

Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

deel 4



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart



Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

deel 4

mei 2004



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Luchtvaart



Ten geleide

In de planologische kernbeslissing (PKB) luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zijn de uitgangspunten, de hoofdlijnen en de kaders voor verdere besluitvorming ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthavens Maastricht en Lelystad opgenomen. Voor beide luchthavens treedt deze PKB in de plaats van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL).

Met de PKB wil de regering verdere ontwikkeling van de luchthavens Maastricht en Lelystad mogelijk maken. Zie daarvoor de toelichting op deel 3 van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad van mei 2003. De PKB staat los van de aangekondigde nieuwe regelgeving voor de regionale en kleine luchthavens, waarin (onder meer) de decentralisatie en de normstelling (voor veiligheids- en milieuaspecten) zal worden vastgelegd.

De procedure van de planologische kernbeslissing is beschreven in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De planologische kernbeslissing is tot stand gekomen op basis van de op 29 november 2002 vastgestelde ontwerp planologische kernbeslissing (het kabinetsvoornemen, deel 1 van de PKB), de inspraakreacties hierop, de uitgebrachte adviezen, het bestuurlijk overleg met de betrokken provincies en gemeenten en de hoorzittingen. Deze zijn weergegeven in het in mei 2003 uitgebrachte deel 2 van de PKB.

Het kabinet heeft in mei 2003 een besluit (deel 3) genomen over de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Dit deel 3 van de PKB is voor instemming voorgelegd aan de Tweede en Eerste Kamer. De Tweede Kamer heeft op 26 juni 2003 en de Eerste Kamer op 18 september 2003 met de planologische kernbeslissing ingestemd. De PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad treedt in werking met ingang van de dag volgend op de dag waarop deze ter inzage is gelegd en heeft een geldigheidsduur van vijf jaar.

Voor verdere ontwikkeling van de beide luchthavens zijn nieuwe aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening nodig. De aanwijzingen moeten, conform artikel 18 eerste lid van de Luchtvaartwet, overeenstemmen met een van kracht zijnde PKB ten aanzien van het nationaal ruimtelijk beleid inzake het betreffende luchtvaartterrein. Voor de luchthavens Maastricht en Lelystad voorziet deze PKB daar in.

In de aanwijzingen is de toegestane geluidsruijnte door middel van geluidszones aangegeven voor het gebruik van het betreffende luchtvaartterrein. Alle in de PKB aangegeven geluidszones zijn indicatief. Dit betekent dat de geluidszones, zoals deze in de aanwijzingen worden opgenomen, kunnen

afwijken van de in de PKB opgenomen zones. Deze afwijking zal in beginsel niet meer bedragen dan 2 Ke respectievelijk 2 Bkl. Afwijkingen dienen in de aanwijzing te worden gemotiveerd.

De berekeningen welke aan de Ke-geluidszones ten grondslag liggen zijn gebaseerd op een geluidsafkap van 65 dB(A), volgens het op het moment van de tot standkoming van de PKB vigerend berekeningsvoorschrift. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2003 met betrekking tot de afkap inzake de Ke-geluidszone van het luchtvaartterrein Eelde wordt het berekeningsvoorschrift aangepast. De definitieve Ke-geluidszones voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zoals die worden vastgesteld in de aanwijzingen worden berekend zonder afkap.

Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

**Brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de
minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal**

Aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, mei 2004

Hierbij bieden wij u de planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen
Maastricht en Lelystad aan zoals die door de Tweede Kamer en de
Eerste Kamer der Staten-Generaal is goedgekeurd.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Schulte', with a long horizontal stroke underneath.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized name and a long horizontal stroke underneath.

Planologische kernbeslissing
luchtvaartterreinen
Maastricht en Lelystad

Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Planologische kernbeslissing zoals die luidt na goedkeuring door de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal

