contour			TRG
	10^{-5} ir	10^{-6} ir	10^{-7} ir	
Schiphol model				
2015 – exploitantalternatief	0	595	4709	0,51
Regionaal model				
2002 – jaarberekening	40	1991	10496	1,66
2015 – exploitantalternatief	23	1117	7654	1,20
2015 – exploitantalternatief *	87	2216	12378	2,10

* volgens vrachttrend

Bij deze cijfers, zoals dit ook geldt voor alle overige uitkomsten van de berekeningen, moet natuurlijk nadrukkelijk worden aangetekend dat er noch normstelling noch beleid voor externe veiligheid voor regionale luchthavens is.

In tabel A1 in bijlage A is te zien dat externe veiligheidsrisico's rond Maastricht in het jaar 2002 voor een groot deel samenhangen met de vrachtluchten. De bijdrage van de vrachtluchten aan het TRG bedraagt 67%. Voor het jaar 2015 is deze bijdrage afgenomen tot 35%. Deze afname heeft te maken met het feit dat in 2015 alleen generatie 3 vrachtluchten zijn verondersteld.

Voor de luchthaven Maastricht wordt nog onderzocht in hoeverre deze luchthaven voor wat betreft een aantal aspecten die van belang zijn in relatie tot externe veiligheid lijkt op de luchthaven Schiphol. Op grond van dit onderzoek kan mogelijk een conclusie worden getrokken of het Schiphol model dan wel het regionaal model meer van toepassing is voor de luchthaven Maastricht. In relatie tot dit onderzoek zijn nu reeds de volgende opmerkingen te maken.

1. Tussen de luchthaven Maastricht en Schiphol bestaan belangrijke overeenkomsten, maar zijn ook een aantal belangrijke verschillen in relatie tot externe veiligheid. De belangrijkste verschillen zijn het grote aandeel non-scheduled vrachtverkeer op Maastricht, het aandeel licht- en middelzwaar verkeer en de verhouding IFR/VFR bewegingen. Overeenkomsten zijn het type luchtvaartmaatschappijen die passagiers vervoeren en het aandeel JAA en Noord-Amerikaanse vliegtuigen.
2. Uit het algemene onderzoek naar het verschil tussen ongevallen met vracht- en passagiersvliegtuigen is naar voren gekomen dat de zogenaamde non-scheduled vracht een belangrijke risicofactor is (bijna 7 maal hoger dan scheduled passagiersvliegtuigen). Veel van de vrachtoperaties op Maastricht zijn non-scheduled. Indien hier een meer selectief beleid gevoerd zou worden, wordt een belangrijke risicofactor weggenomen en zou Maastricht meer op Schiphol gaan lijken.
3. Normaal gesproken wordt bij één baan een meteomarge toegepast van totaal 20%. Deze wordt verdeeld over de twee baankoppen, hetgeen betekent dat aan beide zijden 10% extra verkeer wordt aangenomen. Deze meteomarge is bedoeld om jaarlijks verschillende weersomstandigheden te kunnen ondergaan. Vanwege een gemiddeld baangebruik bij Maastricht van 80% aan de noordzijde en 20% aan de zuidzijde is gekozen om de meteomarge hier verschillend te verdelen met respectievelijk 7% en 13%. Het is in dit geval niet logisch om aan beide zijden met 10% extra verkeer te rekenen, omdat de verschuiving van de noordzijde naar de zuidzijde relatief veel groter zal zijn dan vice versa. Bij het toepassen van deze beschouwing voor de meteomarge wordt in de meeste gevallen binnen de ruimte van de bepaalde geluidscontour gebleven, dit omdat een vliegveld met slechts één baan niet zo heel veel flexibiliteit heeft. Bij Schiphol wordt uitgegaan van een meteomarge, die een kans van overschrijding van eens in de 5 jaar heeft. Zou men een zelfde beschouwing voor Maastricht volgen, dan zou de marge aan de noordzijde op 4% uitkomen. Gezien het feit dat er vooral aan de noordzijde van de luchthaven woningen binnen de 10^{-5} ir-contour liggen, zou dit een reductie van het aantal woningen in de 10^{-5} contour betekenen.

Op grond van het bovengenoemde onderzoek wordt dus vastgesteld of het Schiphol model dan wel het regionaal model meer van toepassing is op de luchthaven Maastricht. Indien de conclusie zou zijn dat het regionaal model het meest van toepassing is op de luchthaven Maastricht is er mogelijk een probleem met betrekking tot externe veiligheid. Of er daadwerkelijk een probleem is hangt af van het nog te formuleren externe veiligheidsbeleid rond regionale en kleine luchthavens (zie ook inleiding). Indien dit beleid op hoofdlijnen zou overeen-

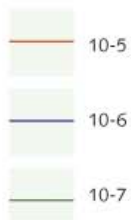
komen met het beleid rond Schiphol liggen er in 2002 en 2015 respectievelijk 40 en 23 woningen in het gebied waar geen bebouwing is toegestaan, maar wel verblijfsrecht (zie motie Hofstra). Het zal dan ook een gezamenlijke inspanning van betrokken partijen vergen om de externe veiligheidsituatie te verbeteren. In principe zijn er aantal maatregelen denkbaar voor het verminderen van de externe veiligheidsrisico's rond Maastricht, waarbij de nadruk zou moeten liggen op het verplaatsen, dan wel verkleinen van de 10^{-5} ir-contour ten opzichte van de bestaande bebouwing. De volgende maatregelen zijn tot op heden geïdentificeerd:

- Het verleggen van de baandrempel naar het zuiden voor verkeer in noordelijke richting. Hierdoor zullen ir-contouren naar het zuiden verschuiven, waardoor er minder woningen in de 10^{-5} ir-contour zullen vallen.
- Het toestaan van minder ad-hoc carriers en minder non-scheduled vluchten, dan wel door een zeer stringent controle en handhavingsbeleid aan te tonen dat deze carriers tot de veiligste behoren.
- Een andere verdeling van het verkeer over de 2 baanrichtingen. Door meer verkeer in zuidelijke richting af te handelen, zou het aantal woningen in de 10^{-5} ir-contour kunnen worden teruggebracht. Nadeel is wel dat het aantal woningen in de 10^{-6} en 10^{-7} ir-contour mogelijk juist toeneemt, terwijl ook de risico's voor Maastricht toenemen.
- Het verminderen van het aantal vrachtluchten in/uit noordelijke richting.

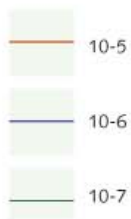
Mogelijk zou een actieplan opgesteld kunnen worden om het effect van deze maatregelen, en eventueel andere maatregelen, systematisch te onderzoeken. Ten aanzien van het verleggen van de baandrempel naar het zuiden voor verkeer in noordelijke richting is reeds een eerste schatting gemaakt van het effect op het aantal woningen in de 10^{-5} contour. Voor het exploitantalternatief 2015 zou het aantal woningen in de 10^{-5} ir-contour bij een baandrempelverschuiving mogelijk kunnen worden teruggebracht van 23 naar minder dan 10. Uitgaande van de huidige verkeersomvang (i.e. jaarberekening 2002) zou een baandrempelverschuiving een reductie van het aantal woningen in de 10^{-5} ir-contour kunnen betekenen van 40 naar ongeveer 20 woningen. Verdere analyses moeten worden uitgevoerd om met meer zekerheid uitspraken te doen over het effect van maatregelen, maar in ieder geval lijken er mogelijkheden te bestaan voor een reductie van het aantal woningen in de 10^{-5} ir-contour.

Naast de inspanningen gericht op het nemen van maatregelen ter vermindering van de externe veiligheidsrisico's rond Maastricht, zouden in het kader van de verdere ontwikkeling van het regionaal model de ongevalskansen regelmatig opnieuw afgeleid moeten worden. Hiermee wordt de invloed van nieuwe gegevens die beschikbaar komen meegenomen. Daarnaast geldt dat, zoals eerder aangegeven, er nog een review van het regionaal model plaatsvindt waarvan de resultaten naar verwachting in het najaar van 2003 beschikbaar komen.

figuur 4.1
Individueel risico contouren
jaarberekening 2002 Maastricht
op basis van berekening met het
regionaal model.



Figuur 4.2
Individueel risico contouren
exploitantalternatief 2015
Maastricht op basis van bereke-
ning met het regionaal model.



4.2 Berekeningsresultaten voor de luchthaven Lelystad

Voor de gemaakte berekeningen voor de luchthaven Lelystad met het regionaal model worden, evenals voor Maastricht, de volgende resultaten gepresenteerd:

- het berekende Totaal Risico Gewicht (TRG);
- het aantal woningen in de 10^{-5} , 10^{-6} en 10^{-7} individueel risico contouren;
- de ligging van de individueel risico contouren.

De resultaten van de berekeningen voor de luchthaven Lelystad met betrekking tot het Totaal Risico Gewicht en het aantal woningen in de individueel risico (ir) contouren worden gepresenteerd in tabel 4.2. In deze tabel zijn de resultaten van de berekeningen met het regionaal model en de resultaten van de berekeningen met het Schiphol model opgenomen. De resultaten van berekeningen met het Schiphol model zijn eerder gepresenteerd in het MER [ref 1]. Een detail overzicht van de Totaal Risico Gewicht berekening Lelystad uitgevoerd op basis van het regionaal model is opgenomen in tabel A2 in de bijlage A.

De ligging van de individueel risico contouren rond Lelystad voor het exploitantalternatief 2015 op basis van een berekening met het regionaal model wordt gepresenteerd in figuur 4.3. In deze figuur wordt de 10^{-5} ir-contour op basis van de berekeningen met meteomarge en de 10^{-6} en 10^{-7} ir-contouren op basis van de berekeningen zonder meteomarge getoond.

