

Nota van antwoord op zienswijzen Besluit beperkingengebied Weeze

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Wet luchtvaart is geregeld dat rondom burgerluchthavens van nationale betekenis, waaronder bijvoorbeeld Rotterdam The Hague Airport en Maastricht Aachen Airport, en militaire luchthavens, een beperkingengebied is gelegen. Dit gebied heeft betrekking op de gevolgen van de aanwezigheid van de luchthaven op het betrokken gebied in verband met de geluidbelasting, de externe veiligheid en de vliegveiligheid. Met de inwerkingtreding van de wet van 8 november 2012 tot wijziging van de Wet luchtvaart met betrekking tot de gevolgen van buitenlandse luchthavens voor de ruimtelijke ordening op Nederlands grondgebied (Beperkingengebied buitenlandse luchthavens) (Stb. 2012, 582) is een titel opgenomen over de planologische gevolgen op Nederlands grondgebied van buitenlandse luchthavens (Titel 8A.6). Die titel bevat onder andere een artikel dat verplicht tot het vaststellen van een beperkingengebied in verband met de nabijheid van een aantal daarin genoemde buitenlandse luchthavens in de Bondsrepubliek Duitsland (artikel 8a.54, eerste lid), waaronder de burgerluchthaven Weeze. Het voorliggende besluit geeft invulling aan die titel, voor zover het gaat om de luchthaven Weeze.

Een besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven geeft de grenzen aan van het beperkingengebied en bevat regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het beperkingengebied. Titel 8A.6 van de Wet luchtvaart beperkt zich tot het bieden van een basis voor regels inzake de ruimtelijke gevolgen in Nederland van het luchthavenluchtverkeer van de buitenlandse luchthaven. Regels over het luchthavenluchtverkeer zelf kunnen in de Nederlandse wetgeving niet worden gesteld. Invloed op de vergunde gebruiksruimte van de betrokken luchthavens oefent Nederland uit door middel van andere instrumenten. Zo geldt voor de luchthaven Weeze een verdrag.¹

Volgens de Wet luchtvaart bevat het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthavens in elk geval regels met betrekking tot het gebruik van de grond met het oog op de geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer, het externe veiligheidsrisico² en de vliegveiligheid (artikel 8a.57).

1.2 Ontvangen Zienswijzen

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft het ontwerp van het Besluit beperkingengebied Weeze met de daarop betrekking hebbende stukken van dinsdag 7 maart 2023 tot en met maandag 17 april 2023 ter inzage gelegd en eenieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Hiervan is op 6 maart 2023 in de Staatscourant en in een aantal regionale en lokale bladen kennis gegeven. Ook heeft er op 27 maart 2023 een informatie avond plaatsgevonden in het gemeentehuis van de gemeente Bergen. Een zienswijze kan bestaan uit één of meerdere onderwerpen in de vorm van een vraag, voorstel of mening.

Gedurende de zienswijzeperiode hebben 16 personen en organisaties een zienswijze ingediend. In dit document geeft het ministerie een reactie op de ingediende zienswijzen.

1.3 Verwerking ontvangen zienswijzen

Het ministerie heeft alle 16 ingediende zienswijzen geanalyseerd en heeft deze gebundeld naar thema. Indieners vinden hun inbreng terug aan de hand van het unieke identificatienummer dat indieners hebben gekregen bij het indienen van hun zienswijze. In voorliggend rapport is een

¹ Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de uitoefening van de luchtverkeersleiding door de Bondsrepubliek Duitsland boven Nederlands grondgebied alsmede de gevolgen van het burgergebruik van luchthaven Niederrhein op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden, Trb. 2003, nr. 85.

² In geval van een buitenlandse militaire luchthaven zijn normen voor externe veiligheid niet verplicht gesteld (artikel 8a.57, tweede lid, van de Wet luchtvaart).

veralgemeeniseerd antwoord gegeven op de meest voorkomende thema's. Hierbij zijn telkens de unieke identificatienummers opgenomen.

2 Zienswijzen

Energie landgoed Wells Meer

❖ *Zienswijzen: 94106489, 94420584 en 94427761*

Kern zienswijzen

Indieners vragen wat de gevolgen van het Besluit beperkingengebied Weeze zijn voor de bouw van de vier windmolens binnen het Energie landgoed Wells Meer.

Antwoord

In de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid is in principe geen obstakel toegestaan dat hoger is dan de aangegeven waarden op de kaarten in de bijlagen 2a tot en met 2f van het Besluit beperkingengebied Weeze. Er zijn hier wel uitzonderingen op, namelijk (a) als een obstakel is opgericht overeenkomstig een omgevingsvergunning of (b) als er vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het besluit beperkingengebieden een omgevingsvergunning is verleend.

De situatie onder (b) is aan de orde bij het Besluit beperkingengebieden Weeze, maar met de kanttekening dat op dit moment de verleende omgevingsvergunning nog niet onherroepelijk is. Er loopt nog een procedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

❖ *Zienswijze: 94420584*

Kern zienswijze

Indiener vraagt om een bevestiging dat een verklaring van geen bezwaar (vvgb) afgegeven wordt indien de omgevingsvergunning voor Energie landgoed Wells Meer opnieuw moet worden afgegeven.

