


Bijlage 1 b en 1 c

Notitie Beperkingengebied geluid en externe veiligheid en notitie Piekgeluidbelastingen

Notitie

Project: Luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport
Onderwerp: Beperkingengebieden Geluid en Externe Veiligheid
Referentie: 14A034.NOT010.FV.GL_V2.2
Datum: 31 oktober 2016
Auteur: 

1 Historie

In de **Aanwijzing Luchtvaartterrein Maastricht** van 4 november 2004 zijn de 35 Ke-geluidszone als ook de 47 Bkl-geluidszone aangemerkt als grenzen van de beperkingengebieden voor ruimtelijke ontwikkelingen in die zin dat daar in beginsel geen nieuwe woningbouwlocaties gerealiseerd kunnen worden omwille van de heersende geluidbelasting vanwege vliegverkeer.

In de **Beslissing op Bezwaar d.d. 27 oktober 2011** inzake het aanwijzingsbesluit van het Luchtvaartterrein Maastricht is een gewijzigd (kleiner) beperkingengebied voor de 35 Ke-geluidszone vastgesteld.

Uit onderzoek van IL&T¹ blijkt dat de gemeente Beek en Meerssen de vastgestelde beperkingengebieden voor geluid niet tijdig en niet altijd correct hebben doorgevoerd naar de bestemmingsplannen. Voor een aantal bestemmingsplannen is de 35 Ke-geluidscontour van de Aanwijzing van 2004 vastgesteld.

In de **Omzettingsregeling** van 13 december 2013 (Omzettingsregeling 2014) zijn de 47 Bkl-contour van de Aanwijzing 2004 en de 35 Ke-geluidscontour van de Beslissing op Bezwaar 2011 ongewijzigd vastgesteld als beperkingengebieden voor geluid. Deze geluidscontouren zijn in bijlage 1 en 2 bij deze notitie opgenomen.

In de Aanwijzing 2004, de Beslissing op bezwaar 2011 en de omzettingsregeling 2014 zijn geen beperkingengebieden vastgesteld voor externe veiligheid. Als onderdeel van de onderzoeken externe veiligheid zijn de $PR=10^{-5}$ contouren (die in het Luchthavenbesluit worden vastgelegd) wel gerapporteerd.

¹ "Onderzoek doorwerking geluidscontouren in bestemmingsplannen Luchthaven Maastricht Aachen Airport" Versie 1.2 (niet gedateerd) – Ministerie I&M – Inspectie Leefomgeving en Transport

2 Beperkingengebied geluid

2.1 Vastgestelde beperkingengebieden geluid

In de vigerende Omzettingsregeling 2014 zijn de 47 Bkl en de 35 KE-geluidcontouren als beperkingengebied voor geluid vastgesteld (zie bijlage 1 en 2). In het Luchthavenbesluit dient de $L_{den}=56$ dB(A) – contour als beperkingengebied voor geluid te worden vastgesteld. De geluidberekeningen voor het Luchthavenbesluit zijn uitgevoerd op basis van de meest recente inzichten:

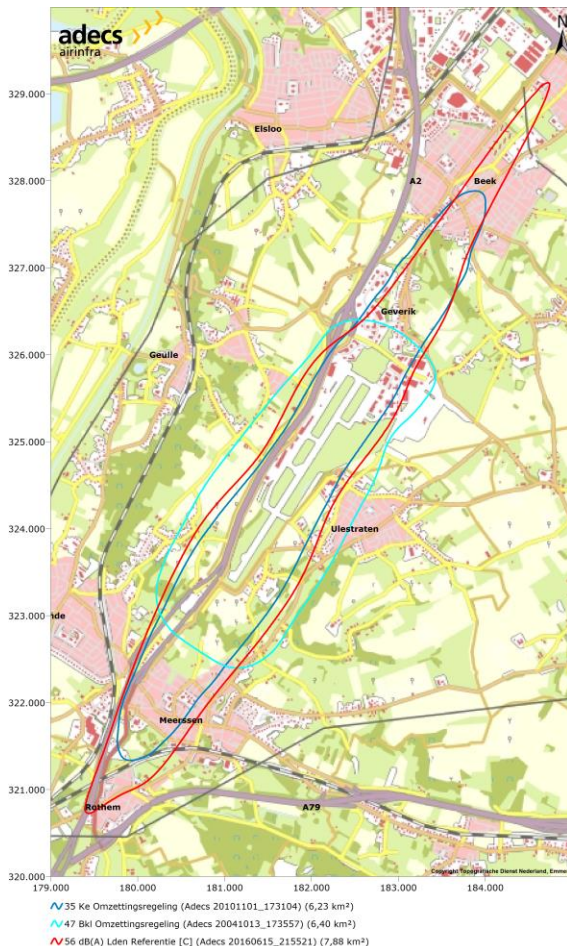
- rekening houdend met de startprocedures (NADP) die de respectievelijke vliegmaatschappijen hanteren;
- uitgaande van vliegroutes die zijn gemodelleerd op basis van historische radartracks;
- uitgaande van versie 13.3 van de appendices die sinds 01.11.2015 van kracht is.

Deze nieuwe inzichten zijn ook toegepast op het representatieve vliegscenario dat in de Omzettingsregeling 2014 is vastgelegd. Hierna noemen we dit de update van de geluidcontouren en geluidbelastingen van de Omzettingsregeling (kort: geüpdatete Omzettingsregeling). Deze geüpdatete Omzettingsregeling vormt de referentiesituatie van de m.e.r.-beoordelingsnotitie en is aangeduid met: referentiesituatie MAA-2014.

