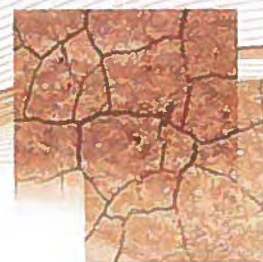


m.e.r.-beoordelingsnotitie

Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport

Documentcode: 14A034.RAP025.FW.GL_v2.4

Lievense  **CSO**
infra water milieu



m.e.r.-beoordelingsnotitie

Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport

Documentcode: 14A034.RAP025.FW.GL_v2.4

Opdrachtgever

MAA Beheer & Infrastructuur B.V.
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Contactpersoon opdrachtgever

[Redacted]

Contactpersoon LievenseCSO

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Projectcode	14A034
Documentnummer	14A034.RAP025.FW.GL_v2.4
Versiedatum	31 oktober 2016
Status	Definitief

Autorisatie			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
14A034.RAP025.FW.GL_v2.4	31 oktober 2016	Definitief	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
	Senior Adviseur	31.10.2016	
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
	Senior Consultant	31.10.2016	
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
	Senior Consultant	31.10.2016	

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

BUNNIK
Postbus 2
3980 CA Bunnik
Regulierenring 6
3981 LB Bunnik

LEEWARDEN
Postbus 422
8901 BE Leeuwarden
Orionweg 28
8938 AH Leeuwarden

DEVENTER
Postbus 2018
7420 AA Deventer
Gotlandstraat 26
7418 AZ Deventer

MAASTRICHT
Postbus 1323
6201 BH Maastricht
Sleperweg 10
6222 NK Maastricht

HOOGVLIET
Postbus 551
3190 AM Rotterdam-Hoogvliet
Hoefsmidstraat 41
3194 AA Rotterdam-Hoogvliet

E-mail: info@LievenseCSO.com
KvK-nummer: 30152124

Website: LievenseCSO.com
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN: NL63 ABNA 0570208009

Erratumblad

Project: Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport
Onderwerp: m.e.r.-beoordelingsnotitie
Referentie: 14A034
Datum: 1 december 2016
Auteur: [REDACTED]

Dit erratum heeft betrekking op de m.e.r.-beoordelingsnotitie met documentcode: 14A034.RAP025.FW.GL_v2.4 d.d. 31 oktober 2016.

In paragraaf 4.8.1 'Wonen en werken', dient de tekst van de laatste alinea onder de kop 'Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid' op pagina 76 als volgt te worden uitgebreid:

Uit hetzelfde onderzoek van To70 blijkt dat ten zuiden van de baan (gemeente Meerssen) een aantal bomen door het obstakelvlak steken die "getopt" moeten worden. Van de gemeente Meerssen heeft de luchthaven de kadastrale gegevens ontvangen van de percelen waarop de obstakelvormende bomen staan. ILT is hier verantwoordelijk voor het handhaven van een obstakelvrije zone wat betreft bomen en struiken. Maastricht Aachen Airport heeft ILT verzocht haar handhavinginstrumenten in te zetten om in dit beperkte gebied de obstakels in de vorm van bomen in ieder geval tot onder het 2% (en waar mogelijk onder het 1,2%) vlak in te korten zodat voor langere tijd een veilige vliegoperatie vanaf MAA geborgd kan worden.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding.....	1
1.2 Leeswijzer	1
2 De m.e.r.-beoordeling.....	3
2.1 Wettelijk kader m.e.r.-beoordeling.....	3
3 Onderzochte situaties	7
3.1 Aanwijzing en Beslissing op bezwaren	7
3.2 Wet Luchtvaart.....	7
3.3 De Omzettingsregeling	8
3.4 Onderzochte situaties	8
3.4.1 Referentiesituatie MAA 2014: Situatie omzetting inclusief technische aanpassingen ("geupdate omzettingsregeling")	9
3.4.1.1 Verbeterde routemodellering	10
3.4.1.2 Update Appendices	12
3.4.1.3 Veranderde startprocedures	14
3.4.1.4 Effect updates voor referentiesituatie	16
3.4.2 Voorgenomen activiteit: aangevraagd gebruik.....	17
3.4.2.1 Achtergrond en aanvraag luchthavenbesluit	17
3.4.2.2 Effect op geluid door gebruik 2.750 m baan	19
3.4.2.3 Effect op externe veiligheid door gebruik 2.750 m baan	22
3.4.3 De huidige situatie.....	24
3.4.4 Wijzigingen als gevolg van het aangevraagd gebruik.....	24
4 Milieueffecten luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport.....	28
4.1 Werkwijze.....	28
4.2 Geluid	28
4.2.1 Effecten	28
4.2.2 Referentiesituatie.....	29
4.2.2.1 L_{den}	29
4.2.2.1 L_{night}	32
4.2.3 Aangevraagd gebruik.....	34
4.2.3.1 L_{den}	34
4.2.3.2 L_{night}	36
4.2.4 Huidige situatie.....	38
4.2.4.1 L_{den}	38
4.2.4.2 L_{night}	40
4.2.5 Huidige situatie versus referentiesituatie	42
4.2.5.1 L_{den}	42
4.2.5.2 L_{night}	44

4.2.6	Huidige situatie versus voorgenomen activiteit.....	46
4.2.6.1	L_{den}	46
4.2.6.2	L_{night}	48
4.2.7	Referentiesituatie versus voorgenomen activiteit.....	50
4.2.7.1	L_{den}	50
4.2.7.2	L_{night}	52
4.2.8	Cumulatie met andere projecten	54
4.2.9	Effectscores	54
4.3	Externe veiligheid.....	54
4.3.1	Effecten	54
4.3.2	Referentiesituatie.....	55
4.3.3	Aangevraagd gebruik.....	57
4.3.4	Huidige situatie.....	59
4.3.5	Huidige situatie versus referentiesituatie	61
4.3.6	Huidige situatie versus voorgenomen activiteit.....	63
4.3.7	Referentiesituatie versus voorgenomen activiteit.....	65
4.3.8	<i>Saneringssituatie externe veiligheid</i>	67
4.3.9	Cumulatie met andere projecten	67
4.3.10	Effectscores	67
4.4	Luchtkwaliteit.....	67
4.4.1	Cumulatie met andere projecten	68
4.4.2	Effectscores	68
4.5	Natuur	68
4.5.1	Ruimtebeslag.....	68
4.5.2	Barrièrewerking.....	68
4.5.3	Verstoring.....	69
4.5.4	Verdroging.....	69
4.5.5	Stikstofdepositie.....	69
4.5.5.1	Effecten.....	70
4.5.5.2	Wettelijke toets	70
4.5.5.3	Cumulatie met andere projecten	71
4.5.6	Effectscores	71
4.6	Bodem	71
4.6.1	Effectscores	71
4.7	Water.....	72
4.7.1	Effectscores	72
4.8	Ruimtelijke ordening.....	72
4.8.1	Wonen en werken	72
4.8.2	<i>Grens luchthaventerrein</i>	76
4.8.3	Landbouw	76
4.8.4	Effectscores	76
4.9	Wegverkeer.....	76
4.10	Gezondheid	77
4.11	Overige effecten.....	77

4.11.1	Omvang van het project	77
4.11.2	Gebruik van natuurlijke hulpstoffen en productie van afval	77
4.11.3	Gebruik van risicovolle stoffen en technologieën	77
4.11.4	Bestaande grondgebruik en natuurlijke hulpbronnen	77
4.11.5	Opnamevermogen van het natuurlijke milieu	78
4.11.6	Grensoverschrijdende karakter van het effect	78
4.11.7	Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	78
5	Conclusie	80
6	Literatuurlijst	82

Bijlagen

Bijlage 1:	Rapport verkeersproductie MAA 2015 en 2025
Bijlage 2:	Achtergronddocument Geluid en Externe veiligheid
Bijlage 3:	Rapport N-depositie luchthavenbesluit
Bijlage 4a:	<i>Rapport Ruimtelijke effecten</i>
Bijlage 4b:	<i>Runway safety study Maastricht Aachen Airport</i>

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) dient een aanvraag in bij het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) voor een nieuw luchthavenbesluit. De ambitie van de luchthaven is om in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht (waarvan 50.000 ton via Road Feeder Services¹) te verwerken, dit in combinatie met een representatieve verkeerssamenstelling van ca. 25.500 vliegtuigbewegingen op jaarbasis.