Antwoord

In theorie zou het kunnen dat de omgevingsvergunning in de Raad van State-procedure wordt vernietigd. Als die vernietiging ertoe leidt dat de verleende vergunning ook niet kan worden hersteld en de initiatiefnemers gedwongen zijn om bijvoorbeeld een geheel nieuwe aanvraag in te dienen, dan ontstaat een situatie hebben waarbij er geen omgevingsvergunning is verleend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het besluit beperkingengebieden Weeze.

In de Wet luchtvaart is de in omgevingsrecht gebruikelijke regeling opgenomen van een afwijkingsmogelijkheid mits de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een vvgb afgeeft. Voor een vvgb in het geval van het besluit beperkingengebieden Weeze is een veiligheidsstudie van de initiatiefnemer van de beoogde activiteit nodig die aantoont dat een afwijking van de hoogtebeperkingen acceptabel is zonder afbreuk te doen aan de luchtvaartveiligheid. Na advies van de Duitse verantwoordelijke autoriteit voor de gebruiksvergunning voor Weeze zal de ILT de aanvraag beoordelen en kan de ILT namens de Minister van IenW een vvgb afgeven. De indiener van de zienswijze benoemt dat er in dit geval reeds contact is tussen de gemeente en de desbetreffende Duitse autoriteiten. Over besluitvorming over een mogelijke vvgb kunnen op voorhand geen bevestigingen of toezeggingen worden gedaan.

Als de omgevingsvergunning in stand blijft na de Raad van State-procedure of nog kan worden hersteld, is er geen vvgb nodig.

Nationaal Park de Maasduinen

❖ *Zienswijzen: 94106489, 94401435, 94402782 en 94402782*

Kern zienswijzen

Indieners vinden het vreemd dat het besluit beperkingen vastlegt voor activiteiten met vogelaantrekkende werking, terwijl het beperkingengebied in een reeds bestaand natuurgebied valt.

Antwoord

De contour van het beperkingengebied in verband met vogelaantrekkende werking ligt over nationaal park De Maasduinen. In principe is een natuurgebied binnen deze contour niet toegestaan tenzij het grondgebruik/de bestemming rechtmatig was ten tijde van inwerkingtreding van het besluit. Dat is hier het geval. Het beperkingengebied in verband met vogelaantrekkende werking heeft dus geen effect op het reeds bestaande park de Maasduinen.

❖ *Zienswijzen: 94392987, 94393033 en 94395770*

Kern zienswijze

Indieners menen dat dit besluit het eventuele uitkopen van agrarische bedrijven gelegen nabij het nationale park moeilijker maakt doordat de vrijkomende hectares niet kunnen worden toegevoegd aan het natuurgebied de Maasduinen in verband met de vogelaantrekkende werking daarvan.

Antwoord

Voor nieuwe initiatieven aan de randen van het nationaal park (voor zover deze binnen het beperkingengebieden liggen) geldt dat deze in beginsel niet zijn toegestaan. Wel is er de mogelijkheid om op grond van artikel 5, tweede lid, onder b een studie uit te voeren waaruit blijkt dat grondgebruik of de bestemming geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

Het is de initiatiefnemer die de studie naar de vogelaantrekkende werking zal moeten uitvoeren. De initiatiefnemer zal met de studie moeten aantonen dat ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling het risico op vogelaanvaringen niet toeneemt.

❖ *Zienswijzen: 94392987, 94393033 en 94395770*

Kern zienswijze

Indiener benoemt dat Nederland maatregelen treft om stikstofneerslag te reduceren, maar dat vliegtuigen die vanaf Duits grondgebied vliegen over Nederland mogelijk substantieel bijdragen aan de uitstoot van stikstof en andere stoffen.

Antwoord

Het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven geeft de grenzen aan van het beperkingengebied en bevat regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het beperkingengebied.

Dit besluit bevat geen grenswaarden met het oog op de geluidbelasting of zoals de indiener benoemt de reductie van stikstof. Dit is een exclusieve bevoegdheid van de Duitse overheid.

Gebiedsontwikkeling Groene Rivier Well

❖ *Zienswijzen: 94106489 en 94420584*

Kern zienswijzen

Indiener geeft aan dat de gebiedsontwikkeling Groene Rivier Well een mogelijke vogelaantrekkende werking heeft, terwijl dit binnen het beperkingengebied valt en is benieuwd naar de gevolgen daarvan voor dit project.

Antwoord

Voor nieuwe initiatieven (voor zover deze binnen het beperkingengebieden liggen) geldt dat deze in beginsel niet zijn toegestaan. Wel is er de mogelijkheid om op grond van artikel 5, tweede lid,

onder b een studie uit te voeren waaruit blijkt dat grondgebruik of de bestemming geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

❖ *Zienswijzen: 94420584 en 94427761*

Kern zienswijzen

Indieners benoemen de noodzaak van een studie wegens de ligging van de Groene Rivier Well binnen het beperkingengebied i.v.m. vogelaantrekkende werking.