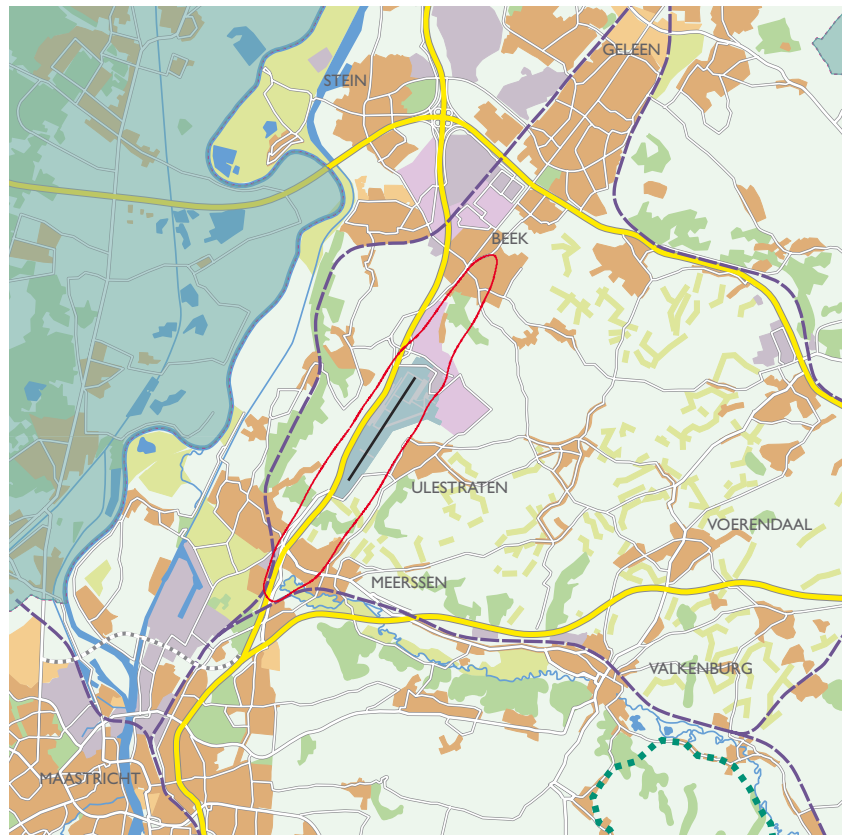
Met deze planologische kernbeslissing vervallen in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL, 1988) de paragrafen 6.5 en 10.1.5 en de figuren 4 tot en met 7 met betrekking tot de luchthaven Zuid-Limburg (thans luchthaven Maastricht). Voor de luchthaven Lelystad vervalt het beleid ten aanzien van de kleine luchtvaart en de kleine luchtvaartterreinen genoemd in de paragrafen 4 respectievelijk 7.

De planologische kernbeslissing voor de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad heeft als planhorizon het jaar 2015 en heeft een geldigheidsduur van vijf jaar na de inwerkingtreding.

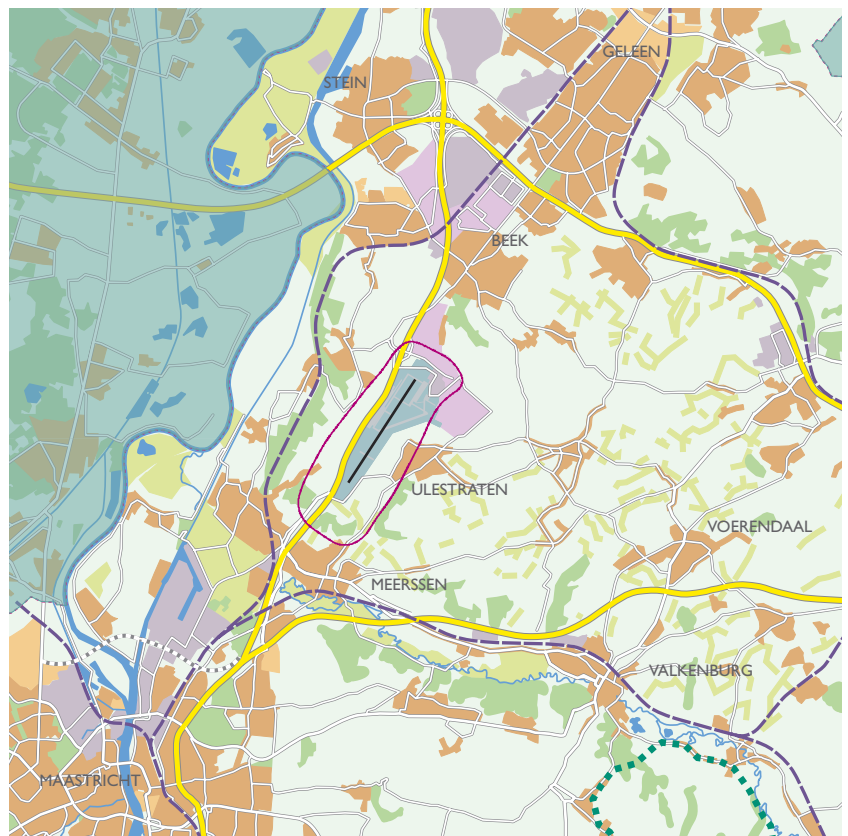
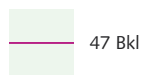
De luchthaven Maastricht blijft bestaan met een voortgezet gebruik van de noord-zuidbaan. De korte baan van 1.080 meter vervalt. Voor de luchthaven geldt voor de maximale geluidsbelasting ten gevolge van het luchtverkeer een indicatieve 35 Ke-geluidszone en een indicatieve 47 Bkl-geluidszone, zoals aangegeven in de figuren 1 en 2. Met het binnen deze geluidszones te accommoderen luchtverkeer kan de luchthaven Maastricht bijdragen aan de regionale economie en de kwaliteit van de infrastructuur van Limburg. Het luchtvaartterrein (indicatief aangegeven in figuur 3) zal zijn gesloten tussen 23.00 uur en 06.00 uur, met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur.