De resultaten in tabel 4.2 laten zien dat de verschillen in resultaten tussen het gebruik van het Schiphol model en het regionaal model voor Lelystad veel kleiner zijn dan voor Maastricht. Het Totaal Risico Gewicht is 2,45 (Schiphol model) tegen 3,25 (regionaal model). Het aantal woningen in de 10^{-5} ir-contour bedraagt op basis van het regionaal model 1 meer, 4 in plaats van 3. De veel geringere verschillen voor Lelystad tussen het Schiphol model en het regionaal model hebben te maken met het feit dat het externe veiligheidsrisico op Lelystad voor een groot gedeelte wordt bepaald door de zakenvluchten en het kleine verkeer. Met betrekking tot de ongevalskansen voor zakenvluchten en klein verkeer is bij de berekeningen met het Schiphol model reeds gebruik gemaakt van de ongevalskansen van het regionaal model (zie ook paragraaf 2.2).

Tabel 4.2 Resultaten externe veiligheidsberekeningen voor Lelystad op basis van Schiphol model en regionaal model

	Aantal woningen binnen de contour			TRG
	10 ⁻⁵ ir	10 ⁻⁶ ir	10 ⁻⁷ ir	
Schiphol model				
2015 – exploitantalternatief	3	12	49	2,45
Regionaal model				
2015 – exploitantalternatief	4	14	60	3,24

figuur 4.3
Individueel risico contouren
exploitantalternatief 2015
Lelystad op basis van bereke-
ning met het regionaal model.



Referenties

1. Milieueffectrapport Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, december 2002.
2. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (1241-143), Commissie voor de m.e.r, 20 februari 2003.
3. An enhanced method for the calculation of third party risk around large airports with application to Schiphol (NLR-CR-2000-147), Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, april 2000.
4. Re-assessment of the model for analysis of third party risk around regional airports (NLR-CR-2002-178), Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, April 2002.
5. An analysis of the safety performance of air cargo operators (NLR-TP-2000-210), Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, March 2000.

Bijlage A

Overzicht Totaal Risico Gewicht berekeningen (op basis van het regionaal model)

Tabel A1. Totaal Risico Gewicht berekeningen Maastricht

	Ongevalskansen per 10 ⁶ beweg.		Aantal bewegingen	Gemiddeld MTOW (ton)	TRG*
	Start	Landing			
Jaar 2002					
Klein verkeer					
MTOW < 1500 kg – bkl	6.71	2.24	29019	1.16	0.15
1500 <= MTOW < 5700 kg – bkl	6.71	2.24	1995	2.23	0.02
MTOW < 1500 kg – Ke	6.71	2.24	12677	1.33	0.08
1500 <= MTOW < 5700 kg - Ke	6.71	2.24	6882	2.37	0.07
Totaal klein verkeer			50573		0.32
Middelzwaar en zwaar verkeer					
Passagiersvluchten generatie 1	1.08	8.90	128	20.60	0.01
Passagiersvluchten generatie 2	0.10	2.85	1485	11.72	0.03
Passagiersvluchten generatie 3	0.10	0.90	7468	34.00	0.13
Vrachtluchten generatie 1	6.74	9.62	846	125.23	0.87
Vrachtluchten generatie 2	2.03	2.90	550	121.03	0.16
Vrachtluchten generatie 3	0.58	0.82	375	345.98	0.09
Zakenvluchten	1.86	9.15	928	11.40	0.06
Totaal (middel)zwaar verkeer			11780		1.34
Totaal			62353		1.66
Jaar 2015					
Klein verkeer					
MTOW < 1500 kg – bkl	6.71	2.24	28776	1.05	0.13
1500 <= MTOW < 5700 kg – bkl	6.71	2.24	1224	2.50	0.01
MTOW < 1500 kg – Ke	6.71	2.24	11337	1.06	0.05
1500 <= MTOW < 5700 kg - Ke	6.71	2.24	1267	2.08	0.01
Totaal klein verkeer			42604		0.21
Middelzwaar en zwaar verkeer					
Passagiersvluchten generatie 1	1.08	8.90	0	0.00	0.00
Passagiersvluchten generatie 2	0.10	2.85	0	0.00	0.00
Passagiersvluchten generatie 3	0.10	0.90	18348	57.27	0.52
Vrachtluchten generatie 1	6.74	9.62	0	0.00	0.00
Vrachtluchten generatie 2	2.03	2.90	0	0.00	0.00
Vrachtluchten generatie 3	0.58	0.82	2701	220.45	0.42
Zakenvluchten	1.86	9.15	1750	5.38	0.05
Totaal (middel)zwaar verkeer			22799		0.99
Totaal			65403		1.20

* TRG wordt berekend door: Ongevalskans (sommatie over start en landing) x aantal bewegingen gedeeld door 2 x Gemiddeld MTOW. Eerst wordt TRG per verkeerscategorie berekend. Daarna worden de TRGs per verkeerscategorie gesommeerd tot het totale TRG.

Tabel A2. Totaal Risico Gewicht berekeningen Lelystad

	Ongevaskansen per 10 ⁶ beweg.		Aantal bewegingen	Gemiddeld MTOW (ton)	TRG*
	Start	Landing			
Jaar 2015					
Klein verkeer					
MTOW < 1500 kg – bkl	6.71	2.24	154309	1.00	0.69
1500 <= MTOW < 5700 kg – bkl	6.71	2.24	11796	2.94	0.16
MTOW < 1500 kg – Ke	6.71	2.24	4000	1.20	0.02
1500 <= MTOW < 5700 kg - Ke	6.71	2.24	4502	4.48	0.09
Totaal klein verkeer			174607		0.96
Middelzwaar en zwaar verkeer					
Passagiersvluchten generatie 1	1.08	8.90	7348	21.51	0.79
Passagiersvluchten generatie 2	0.10	2.85	4062	7.58	0.05
Passagiersvluchten generatie 3	0.10	0.90	7564	23.29	0.09
Vrachtvluchten generatie 1	6.74	9.62	152	21.51	0.03
Vrachtvluchten generatie 2	2.03	2.90	112	7.33	0.00
Vrachtvluchten generatie 3	0.58	0.82	212	22.30	0.00
Zakenvluchten	1.86	9.15	15949	15.18	1.33
Totaal (middel)zwaar verkeer			35399		2.29
Totaal			210006		3.24

* TRG wordt berekend door: Ongevaskans (sommatie over start en landing) x aantal bewegingen gedeeld door 2 x Gemiddeld MTOW. Eerst wordt TRG per verkeerscategorie berekend. Daarna worden de TRGs per verkeerscategorie gesommeerd tot het totale TRG.

Resultaten van onderzoek naar wijziging van de routestructuur rond luchthaven Lelystad

uitgevoerd in het kader van de

PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Inhoud

Inleiding	159
------------------	------------

Deel 1

1 Aandachtspunten in routestructuur Luchthaven Lelystad	161
2 Uitgangspunten van het onderzoek	163
3 Conclusies van het onderzoek	167
4 Routestructuur en geluidscontouren	171

Deel 2 *

NLR-rapportage: NLR-CR-2003-160

**Resultaten van onderzoek naar wijziging van de routestructuur
rond luchthaven Lelystad**

Invoergegevens en geluidbelastingsberekeningen

Auteurs:

G.J.T. Heppe; A.B. Dolderman

* Deel 2 is niet opgenomen in deze "Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad deel 2, reacties op de ontwerp planologische kernbeslissing"

Inleiding

In december 2002 is deel 1 van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad verschenen. In deze ontwerp-planologische kernbeslissing is aangegeven welke ruimte het Rijk voornemens is aan de luchthavens toe te wijzen. In de PKB zijn geluidscontouren rond de luchthavens aangegeven, waarbinnen beperkingen gelden voor andere gebruiksfuncties, zoals wonen en werken.

Deel 1 (het ontwerp) van de PKB is gebaseerd op het Milieueffectrapport voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De Commissie MER heeft hierover op 20 februari 2003 een toetsingsadvies uitgebracht. Dit betreft een positief toetsingsadvies, maar de Commissie is van mening dat op basis van inspraak de geplande 47 Bkl-contour in de zuid-oosthoek van Lelystad welhaast zodanig gewijzigd moet worden dat de ligging van de geluids- en/of risicocontouren geen (nieuwe) woonbebouwing overlapt. De Commissie adviseert ten aanzien van luchthaven Lelystad om:

- eventuele wijzigingen in de routestructuur in een separaat rapport op te nemen en ter kennis te brengen van betrokkenen;
- inzicht te verschaffen in de stijgende aantallen vliegtuigbewegingen en passagiers en de ontwikkeling van de luchthaven in het algemeen.

Ten aanzien van het tweede punt is op 21 januari en 12 februari 2003 nadere informatie aan de secretaris van de Commissie ter beschikking gesteld.

Ook een groot aantal insprekers heeft kenbaar gemaakt dat bepaalde vliegroutes, zoals opgenomen in het MER, naar verwachting veel geluidshinder zullen opleveren en daarom ongewenst zijn. Het betreft met name inspraakreacties uit Lelystad-De Landerijen, Lelystad-Haven, Harderwijk en Zeewolde.

Het bevoegd gezag heeft aan de Commissie MER toegezegd om onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden om de routestructuur op een aantal punten te wijzigen. Bij brief van 14 februari 2003 heeft het bevoegd gezag de Commissie verzocht om op basis van een separaat rapport ten behoeve van PKB deel 3 te adviseren over de (gewijzigde) routestructuur.

Voor wijziging van de voorgestelde routestructuur is overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de Inspectie Verkeer en Waterstaat, luchthaven Lelystad en het Nationaal Lucht en Ruimtevaart Laboratorium (NLR). Deze partijen hebben op initiatief van

DGL in het eerste kwartaal van 2003 de mogelijkheden van wijziging van de routestructuur rond Lelystad onderzocht. Het NLR heeft daartoe berekeningen uitgevoerd en nieuwe vliegroutes op kaart weergegeven.