Antwoord

Voor nieuwe initiatieven (voor zover deze binnen het beperkingengebieden liggen) geldt dat deze in beginsel niet zijn toegestaan. Wel is er de mogelijkheid om op grond van artikel 5, tweede lid, onder b een studie uit te voeren waaruit blijkt dat grondgebruik of de bestemming geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

Activiteiten mogen niet in strijd met het bestemmingsplan (of na inwerkingtreding van de Omgevingswet en de daarop gebaseerde regelgeving: omgevingsplan) plaatsvinden. De gemeente is de instantie die bestemmingsplannen vaststelt en handhaaft. Bij het aanvragen van een vergunning voor mogelijk vogelaantrekkende activiteiten is de gemeente het bevoegd gezag voor toetsing aan het bestemmingsplan. Met de vergunningaanvraag dient de initiatiefnemer de studie naar vogelaantrekkende werking bij de gemeente in. Het uitvoeren van een studie is dus ook de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Omdat in de studie de conclusie moet zijn opgenomen of de voorgenomen activiteit leidt tot een onaanvaardbaar risico op vogelaanvaringen voor vliegtuigen, kan de gemeente derhalve beslissen of de vergunning verleend kan worden.

Actuele vliegroutes

❖ *Zienswijzen: 94112788, 94373082, 94392987, 94393033, 94395770, 94401435, 94402782 en 94422974*

Kern zienswijzen

Indieners menen dat de route van vertrekkend verkeer vanaf Airport Weeze gewijzigd is sinds de corona pandemie. Dit veroorzaakt veel geluidshinder bij de bewoners van Nieuw Bergen. Ook zorgt het voor een vertrouwensbreuk bij de inwoners, omdat zij niet zijn betrokken bij het wijzigen van deze route.

Antwoord

Het Besluit beperkingengebied Weeze is opgesteld in lijn met de definitie van de vertrekroute zoals door de Duitse luchtverkeersleiding, de Deutsche Flugsicherung (DFS), in de Duitse luchtvaartgids is vastgesteld. De beperkingengebieden zijn volgend aan de definitie van de route waardoor de zienswijze niet direct van toepassing is op het voorliggende besluit. Wel is het ministerie bekend met een toename van het aantal klachten nabij Nieuw Bergen en de zienswijze dat de vertrekroute gewijzigd zou zijn.

In 2009/2010 heeft de Duitse luchtverkeersleiding, de Deutsche Flugsicherung (DFS), in goed overleg met de omgeving en naar aanleiding van klachten over de langs Nieuw Bergen lopende vertrekroute, een aanpassing in de betreffende route doorgevoerd. De route aanpassing zorgt ervoor dat vliegtuigen noordelijker langs Nieuw Bergen vliegen. Dit heeft geleid tot een verbetering van de geluidsbeleving van de inwoners van Nieuw Bergen. Dit is een conclusie die gebaseerd is op een forse daling in het aantal klachten dat gemeld is bij het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL). Het aantal klachten over de vertrekroute is na het toenemen van het vliegverkeer aan het eind van de coronapandemie weer gestegen. In de klachten wordt opgemerkt dat de route lijkt te zijn verschoven.

Op basis van historische data van het KICL kan voorlopig worden vastgesteld dat de nominaal lijn (het centrale, ideale of voorgeschreven pad dat een vliegtuig volgt bij het volgen van een specifieke route) van deze vertrekroute inderdaad strakker wordt gevlogen, waar deze voorheen meer ten noorden ervan gevlogen werd (zie hiervoor bijlage 1 en 2). Het ministerie doet

onderzoek naar de oorzaak van de klachten en spant zich, als dat het geval blijkt te zijn, in om ongewenste veranderingen te herstellen. Dit onderzoek staat los van het voorgenomen besluit beperkingengebieden.

Kern zienswijzen

Indiener ziet een beperkingengebied in trechtervorm als meer passend voor het landende verkeer op Airport Weeze, omdat het vliegverkeer recht aan komt vliegen.

Antwoord

De (hoogte)beperkingen omwille van luchtvaartveiligheid zijn gebaseerd op internationale voorschriften van de VN Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en Europese wetgeving. Deze regels zijn zo opgesteld om in alle tijden voldoende veiligheid te bieden, zowel in een grote marge rondom de vliegroutes als bijvoorbeeld bij een motorstoring of andere ongebruikelijke gevallen. Hierdoor is het gebied groter en anders van vorm dan op het eerste gezicht logisch lijkt. In het verlengde van de start en landingsbaan zijn de beperkingen wel dwingender dan in de grotere cirkel daarom heen. Zo mag in het verlengde van de start- en landingsbaan helemaal niet hoger dan de geldende beperkingen worden gebouwd, terwijl de gebieden daarom heen vaak een uitzonderingsmogelijk kennen. Als uit een zogeheten aeronautische studie blijkt dat een obstakel inderdaad veilig geplaatst kan worden is de ILT bevoegd een vvgb af te geven om een obstakel toch te bouwen. Meer informatie over recente ontwikkelingen in dit beleid hebben de Minister van IenW en de Staatssecretaris Defensie kenbaar gemaakt in deze kamerbrief: [Kamerbrief over aankondiging herziening obstakelbeleid luchtvaart | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

Uitgangspunten van onderliggende onderzoeken besluit Weeze

❖ *Zienswijzen: 94112788, 94406875 en 94406939*

Kern zienswijzen

Indieners vinden de prognose voor 2027 niet realistisch gezien de huidige milieu- en klimaatdiscussie.