De geüpdatete $L_{den}=56$ dB(A) geluidcontour en de 47 Bkl- en de 35 Ke-geluidcontouren van de vigerende omzettingsregeling zijn hiernavolgend weergegeven. Uit Figuur 1 blijkt dat de $L_{den}=56$ dB(A) geluidcontour (in vergelijking met de 47 Bkl- en de 35 Ke-geluidcontouren):

- in de woonkernen Rothem, Meerssen en Beek ruimer is dan de 35 Ke-geluidcontouren
- in de woonkern Ulestraten beperkter is dan de 47 Bkl- geluidcontouren

Bij één op één omzetting van de 35 Ke- en de 47 Bkl-geluidscontouren naar de 56 dB(A) geluidscontour en vaststelling van deze 56 dB(A) geluidscontour als beperkingengebied voor geluid leidt dit tot grotere beperkingengebieden in de woonkernen Rothem, Meerssen en Beek en tot kleinere beperkingengebieden in de woonkern Ulestraten.



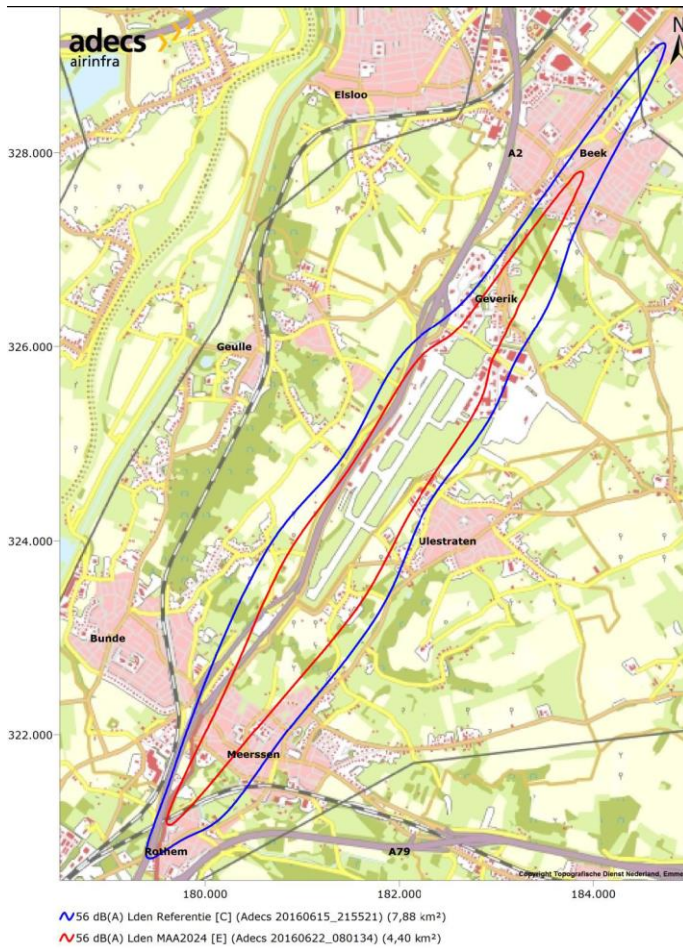
Figuur 1: Geluidcontouren behorende bij activiteiten Omzettingenregeling 2014:

- $L_{den}=56$ dB(A) (rood)*
- 47 Bkl (lichtblauw)
- 35 Ke (donkerblauw)

* update geluidberekeningen

2.2 Geluidscontouren overeenkomstig Luchthavenbesluit in relatie tot geüpdatete Omzettingenregeling 2014

Onderstaand zijn de $L_{den}=56$ dB(A) geluidscontouren weergegeven van de geüpdatete Omzettingenregeling (blauw, referentiesituatie MAA-2014 in de m.e.r.-beoordelingsnotitie) en van het Luchthavenbesluit (rood, LHB-situatie MAA-2024). Uit Figuur 2 wordt geconcludeerd dat het nieuwe Luchthavenbesluit tot kleinere beperkingengebieden leidt voor geluid dan de geüpdatete omzettingenregeling.

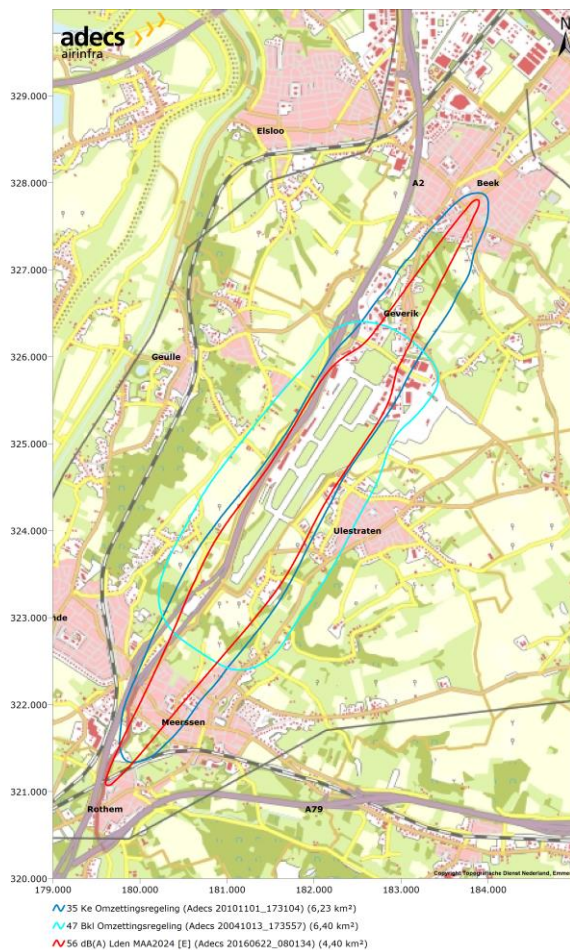


Figuur 2: Beperkingengebied geluid: $L_{den}=56$ dB(A)