Overigens is in overleg met de LVNL ook de routestructuur rond Luchthaven Maastricht aan de orde geweest. De ligging van de VFR-route naar het zuiden is in het MER, zoals de LVNL terecht heeft opgemerkt, onjuist weergegeven. De route zal voor verdere besluitvorming alsnog correct op kaart worden opgenomen. De geluidscontouren, zoals weergegeven in het MER, veranderen hierdoor niet.

Het voorliggende rapport bevat het resultaat van overleg en afspraken tussen genoemde partijen over de mogelijke wijzigingen in de routestructuur rond Luchthaven Lelystad. Integraal onderdeel van dit rapport is de NLR-notitie Invoergegevens Ke- en Bkl-berekeningen PKB Lelystad. Het rapport is als volgt opgebouwd:

Deel 1:

In paragraaf 1 is beschreven welke knelpunten door insprekers zijn genoemd en ook nader zijn onderzocht. In paragraaf 2 is aangegeven welke uitgangspunten en beperkingen bij het onderzoek zijn gehanteerd. In paragraaf 3 zijn de conclusies op basis van de resultaten van onderzoek genoemd. In paragraaf 4 zijn kaarten opgenomen waarop de aangepaste routestructuur en bijbehorende geluidscontouren zijn weergegeven. De ondergrond op deze kaarten is -op aangeven van de provincie- in overeenstemming gebracht met ruimtelijke plannen tot 2015 van de gemeenten en de provincie Flevoland.

Deel 2:

In de NLR-notitie *Invoergegevens Ke- en Bkl-berekeningen PKB Lelystad* is gedetailleerd beschreven welke uitgangspunten en invoergegevens zijn gebruikt, hoe de berekeningen zijn uitgevoerd en wat de resultaten van berekeningen zijn. Ook in het NLR-rapport zijn kaarten met dezelfde aangepaste routestructuur en geluidscontouren opgenomen.

Na ontvangst van het schriftelijk advies van de Commissie MER zal de aanvullende informatie over de routestructuur, alsmede de reactie van de commissie op deze informatie, ter kennis worden gebracht van de betrokken bewoners, gemeenten en provincie.

* Deel 2 is niet opgenomen in deze "Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad deel 2, reacties op de ontwerp planologische kernbeslissing"

Deel 1

1 Belangrijkste aandachtspunten in rotestructuur Luchthaven Lelystad

Lelystad-De Landerijen

Het MER heeft ongeveer 250 inspraakreacties ‘opgeleverd’. Van deze reacties hebben er 225 betrekking op luchthaven Lelystad. Van dit deel is het overgrote deel van de reacties afkomstig van huidige en toekomstige bewoners van woonwijk De Landerijen. Het betreft een woonwijk deels nog in ontwikkeling, aan de oostzijde van Lelystad, die begrensd wordt door rijksweg A6. De woonwijk bevat na voltooiing ruim 1000 woningen. Bewoners geven aan dat de gemeente voor de verkoop van de woningen heeft geadverteerd met slogans als ‘wonen in een stille en natuurlijke omgeving’. Veel bewoners hebben de Randstad verlaten juist om de drukte en (geluids)hinder te verruilen voor een omgeving met een meer landelijk karakter.

In het MER is in figuur 4.13 de omvang en ligging van de 47 Bkl-geluidscontour rond de luchthaven op de kaart weergegeven. Deze geluidscontour geeft het gebied aan waarbinnen de geluidsbelasting door de kleine luchtvaart (op jaarbasis) 47 Bkl of meer bedraagt. In deze geluidscontour is nieuwbouw van woningen niet toegestaan.

De 47 Bkl-geluidscontour volgens het MER omvat het grootste deel van woonwijk De Landerijen. In de wijk zijn reeds 350 woningen gerealiseerd, waarvan ongeveer de helft binnen deze geluidscontour ligt. Nog 700 woningen in de wijk zijn in aanbouw; deze liggen allemaal binnen de 47 Bkl-geluidscontour. Het zoekgebied voor toekomstige woningbouw, aan de oostzijde van rijksweg A6, wordt op basis van deze geluidscontour verkleind. Overigens ligt de contour ook over een klein deel van Lelystad Zuid, een nieuw deel van Lelystad, dat nog in ontwikkeling is.

Lelystad Haven/Bovenwater

In het MER is in figuur 4.40 een IFR-route voor het grotere vliegverkeer weergegeven die in noordelijke richting, langs de Oostvaardersplassen, over het Bovenwater aan de zuidwest zijde van Lelystad voert. Voor bewoners uit met name Lelystad-Haven was dit aanleiding om bezwaren en bezorgdheid te uiten. Ook de gemeente Lelystad heeft aangegeven dat de route over het Bovenwater ongewenst is. Door insprekers is benadrukt dat de Oostvaardersplassen, als waardevol en beschermd natuurgebied, ontzien moet worden. Tegelijk zijn er insprekers die constateren dat, gelet op de gekozen vliegroute over het Bovenwater, vogels blijkbaar belangrijker zijn dan mensen.

De huidige en toekomstige geluidsbelasting van het Bovenwater en Lelystad-Haven leidt niet tot een geluidscontour waarbinnen ruimtelijke beperkingen van toepassing zijn. In de huidige situatie vliegt klein en lokaal verkeer over het Bovenwater (ongeveer 15 vliegtuigbewegingen per dag op ongeveer 1000 voet hoogte). Bij verdere ontwikkeling van de luchthaven zal de vliegroute volgens de plannen alleen door groter verkeer gebruikt worden; in een frequentie van ongeveer 13 vliegtuigbewegingen per dag (in 2015) en op een hoogte van 2000 voet. Het kleine verkeer mag niet langer in dit gebied vliegen.

Vliegroutes over Harderwijk

De gemeente Harderwijk, de provincie Gelderland en inwoners van Harderwijk hebben hun bezorgdheid uitgesproken over vliegroutes die het kleinere vliegverkeer over de gemeente Harderwijk leiden (figuren 4.40 en 4.41 in het MER). Reeds nu ondervinden burgers overlast van recreatievliegtuigen die, vooral in het weekeinde, over woonwijken vliegen.

De verwachte omvang van het vliegverkeer leidt volgens het MER tot een 47 Bkl-geluidscontour, die reikt tot ongeveer aan de rand van het Veluwemeer, maar dit randmeer, noch de gemeente Harderwijk raakt.

Vliegroutes over Zeewolde

Inwoners en de gemeente Zeewolde hebben duidelijk gemaakt dat zij ontstemd zijn over de plannen van de luchthaven en de consequenties voor Zeewolde. Zij verwachten dat de overlast in Zeewolde als gevolg van deze plannen zal toenemen. Het MER maakt duidelijk dat zowel de 47 Bkl-geluidscontour, als de 35 Ke-geluidscontour een deel van de gemeente Zeewolde overlapt. Binnen de contouren zijn geen woongebieden gelegen, maar overlast is daarmee volgens de gemeente niet uitgesloten. Een vliegroute voor het grotere verkeer naar het zuiden leidt vliegtuigen over het dorp Zeewolde. Bovendien geeft men aan dat reeds in de huidige situatie overlast veroorzaakt wordt door het klein vliegverkeer.

Opgemerkt wordt dat uit inspraakreacties blijkt dat zowel de gemeente Almere als ook verschillende inwoners bezorgd zijn over de gevolgen van een toename van het aantal vliegtuigbewegingen over de huidige en nieuwe bebouwing. Ongeacht de woonplaats van insprekers geven mensen verder blijk van zorg over de aantasting van recreatie- en natuurgebieden.

Ten aanzien van de genoemde aandachtspunten is door veel insprekers aangegeven dat nog onvoldoende duidelijkheid is gegeven over aard, frequentie en hoogte van het vliegverkeer dat gebruik zal maken van de op kaart weergegeven routestructuur.

2 Uitgangspunten bij het onderzoek

Capaciteit Luchthaven Lelystad

In het onderzoek naar een alternatieve routestructuur is het exploitant-alternatief als uitgangspunt gekozen. Het betekent dat het door de exploitant verwachte aantal vliegtuigbewegingen niet ter discussie is gesteld. Ook de door de exploitant opgegeven verdeling over verschillende vliegtuigtypen is overgenomen. Toetsing van de toekomstige beschikbare capaciteit maakt duidelijk dat de verwachte groei op de luchthaven geaccommodeerd kan worden.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft de prognoses van de luchthaven in relatie tot de baancapaciteit geaccordeerd. De capaciteit is voor geprognosticeerd groot (Ke) en klein (Bkl) verkeer eerst afzonderlijk bepaald. Vervolgens is ook de door de exploitant verwachte combinatie van groot en klein verkeer op de luchthaven gezien.

De groei van het Bkl-verkeer (van 130.000 naar 164.000 vtb) kan op de geplande parallelle baan worden opgevangen. Het betekent dat op de hoofd-baan ongeveer 44.000 Ke en 130.000 Bkl-bewegingen moeten plaatsvinden. Voor Ke-verkeer komt dit neer op gemiddeld 7,5 beweging per uur. Voor Bkl-verkeer betekent het ongeveer 30 bewegingen gemiddeld per uur. Met een baancapaciteit van minimaal 42 Bkl-bewegingen per uur kan de verwachte vraag zonder problemen worden verwerkt. Met nadruk betreft het hier gemiddelden. Er zijn momenten dat er nauwelijks Ke-verkeer is (weekends). Er zijn uren dat er wel Ke maar geen Bkl-verkeer is (avonden).