Antwoord

Wat betreft het totaal aantal vliegtuigbewegingen dat kan worden afgehandeld, beschikt Airport Weeze over een ruimere vergunning dan wat er momenteel op jaarbasis gevlogen wordt. De informatie met betrekking tot aantallen, typen vliegtuigbewegingen en het luchthavenverkeersscenario, dat aan het besluit beperkingengebieden Weeze ten grondslag ligt, is gebaseerd op een Duitse verkeersprognose voor luchthaven Weeze voor het jaar 2027. Dit scenario wordt namelijk ook gebruikt voor berekeningen van geluid op Duits grondgebied.

Tegelijkertijd is dit de vergunning die luchthaven Weeze heeft en bestaat daarom de mogelijkheid dat deze ruimte benut wordt. Om ervoor te zorgen dat in dat geval omwonenden op Nederlands gebied zo goed mogelijk beschermd worden, moet van deze prognose worden uitgegaan.

❖ *Zienswijzen: 94392987, 94393033 en 94395770*

Kern zienswijze

Indiener meent dat toekomstige commerciële ontwikkelingen van luchthaven Weeze ondergeschikt gemaakt dienen te worden aan de directe consequenties voor mens & milieu aan Nederlandse zijde van de landsgrens.

Antwoord

Het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven geeft de grenzen aan van het beperkingengebied en bevat regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het beperkingengebied. Over een toekomstvisie op luchtvaart in Duitsland of stellen van normen in Duitsland, kan dit besluit niets zeggen. Dit is een exclusieve bevoegdheid van de Duitse overheid.

❖ *Zienswijzen: 94392987, 94393033 en 94395770*

Kern zienswijze

Indiener meent dat risico's voor omwonenden zoals kerosine lozingen, geluidsoverlast, de impact op het milieu van natuurgebied de Maasduinen en mogelijke calamiteiten niet voldoende in kaart zijn gebracht in het Besluit.

Antwoord

Volgens de Wet luchtvaart bevat het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthavens regels met betrekking tot het gebruik van de grond met het oog op de geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer, het externe veiligheidsrisico en de vliegveiligheid (artikel 8a.57).

Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft daarom geluidsberekeningen en externe-veiligheidsberekeningen uitgevoerd voor startend en landend vliegverkeer vanaf luchthaven Weeze. Op het gebied van externe veiligheid, voerde NLR een analyse uit op de externe veiligheidsrisico's door het vliegverkeer van en naar de luchthaven Weeze. De berekening laat zien dat voor zowel de 10^{-5} als voor de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour geldt dat deze niet op Nederlands grondgebied liggen.

Onderzoeksbureau To70 heeft in opdracht van het Ministerie van IenW een onderzoek uitgevoerd dat ingaat op de beperkingengebieden in verband met vliegveiligheid. Net zoals bij geluid en externe veiligheid zijn in dit besluit uitsluitend beperkingengebieden vastgelegd die boven Nederlands grondgebied liggen.

Deze onderzoeken zien niet op de gevraagde milieueffecten. Dat is de exclusieve verantwoordelijkheid van de Duitse overheid en maakt geen onderdeel uit van dit besluit.

❖ *Zienswijze: 94401435*

Kern zienswijze

Indiener benoemt dat het verkeer op Weeze is vastgesteld op basis van een prognose voor 2027 en vraagt naar de momenten van meting in relatie tot de gewijzigde vliegroute. Indiener benoemt daarbij het onderliggende onderzoek van NLR niet te kunnen vinden.

Antwoord

Voor haar berekeningen is het NLR uitgegaan van de Duitse verkeersprognose voor luchthaven Weeze voor het jaar 2027, met betrekking tot aantallen, typen vliegbewegingen en het luchthavenverkeersscenario. Dit scenario wordt namelijk ook gebruikt voor berekeningen van geluid op Duits grondgebied.

Beperkingengebieden vanwege geluidbelasting worden vastgesteld op basis van deze berekeningen. Metingen zijn derhalve niet aan de orde.

Het onderzoek van NLR over geluidsberekeningen en externe-veiligheidsberekeningen was op meerdere manieren in te zien. Digitaal was dit toegevoegd op de webpagina waar ook het ontwerpbesluit te vinden was. Ook was de geprinte versie in te zien bij het gemeentehuis van Bergen en op het Ministerie van IenW. Beide opties stonden ook aangegeven op de webpagina van Platform Participatie.