- Geüpdatete omzettingregeling 2014 / referentiesituatie MAA-2014 (blauw)
- Luchthavenbesluit / LHB-situatie MAA-2024 (rood)

2.3 Geluidscontouren overeenkomstig Luchthavenbesluit in relatie tot de vastgestelde Ke- en Bkl-beperkingengebieden geluid (Omzettingregeling 2014)

Onderstaand zijn de in 2014 vastgestelde beperkingengebieden voor geluid – de 35 Ke- en de 47 Bkl-geluidscontouren conform de omzettingregeling - weergegeven samen met de $L_{den}=56$ dB(A) contour overeenkomstig het Luchthavenbesluit.



Figuur 3: Geluidcontouren behorende bij activiteiten Omzettingregeling 2014:

- 47 Bkl (lichtblauw)
 - 35 Ke (donkerblauw)
- Geluidcontour behorende bij Luchthavenbesluit:
- $L_{den}=56$ dB(A) (rood)

Uit het vergelijk van deze contouren blijkt dat het middels het Luchthavenbesluit vast te stellen beperkingengebied voor geluid – i. c. de $L_{den}=56$ dB(A) (rood) - in zijn algemeenheid kleiner is dan de in de Omzettingregeling 2014 reeds vastgestelde beperkingengebieden – i.c. de 47 Bkl (lichtblauw) en de 35 Ke (donkerblauw). Op alle gronden die binnen minstens één beperkingengebied van de Omzettingregeling vallen (binnen licht- of donkerblauwe contour) en buiten het nog vast te stellen beperkingengebied van het Luchthavenbesluit (buiten de rode contour) vervallen de geluidbeperkingen die voortvloeien uit de Omzettingregeling 2014.

In het uiterste zuiden van de $L_{den}=56$ dB(A) contour ontstaat een klein beperkingengebied buiten het reeds vastgesteld beperkingengebied voor geluid (op basis van de 35 KE-contour). Op gronden binnen dit 'nieuwe' beperkingengebied ontstaan beperkingen door het vaststellen van het Luchthavenbesluit.

Deze beperkingen ontstaan als gevolg van de introductie van de L_{den} -dosismaat voor de afbakening van het beperkingengebied in combinatie met eerder genoemde updates² en niet als gevolg van de gewijzigde vliegscenario's van het Luchthavenbesluit. Integendeel: door de wijziging van de representatieve vliegscenario's middels het Luchthavenbesluit, worden de uitbreidingen van het beperkingengebied (door introductie van L_{den}) behoorlijk geminimaliseerd.

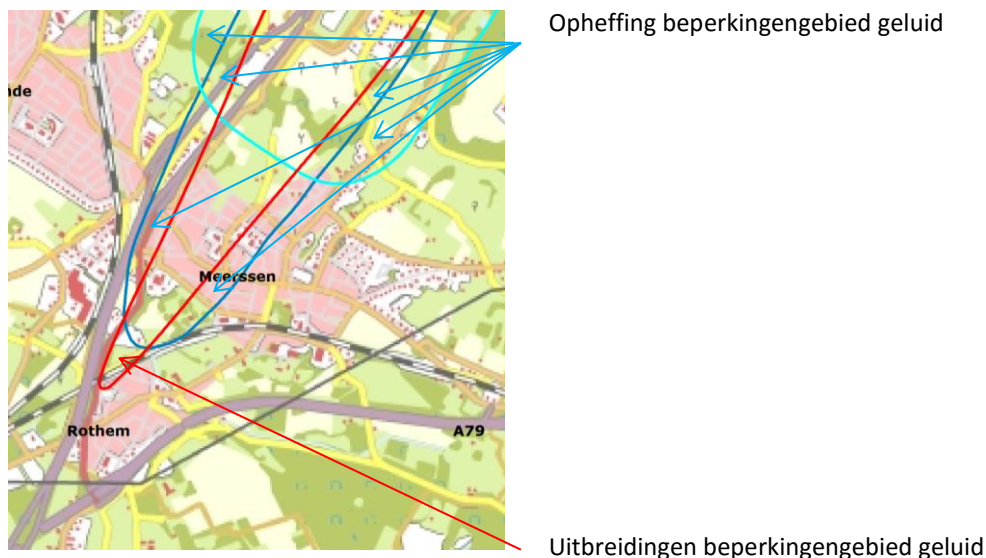
2.4 Geluidscontouren overeenkomstig Luchthavenbesluit in relatie tot de in de vigerende bestemmingsplannen vastgestelde beperkingengebieden.

Van belang bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit is of de nieuw vast te stellen beperkingengebieden al dan niet de facto leiden tot extra beperkingen in relatie tot de vigerende bestemmingsplannen. Om dit inzichtelijk te maken is als volgt te werk gegaan.

1. Eerst is vastgesteld of en zo ja waar het nieuwe Luchthavenbesluit tot een ruimer beperkingengebied leidt dan de beperkingengebieden die zijn vastgesteld in de Omzettingsregeling 2014.
2. Daar waar een ruimer beperkingengebied is vastgesteld conform 1., is nagegaan of dit ook tot een ruimer beperkingengebied leidt ten opzichte van de beperkingengebieden die zijn vastgesteld in de vigerende bestemmingsplannen.