Voor de luchthaven Lelystad geldt voor de maximale geluidsbelasting ten gevolge van het luchtverkeer een indicatieve 35 Ke-geluidszone en een indicatieve omhullende 47 Bkl-geluidszone, zoals aangegeven in de figuren 4 en 5. Het kabinet stemt in met een verlenging van de verharde start- en landingsbaan tot maximaal 2.100 meter met een breedte van maximaal 30 meter en de aanleg van een onverharde parallelle baan van maximaal 900 meter. Hierdoor kan de luchthaven Lelystad het segment general aviation van Schiphol overnemen en zich ontwikkelen tot luchthaven met een zakelijk karakter. Het luchtvaartterrein (indicatief aangegeven in figuur 6) zal zijn gesloten tussen 23.00 uur en 06.00 uur met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur.

figuur 1
 Luchthaven Maastricht
 Indicatieve 35 Ke-geluidszone
 schaal 1:150.000.



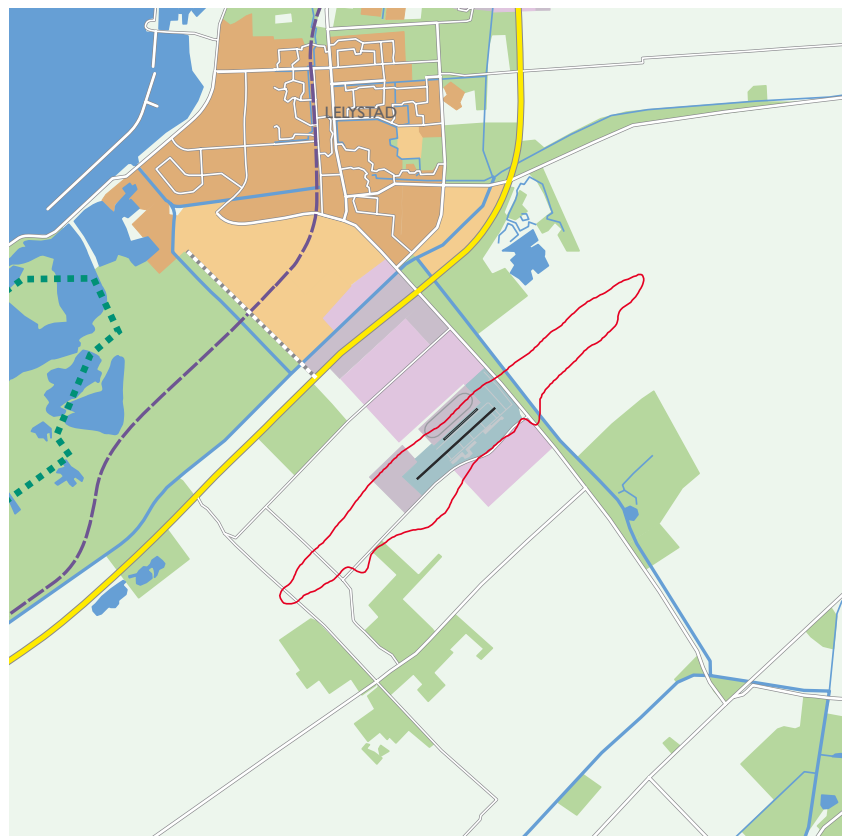
figuur 2
 Luchthaven Maastricht
 Indicatieve 47 Bkl-geluidszone
 schaal 1:150.000



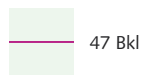
figuur 3
Luchthaven Maastricht
Begrenzing luchtvaartterrein en
banenstelsel (indicatief)
schaal 1:50.000