Geluid

❖ *Zienswijzen: 94112788, 94406875 en 94406939*

Kern zienswijzen

Indiener vraagt of de vlootvernieuwing op luchthaven Weeze gevolgen gaat hebben voor de 56 dB(A) L_{den} -contour van dit besluit.

Antwoord

Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft geluidsberekeningen en externe-veiligheidsberekeningen uitgevoerd voor startend en landend vliegverkeer. Het verkeer op luchthaven Weeze is vastgesteld op basis van een prognose voor 2027. De contouren die met dit besluit zijn vastgesteld, veranderen niet doordat stillere vliegtuigen de luidere types vervangen. Op den duur kan verandering van de vloot reden zijn om het besluit zelf te wijzigen, maar dat is nu niet aan de orde.

❖ *Zienswijzen: 94406875 en 94406939*

Kern zienswijzen

Indiener vraagt naar de gevolgen van het feit dat hun bedrijf in de 56 L_{den} -contour komt te liggen en meent dat het besluit hen ernstig beperkt in eventuele toekomstige bouw mogelijkheden en bedrijfsontwikkeling.

Antwoord

Binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour is nieuwbouw van een woning of een geluidgevoelig gebouw niet toegestaan. Onder geluidgevoelig gebouw wordt een gebouw met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie verstaan. Andere gebouwen (met bijv. een industriefunctie) worden niet geraakt door deze verbodsbepaling. Als uitzondering op de verbodsbepaling geldt ook dat nieuwbouw van een bedrijfswoning wel is toegestaan.

❖ *Zienswijze: 94406875*

Kern zienswijze

Indiener verwacht een waardevermindering van het bedrijf doordat dit bedrijf in de 56 dB(A) L_{den} -contour ligt.

Antwoord

Het staat betrokkene vrij een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. Het verzoek zal worden beoordeeld aan de hand van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019. In die beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek. Betrokkene komt uitsluitend in aanmerking voor nadeelcompensatie als hij niet had kunnen weten dat de maatregelen hem zouden schaden of schade zich zou kunnen voordoen. De schade mag ook niet vallen onder het normaal maatschappelijk risico of normaal ondernemersrisico.

❖ *Zienswijzen: 94420584 en 94427761*

Kern zienswijzen

Indiener vraagt of het lokale bestuur bevoegd is om de ruimtelijke afweging in de 48 dB(A) L_{den} -contour te maken.

Antwoord

In het ontwerp besluit was niet expliciet vermeld of het lokale bestuur bevoegd is om de ruimtelijke afweging in de 48 dB(A) L_{den} -contour te maken. Naar aanleiding van bovenstaande ingekomen zienswijze is dit verduidelijkt.

In het gebied gelegen tussen de geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} en de geluidcontour van 48 dB(A) L_{den} worden door het bevoegd gezag geen ruimtelijke beperkingen voorgeschreven. Het bevoegd gezag acht het van belang dat op provinciaal en gemeentelijk niveau ruimtelijk beleid wordt gevoerd waarmee binnen dit gebied ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen onder de aan- en uitvliegroutes worden voorkomen. Het lokale bestuur is daarom bevoegd om binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour haar eigen afweging te maken.

❖ *Zienswijze: 94427761*

Kern zienswijze

Indiener vraagt naar de relatie tussen de beperkingengebieden van het ontwerpbesluit en de Woondeal en verzoekt om met extra aandacht te bekijken of zich in dat verband geen conflicterende situaties voordoen.

Antwoord

Bij het opstellen van dit besluit wordt niet zozeer naar individuele plannen van woningbouw gekeken. Wel wordt afgestemd met de desbetreffende instanties om conflicterende situaties te vermijden. Er is op voorhand contact geweest met gemeente Bergen en daaruit bleek dat er geen conflicten op het gebied van woningbouw werden voorzien. In algemene zin geldt het volgende:

Binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour is nieuwbouw van woningen of geluidgevoelige gebouwen niet toegestaan. In lijn met artikel 12, derde lid, van de het Besluit burgerluchthavens zijn in het derde lid twee uitzonderingen op dit verbod opgenomen, namelijk:

- Nieuwbouw bedrijfswoning;
- Bouw van een woning of geluidgevoelig gebouw indien een verklaring van geen bezwaar is verleend. Hiervoor gelden de volgende bijkomende eisen:
 - er wordt een open plek in bestaande bebouwing opgevuld;
 - reeds bestaande bebouwing wordt vervangen; of
 - de betreffende woning of geluidgevoelig gebouw wordt verplaatst naar een locatie binnen een contour betreft waar minder geluidbelasting is.

In het gebied gelegen tussen de geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} en de geluidcontour van 48 dB(A) L_{den} worden door het bevoegd gezag geen ruimtelijke beperkingen voorgeschreven. Het bevoegd gezag acht het van belang dat op provinciaal en gemeentelijk niveau ruimtelijk beleid wordt gevoerd waarmee binnen dit gebied ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen onder de aan- en uitvliegroutes worden voorkomen. Het lokale bestuur is daarom bevoegd om binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour haar eigen afweging te maken.