Om de ambitie voor het luchtvrachtvolume waar te kunnen maken is het essentieel dat code E² en F³ vliegtuigen voor het starten gebruik kunnen maken van de totale aanwezige baanlengte van 2.750m (in de Omzettingsregeling 2014 is dit gelimiteerd op 2.500m).

De aanvraag voor een luchthavenbesluit beoogt dit gebruik mogelijk te maken. De aanvraag behelst geen wijziging in het baangebruik voor alle landende vliegtuigen en voor starts van code A t/m D vliegtuigen ten opzichte van de vigerende Omzettingsregeling. Dat geldt ook voor de openingstijden van het vliegveld. Deze blijven ongewijzigd. Uitgangspunt is daarnaast dat de bestaande contouren voor geluid en externe veiligheid uit de vigerende Omzettingsregeling 2014 in het aangevraagde gebruik niet mogen worden overschreden.

Ten behoeve van de aanvraag van het luchthavenbesluit is er in opdracht van de luchthaven Maastricht Aachen Airport een analyse van de mogelijke milieueffecten gemaakt door LievenseCSO Milieu BV. Hierbij is gekeken welke effecten optreden op het gebied van geluid, externe veiligheid, stikstofdepositie en andere milieuonderwerpen die mogelijk beïnvloed kunnen worden als gevolg van het aangevraagde gebruik. Voor de milieu-items geluid en externe veiligheid is daarbij gebruik gemaakt van berekeningen van Adecs Airinfra BV. Voor stikstofdepositie is gebruik gemaakt van berekeningen van NLR (luchtgebonden activiteiten) en berekeningen van LievenseCSO (aantrekkende werking landverkeer). Op basis van deze analyse kan het bevoegd gezag beoordelen of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

In voorliggende rapportage worden de analyse en beoordeling toegelicht.

1.2 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie is ter beoordeling aan de Commissie voor de milieueffectrapportage voorgelegd. Op 5 september 2016 heeft de Commissie haar advies uitgebracht. De Commissie m.e.r. vindt dat de genoemde effecten correct in beeld zijn gebracht, en oordeelt dat er voldoende informatie aanwezig is om te concluderen dat er geen belangrijke negatieve milieueffecten te verwachten zijn en dat er daarom geen milieueffectrapport nodig is.

¹ Road Feeder Services staat voor getruckte luchtvracht; dit is luchtvracht die via andere luchthavens wordt aangevoerd naar MAA en daar wordt ingeklaard en verder gedistribueerd.

² Vleugelspanwijdte: 52m -< 65m - Wielbasis hoofdlandingsgestel: 9m -< 14m – Representatief vliegtuig: B777, B787, A330, B747F

³ Vleugelspanwijdte: 65m -< 80m - Wielbasis hoofdlandingsgestel: 14m -< 16m – Representatief vliegtuig: B748, A380

Daarnaast adviseert de Commissie m.e.r. om in de toelichting op het besluit aan te geven of de woning binnen de 10^{-5} -contour aan de noordkant van MAA een saneringssituatie betreft en, als dat het geval is, hoe hiermee wordt omgegaan. In deze aangepaste versie wordt op dit advies ingegaan (zie 4.3.8).

De aanpassing van de m.e.r.-beoordelingsnotitie wordt tevens aangegrepen om de definitieve conclusies van To70 omtrent de ruimtelijke effecten met betrekking tot de vliegveiligheidsgebieden toe te voegen, de bestaande teksten met betrekking tot dit aspect zijn daarmee vervallen (zie 4.8.1).

Tot slot is de wijziging van de grens van het luchthaventerrein nader toegelicht (zie 4.8.2).

De passages met betrekking tot bovenstaande wijzigingen, die geen onderdeel waren van de versie die door de Commissie m.e.r. is getoetst, zijn in deze definitieve m.e.r.-beoordelingsnotitie cursief weergegeven.

In hoofdstuk 2 is het wettelijke kader voor de milieueffectrapportages geschetst. In hoofdstuk 3 wordt het voornemen beschreven inclusief het voortraject, de referentiesituatie, de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Vervolgens is in hoofdstuk 4 beschreven welke gevolgen het aangevraagde gebruik heeft voor het milieu en in hoofdstuk 5 zijn de conclusies opgenomen.

2 De m.e.r.-beoordeling

Een milieueffectrapportage (MER) bevat een uitgebreid onderzoek naar de effecten van een project of een plan op onder meer de natuur, het milieu en de leefbaarheid. Het is altijd gekoppeld aan een besluit over dat project, bijvoorbeeld een bestemmingsplan of een luchthavenbesluit. Niet voor alle projecten is het opstellen van een milieueffectrapport (MER) en het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk. Voor de besluitvorming over een groot aantal projecten volstaat een globale beoordeling van de milieueffecten (m.e.r.-beoordeling) om vast te stellen of de activiteit al dan niet belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben en een milieueffectrapportage al dan niet toegevoegde waarde heeft voor de besluitvorming.

2.1 Wettelijk kader m.e.r.-beoordeling

De bijlage van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.), gekoppeld aan de Wet milieubeheer (Wm), bevat een lijst met activiteiten, gevallen, bijbehorende plannen en besluiten die m.e.r.-plichtig (C-lijst) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Over luchthavens is het volgende opgenomen:

Bijlage	Activiteiten	Gevalen (drempelwaarde)	Plannen	Besluiten
C 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een luchthavenindelingsbesluit of een luchthavenverkeersbesluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
D 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die: 1. De beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of 2. Uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.

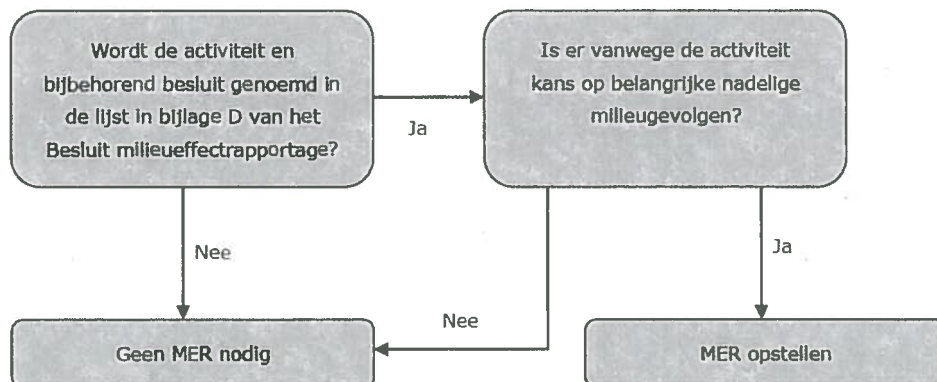
(vervolg)

Bijlage	Activiteiten	Gevalen (drempelwaarde)	Plannen	Besluiten
D.6.2	De wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes. De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerswegen of de wijziging van de vliegroutes.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer dan wel een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters, en een wijziging omvat van: 1. Het beperkingengebied, bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe veiligheidsrisico of geluidsbelasting, of 2. De grenswaarden, bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, artikel 8.44, eerste lid, onder a, of artikel 8.70, tweede lid, juncto artikel 8.44, eerste lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, tenzij: a) De voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1.) dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2.) die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden, of b) Het beperkingengebied vervalt.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een besluit tot vaststelling of wijziging van een lucht-havenindingsbesluit of een luchthavenverkeersbesluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit als bedoeld in die wet.

Wanneer een besluit over een activiteit een m.e.r.-beoordeling vereist, dient het bevoegd gezag te bepalen of een m.e.r.-procedure respectievelijk het opstellen van een MER noodzakelijk is vanwege belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het bevoegd gezag houdt bij het uitvoeren van de m.e.r.-beoordeling rekening met de (hoofd)beoordelingscriteria uit bijlage III van de Europese richtlijn milieueffectbeoordeling. De hoofdcriteria zijn:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van mogelijke effecten en de samenhang met andere activiteiten.