Dit laatste geldt alleen voor de gemeente Meerssen

Figuur 4: Wijziging beperkingengebied geluid in de gemeente Meerssen



De uitbreiding van het beperkingengebied binnen de gemeente Meerssen ligt deels in het bestemmingsplan Buitengebied (ten noorden van de spoorlijn) en deels binnen de Beheersverordening Kernen (ten zuiden van de spoorlijn).

² Updates (zie paragraaf 2.1): vliegroutes op basis van historische radartracks, NADP 1/2 en Appendices 13.3

Bestemmingsplan Buitengebied:

De uitbreiding van het beperkingengebied valt geheel binnen de gebiedsaanduiding 'geluidzone - grote luchtvaart' van het bestemmingsplan buitengebied Meerssen (art. 47.1 van de Algemene Aanduidingsregels). Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - kleine luchtvaart' van de luchthaven Maastricht Aachen Airport geldt - conform dit art. 47.1 - het gestelde in het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL) (art. 47.2 de Algemene Aanduidingsregels). Na vaststelling van het Luchthavenbesluit gelden in een kleiner gebied (dan de gebiedsaanduiding 'geluidzone – grote luchtvaart') beperkingen. De wettelijke geldende beperkingen zijn vastgelegd in art. 12 van het Besluit van 30 september 2009, houdende regels voor burgerluchthavens (Besluit burgerluchthavens).

Beheersverordening Kernen:

De uitbreiding van het beperkingengebied valt geheel buiten de geluidzone – grote luchtvaart (art. 43.1.1 van de Algemene aanduidingsregels) en de geluidzone kleine luchtvaart (art. 43.1.2 van de Algemene aanduidingsregels).

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - grote luchtvaart' van de luchthaven Maastricht Aachen Airport geldt het gestelde in de Luchtvaartwet, het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart (BGGL) en de Aanwijzing Luchtvaartterrein Maastricht, overeenkomstig de Kaart met KE-contouren die als bijlage 8 bij de regels is gevoegd.

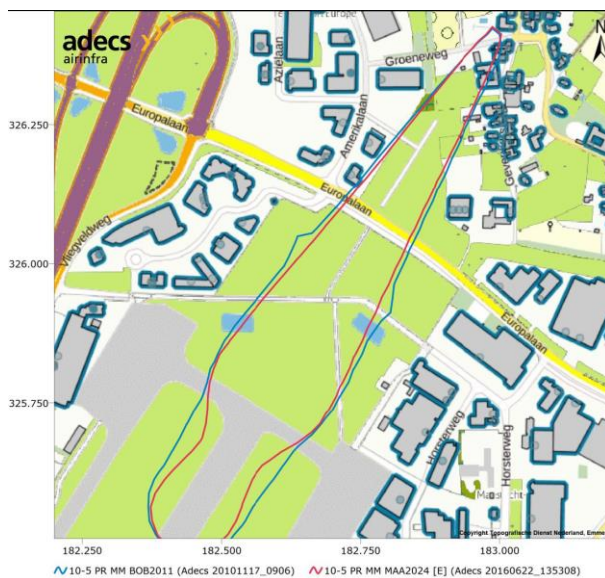
Echter, woningbouw is krachtens art. 43.1.1 van de Beheersverordening Kernen uitsluitend mogelijk op de door de gemeente Meerssen, provincie Limburg en het Rijk overeengekomen locaties, aangegeven in de brief 'woningbouwlocaties in de gemeente Meerssen' d.d. 14 september 2004. In Bijlage 6 bij de regels 'Overzicht consequenties ontwerp aanwijzing MAA voor ruimtelijke ontwikkelingen gemeente Meerssen' zijn deze locaties weergegeven.

De informatie uit bijlage 6 is gebaseerd op de geluidscontouren die in het Aanwijzingsbesluit van 2004 zijn vastgesteld en niet op (kleinere) geluidcontouren van de vigerende Omzettingsregeling van 2014. De uitbreiding van het beperkingengebied valt geheel binnen de 35-KE geluidscontour van het Aanwijzingsbesluit van 2004. De uitbreiding van het beperkingengebied leidt derhalve de facto (i.e. conform bestemmingsplan) niet tot nieuwe beperkingen voor mogelijke woningbouw.

Samenvattend kan gesteld worden dat de in het Luchthavenbesluit nieuw vast te stellen beperkingengebieden voor geluid de facto niet leiden tot extra beperkingen inzake woningen in relatie tot de beperkingen die zijn vastgesteld in de vigerende bestemmingsplannen/beheersverordeningen. Integendeel, op diverse plaatsen worden vigerende beperkingen opgeheven.