❖ *Zienswijze: 94402782*

Kern zienswijze

Indiener maakt zich zorgen over de toenemende geluidshinder als gevolg van een stijging in het aantal vluchten vanaf luchthaven Weeze.

Antwoord

Bij dit besluit gaat het niet om groei of krimp van luchthaven Weeze, maar om het vastleggen van ruimtelijke beperkingen op basis van de verkeersprognose voor luchthaven Weeze voor het jaar 2027. Dit scenario wordt namelijk ook gebruikt voor berekeningen van geluid op Duits grondgebied. Groei of krimp van luchthaven Weeze is niet iets waar de Nederlandse overheid direct invloed op heeft. Wel kunnen dergelijke zaken besproken worden in een reeds bestaande Commissie waar zowel Nederlandse als Duitse autoriteiten zitting in nemen.

❖ *Zienswijze: 94422620*

Kern zienswijze

Indiener vraagt of er op Airport Weeze Noise Abatement Departurement Procedure (NADP) 1 en 2 wordt gevlogen voor vertrekkend verkeer binnen de nieuwe geluidscontouren en vraagt of dit afwijkt van het oude beperkingengebied. Ook wordt er gevraagd of IenW contact kan opnemen met Weeze om NADP1 voor te schrijven.

Antwoord

De keuze tussen NADP1 en NADP2 hangt af van verschillende factoren, zoals vliegtuigtype, operationele efficiëntie, geluidsbeperkingen op de luchthaven en lokale voorschriften. Airlines kunnen er zelf voor kiezen om één van beide procedures te vliegen, afhankelijk van hun

operationele voorkeuren en de omstandigheden op specifieke luchthavens. Voor zover bij IenW bekend is, is er geen voorgeschreven manier door Airport Weeze opgelegd. Doorgaans wordt NADP2 het meest gevlogen. Tot slot is het niet aan het Ministerie van IenW om Airport Weeze NADP1 voor te laten schrijven.

Zienswijzen: 94406875 en 94406939

Kern zienswijzen

Indiener vraagt om een reëlere 56 dB(A) L_{den} -contour en prognose en acht een schadevergoeding reël als dit niet mogelijk is.

Antwoord

De informatie met betrekking tot aantallen, typen vliegbewegingen en het luchthavenverkeersscenario, is gebaseerd op een Duitse verkeersprognose voor luchthaven Weeze voor het jaar 2027. Dit scenario wordt namelijk ook gebruikt voor berekeningen van geluid op Duits grondgebied. Tegelijkertijd is dit de vergunning die luchthaven Weeze heeft en bestaat daarom de mogelijkheid dat deze ruimte benut wordt. Om ervoor te zorgen dat in dat geval omwonenden op Nederlands gebied zo goed mogelijk beschermd worden, moet van deze prognose worden uitgegaan.

Er is een mogelijkheid om beroep in te stellen wanneer de indiener meent dat deze contour onrechtmatig is. Ook staat het de indiener vrij om een verzoek om schadevergoeding bij de Minister van IenW in te dienen. De indiener zal dan wel schade moeten kunnen aantonen.

Emissies

❖ *Zienswijze: 94403866*

Kern zienswijze

Indiener geeft aan bezorgd te zijn dat emissie uitstoot niet behandeld wordt in het Besluit. Indiener vraagt hoe het Ministerie van IenW burgers kan beschermen die een negatieve impact ervaren van luchthaven Weeze.

Antwoord

Het besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven geeft de grenzen aan van het beperkingengebied en bevat regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond binnen het beperkingengebied.

Dit besluit bevat echter geen grenswaarden met het oog op de geluidbelasting of zoals de indiener benoemt de emissie van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS). Dit is een exclusieve bevoegdheid van de Duitse overheid.

❖ *Zienswijze: 94403866*

Kern zienswijze

Indiener vraagt of er emissieberekeningen beschikbaar zijn van Vluchtig Organische Stoffen (waaronder ZZS) voor luchthaven Weeze. Indiener vraagt ook of het Ministerie de intentie heeft om de deze emissies te berekenen voor luchthaven Weeze.

Antwoord

Er is tot op heden geen onderzoek gedaan naar emissies van ZZS voor luchthaven Weeze. Momenteel wordt voor Nederlandse luchthavens van nationale betekenis onderzocht welke bijdrage activiteiten op de luchthaven leveren aan de luchtconcentraties van luchtverontreinigende stoffen (zoals ZZS). Zodra deze resultaten in de tweede helft van 2023 bekend zijn, zal gekeken worden naar mogelijke vervolgstappen. Dit zal middels een Kamerbrief door de Minister van IenW bekend worden gemaakt.

Overig

❖ *Zienswijze: 94403866*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat omwonenden op Nederlands grondgebied niet genoeg beschermd worden door lokale en provinciale autoriteiten en benoemt dat luchthaven Weeze niet is opgenomen in de "verordening luchthavens Provincie Limburg".