De m.e.r.-beoordelingsprocedure volgt simpelweg het volgende schema:



Het voorgenomen besluit betreft de vaststelling van het luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport (MAA). Dit besluit en de bijbehorende activiteit staan genoemd in de C- en D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. De luchthaven MAA beschikt al over start- en landingsbanen met een lengte van meer dan 2.100 meter. Daardoor valt de activiteit niet onder categorie C.6.1 en D.6.1 van de Bijlage. Het aangevraagde luchthavenbesluit heeft wel een verandering van de huidige situatie of het gebruik en de indeling van de luchthaven tot gevolg en is daarmee een *activiteit* als bedoeld in categorie D.6.2 van bijlage II van het Besluit m.e.r.. Of ook een *geval* als bedoeld in de bijlage aan de orde is, is niet geheel uit te sluiten.

Uit de resultaten van het geluid- en externe-veiligheidsonderzoek blijkt dat als gevolg van het aangevraagde gebruik lagere geluidgrenswaarden nodig zijn ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014 (zie Tabel 4-14) en dat de beperkingengebieden voor geluid en externe veiligheid binnen de beperkingengebieden van de referentiesituatie MAA-2014 vallen (zie Figuur 4-12 en Figuur 4-19). Het is echter niet helemaal zeker of de grenswaarden behorende bij het aangevraagde luchthavenbesluit een beter beschermingsniveau bieden dan de grenswaarden van de Omzettingsregeling 2014. Het is ook de vraag of de introductie van de $L_{den}=70$ dB(A) en de $L_{den}=56$ dB(A) geluidscontour en de $PR=10^{-5}$ en $PR=10^{-6}$ externe-veiligheidscontouren als 'nieuwe beperkingengebieden' moeten worden beschouwd of als 'beperkingengebieden die vallen op of binnen het geldende beperkingengebied'. In de Omzettingsregeling 2014 zijn namelijk enkel de KE= 35- en Bkl=47-contouren vastgelegd.

Kortom, gezien de onzekerheden over de vraag of de activiteit al of niet onder de drempelwaarde blijft, is er uit zorgvuldigheidsoogpunt voor gekozen een formele m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

Daarnaast wenst MAA een transparant en zorgvuldig besluitvormingstraject en wil zich middels een m.e.r.-beoordeling ervan vergewissen dat er als gevolg van het nemen van het luchthavenbesluit geen omstandigheden zijn die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Mocht blijken dat er wel belangrijke nadelige gevolgen zijn, dan is een m.e.r.-procedure noodzakelijk.

Het bevoegd gezag neemt uiteindelijk de beslissing of voor de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Het bevoegd gezag houdt bij de beslissing rekening met de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn "betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten". Het betreft de volgende criteria:

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- a. de omvang van het project;
- b. de cumulatie met andere projecten;
- c. gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- d. de productie van afvalstoffen;
- e. verontreiniging en hinder;
- f. risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- a. het bestaande grondgebruik;
- b. relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
- c. het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - wetlands;
 - kustgebieden;
 - berg- en bosgebieden;
 - reservaten en natuurparken;
 - gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn);
 - gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden;
 - gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;
 - landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- a. het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);
- b. het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- c. de waarschijnlijkheid van het effect;
- d. duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Het bevoegd gezag is op grond van artikel 7.17, lid 4 van de Wet milieubeheer verplicht om mededeling te doen van het m.e.r.-beoordelingsbesluit. De tervisielegging van dit besluit vindt tegelijkertijd met het ontwerp luchthavenbesluit plaats. Tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit staat geen direct bezwaar en beroep open. Belanghebbenden kunnen wel bezwaar aantekenen of beroep indienen bij het (moeder)besluit in het kader waarvan de m.e.r.-beoordeling plaatsvond.

3 Onderzochte situaties

In dit hoofdstuk wordt de historie van het aanwijzingsbesluit, de Beslissing op bezwaren en de vigerende Omzettingsregeling kort toegelicht en wordt de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de huidige situatie nader beschreven. In paragraaf 3.4.4 wordt specifiek ingegaan op de verschillen tussen deze drie situaties.

3.1 Aanwijzing en Beslissing op bezwaren

Op 27 december 2004 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat de aanwijzing ex artikel 18 van de Luchtvaartwet voor het luchtvaartterrein Maastricht en de aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszone rond het luchtvaartterrein Maastricht behorende bij het Aanwijzingsbesluit voor Maastricht ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet (verder: de Aanwijzing 2004) vastgesteld.

Op 27 oktober 2011 hebben de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een Beslissing op Bezwaar genomen inzake de Aanwijzing 2004 (verder BOB 2011). Belangrijk onderdeel van deze BOB is dat het aantal vliegtuigbewegingen van het KE-verkeer met 16% verminderd is, hetgeen heeft geleid tot het vaststellen van nieuwe KE-contouren.

Bij de voorbereiding van het BOB 2011 heeft een (her)overweging plaatsgevonden van de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport en het aantal vliegtuigbewegingen dat nodig is om deze ontwikkeling te realiseren. Er is toen uitgegaan van een groei van het aantal passagiers tot 1.439.000 in 2015 en een groei van het vrachtvolume tot 150.000 á 170.000 ton in 2015-2020. Om dit te realiseren waren ca. 30.000 vliegtuigbewegingen (KE-verkeer) voorspeld. Voor lesvluchten en particuliere vluchten is toen er van uitgegaan dat 20.000 vliegtuigbewegingen (Bkl-verkeer) voldoende was. Het gebruik van de banen is in 2010 geschat op een verhouding 20% voor de baan 03 (zuid-noord) en 80% voor de baan 21 (noord-zuid). De nachtstraffactoren zijn bepaald aan de hand van toen voorspelde vertrek- en aankomsttijden en bestemmingen van de passagiers- en vrachtluchten. De gemiddelde nachtstraffactor bedraagt 1.28.

3.2 Wet Luchtvaart

Met de overgang van de Luchtvaartwet naar de Wet luchtvaart is er voor luchthaven Maastricht Aachen Airport een aantal zaken veranderd. De belangrijkste wijzigingen zijn:

1. de BOB 2011 is vervangen door een Omzettingsregeling die uiteindelijk weer door een luchthavenbesluit dient te worden vervangen;
2. een belangrijke wijziging is de geluidsmaat die wordt gehanteerd voor het bepalen van de geluidseffecten vanwege het luchtverkeer. Van de maten Ke (Kosteneenheid) en Bkl (Belastingeenheid kleine luchtvaart) is overgegaan naar de maat L_{den} (Level day-evening-night), welke binnen Europa als standaard geluidsmaat wordt gezien;
3. in het luchthavenbesluit dienen nog de $L_{den}=56$ dB(A)-contour als beperkingengebied voor geluid te worden vastgesteld in plaats van de beperkingengebieden volgens de 35 KE- en de 47 Bkl-geluidcontouren;

4. een andere wijziging betreft de invoering van handhavingspunten op 100 meter afstand van de baankoppen en op representatieve punten nabij woonkernen, waarin het geluid wordt berekend en getoetst aan de gestelde grenswaarden (deze zijn reeds opgenomen in de Omzettingsregeling);
5. een verdere verandering is dat er in het luchthavenbesluit veiligheidsgebieden en obstakelvrije vlakken worden vastgelegd als beperkingengebied. In de Omzettingsregeling en de eerdere Aanwijzing zijn deze gebieden niet opgenomen;
6. ten slotte is gewijzigd dat er in het luchthavenbesluit plaatsgebonden-risicocontouren (PR-contouren), en de daarmee geldende beperkingengebieden, dienen te worden opgenomen. In de Omzettingsregeling en de eerdere Aanwijzing zijn geen PR-contouren opgenomen.

Met het aangevraagde luchthavenbesluit zal de 'vergunning' die tot heden van kracht is geweest (de Omzettingsregeling 2014) voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport wijzigen. In de volgende paragrafen worden de oude situatie volgens de Omzettingsregeling 2014 beschreven en de situatie waarvoor een luchthavenbesluit wordt aangevraagd.