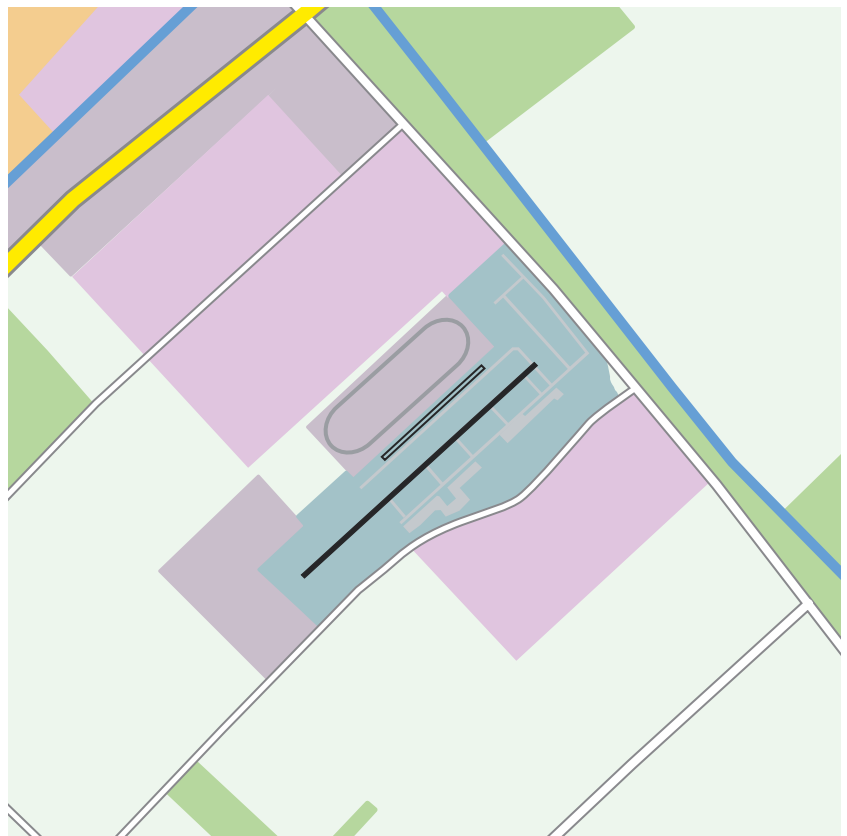
figuur 4
Luchthaven Lelystad
Indicatieve 35 Ke-geluidszone
schaal 1:150.000



figuur 5
Luchthaven Lelystad
Indicatieve omhullende
47 Bkl-geluidszone
schaal 1:300.000



figuur 6
Luchthaven Lelystad
Begrenzing luchtvaartterrein
en banenstelsel (indicatief)
schaal 1:50.000



Lijst met afkortingen en gehanteerde begrippen

<i>Aanwijzing</i>	Besluit krachtens de Luchtvaartwet waarbij een luchtvaartterrein is aangewezen als een terrein voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen en waarbij geluidszones zijn vastgelegd.
<i>Afkap</i>	In de berekening voor de geluidsbelasting in KE wordt een afkap van 65 dB(A) toegepast. Dat wil zeggen dat vliegtuigpassages die een geluidsniveau lager dan 65 dB(A) in een netwerkpunt veroorzaken, niet in de berekening van de geluidsbelasting worden meegenomen.
<i>Bkl</i>	Eenheid waarin de geluidsbelasting wordt uitgedrukt veroorzaakt door de kleine luchtvaart. De geluidsbelasting in Bkl is de totale geluidsbelasting op een bepaalde plaats, veroorzaakt door de op een luchtvaartterrein landende en daarvan opstijgende luchtvaartuigen minder dan 6.000 kg, met uitzondering van helikopters en straal aangedreven vaste vleugelvliegtuigen, berekend over een periode van een jaar. Zie ook Ke.
<i>Geluidszone</i>	Zone (rond een luchtvaartterrein) waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen een vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden.
<i>General aviation</i>	Ongeregeld klein vliegverkeer dat bestaat uit taxivluchten, lesvluchten, proefvluchten, non-profitvluchten en privé- en zakenvluchten.
<i>Ke</i>	Eenheid waarin de geluidsbelasting door luchtvaart wordt uitgedrukt ingevolge Besluit geluidsbelasting grote Luchtvaart, de zogenaamde Kosten-Eenheid. In Ke-berekeningen worden meegenomen: vliegtuigen van de grote luchtvaart (meer dan 6.000 kg), alle straalvliegtuigen, alle helikopters en de straal aangedreven kleine vaste vleugel vliegtuigen (minder dan 6.000 kg) en tenslotte kleine vliegtuigen die de routes van de grote vliegtuigen volgen. De geluidsbelasting in Ke is de totale geluidsbelasting op een bepaalde plaats, veroorzaakt door de op een luchtvaartterrein landende en daarvan opstijgende luchtvaartuigen, berekend over een periode van een jaar.
<i>Kleine luchtvaart</i>	Vliegtuigen met een startgewicht van minder dan 6.000 kg.
<i>Luchtvaartterrein</i>	Aangewezen terrein ingericht voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.
<i>PKB</i>	Planologische kernbeslissing, waarin op nationaal niveau de ruimtelijke inrichting van een gebied in grote lijnen is vastgesteld, onder andere voor de luchthavens.
<i>SBL</i>	Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen.

Colofon

Uitgave: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Vormgeving: Mijs + Van der Wal

Kaartondergronden: Mijs + Van der Wal

Foto's omslag: Joop Reijngoud

ISBN: 90-369-1882-0