Antwoord

De verordening luchthavens Provincie Limburg heeft betrekking op luchthavens in Limburg waar de provincie bevoegd gezag voor is. Omdat luchthaven Weeze een buitenlandse luchthaven is, is de Duitse overheid hier bevoegd gezag over.

Regels over het luchthavenluchtverkeer op Weeze zelf kunnen in de Nederlandse wetgeving daarom niet worden gesteld. Invloed op de vergunde gebruiksruimte van de betrokken luchthavens oefent Nederland uit door middel van andere instrumenten. Zo geldt voor de luchthaven Weeze een verdrag.³

❖ *Zienswijze: 94401435*

Kern zienswijze

Indiener vindt dat het besluit ook in moet gaan op minimale vlieghoogtes voor bepaalde gebieden in het Nederlandse luchtruim in het kader van veiligheid voor de bevolking.

Antwoord

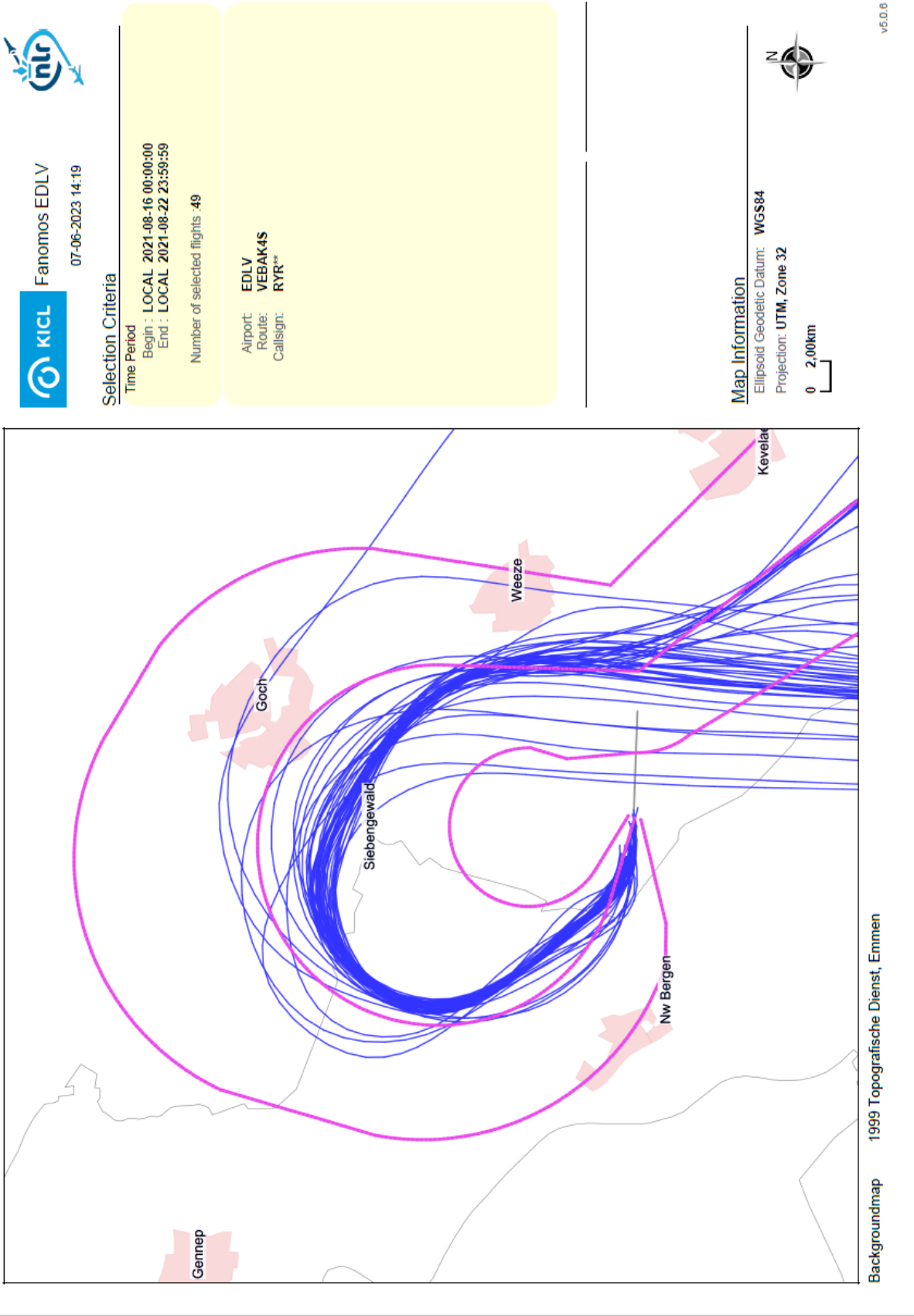
De grondslag voor het vastleggen van gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid is gelegen in artikel 8a.55 van de Wet luchtvaart. In het geval van het ontwerp Besluit beperkingengebied Weeze wordt dit gebied weergegeven op de kaarten in bijlagen 2a tot en met 2f. Het betreft een gebied, het zogenaamde obstakelvlak, dat in verband met het veilig gebruik van de voor de burgerluchthaven Weeze geldende aan- en uitvliegroutes en noodgebieden moeten worden vrijgehouden van (nieuwe) hoge obstakels.