3.3 De Omzettingsregeling

Op 10 december 2013 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de regeling vastgesteld houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het Aanwijzingsbesluit van de luchthaven Maastricht, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Maastricht; hierna: Omzettingsregeling 2014). In de Omzettingsregeling 2014 is (onder meer) de dosismaat L_{den} -geïntroduceerd en zijn geluidgrenswaarden gesteld aan de geluidbelasting op een aantal handhavingspunten. In de Omzettingsregeling 2014 zijn geen L_{den} -geluidbeperkingengebieden vastgesteld. Daardoor zijn de 47 Bkl en de 35 KE-geluidcontouren, zoals vastgesteld in resp. de aanwijzing 2004 en de BOB 2011, als beperkingengebied voor geluid nog steeds van kracht. In de Omzettingsregeling 2014 zijn dezelfde vliegtuigbewegingen aangehouden als in het Aanwijzingsbesluit.

3.4 Onderzochte situaties

Hieronder wordt een beschrijving gegeven van drie onderzochte situaties, te weten de referentiesituatie, het aangevraagde gebruik en de huidige situatie. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste uitgangspunten van deze situaties weergegeven.

Tabel 3-1 Operationele uitgangspunten

Operationele uitgangspunten	Gebruiksjaar 2015	Invulling Omzettingsregeling 2014	Invulling van het aangevraagde gebruik
	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
Vervoerde eenheden [per jaar]			
Passagiers	243.169	1.439.000	700.000
Vracht [ton]	67.693	150.000-170.000	250.000
Aantal vliegtuigbewegingen [per jaar]			
Klein verkeer en helicopters	19.023	31.964	9.500
Groot verkeer	5.720	19.046	15.954
Totaal	24.743	51.009	25.454
Openingsdagen openingstijden extensieregeling			
Circuitvluchten	maandag-vrijdag (niet op feestdagen) 09-19 u extensie tot 23 u		
Overig verkeer	Maandag tot zondag 06-23 u extensie tot 24 u		
Baangebruik zonder meteomarge ⁴			
03-circuit	32%*	20%	30%
03-start	29%**	20%	15%
03-landing		20%	34%
21-circuit	68%*	80%	70%
21-start	71%**	20%	85%
21-landing		20%	66%
Gemiddelde nachtstrafactor ⁵			
	1.28	1.28	2.18
Baanlengte [m]			
Cat. A/D start	2.500	2.500	2.500
Cat. A/D-landing	2.500	2.500	2.500
Cat. E/F-start	2.500	2.500	2.750
Cat. E/F-landing	2.500	2.500	2.500

* Gegevens klein verkeer (ook niet-circuitverkeer);

** Gegevens groot verkeer

3.4.1 Referentiesituatie MAA 2014: Situatie omzetting inclusief technische aanpassingen ("geupdate omzettingsregeling")

In deze situatie wordt uitgegaan van de operationele uitgangspunten zoals opgenomen in Tabel 3-1. Dat betekent dat er ruimte is voor circa 51.000 vliegtuigbewegingen (waarvan circa 32.000 klein verkeer en helicopters en 19.000 groot verkeer).

⁴ Deze marge wordt toegepast om de jaarlijkse fluctuatie in weersomstandigheden en daarmee start- en landingsrichting op te vangen.

⁵ Een weging voor de tijdstippen waarop de vliegtuigbewegingen plaats vinden.

Ook wordt ervan uitgegaan dat al het verkeer (zowel startend als landend) gebruik maakt van de 2.500 meter baan.

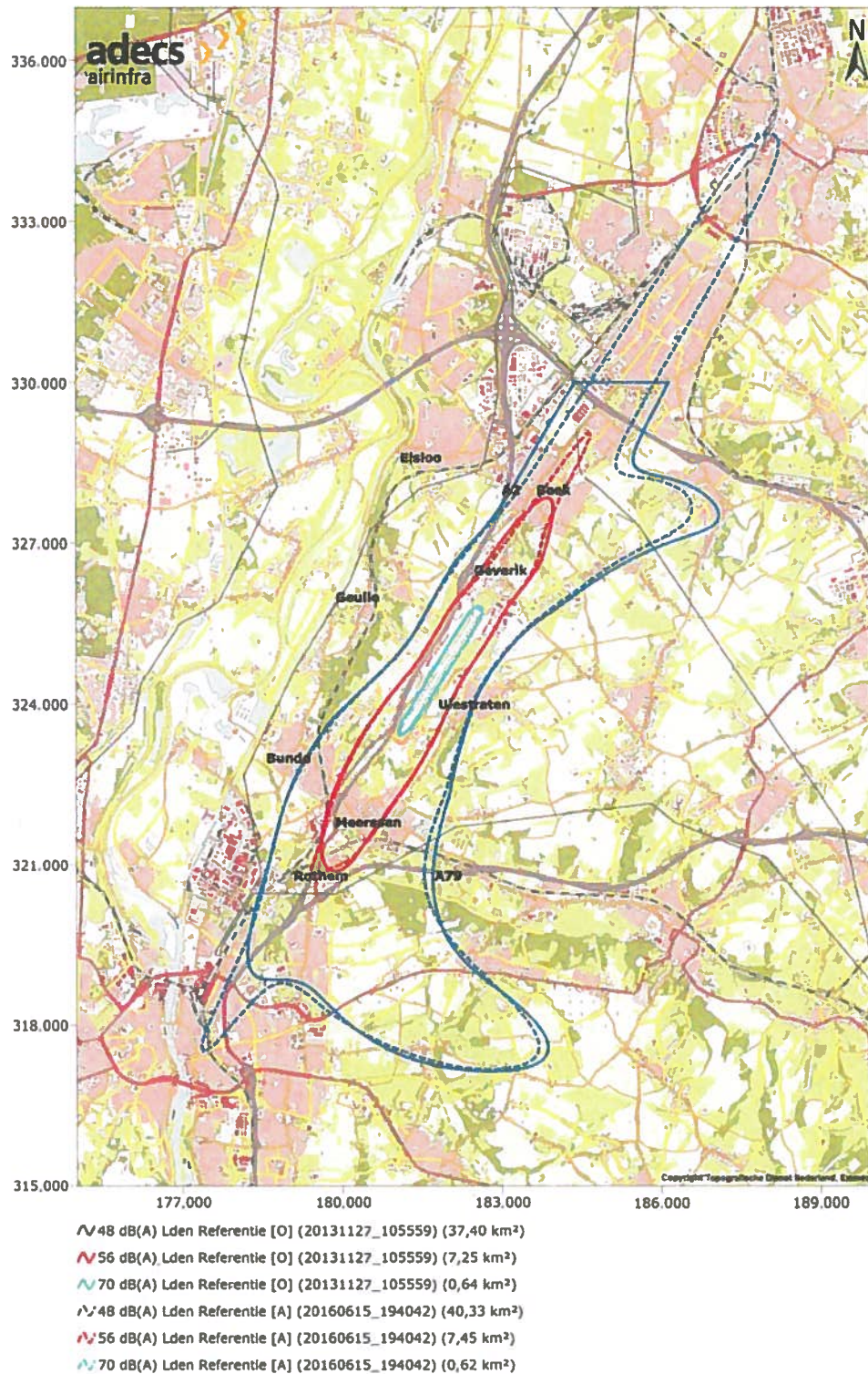
Voor het definiëren van de referentiesituatie is als basis gebruik gemaakt van de uitgangspunten van de Omzettingsregeling. Vervolgens zijn enkele technische aanpassingen gedaan om de berekeningen volgens de meest recente inzichten te kunnen doen.⁶ Het gaat om de volgende aanpassingen:

- 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;
- rekening houdend met de startprocedures (NADP) die de respectievelijke vliegmaatschappijen hanteren.

3.4.1.1 Verbeterde routemodellering

Onderstaand zijn de consequenties weergegeven van het updaten van de vliegroutes op de geluidscontouren en de geluidbelastingen. In de Omzettingsregeling is uitgegaan van de vliegroutes die zijn vastgelegd in het Aanwijzingsbesluit van 2004 voor de kleine luchtvaart en in de BOB 2011 voor de grote luchtvaart. De meest actuele inzichten zijn gebaseerd op historische radartracks van werkelijk gevlogen routes. In notitie *Spreadingsaanpassingen Maastricht Aachen Airport van Adecs* (bijlage 2) is uitgebreid aandacht gegeven aan de veranderingen van de modelspreiding.