Overigens 'verwerkt' de luchthaven op dit moment -zonder parallelle baan- ook reeds 130.000 vliegtuigbewegingen per jaar (waarvan ongeveer 7000 Ke-bewegingen). De ULV's maken gebruik van een aparte baan en een apart circuit.

De helikopters worden niet meegenomen in de beoordeling van de capaciteit van de hoofd-baan, omdat deze niet interfereren met de vaste vleugelvlieg-tuigen. Op de luchthaven Lelystad zullen in de toekomst jaarlijks ongeveer 30.200 helikoptervluchten plaatsvinden. Deze vluchten bestaan voor drie-vierde uit circuitvluchten en voor een vierde uit overlandbewegingen. De circuitvluchten worden uitgevoerd vanaf een naast de hoofd-baan gelegen helispot en volgen een apart helikoptercircuit, gelegen op 500 voet aan de zuidoost kant van het vliegveld. Bezoekende en vertrekkende helikopters gebruiken de Bkl-routes en het bijbehorende circuit. Dit betekent dat bezoe-kende helikopters via de aanvliegroutes het Bkl-circuit binnenkomen en dit volgen tot aan de helispot. Vertrekkende helikopters starten vanaf de helispot

en volgen het Bkl-circuit tot aan de uitvliegpunten en gebruiken daarna de uitvliegroutes. Door deze vliegwijze verstoren de helikoptervluchten het andere vliegverkeer niet.

Mens en Milieu

Uitgangspunt is dat vliegroutes woongebieden zoveel mogelijk vermijden. Tegelijk is het zeer ongewenst dat geluidscontouren woongebieden omvatten. Bij het vaststellen van geluidscontouren ingeval van een verdere ontwikkeling van de luchthaven is het streven gericht op een zo beperkt mogelijk aantal bestaande woningen binnen die geluidscontouren. Ook wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met woningbouwplannen. Nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de 35 Ke- en 47 Bkl-geluidscontouren is in principe niet toegestaan.

De consequenties van de eerder gekozen routestructuur voor de geluidsbelasting van de omgeving, zoals in het MER is zichtbaar gemaakt, zijn niet acceptabel.

Anders dan voor woongebieden geldt voor bepaalde natuurgebieden beschermende regelgeving. Bij de Oostvaardersplassen is op grond van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn verstoring van de fauna in die gebieden door menselijke activiteiten niet toegestaan. Voordat bepaalde activiteiten mogen worden uitgevoerd, moet de initiatiefnemer aantonen dat geen significante effecten van die voorgenomen activiteit te verwachten zijn, dan wel dat door een zwaarwegend maatschappelijk belang significante effecten onvermijdelijk zijn en met mitigerende en compenserende maatregelen kunnen worden beperkt.

Op grond van het rapport van Bureau Waardenburg -onderliggend rapport bij het MER- is een vliegroute, die was geprojecteerd over de Oostvaardersplassen, komen te vervallen. Deze vliegroute zou mogelijk verstoring voor de fauna in de Oostvaardersplassen betekenen. Gekozen is voor een vliegroute oostelijk langs dit natuurgebied. Deze vliegroute voert over het Bovenwater, gelegen tussen de Oostvaardersplassen en woonwijk Lelystad-Haven.

Veiligheid

Bij onderzoek naar wijziging van de in het MER gepresenteerde routestructuur moet rekening gehouden worden met het luchtruimgebruik dat geen directe relatie heeft met luchthaven Lelystad. Het luchtruim in de bredere omgeving van luchthaven Lelystad wordt voor een groot deel door ander luchtverkeer in beslag genomen en is voor een deel voor militair gebruik gere-

serveerd. Bovendien wordt het luchtruim boven Lelystad doorkruist door Schipholluchtverkeer, dat al tientallen kilometers van tevoren aan een daling begint en door de verkeersleiding naar de landingsbanen gedirigeerd wordt. De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) regelt het luchtverkeer en is primair gericht op een veilige afwikkeling van alle soorten luchtverkeer.

Het starten en landen van vliegtuigen is sterk afhankelijk van de windrichting. Aan beide zijden van de baan zijn start- en landingsroutes verbonden, zodat de baan in twee richtingen gebruikt kan worden. Op luchthaven Lelystad loopt de baan van (noord)oost naar (zuid)west. Vliegtuigen die naar het zuidwesten starten komen in het luchtruim van Schiphol terecht. Verkeer met een bestemming in het noorden moet daarom tijdig, voor de Oostvaardersplassen, naar rechts afbuigen.

Daarnaast is het luchtruim in lagen verdeeld die door verschillend vliegverkeer gebruikt worden. Boven sommige plaatsen kan in principe wel gevlogen worden, maar dan alleen op een bepaalde maximum of minimum hoogte. Door op grotere hoogte te vliegen, zou het luchtverkeer rond Lelystad minder geluidhinder veroorzaken, maar vliegtuigen komen dan in het 'vaarwater' van met name Schipholluchtverkeer.

De minimum vlieghoogte buiten de bebouwde kom is 500 voet. Boven de bebouwde kom geldt een minimum vlieghoogte van 1000 voet boven het hoogste punt. Rond de luchthaven bestaat een control-zone (CTR) waarbinnen vliegers de aanwijzingen van de luchthaven moeten volgen. Binnen de CTR is de minimum vlieghoogte, afgezien van starts en landingen, ook 1000 voet. De maximum vlieghoogte binnen de CTR bedraagt 3000 voet.

Een ander aandachtspunt vloeit voort uit de beperkingen van de kleine burgerluchtvaart. Het gaat om kleine vliegtuigen die niet op instrumenten, maar op zicht vliegen. De vliegers oriënteren zich op markante punten in het landschap, zoals de rijksweg A6. Deze loopt echter langs de woonwijk de Landerijen. Als de markante punten uit het zicht verdwijnen, bestaat de kans dat de piloot verdwaalt. Aangezien 'hun' vlieghoogte rond Lelystad doorkruist wordt door ander startend en landend verkeer van Lelystad, kan dat de veiligheid in gevaar brengen.

3 Conclusies van het onderzoek

* Deel 2 is niet opgenomen in deze
"Planologische kernbeslissing luchtvaartter-
reinen Maastricht en Lelystad deel 2, reacties
op de ontwerp planologische kernbeslissing"

In deel 2* van deze rapportage heeft het NLR beschreven welke berekeningen zijn uitgevoerd, welke invoer daarbij is gebruikt en tot welke kaartbeelden de uitkomsten leiden. Op basis van de aangepaste routestructuur en de daarbij behorende geluidscontouren kunnen de volgende conclusies worden geformuleerd:

Lelystad-De Landerijen

De aan- en uitvliegroutes voor het kleine vliegverkeer naar het Noorden zijn verlegd. Gekozen is voor een vliegroute langs de (zuid-)oost zijde van rijksweg A6. Het betekent een verschuiving van met name de route voor het naderend (landend) verkeer uit noordelijke richting. De aan- en uitvliegroute liggen in de nieuwe situatie over elkaar, hetgeen betekent dat deze routes in hoogte zijn gesepareerd met 500 voet verschil. De rijksweg blijft voor de vliegers het visuele hulpmiddel bij het volgen van de vliegroute. Deze route kan niet rechtstreeks door de polder naar de Ketelbrug gelegd worden, daar in dat geval geen oriëntatiepunten beschikbaar zijn en bovendien voldoende afstand tussen het grotere verkeer en het Bkl-verkeer niet verzekerd is (kaart 3, 4, 5 en 6).

De verschuiving van de routes impliceert dat ook de 47 Bkl-geluidscontour is verschoven. Gekozen is voor het verleggen van de aan- en uitvliegroute zodanig dat deze nog langs de rijksweg loopt en deze als visueel oriëntatiepunt kan dienen, maar de Lelystad-zijde van de contour niet verder reikt dan de rijksweg A6. De geluidscontour wordt derhalve aan die zijde begrensd door de rijksweg. Ter hoogte van woonwijk de Landerijen maken de routes een knik en ligt de contour iets ten oosten van de rijksweg (kaart 7, 8 en 9).

Met het verschuiven van de 47 Bkl-geluidscontour vervalt de beperking voor de ontwikkeling van woonwijk de Landerijen. De geluidscontour overlapt in de nieuwe situatie geen woongebied(en), noch gebieden waarvoor (concrete) woningbouwplannen bestaan. Het zoekgebied ten oosten van rijksweg A6 wordt hierdoor iets verkleind. Omdat binnen de 47 Bkl-geluidscontour woningbouw in principe niet is toegestaan, kunnen de woningbouwplannen voor de Landerijen worden uitgevoerd.

Lelystad Haven/Bovenwater

De vliegroute over het Bovenwater is bestemd voor het grotere vliegverkeer (Ke) dat in zuidwestelijke richting van de luchthaven vertrekt en direct rechtsaf over het Bovenwater naar het noorden vliegt. Na onderzoek en overleg met deskundigen is geconcludeerd dat deze route voor een goed

gebruik van de luchthaven noodzakelijk is en niet verlegd kan worden (kaart 1).

Het verlengen van deze uitvliegroute en later afbuigen naar het noorden betekent dat dit vliegverkeer over de Oostvaarderplassen zou vliegen. Significante verstoring van beschermde diersoorten in dit gebied is dan niet uit te sluiten. Een dergelijke verstoring is op basis van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen niet toegestaan. Indien deze route nog meer verlegd zou worden naar het zuidwesten, komt het verkeer in conflict met het vliegverkeer van en naar Schiphol. Omdat de vliegveiligheid hierdoor in gevaar komt is ook een dergelijke route niet mogelijk.

Een vliegroute via de oostzijde van Lelystad is noch vanuit milieuoogpunt, noch vanuit veiligheidsoogpunt acceptabel. Een dergelijke route zou lokaal extra verstoring opleveren en andere vliegroutes moeten kruisen, hetgeen de vliegveiligheid negatief beïnvloedt.