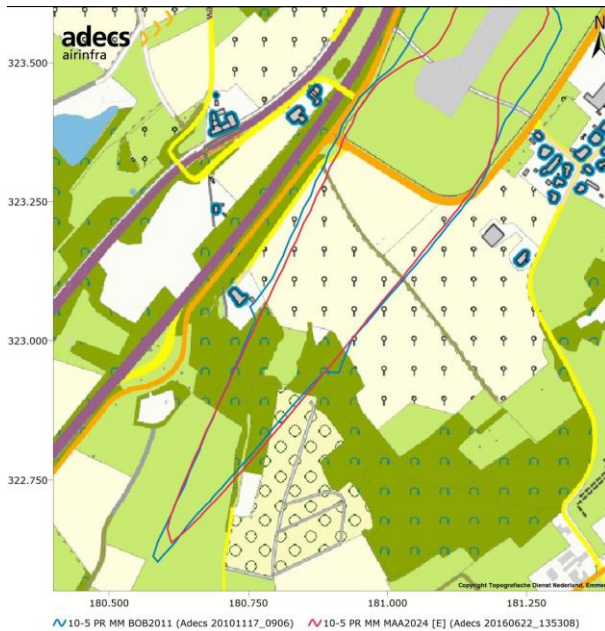
3 Beperkingengebied Externe Veiligheid

In het Aanwijzingsbesluit in 2004, de Beslissing op Bezwaar in 2011 en in de Omzettingsregeling 2014 zijn geen beperkingengebieden voor Externe Veiligheid vastgelegd omdat dat niet in de wetgeving voorzien was. De $PR=10^{-5}$ contouren zijn toen wel bepaald omdat het Ministerie van I&M, toen nog vooruitlopende op het van kracht worden van de wettelijke bepalingen ter zake, vanuit haar beleid er voor zorgde dat de $PR=10^{-5}$ contour geen bestaande woningen insluit. In het Luchthavenbesluit moeten wel beperkingengebieden voor Externe Veiligheid worden vastgelegd in de vorm van de $PR=10^{-5}$ contour. In de figuren 5 en 6 zijn de $PR=10^{-5}$ externe-veiligheidscontouren in detail weergegeven overeenkomstig de geüpdatete omzettingsregeling en het Luchthavenbesluit. In figuur 7 zijn de $PR=10^{-5}$ en de $PR=10^{-6}$ externe-veiligheidscontouren weergegeven.



Figuur 5: Externe-veiligheidscontouren $PR=10^{-5}$

- Geüpdatete Omzettingsregeling / referentiesituatie MAA-2014 (blauw)
- Luchthavenbesluit 2016 / LHB-situatie 2024 (rood)



Figuur 6: Externe-veiligheidscontouren PR=10⁻⁵:

- Geüpdatete Omzettingsregeling / referentiesituatie MAA-2014 (blauw)
- Luchthavenbesluit 2016 / LHB-situatie 2024 (rood)

In haar toetsingsadvies van 5 september 2016 heeft de Commissie m.e.r. geadviseerd om in de toelichting op het besluit aan te geven of de woning binnen de PR=10⁻⁵ contour aan de noordkant van MAA een saneringssituatie betreft en, als dat het geval is, hoe hiermee wordt omgegaan.

Binnen de PR=10⁻⁵-contour liggen geen woningen. Op de PR=10⁻⁵-contour is sprake van de ligging van één woning, het betreft hier een bedrijfspwoning.

Er moeten derhalve geen woningen en andere kwetsbare gebouwen aan hun bestemming onttrokken worden binnen en op de PR=10⁻⁵ externe-veiligheidscontour (art. 10.1.a van het Besluit Burgerluchthavens).



Figuur 7: Externe-veiligheidscontouren: PR=10⁻⁵ en PR=10⁻⁶:

- Geüpdatete Omzettingsregeling / referentiesituatie MAA-2014 (blauw)
- Luchthavenbesluit 2016 / LHB-situatie 2024 (rood)

In de Omzettingsregeling zijn geen beperkingengebieden voor externe veiligheid vastgesteld. De beperkingengebieden die met het Luchthavenbesluit moeten worden vastgesteld brengen derhalve formeel een aantal nieuwe beperkingen met zich mee, zoals deze zijn vastgelegd in het Besluit Burgerluchthavens:

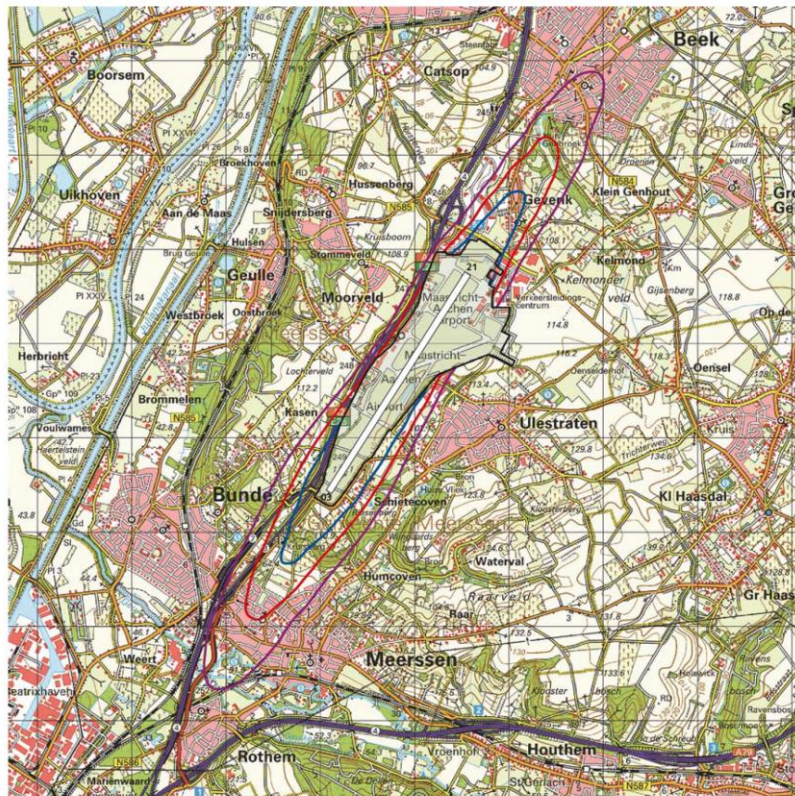
- In het gebied dat gelegen is op en binnen een $PR=10^{-5}$ risicocontour is nieuwbouw van een gebouw niet toegestaan (art. 10.1.b);
- In afwijking van het art. 10, eerste lid, onderdeel b:
 - is vervangende nieuwbouw van bedrijfswoningen toegestaan;
 - kan een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven, doch slechts voor vervangende nieuwbouw van een beperkt kwetsbaar gebouw en voor nieuwbouw van een overig gebouw. (art. 10.5)
- In het gebied dat gelegen is op een $PR=10^{-6}$ risicocontour en tussen deze contour en de daarbinnen liggende $PR=10^{-5}$ risicocontour is nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, niet toegestaan (art. 11.1)
- In afwijking van het art. 11, eerste lid, kan voor nieuwbouw van een gebouw een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven, doch slechts indien:
 - bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande bebouwing,
 - bij verandering van de bestemming van een gebouw, of
 - bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie binnen het gebied nadat de oude woning of het oude kwetsbare gebouw aan de bestemming is onttrokken. (art. 11.2 – 11.3)