⁶ Daarmee wordt de vergelijking van milieueffecten tussen de verschillende onderzochte situaties ook gezuiverd van rekentechnische verschillen.



Figuur 3-1 Vergelijking geluidcontouren Omzettingsregeling 2014 (volle lijn) en Omzettingsregeling na update vliegroutes (stippellijn) (bron: fig. 18 van bijlage 2)

Tabel 3-2 Geluidbelastingen Omzettingsregeling 2014 (links) (bron: tabel 16 [O] van bijlage 2) en Omzettingsregeling na update spreiding vliegroutes (rechts) (bron: tabel 16 [A] van bijlage 2)

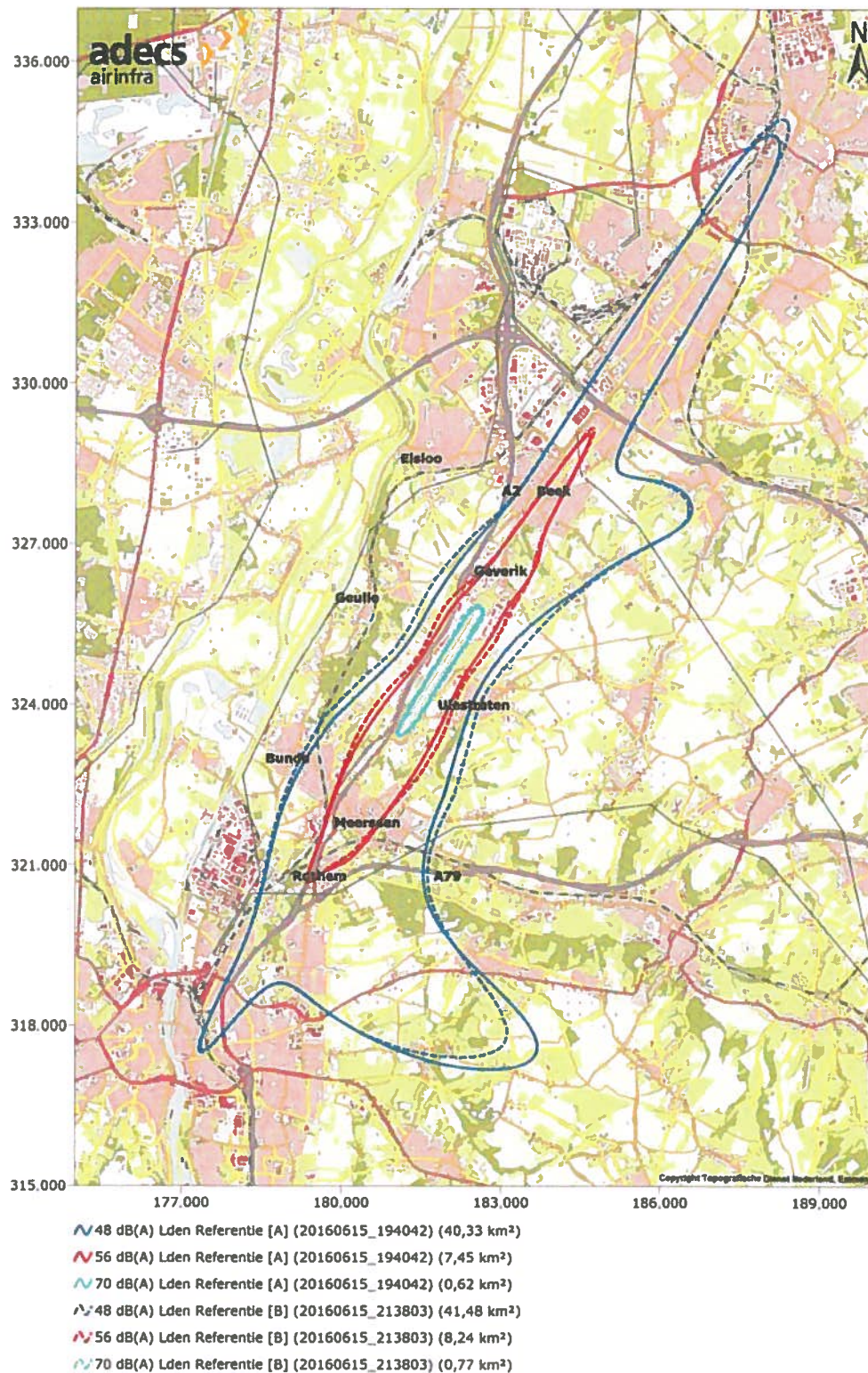
Handhavingspunt	Grenswaarden [L_{den} in dB(A)]	
	OR 2014	OR 2014 + radartracks
HH 03	66.39	67,56
HH 21	67.60	69,46
HH1 Meerssen	56.93	57,07
HH2 Rothem	56.89	57,08
HH3 Bunde	55.88	55,59
HH4 Beek	55.15	53,52
HH5 Beek	55.42	55,15
HH6 Ulestraten	55.95	55,98

Het toepassen van werkelijk gevlogen routes (via radartracks) leidt in de handhavingspunten HH03 en HH21 in het verlengde van de banen tot verhogingen van de grenswaarden en in HH4 (Beek) tot een verlaging van de grenswaarden. De geluidbelastingen ter plaatse van de overige handhavingspunten worden met minder dan 0.3 dB beïnvloed door toepassing van werkelijk gevlogen routes (via radartracks).

3.4.1.2 Update Appendices

Per 1 november 2015 is de nieuwe versie 13.3 van de Appendices voor berekening geluidbelasting rond Schiphol en de overige burgerluchthavens van kracht. Bij vaststelling van de Omzettingsregeling gold nog versie 11 van de Appendices. De belangrijkste wijzigingen zijn te vinden in de toewijzing van geluidcategorieën aan vliegtuigtypen. Ten opzichte van de oudere Appendices bevat Appendices 13.3 meer geluidcategorieën, waardoor vliegtuigtypen in geluidcategorieën ingedeeld kunnen worden die dichter aansluiten bij de werkelijkheid.

Onderstaand zijn de consequenties weergegeven van het updaten van de Appendices op de geluidscontouren en de geluidbelastingen.



Figuur 3-2 Vergelijking van geluidcontouren Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes (volle lijn) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices (stippellijn) (bron: fig. 19 van bijlage 2)

Tabel 3-3 Geluidbelastingen Omzettingsregeling 2014 (links) (bron: tabel 16 [O] van bijlage 2) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes (midden) (bron: tabel 16 [A] van bijlage 2) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices (rechts) (bron: tabel 16 [B] van bijlage 2).