De vliegroute over het Bovenwater zal in de eindsituatie (2015) naar verwachting benut worden door ruim 4800 vliegtuigen op jaarbasis. Dit zijn ongeveer 13 vliegtuigen per dag, of 19 vliegtuigen per dag op basis van 250 werkdagen per jaar. Het vliegverkeer zal het Bovenwater passeren op een hoogte van 2000 voet.

Overigens ontstaat door deze vliegroute geen geluidscontour op de ondergrond en geeft het derhalve geen bouwbeperkingen. Een inschatting van de (subjectieve) hinderbeleving is daarbij moeilijk te maken.

Vliegroute over Harderwijk

In overleg met de luchthaven, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersleiding Nederland zijn de aan- en uitvliegroutes voor het kleinere vliegverkeer in zuidoostelijke richting (Harderwijk) gewijzigd. Ook de verdeling van het vliegverkeer over subroutes is aangepast. Als gevolg van deze wijzigingen leiden de vliegroutes langs Harderwijk. Daarbij zal het grootste deel van het vliegverkeer in deze richting gebruik maken van de sub-route naar het oosten. De in het MER aangegeven sub-route over Harderwijk loopt nu noordoostelijk van Harderwijk (kaart 3 en 5).

Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de 47 Bkl-geluidscontour bij 5 dagen luchtverkeersleiding 'binnen de polder blijft' en het Veluwemeer niet raakt. Bij 7 dagen luchtverkeersleiding ligt de contour voor een klein deel over het oostelijk deel van het Veluwemeer (kaart 7,8 en 9).

De uitvliegroute in de richting van Harderwijk is gesplitst in drie deelrichtingen, naar het oosten, zuidoosten en zuiden. De route naar het oosten loopt door het gebied van het zweefvliegerterrein Biddinghuizen en kan alleen

gebruikt worden wanneer er niet wordt zweefgevlogen. Over de drie subroutes is het gebruik respectievelijk 15%, 5% en 20% van alle startende vliegtuigbewegingen van de hoofd baan (29.200) in de situatie van verkeersleiding. De overige startende toestellen vliegen volgens de uitvliegroutes langs de rijksweg A6 in noordelijke richting (30%) en in zuidelijke richting (30%).

De aanvliegroute vanuit de richting Harderwijk heeft twee subroutes, vanuit het oosten en het zuidoosten. De route vanuit het oosten loopt door het gebied van het zweefvliegerterrein Biddinghuizen en kan alleen gebruikt worden wanneer er niet wordt zweefgevlogen. Het gebruik van de twee subroutes is respectievelijk 30% en 20% van al het naderende verkeer naar Lelystad (29.600). De overige 50% van het naderende verkeer komt vanuit het noorden langs de rijksweg A6.

In het MER zijn ten onrechte speciale helikopterroutes op kaart weergegeven. Het grootste deel van de helikopterbewegingen (75%) betreft circuitvluchten. Voor het overige deel maken de helikopters gebruik van de Bkl-vliegroutes.

Vliegroute over Zeewolde

In het MER werd al het KE-verkeer in westelijke, zuidelijke en oostelijke richting geleid over de Nyker-route die loopt over Zeewolde. Afgelopen maanden is een tweede vliegroute (Lekko) toegevoegd voor het vliegverkeer naar het westen en zuiden. In vergelijking met de situatie die in het MER is weergegeven kan hierdoor het verkeer over Zeewolde worden gehalveerd. Zonder aanpassing van de vliegroute over Zeewolde zou deze vliegroute in de eind-situatie (2015) jaarlijks door 7.300 startende vliegtuigen van deze route gebruikt worden. Dit zijn ongeveer 20 vliegtuigen per dag, of 29 vliegtuigen op basis van 250 werkdagen per jaar. De vlieghoogte voor alle vliegverkeer over Zeewolde is 2000 voet (kaart 1).

De vliegroute voor het Ke-verkeer over Zeewolde kan vooralsnog niet worden gewijzigd, omdat alleen via de Nyker-route een aansluiting op hogere routes bestaat in oostelijke richting. Op termijn lijkt een mogelijke oplossing om dit oostelijke verkeer ook over de Lekko-route te leiden en daarna te laten aansluiten naar het oosten. Nu bestaat deze aansluiting nog niet. Voor het toevoegen van deze aansluiting is overleg nodig met de LVNL en het ministerie van Defensie, omdat dit consequenties heeft voor het militair luchtruim. Met deze inzet zal V&W op korte termijn betrokken partijen benaderen. Resultaten van overleg zijn echter niet op korte termijn te verwachten. Evenwel zal het streven om de vliegroute over Zeewolde op termijn te verleggen worden opgenomen in deel 3 van de PKB.

Tenslotte; het aanpassen van de routestructuur ten gunste van woongebieden heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting verschuift naar andere delen van de Flevopolder. Gelet op de ligging van de nieuwe vliegroutes ten opzichte van gebieden met een recreatieve functie of een natuurwaarde, alsmede de vlieghoogte van 2000 voet voor Ke-verkeer, is op basis van het rapport Waardenburg de conclusie gerechtvaardigd dat hierdoor niet meer dan beperkte verstoring kan optreden.

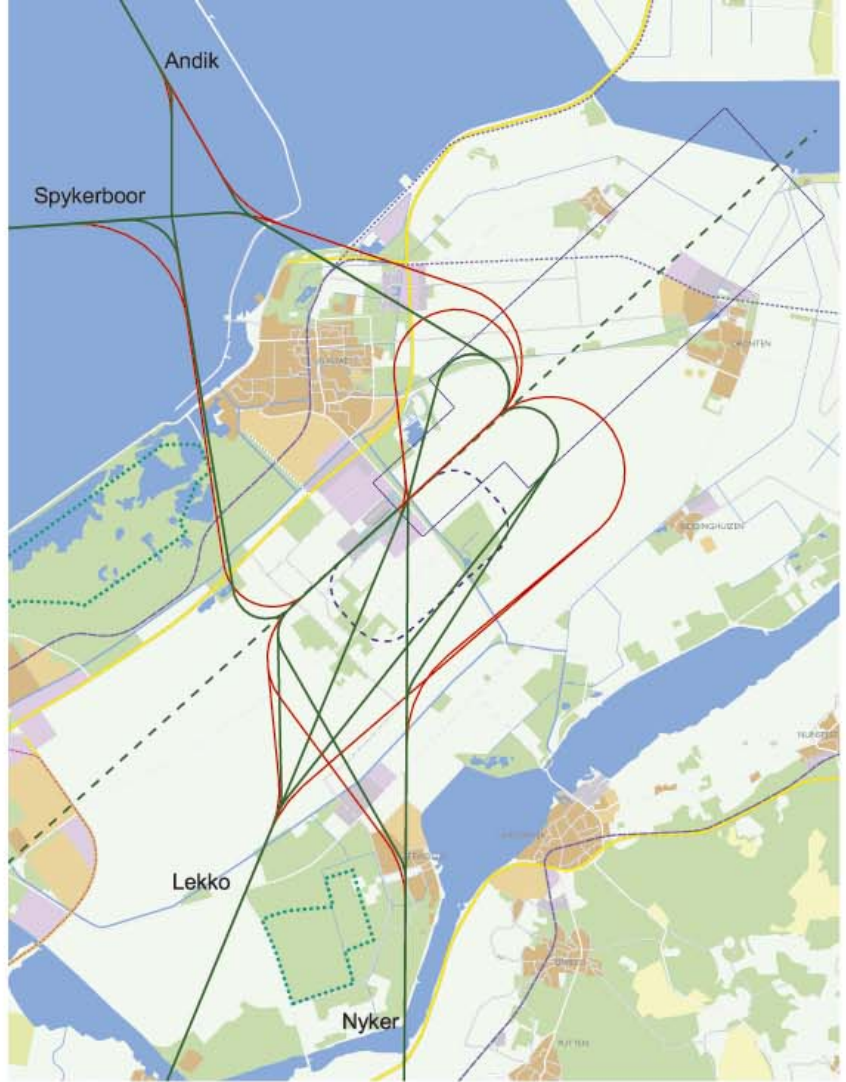
4 Routestructuur en geluidscontouren

- Kaart 1 Luchthaven Lelystad, nominale Ke-routes (IFR)
(vergelijk met figuur 4.40 in MER)
- Kaart 2 Luchthaven Lelystad, Ke-contouren MMA scenario
(vergelijk met figuur 4.8 in MER)
- Kaart 3 Luchthaven Lelystad, Bkl-startroutes (VFR) bij verkeersleiding
- Kaart 4 Luchthaven Lelystad, Bkl-startroutes (VFR) zonder verkeersleiding
- Kaart 5 Luchthaven Lelystad, Bkl-landingsroutes (VFR) bij verkeersleiding
- Kaart 6 Luchthaven Lelystad, Bkl-landingsroutes (VFR) zonder verkeersleiding
- Kaart 7 Luchthaven Lelystad, Bkl-contouren met gedeeltelijke verkeersleiding
- Kaart 8 Luchthaven Lelystad, Bkl-contouren met volledige verkeersleiding
(vergelijk met figuur 4.14 in MER)
- Kaart 9 Luchthaven Lelystad, omhullende Bkl-contouren met volledige en gedeeltelijke verkeersleiding (vergelijk met figuur 4.13 in MER)
- Kaart 10 Ruimtelijke ordeningssituatie rondom luchthaven Lelystad in 2015
(vergelijk met figuur 4.39 in MER)

Kaart 1
Luchthaven Lelystad
Nominale Ke-routes (IFR)
(vergelijk met figuur 4.40
in MER)

schaal 1:300.000

-  circuit
-  naderingen
-  starts snelheidscategorie B
-  starts snelheidscategorie C
-  ILS gebied