Voor het vaststellen van het gebied met hoogtebeperkingen is aansluiting gezocht bij landelijke regelgeving en internationale verdragen.

³ Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de uitoefening van de luchtverkeersleiding door de Bondsrepubliek Duitsland boven Nederlands grondgebied alsmede de gevolgen van het burgergebruik van luchthaven Niederrhein op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden, Trb. 2003, nr. 85.

BIJLAGE 1

Vliegroutes 2021



BIJLAGE 2

Vliegroutes 2023



Fanomos EDLV

07-06-2023 14:12



Selection Criteria

Time Period

Begin : LOCAL 2023-04-10 00:00:00

End : LOCAL 2023-04-16 23:59:59

Number of selected flights : 53

Airport: EDLV
Route: VEBAK4S
Callsign: RYR***

Map Information

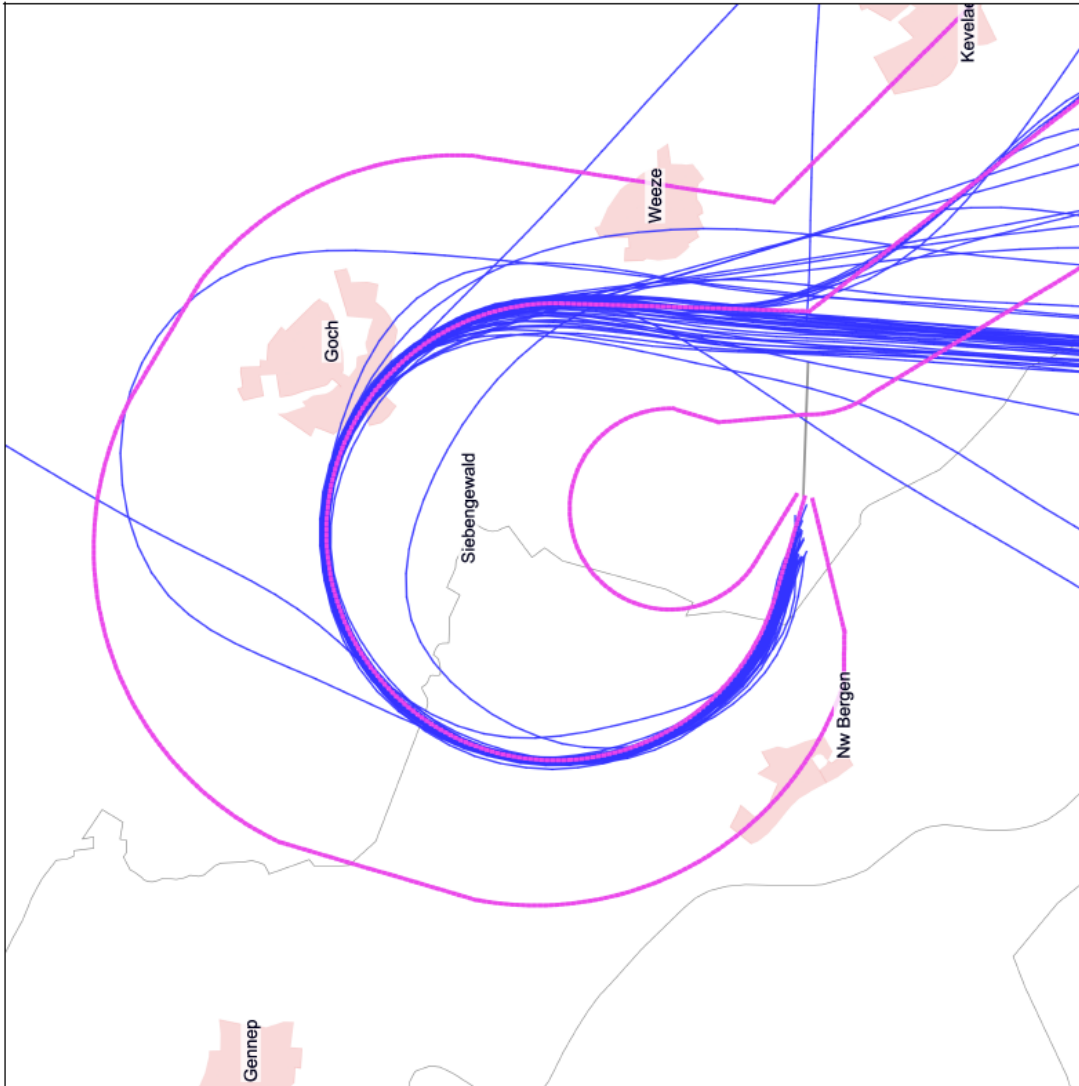
Ellipsoid Geodetic Datum: WGS84

Projection: UTM, Zone 32

0 2,00km



v5.0.0



Backgroundmap 1999 Topografische Dienst, Emmen