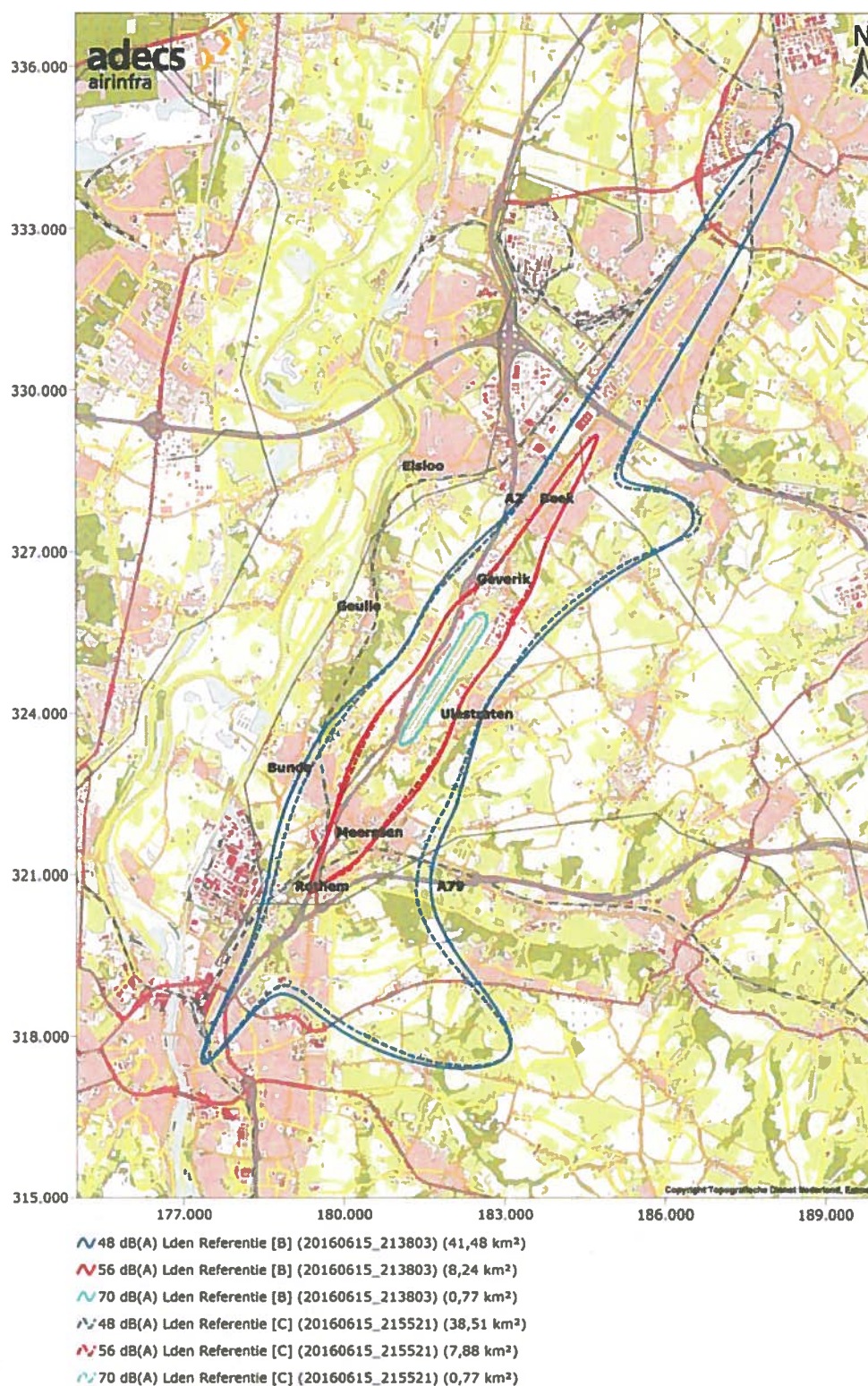
Handhavingspunt	Grenswaarden [L_{den} in dB(A)]		
	OR 2014	OR 2014 + radartracks	OR 2014 + radartracks + app. 13.3
HH 03	66.39	67,56	67,95
HH 21	67.60	69,46	71,41
HH1 Meerssen	56.93	57,07	56,71
HH2 Rothem	56.89	57,08	56,92
HH3 Bunde	55.88	55,59	55,59
HH4 Beek	55.15	53,52	53,71
HH5 Beek	55.42	55,15	55,28
HH6 Ulestraten	55.95	55,98	57,91

Toepassing van app. 13.3 leidt tot een verhoging van de geluidgrenswaarden ter plaatse van het handhavingspunt HH21 in het verlengde van de banen en ter plaatse van HH6 (Ulestraten). In andere handhavingspunten leidt het toepassen van app 13.3 tot een wijziging van minder dan 0.4 dB van de grenswaarden.

3.4.1.3 Veranderde startprocedures

Om brandstof te besparen hanteren vliegtuigmaatschappij de laatste jaren specifieke startprocedures om op vlieghoogte te komen. Sommige maatschappijen hanteren op dit moment nog de (inmiddels verouderde) NADP1, andere vertrekken volgens NADP2⁷. Gebruik van deze procedures is per vliegmaatschappij vastgelegd (zie bijlage 2) en heeft effect op de geluidbelastingen op de grond. De effecten van toepassing van NADP1, resp. NADP2, is onderstaand weergegeven.

⁷ de NADP2-startprocedure wordt gebruikt om brandstof te besparen en de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken. Bij een lagere hoogte wordt de snelheid opgevoerd door de klimhoek te verlagen, als een bepaalde snelheid bereikt is, klimt het vliegtuig vervolgens weer verder.



Figuur 3-3 Vergelijking geluidcontouren Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices (volle lijn) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices én NADP (stippellijn) (bron: fig. 20 van bijlage 2)

Tabel 3-4 Geluidbelastingen Omzettingsregeling 2014 (links) (bron: tabel 16 [O] van bijlage 2) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes (midden links) (bron: tabel 16 [A] van bijlage 2) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices (midden rechts) (bron: tabel 16 [B] van bijlage 2) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices én NADP (rechts) (bron: tabel 16 [C] van bijlage 2)

Handhavingspunt	Grenswaarden [L_{den} in dB(A)]			
	OR 2014	OR 2014 + radartracks	2014 + radartracks + app. 13.3	OR 2014 + radartracks + app. 13.3 + NADP [Referentie MAA-2014]
HH 03	66.39	67,56	67,95	67,78
HH 21	67.60	69,46	71,41	71,39
HH1 Meerssen	56.93	57,07	56,71	56,55
HH2 Rothem	56.89	57,08	56,92	57,10
HH3 Bunde	55.88	55,59	55,59	55,08
HH4 Beek	55.15	53,52	53,71	53,48
HH5 Beek	55.42	55,15	55,28	55,19
HH6 Ulestraten	55.95	55,98	57,91	57,82

De nieuwe startprocedures hebben – met uitzondering van HH3 (Bunde) waar dit leidt tot een verlaging van de grenswaarde met 0.5 dB – een effect van minder dan 0.3 dB op de grenswaarden.

3.4.1.4 Effect updates voor referentiesituatie

Geluid

De gehele update van de Omzettingsregeling 2014 tot Referentie MAA-2014 leidt in HH03, HH21 en HH6 Ulestraten tot een verhoging van de grenswaarde met resp. 1.4, 3.8 en 1.9 dB. In HH03 wordt deze verhoging vooral veroorzaakt door toepassing van de radartracks en in minder mate door toepassing van de appendices 13.3. In HH21 hebben toepassing van de radartracks en appendices 13.3 een vergelijkbare bijdrage in de verhoging van de grenswaarden. In beide handhavingspunten leidt toepassing van de gewijzigde startprocedures tot een kleine verlaging van de grenswaarden. In het handhavingspunt in Ulestraten daarentegen wordt de verhoging van de grenswaarde in hoofdzaak veroorzaakt door toepassing van de appendices 13.3. Toepassing van radartracks en gewijzigde startprocedures hebben in HH6 nauwelijks invloed op de grenswaarde. In het handhavingspunt HH4 Beek leidt de update tot een verlaging van de grenswaarde met 1.7 dB. Deze verlaging wordt vooral veroorzaakt door toepassing van de radartracks. In HH3 Bunde bedraagt de verlaging 0.8 dB, als gevolg van, met name, het gecombineerd effect van toepassing van radartracks en gewijzigde startprocedures. In de overige handhavingspunten leidt de update tot een verhoging of verlaging van de grenswaarden met minder dan 0.4 dB.

In deze m.e.r.-beoordeling wordt als referentiesituatie uitgegaan van deze hogere geluidgrenswaarden. In de handhavingspunten HH1 (Meerssen), HH3 (Bunde), HH4 en HH5 (Beek) leidt de update dan weer tot lagere geluidgrenswaarden (zie Tabel 3-4). Op deze handhavingspunten wordt in deze m.e.r.-beoordeling uitgegaan van deze lagere geluidgrenswaarden.

Deze update is een puur technische operatie om de berekende milieubelastingen beter (dan bij de Omzettingsregeling 2014) te laten aansluiten bij de werkelijk optredende milieubelastingen en is niet bedoeld om hiermee extra milieuruimte te creëren. In bijlage E van het rapport Geluid en Externe Veiligheid Maastricht Aachen Airport van Adecs (bijlage 2) zijn de consequenties van deze updates voor de geluidscontouren en geluidsbelastingen inzichtelijk gemaakt. Hiernavolgend zijn deze resultaten samengevat weergegeven.