To70 heeft concludeert in het rapport over de ruimtelijke beperkingen van het Luchthavenbesluit (zie bijlage 4a van de m.e.r.-beoordelingsnotitie) dat de nieuwe contouren nagenoeg geen ruimtelijke consequenties hebben. Binnen de 10^{-5} -contour staan geen woningen en binnen de 10^{-6} contour zijn geen nieuwbouwplannen geïdentificeerd. De 10^{-6} contour komt alleen in het zuiden iets buiten de eerder bepaalde contour (uit 2011) te liggen.

Bijlage 1 35 Ke-contour Omzettingsregeling 2014



BIJLAGE 2, BEDOELD IN ARTIKEL 7 VAN DE OMZETTINGSREGELING LUCHTHAVEN MAASTRICHT: KAART MET HET BEPERKINGEN-GEBIED TEN GEVOLGE VAN DE KE-GELUIDSZONE EN DE DAARBIJ BEHORENDE CONTOUREN VAN DE LUCHTHAVEN MAASTRICHT



ADECS berekeningsnummer 20101101_173104

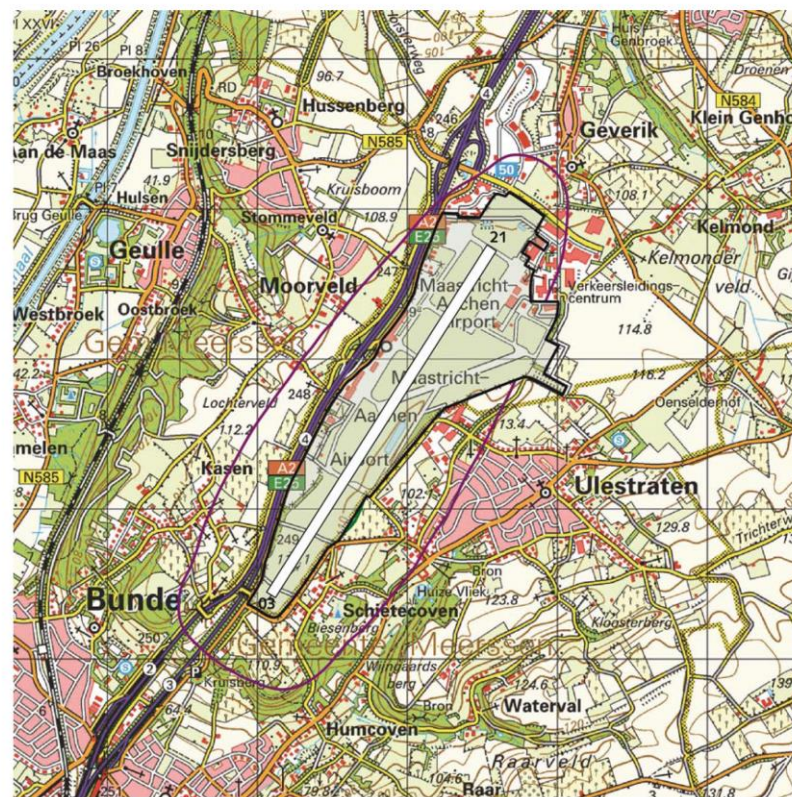


- 35 Ke-geluidszone
- 40 Ke-geluidszone
- 45 Ke-geluidszone

Bijlage 2 47 bkl-contour Omzettingsregeling 2014



BIJLAGE 3, BEDOELD IN ARTIKEL 7 VAN DE OMZETTINGSREGELING LUCHTHAVEN MAASTRICHT: KAART MET HET BEPERKINGEN-GEBIED TEN GEVOLGE VAN DE BKL-GELUIDSZONE EN DE DAARBIJ BEHORENDE CONTOUREN VAN DE LUCHTHAVEN MAASTRICHT