Kaart 2
Luchthaven Lelystad
Ke-contouren MMA scenario
(vergelijk met figuur 4.8 in MER)

schaal 1:150.000

-  35 Ke-contour
-  20 Ke-contour



Kaart 3
Luchthaven Lelystad
Bkl-startroutes (VFR)
bij verkeersleiding
schaal 1:300.000

- Bkl-startroutes
- CTR grens



Kaart 4
Luchthaven Lelystad
Bkl-startroutes (VFR)
zonder verkeersleiding
schaal 1:300.000

- Bkl-startroutes



Kaart 5
Luchthaven Lelystad
Bkl-landingsroutes (VFR)
bij verkeersleiding
schaal 1:300.000

- Bkl-landingsroutes
- CTR grens



Kaart 6
Luchthaven Lelystad
Bkl-landingsroutes (VFR)
zonder verkeersleiding
schaal 1:300.000

- Bkl-landingsroutes



Kaart 7
Luchthaven Lelystad
Bkl-contouren met gedeeltelijke
verkeersleiding
schaal 1:300.000

57 Bkl-contour
47 Bkl-contour



Kaart 8
Luchthaven Lelystad
Bkl-contouren met volledige
verkeersleiding
schaal 1:300.000

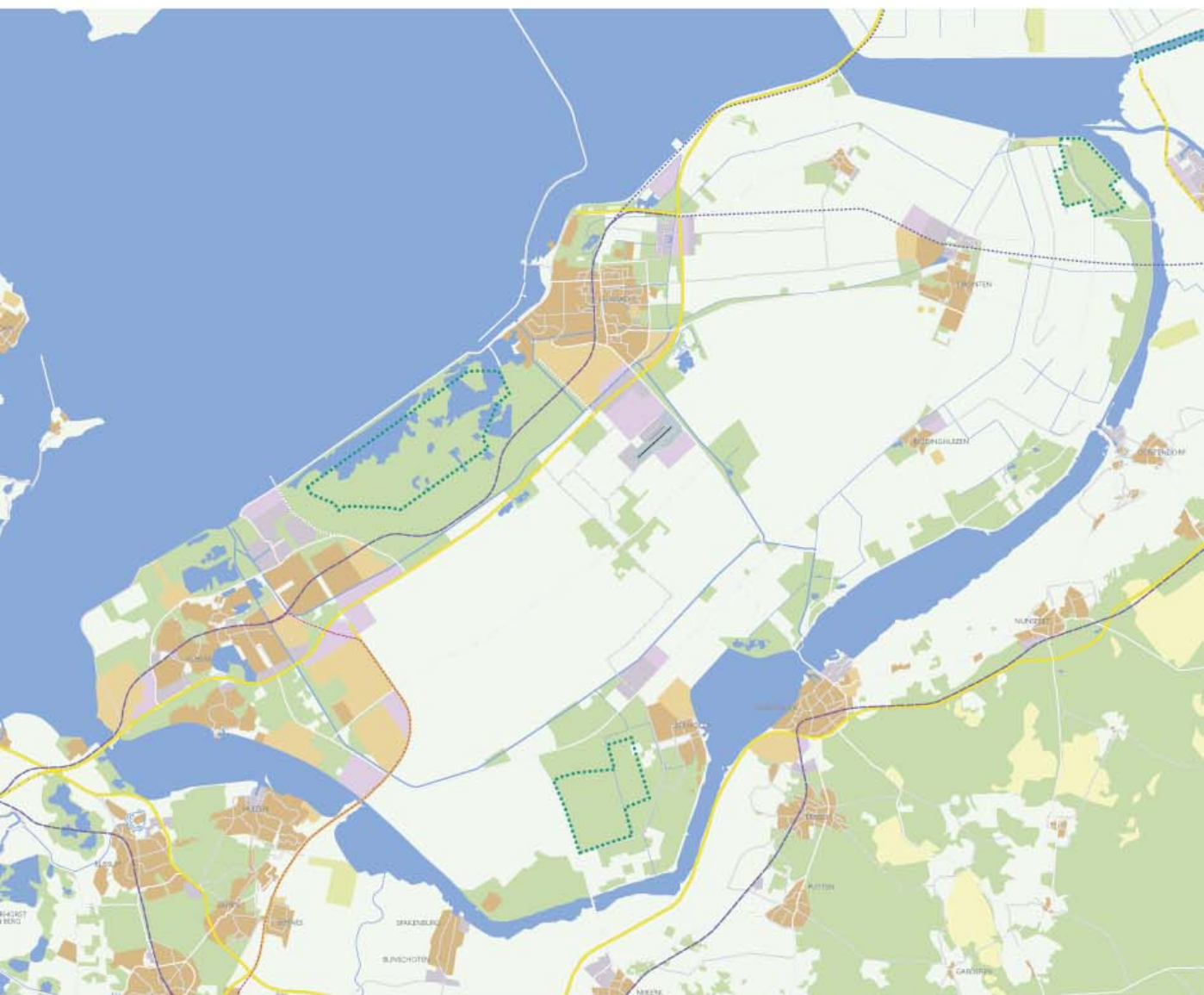
57 Bkl-contour
47 Bkl-contour



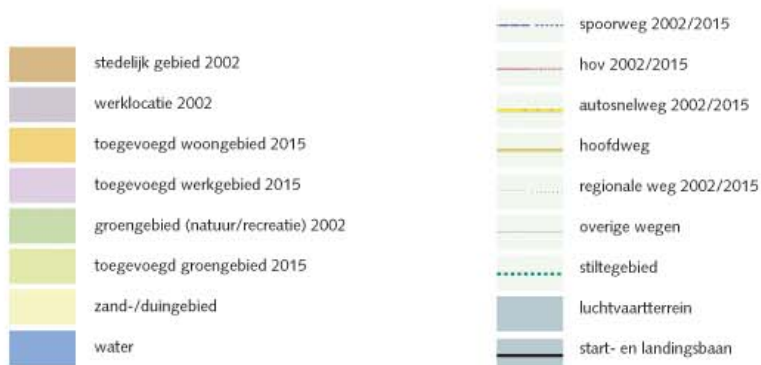
Kaart 9
Luchthaven Lelystad
Omhullende Bkl-contouren met
volledige en gedeeltelijke
verkeersleiding
schaal 1:300.000

-  57 Bkl-contour
-  47 Bkl-contour





Kaart 10
Ruimtelijke ordeningssituatie
rondom luchthaven Lelystad in
2015



Toetsingsadvies over de nadere informatie over externe veiligheid en routestructuur voor de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

25 april 2003

1241-202

ISBN 90-421-1164-x

Utrecht, Commissie voor de Milieueffectrapportage



commissie voor de milieueffectrapportage

Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG

uw kenmerk
DGTL/03.U01217

uw brief
10 april 2003

ons kenmerk
1241-201/Lv/eh

onderwerp
Toetsingsadvies over de nadere informatie over externe veiligheid en route-structuur voor de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

doorkiesnummer
(030) 234 76 26

Utrecht,
25 april 2003

Geachte staatssecretaris,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over de nadere informatie over externe veiligheid en routestructuur ten behoeve van de besluitvorming over de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.

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

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

Hoogachtend,

ir. M.G. Ketting,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

In afschrift aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

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@ela.nl
website www.commissiemer.nl

Toetsingsadvies over de nadere informatie over
externe veiligheid en routestructuur voor de
PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over de nadere informatie over externe veiligheid en routestructuur voor de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad,

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


de werkgroep m.e.r.

PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad,

de secretaris


drs. M.P. Laeven

de voorzitter


ir. N.S. Ketting

Utrecht, 25 april 2003

Inhoud

1.	Inleiding	187
2.	Oordeel over de nadere informatie over externe veiligheid en routestructuur	189
2.1	Algemeen	
2.2	Externe veiligheid	
2.2.2	Wijziging routestructuur	
	Bijlagen	193
1.	Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 april 2003 waarin de commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen	
2.	Projectgegevens	

1 Inleiding

Het beleid voor alle kleine en regionale luchtvaartterreinen is vastgelegd in de planologische kernbeslissing (PKB) Structuurschema Burgerluchtvaartterrein en (SBL, 1988). Door de exploitanten van Maastricht Aachen Airport (MAA) en de luchthaven Lelystad zijn plannen ontwikkeld voor een gewijzigd gebruik van deze luchthavens. In beide gevallen zijn de plannen op onderdelen niet in overeenstemming met het SBL. Het kabinet heeft daarom besloten specifiek voor MAA en luchthaven Lelystad een nieuwe PKB uit te brengen. Daarin zullen voor MAA en luchthaven Lelystad nieuwe zoneringscontouren worden vastgesteld en zal de luchthaven Lelystad de status van regionale (in plaats van kleine) luchthaven krijgen. Ter onderbouwing van de besluitvorming in het kader van deze PKB wordt de milieueffectrapportage (m.e.r.) procedure doorlopen. Initiatiefnemers in deze zijn de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (VenW) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

Over het opgestelde milieueffectrapport (MER) is op 20 februari 2003 een toetsingsadvies door de Commissie voor de m.e.r. uitgebracht. Daarin is geconstateerd dat de essentiële informatie, met uitzondering van het onderdeel externe veiligheid, in het MER aanwezig is. Tevens is geconstateerd dat wijzigingen in de routestructuur welhaast zeker genoodzaakt zijn door inspraakreacties. Initiatiefnemers hebben daartoe op beide aspecten nader onderzoek uitgevoerd, hetgeen vastgelegd is in de volgende twee rapporten:

1. Resultaten nadere analyses met betrekking tot externe veiligheid (VenW en VROM, april 2003)¹;
2. Resultaten van onderzoek naar wijziging van de routestructuur rond de luchthaven Lelystad (VenW en VROM, april 2003)².