Externe veiligheid

De beschreven updates van vliegroutes, appendices en NADP hebben geen invloed op de ligging van de EV-contouren, zoals deze inzichtelijk zijn gemaakt in de BOB 2011.

Dit komt doordat voor de EV-berekeningen geen gebruik wordt gemaakt van indelingen in categorieën volgens de appendices, maar direct van vliegtuigtypen. De vliegtuigtypen zijn niet gewijzigd. Verder wordt in de EV-berekeningen, conform de rekenvoorschriften, ook geen rekening gehouden met vliegprocedures. Enkel de gewijzigde vliegroutes kunnen een invloed hebben.

In de EV-berekeningen wordt gewerkt met nominale vliegroutes in plaats van de spreidingen zoals die gebruikt worden in de geluidberekeningen. De nominalen van de routespreidingen zijn niet tot nauwelijks gewijzigd, waardoor de invloed op de EV-berekeningen zeer klein is.

In het luchthavenbesluit zullen $PR=10^{-5}$ en de $PR=10^{-6}$ contouren worden vastgesteld als nieuwe beperkingengebieden. Ten tijde van de vaststelling van de BOB 2011 golden er nog geen wettelijke eisen ten aanzien van externe veiligheid voor luchthavens. In de Omzettingsregeling zijn ook geen beperkingengebieden als gevolg van externe veiligheid opgenomen. Het Ministerie van I&M hanteerde toen wel het beleid dat er geen woningen mochten zijn gesitueerd binnen de $PR=10^{-5}$ contour. Omwille van deze beleidsmatige benadering van de externe veiligheid zijn in de nu vigerende besluiten externe veiligheidsrisico's inzichtelijk gemaakt (via het presenteren van $PR=10^{-5}$ en $PR=10^{-6}$ contouren. Deze contouren vormen, alhoewel ze niet als beperkingengebieden gelden in de Omzettingsregeling 2014, als de 'beperkingengebieden' voor de referentiesituatie MAA-2014.

3.4.2 Voorgenomen activiteit: aangevraagde gebruik

3.4.2.1 Achtergrond en aanvraag luchthavenbesluit

De voorgenomen activiteit gaat uit van het businessplan van MAA. Deze situatie is tevens de basis voor de aanvraag van het luchthavenbesluit ("aangevraagde gebruik") en wordt in voorliggende m.e.r.-beoordeling aangeduid als LHB-situatie MAA-2024.

Uitgangspunten voor het gebruik zijn:

- ruimte voor in totaal ca. 25.500 vliegtuigbewegingen in 2024 (excl. meteomarge), bestaande uit:
 - passagiersvluchten voor 700.000 passagiers;
 - general aviation voor 250.000 ton TOW vracht en maintenance; en
 - circuitvluchten (proef-, les- en oefenvluchten).

- het gebruik van bestaande landingsbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.500 meter voor alle vliegtuigen;
- het gebruik van bestaande startbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.500 meter voor het starten van categorie A t/m D verkeer;
- het gebruik van bestaande startbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.750 meter voor het starten van categorie E/F verkeer;
- openingstijden van 06.00 tot 23.00 uur en extensieregeling tot 24.00 uur gedurende 7 dagen per week voor passagiersvluchten en general aviation overeenkomstig art. 4 van de Omzettingsregeling 2014;
- openingstijden van 09.00 tot 19.00 uur en een extensieregeling tot 23.00 uur van maandag tot en met vrijdag, niet zijnde officiële feestdagen, voor circuitvluchten in het kader van proef-, les- of oefenvluchten overeenkomstig artikel 5 van de Omzettingsregeling 2014;
- gebruik van het luchthavengebied met daarop de huidige start-landingsbaan met een operationele lengte van maximaal 2.750 m.

Van de circa 25.500 vliegtuigbewegingen zijn circa 16.000 vliegtuigbewegingen (groot verkeer) voorspeld en circa 9.500 voor de kleine luchtvaart en helikopters. Bij de voorspelling van de representatieve vlootsamenstelling is uitgegaan van de verwachte modernisering van de vloot, met name (doch niet alleen) bij de vaste klanten van MAA. Zo vervangt Turkish Airlines haar A310F door A330F en is de B747-200/300 inmiddels vervangen door B747-400/800. De MD11 freighters zijn vrijwel uitgefaseerd en niet meer in de projectie opgenomen.

Ten behoeve van het aangevraagde gebruik is op basis van historisch statistieken over het baangebruik de verdeling tussen de banen 03 en 21 gedetailleerder bepaald en is een onderscheid gemaakt tussen het baangebruik bij het landen en het opstijgen. De gebruikte historische gegevens benaderen exacter het daadwerkelijk toekomstig baangebruik, zoals weergegeven in Tabel 3-1, dan de verdeling 20/80 die in 2010 is aangehouden.

In het kader van het aangevraagde gebruik zijn de verwachte aankomst- en vertrektijden van de vliegtuigen opnieuw voorspeld op basis van historische gegevens, in het bijzonder de historische gegevens van de vaste klanten van MAA. Uit historische gegevens blijkt dat de klanten van MAA of vroeg in de morgen en soms laat in avond hun operatie uitvoeren. Deze historische gegevens zijn meegenomen als uitgangspunt voor het aangevraagde gebruik, met een gemiddelde nachtstrafactor van 2.18 als resultaat.

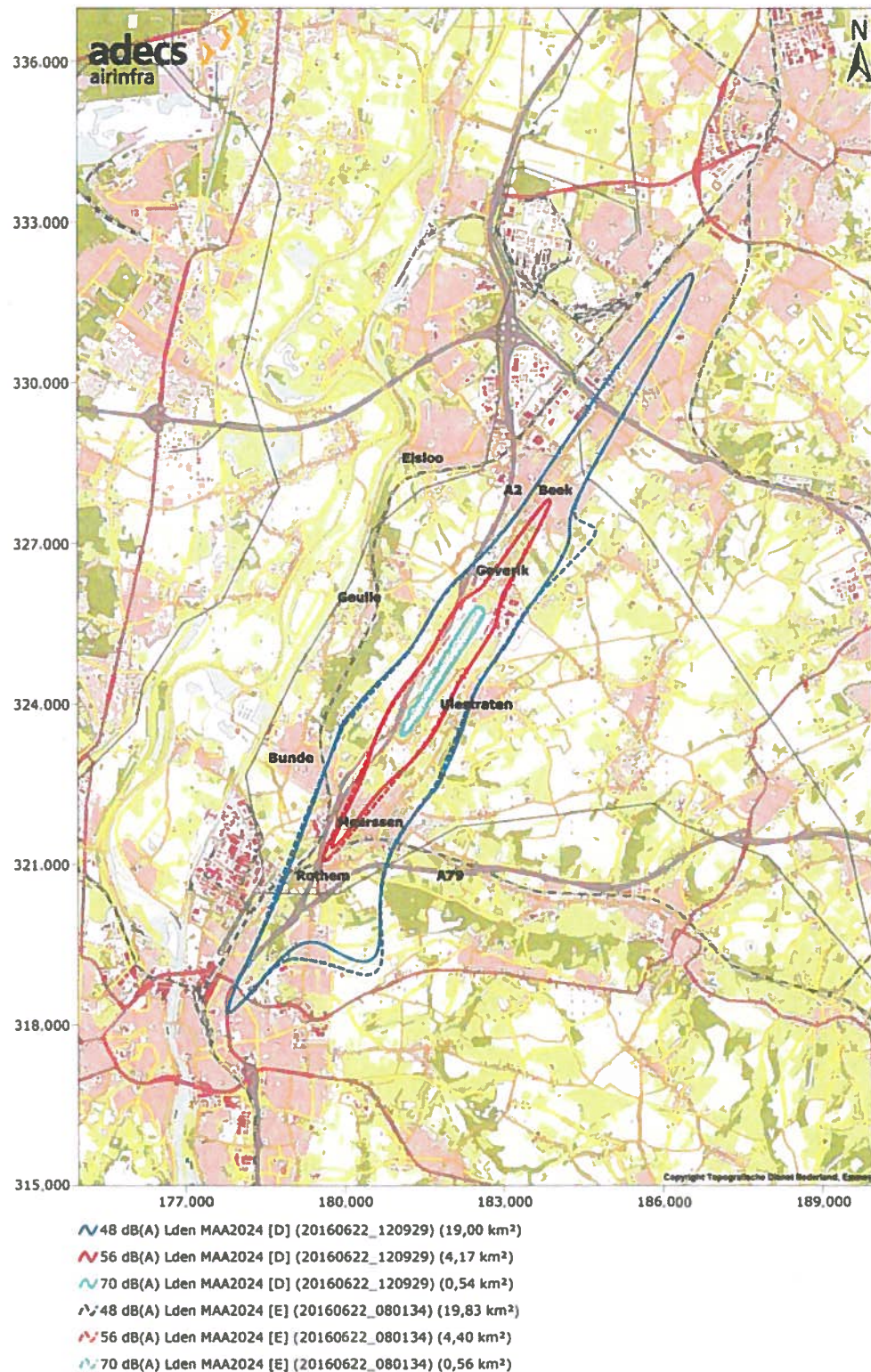
In bijlage 2 zijn de rekenparameters van de representatieve vlootsamenstelling weergegeven waarmee de geluidbelastingen, de geluidcontouren en de EV-contouren zijn vastgesteld en de N-depositie is bepaald (zie hiervoor ook bijlage 3).