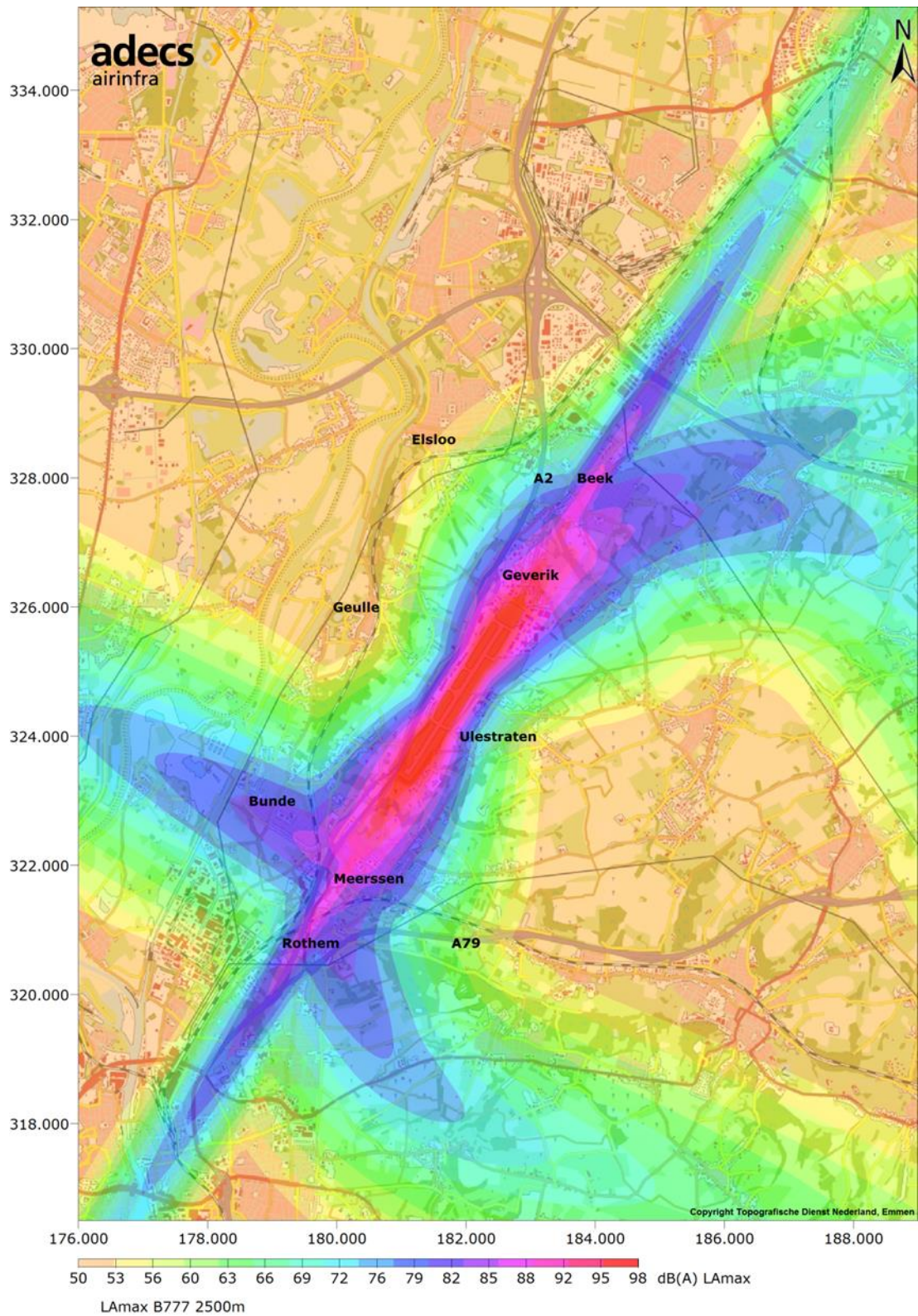


ADECS berekeningsnummer 20041013_173557

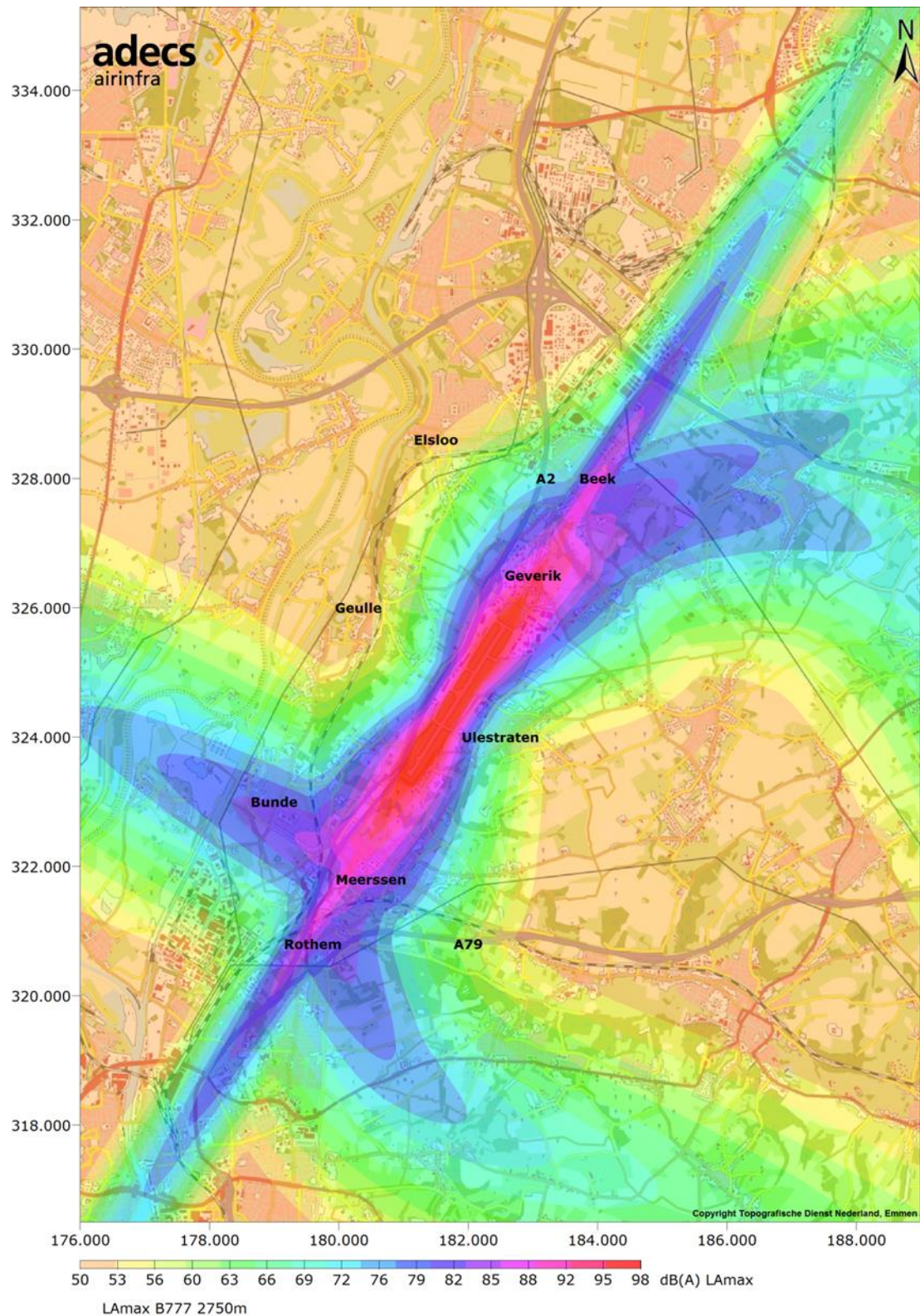


— 47 bkl geluidszone
— 57 bkl geluidscoutour

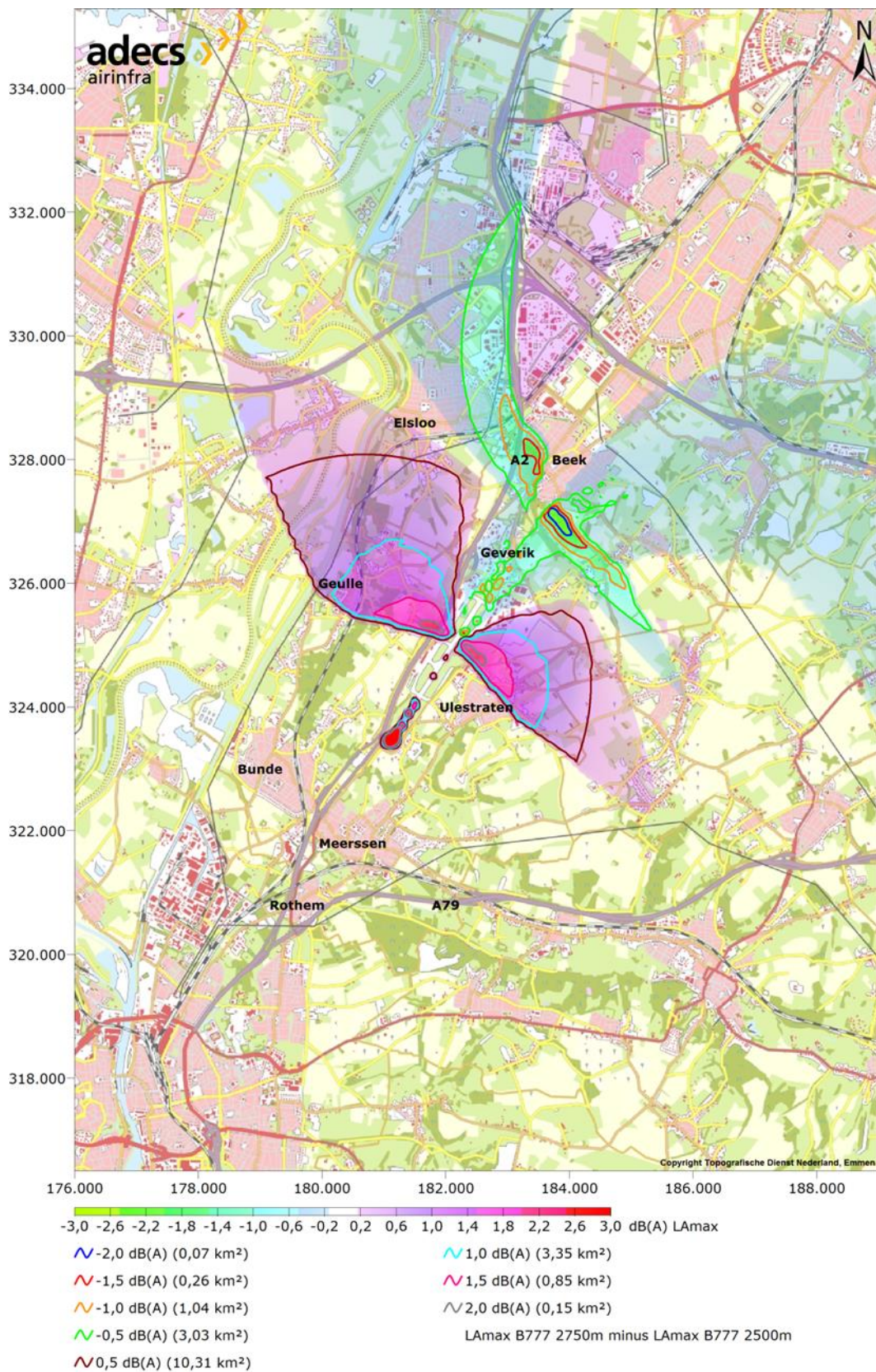
Bijlage 1 c. Notitie Piekgeluidbelastingen



Figuur 1: Piekgeluidbelasting B777 bij gebruik 2.500 m baan



Figuur 2: Piekgeluidbelasting B777 bij gebruik 2.750 m baan



Figuur 3: Piekgeluidbelasting B777 bij gebruik 2.750 m baan minus piekgeluidbelasting B777 bij gebruik 2.500 m baan

Toelichting: Verschil groter dan nul 0: L_{Amax} 2.750 m is groter dan L_{Amax} 2.500 m
 Verschil kleiner dan nul 0: L_{Amax} 2.750 m is kleiner dan L_{Amax} 2.500 m