Bij brief van 10 april 2003³ heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de twee voornoemde rapporten. Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De nadere informatie met betrekking tot externe veiligheid en routestructuur is niet ter inzage gelegd, maar zal tezamen met voorliggend advies wel worden opgenomen in PKB deel 2 en bekend worden gemaakt aan betrokken inwoners.

Voor de gevolgde werkwijze tijdens de toetsing verwijst de Commissie naar haar toetsingsadvies over de PKB van 20 februari 2003.

¹ Dit rapport bevat als bijlage het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) over de aanvullende externe veiligheidsberekeningen (april 2003, NLR-CR-2003-173).

² Dit rapport bevat als bijlage het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) over de invoergegevens en geluidsbelastingberekeningen (april 2003, NLR-CR-2003-160).

³ Zie bijlage 1.

⁴ Zie bijlage 2 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

2 Oordeel over de nadere informatie over externe veiligheid en routestructuur

2.1 Algemeen

De Commissie concludeert dat de nadere informatie over externe veiligheid en gewijzigde routestructuur een goed beeld oplevert van het voornemen en de milieugevolgen. Een toelichting hierop is gegeven in § 2.2. Ten aanzien van de nadere informatie over externe veiligheid is de Commissie van mening dat het bijlagerapport van NLR essentiële informatie bevat voor het verkrijgen van een compleet beeld (zie § 2.2.1).

⁵ Als verwoord in het “Toetsingsadvies over het milieueffectrapport PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad” van 20 februari 2003.

Het voorgaande - in combinatie met het eerdere oordeel over het MER⁵ - betekent dat de Commissie van oordeel is dat de essentiële informatie in het MER en de rapporten met de nadere informatie over externe veiligheid en routestructuur aanwezig is. Er is daardoor goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

2.2 Toelichting op het oordeel

2.2.1 Externe veiligheid

De Commissie heeft in haar toetsingsadvies over het MER/PKB van 20 februari 2003 aangegeven dat meer inzicht nodig is in de externe veiligheidsrisico's voor Maastricht, gelet op de onderschatting van deze risico's, die uit het hanteren van het Schipholmodel voortvloeien. In de nadere informatie is hier invulling aan gegeven door voor het exploitantalternatief – zijnde het voorkeursalternatief - een bandbreedte van de risico's te bepalen met het regionale model. Zoals verwacht blijken de risico's, naar voren komend uit het regionale model groter dan de berekende risico's met het Schipholmodel.

⁶ De bandbreedte in het regionale model wordt veroorzaakt door de onzekerheid in de ongevalskansen van vrachtluchten. Hiervoor zijn twee scenario's of – zoals het in de aanvullende informatie wordt genoemd - varianten gepresenteerd.

⁷ In het hoofd rapport is de bandbreedte feitelijk alleen af te lezen aan de resultaten van aantallen woningen binnen diverse risicocontouren in tabel 4.1 op blz. 16. Het “exploitantalternatief volgens vrachttrend” in deze tabel komt overeen met variant 2 (de variant met het hoogste risico).

De Commissie constateert dat invoergegevens, risicocontouren en FN-curves niet in het hoofd rapport zijn opgenomen, maar alleen in de bijlage van het NLR. Hierdoor komt ook de bandbreedte van de risico's⁶ in het hoofd rapport minder naar voren dan in de bijlage van het NLR⁷. Op basis van een aantal kanttekeningen in het hoofd rapport (blz. 10 en 11) worden de ongevalskansen voor vrachtluchten volgens variant 1 (de variant met een relatief laag risico) als het meest reëel ingeschat. Deze ongevalskansen worden vervolgens ten grondslag gelegd aan de berekeningen met het regionale model

⁸ Zelfs een hoger risico dan variant 2 kan beargumenteerd worden met gegevens en conclusies van Roelen et al [2000; NLR-TP-2000-210, referentie 5 in nadere informatie]: data voor generatie 1 en 2 vliegtuigen leiden niet tot een significant verschil tussen beide groepen. Roelen et al concluderen dat andere factoren dan de generatie dominant zijn in de ongevalskansen voor vrachtvliegtuigen, en stellen de ongevalskans op 11·10⁻⁶ voor alle generaties (in plaats van 4·10⁻⁶ voor generatie 3).

⁹ Het groepsrisico is in het regionale model een factor 10 hoger dan de eerdere berekeningen volgens het Schipholmodel. De kans op een ramp met tussen de 10 en 100 doden is zelfs in variant 1 hoger dan Schiphol. Verder zijn de aantallen huizen binnen de risicocontouren groter dan bij Schiphol. De kans op een ongeval is door het lagere aantal bewegingen te Maastricht kleiner dan bij Schiphol, maar door de dichtere bebouwing is de kans dat er iets geraakt wordt veel groter.

¹⁰ VFR staat voor Visual Flight Rules en heeft betrekking op klein luchtverkeer. Naast VFR-routes bestaan IFR-routes (Instrument Flight Rules) voor groot luchtverkeer.

die in het hoofdrapport worden gepresenteerd. De Commissie is van mening dat de gemaakte kanttekeningen (blz. 10 en 11 hoofdrapport) niet alle wijzen op variant 1 als meest realistische, maar deels ook op variant 2⁸. Zo worden een aantal redenen opgegeven waarom vrachtvliegtuigen minder veilig zijn dan passagiersverkeersvliegtuigen. Die redenen zijn de leeftijd van de piloten, de beperkte uitrusting, het schuiven van de lading, veel nachtvluchten en door ongeregelde diensten verminderde routine. De Commissie voegt daar nog aan toe beladingsfouten, lange werktijden en het relatief grote aandeel oosteuropese vliegtuigen. Al deze extra ongevalsoorzaken tonen aan dat niet verwacht mag worden dat de ongevalskans voor vrachtvliegtuigen de dalende tendens van het passagiersverkeer zal volgen (zoals in variant 1 is aangenomen). Het gebruik van de uit vrachtvluchten volgende tendens (variant 2) dient daarom niet losgelaten te worden. Daarop gelet acht de Commissie het van belang dat de bandbreedte in de risico's naar betrokkenen in de omgeving van vliegveld Maastricht gecommuniceerd wordt. Daarbij dient niet alleen de informatie uit het hoofdrapport, maar ook de informatie uit de bijlage van het NLR (resultaten van minimaal beide varianten, waaronder ook de FN-curves) aan de orde te komen. Dit temeer daar de risicoberekeningen met het regionale model aantonen dat de risico's in absolute zin groter zijn dan bij Schiphol⁹.

De Commissie is zich ervan bewust dat geen beleid geformuleerd is voor externe veiligheid voor kleine en regionale luchthavens, waaronder Maastricht. Dat neemt niet weg dat risico's waar mogelijk verkleind dienen te worden. In de nadere informatie wordt hiervoor al een aantal maatregelen geïdentificeerd. Verdere invulling hiervan is passend binnen de later dit jaar af te ronden aanwijzingsprocedure.

2.2.2 Wijziging routestructuur

Een mogelijke herziening van de routestructuur ten opzichte van die in het MER en deel 1 van de PKB is met name ingegeven door inspraakreacties. Enerzijds betrof dit een reactie van de Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL), waarin twijfel wordt uitgesproken over de uitvoerbaarheid van de routes (zowel vliegtechnisch als luchtverkeerstechnisch). Anderzijds betrof het een groot aantal inspraakreacties van bewoners in de omgeving van luchtvaartterrein Lelystad (met name de wijken De Landerijen en Haven in Lelystad, en daarnaast Harderwijk en Zeewolde), die door bepaalde vlieg-routes veel geluidshinder verwachten.

Maastricht

In de nadere informatie met betrekking tot de routestructuur is aangegeven dat in overleg met de LVNL de routestructuur rond luchthaven Maastricht aan de orde is geweest. Daarbij is geconstateerd dat de ligging van de VFR¹⁰-

¹¹ Voor het geconstateerde knelpunt van de IFR-route over het Bovenwater biedt de aangepaste routestructuur geen oplossing. De Commissie kan zich vinden in de conclusie dat alternatieven voor deze route niet reëel zijn (uit veiligheidsoogpunt en in verband met de status van natuurgebied de Oostvaardersplassen). Het knelpunt wordt door middel van het aangeven van de aantallen vliegtuigen per dag en de hoogte waarop ter plaatse gevlogen wordt inzichtelijk (13 à 19 vliegtuigen per dag op een hoogte van 2000 voet).

¹² Volgens de nadere informatie zijn de routes in hoogte gesepareerd met 500 voet verschil (routes op 1000 en 1500 voet). Op 1400 voet is echter nog de aan- én uitvliegroute voor reclamevluchten gepland. Hetzelfde verkeer maakt tevens gebruik van een circuit op 500 voet, voor het ophalen of droppen van reclameslepen. Deze reclamevluchten kruisen bij de overgang tussen beide circuits het circuit op 1000 voet. Verder kan door langzaam klimmend luchtverkeer in de naderingsbocht van Ke-verkeer (NDB Rwy 23) de separatie met groot luchtverkeer aanzienlijk minder dan 500 voet worden. In vergelijking met de situatie in Maastricht is het risico door de geringe bebouwingsdichtheid overigens een stuk kleiner.

¹³ Het zicht is dan ter linkerzijde goed, maar ter rechterzijde (waar dan de A6 ligt) minimaal.

route naar het zuiden in het MER onjuist is weergegeven, en is aangegeven dat deze voor de verdere besluitvorming alsnog correct op kaart zal worden overgenomen. Deze aanpassing leidt evenwel niet tot een verandering van de in het MER gepresenteerde geluidscontouren.

Lelystad

In overleg met vertegenwoordigers van de LVNL, de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Luchthaven Lelystad en NLR zijn door de initiatiefnemers de mogelijkheden van wijziging van de routestructuur rond Lelystad (ten opzichte van de structuur als gepresenteerd in het MER) onderzocht. De Commissie is van mening dat in de nadere informatie de knelpunten die door insprekers zijn genoemd nu duidelijk in beeld zijn gebracht en onderzocht. Mede gelet op de uitgangspunten die van invloed zijn op (aanpassingen in) de routestructuur, is de Commissie van mening dat de aangepaste routestructuur goede oplossingen biedt voor de geconstateerde knelpunten. De situatie rond het Bovenwater vormt hierop een uitzondering¹¹.

Het verschuiven van de VFR-route aan de zuidoostkant van Lelystad, naar de (zuid)oostzijde van de rijksweg A6 biedt een oplossing voor het geconstateerde geluidsknelpunt in deze hoek van Lelystad (met name de Landerijen), doordat de Lelystadse zijde van de 47 Bkl-geluidscontour niet verder reikt dan de A6. De aan- en uitvliegroute liggen nu boven elkaar, dat wil zeggen zijn in hoogte gesepareerd. Hierdoor nemen naar de mening van de Commissie de risico's ten opzichte van de situatie waarin de routes naast elkaar zijn gepositioneerd, toe¹².

■ De Commissie adviseert om in deel 3 van de PKB in te gaan op het mogelijk verhoogde risico, samenhangend met het verleggen (en verticaal separeren) van de aan- en uitvliegroute van VFR-verkeer ten zuidoosten van Lelystad en mogelijke maatregelen ter vermindering van het risico, bijvoorbeeld door het laten vervallen van de VFR-route langs de A6.

In de nadere informatie wordt aangegeven dat het VFR-verkeer aan de zuidoostkant van Lelystad de A6 als visueel hulpmiddel kan blijven gebruiken. Voor aanvliegend verkeer zal dit moeilijker zijn in het geval er een dubbele stoel in de cockpit zit¹³. Voorkomen dient te worden dat dit probleem 'opgelost' wordt door aan de Lelystadse zijde van de A6 te gaan vliegen. In dat geval wordt gevlogen boven de bestaande en in ontwikkeling zijnde woonwijken, die juist de aanleiding vormden om de VFR-route te verleggen.

■ De Commissie adviseert om aandacht te schenken aan de handhaving van de routestructuur, met name waar het VFR-verkeer nabij woongebieden betreft. De Commissie merkt op dat de nadere geluidsberekeningen voor Lelystad zijn uitgevoerd voor het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) en niet voor het

exploitantalternatief. Nu is in deel 1 van de PKB voor Lelystad niet expliciet opgenomen welk alternatief het voorkeursalternatief is. De Commissie denkt hieruit te kunnen opmaken dat het mma het voorkeursalternatief voor Lelystad is.





Bijlagen

**bij het toetsingsadvies over de nadere informatie over externe veiligheid
en routestructuur voor de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad**

(bijlagen 1 t/m 2)

Bijlage 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 april 2003 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Luchtvaart										
Leden Commissie voor de milieueffectrapportage MER/PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad	<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieu-effectrapportage</td></tr><tr><td>Ingekomen :</td><td>11 APR 2003</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>1241-170/m 172</td></tr><tr><td>kopie naar :</td><td>Lv/bib1 : eh</td></tr></table>		Commissie voor de milieu-effectrapportage	Ingekomen :	11 APR 2003	nummer		dossier	1241-170/m 172	kopie naar :	Lv/bib1 : eh
	Commissie voor de milieu-effectrapportage										
Ingekomen :	11 APR 2003										
nummer											
dossier	1241-170/m 172										
kopie naar :	Lv/bib1 : eh										
Contactpersoon Mr. H.T. Ahrens Datum 10 april 2003 Ora kenmerk DGTL/03.U01217 Onderwerp Nadere informatie MER PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad	Doorkiesnummer 070 351 6715 Bijgeleid 2 Uw kenmerk -										
Geachte Commissieleden,											
Mede namens het ministerie van VROM bied ik u hierbij ter advisering nadere informatie aan in het kader van de PKB Maastricht en Lelystad. Dit is overeenkomstig de eerdere gemaakte afspraken bij het toetsingsadvies van uw commissie zoals aangegeven in onze brief van 14 februari 2003.											
De nadere informatie betreft de uitkomsten van externe veiligheidsberekeningen met het zogeheten regionaal model (rapport I) en wijzigingen in de routestructuur rondom de luchthaven Lelystad die consequenties hebben voor met name de Bkl-geluidszone (rapport II). De bijlage bij rapport I, de NLR-rapportage met resultaten van externe veiligheidsberekeningen, is helaas nog niet beschikbaar en zal maandag 14 april worden nagestuurd.											
Hoewel reeds een toetsingsadvies van uw commissie is uitgebracht waarin u constateert dat de essentiële informatie, met uitzondering van het onderdeel externe veiligheid, in het MER aanwezig is, acht ik een advies van uw commissie over de uitkomsten van het nader onderzoek voor PKB deel 3 van belang voor de definitieve besluitvorming. Dit advies en de nadere informatie zal worden opgenomen in PKB deel 2 en bekend worden gemaakt aan betrokken bewoners.											
Postbus 90771, 2509 LF Den Haag Plesmanweg 1-6 Den Haag	Telefoon 070 - 351 7340 Fax 070 - 351 6348 E-mail general.post@dgln.vew.nl Internet www.luchtvaartbeleid.nl										
<small>Bereikbaar met bronje 1 en 18 Station CS of met bronje 1 vanaf HS</small>											



DGTL/03.U01217

Zoals u heeft aangegeven, mogen wij uw advies op uiterlijk 25 april aanstaande verwachten. Dit maakt het mogelijk de beoogde planning van besluitvorming door het kabinet over PKB deel 3, in mei 2003, te realiseren.

Hoogachtend,

DE STAATSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
Namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART.

prof. dr. F.L. Bussink

Bijlage 2

Projectgegevens

Initiatiefnemer:

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Bevoegd gezag:

Kabinet, vertegenwoordigd door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit:

Vaststellen van een Planologische Kernbeslissing (PKB) voor de luchtvaartterreinen Lelystad en Maastricht.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 6.1

Activiteit:

Het bijstellen van het nationale beleidskader voor de luchthavens Lelystad en Maastricht (als vastgelegd in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen) passend bij de door de beide luchthavens gewenste verandering in het gebruik van hun luchthavens.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 14 maart 2002
richtlijnenadvies uitgebracht: 16 mei 2002
richtlijnen vastgesteld: 1 oktober 2002
kennisgeving MER: 10 december 2002
toetsingsadvies uitgebracht: 20 februari 2003
2e toetsingsadvies uitgebracht: 25 april 2003

Bijzonderheden:

Richtlijnenfase:

In het MER dient de samenhang tussen de verschillende – al dan niet afgebroken - procedures waarvoor een m.e.r. is gestart, helder in beeld gebracht te worden. Het betreft zowel procedures specifiek voor MAA en Luchthaven Lelystad als procedures voor de kleine en regionale luchthavens in hun algemeenheid. De Commissie is van mening dat een enge benadering (in feite alleen planologische reserveringen) formeel gezien weliswaar past bij een PKB, maar dat vanwege de huidige praktijk in PKB's (naast planologische reserveringen, steeds meer norm- en regelgeving) een dergelijke benadering niet logisch is. De Commissie adviseert daarom om naast de aspecten die

hun weerslag hebben op ruimtelijke invullingen en reserveringen (met name geluid en externe veiligheid) ook aspecten die niet direct ruimtelijke gevolgen hebben (met name lucht en hinderbeleving) in de PKB als beleidskader uit te werken en op te nemen. De Commissie adviseert verder om ten aanzien van dergelijke aspecten ook doelen te formuleren.

Toetsingsfase:

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is, met uitzondering van de informatie ten aanzien van externe veiligheid. De Commissie zal op verzoek van het bevoegd gezag het aspect externe veiligheid toetsen zoals dat in een separaat rapport bij deel 3 van de PKB zal verschijnen. Mogelijke wijzigingen in de routestructuren, welhaast zeker genoodzaakt door inspraakreacties, die consequenties met zich meedragen ten aanzien van de geluidzones en de veiligheid van het gebruik van het luchtruim rondom de luchthavens zullen dan eveneens in die aanvullende toetsing worden betrokken.

2e Toetsingsfase:

De Commissie concludeert dat de nadere informatie over externe veiligheid en gewijzigde routestructuur een goed beeld oplevert van het voornemen en de milieugevolgen. Ten aanzien van de nadere informatie over externe veiligheid is de Commissie van mening dat het bijlagerapport van NLR essentiële informatie bevat voor het verkrijgen van een compleet beeld. De Commissie acht het van belang dat de bandbreedte in de risico's naar betrokkenen in de omgeving van vliegveld Maastricht gecommuniceerd wordt. Daarbij dient niet alleen de informatie uit het hoofdrapport, maar ook de informatie uit de bijlage van het NLR (resultaten van minimaal beide varianten, waaronder ook de FN-curves) aan de orde te komen. Dit temeer daar de risicoberekeningen met het regionale model aantonen dat de risico's in absolute zin groter zijn dan bij Schiphol.

Samenstelling van de werkgroep:

dr.ir. M.M.Boone
capt. P.J.M. Grove
drs. A.L. de Jong
ir. N.G. Ketting (voorzitter)
dr. K. Leidelmeijer
prof. ir. drs. J.K. Vrijling

Secretaris van de werkgroep:

drs. M.P. Laeven

Colofon

Uitgave: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Vormgeving: Mijs + Van der Wal

Kaartondergronden: Mijs + Van der Wal

Foto's omslag: Joop Reijngoud

ISBN: 90-369-1703-4