Voor een gedetailleerde beschrijving van de activiteiten waarvoor het luchthavenbesluit wordt aangevraagd, wordt verwezen naar de toelichting op de aanvraag [rapport 14A034.RAP008.FV.GL].

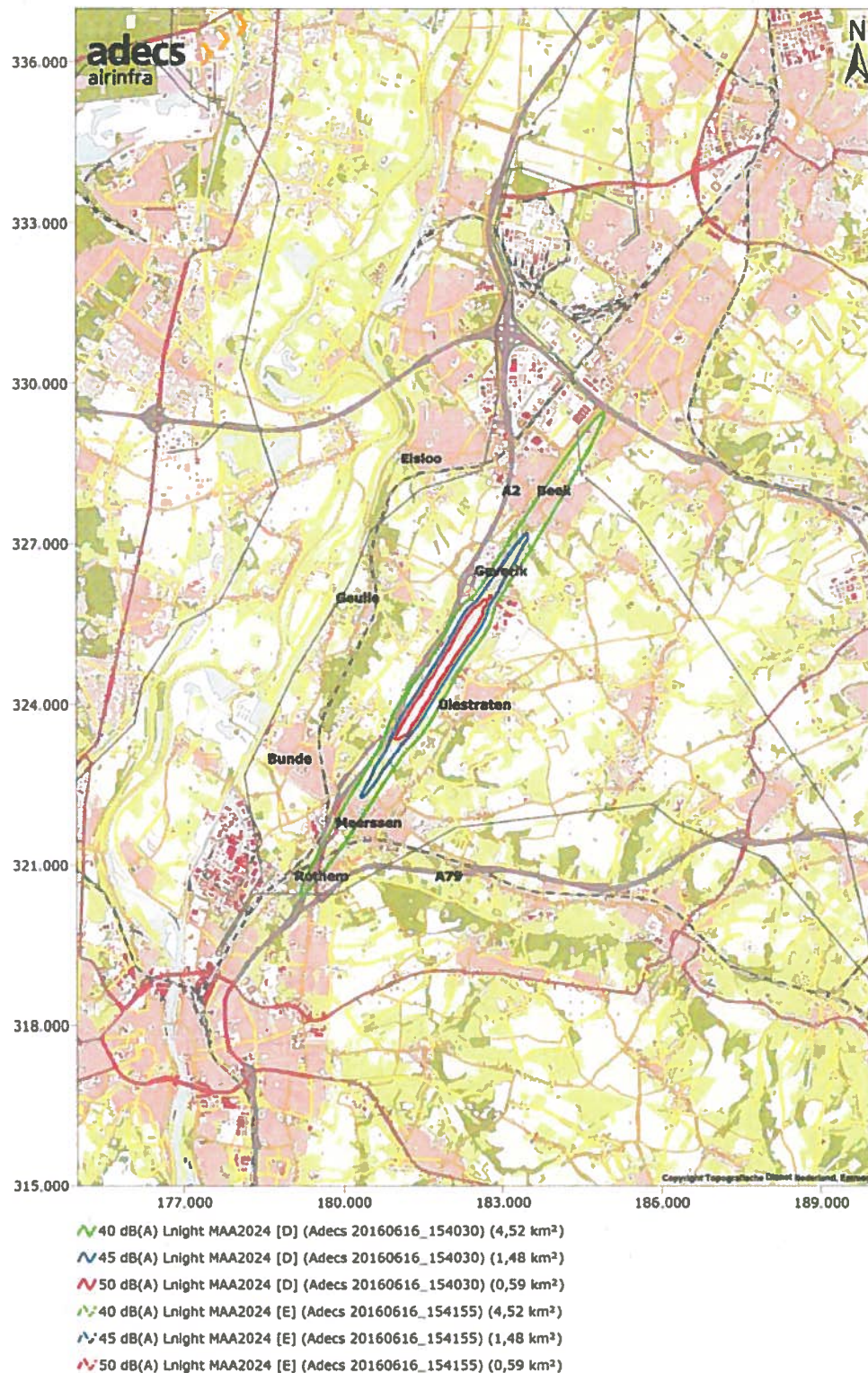
3.4.2.2 Effect op geluid door gebruik 2.750 m baan

In onderstaande figuren en tabellen zijn de geluidscontouren en de geluidbelastingen in de handhavingspunten vergeleken tussen:

- de vlootsamenstelling en het baangebruik overeenkomstig de uitgangspunten van het aangevraagde gebruik, doch waarbij alle startende cat. E/F vliegtuigen gebruik maken van de huidige 2.500 m baan;
- de vlootsamenstelling, het baangebruik overeenkomstig de uitgangspunten van het aangevraagde gebruik waarbij alle startende cat. E/F vliegtuigen gebruik maken van de 2.750 m baan. Dit is de LHB-situatie MAA-2024.



Figuur 3-4 Vergelijking L_{den} -geluidcontouren cat. E/F op 2.500 m -baan (volle lijn) en cat. E/F op 2.750 m baan (LHB-situatie-MAA-2024, stippellijn) (bron: fig. 22 van bijlage 2)



Figuur 3-5 Vergelijking L_{night} geluidcontouren cat. E/F op 2.500 m -baan (volle lijn) en cat. E/F op 2.750 m baan (LHB-situatie-MAA-2024, stippellijn) (bron: fig. 28 van bijlage 2)

Tabel 3-5 Geluidgrenswaarden cat. E/F 2.500 m baan en cat. E/F 2.750 m baan (LHB-situatie MAA-2024) (bron: resp. [D] en [E] tabel 16 van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelasting [L_{den} in dB(A)]		ΔL_{den} [dB]	Δ Gebruik [%]
	LHB 2024 code A/D: 2.500 m code E/F: 2.500 m	LHB 2024 code A/D: 2.500 m code E/F: 2.750 m (LHB-situatie MAA-2024)		
HH 03	66,05	67,43	1,38	37,4
HH 21	68,28	68,42	0,14	3,3
HH1 Meerssen	52,31	53,12	0,81	20,5
HH2 Rothem	54,06	55,02	0,96	24,7
HH3 Bunde	51,25	51,85	0,60	14,8
HH4 Beek	49,76	49,80	0,04	0,9
HH5 Beek	51,41	51,48	0,07	1,6
HH6 Ulestraten	54,72	53,99	-0,73	-15,5

Uit de resultaten van de geluidberekeningen blijkt dat de geluidbelasting als gevolg van het gebruik van de 2.750 m baan beperkt toeneemt ten opzichte gebruik van de 2.500 m baan (bij gelijke vlootsamenstelling en baangebruik) met uitzondering van het handhavingspunt in Ulestraten (daar neemt de geluidbelasting af):

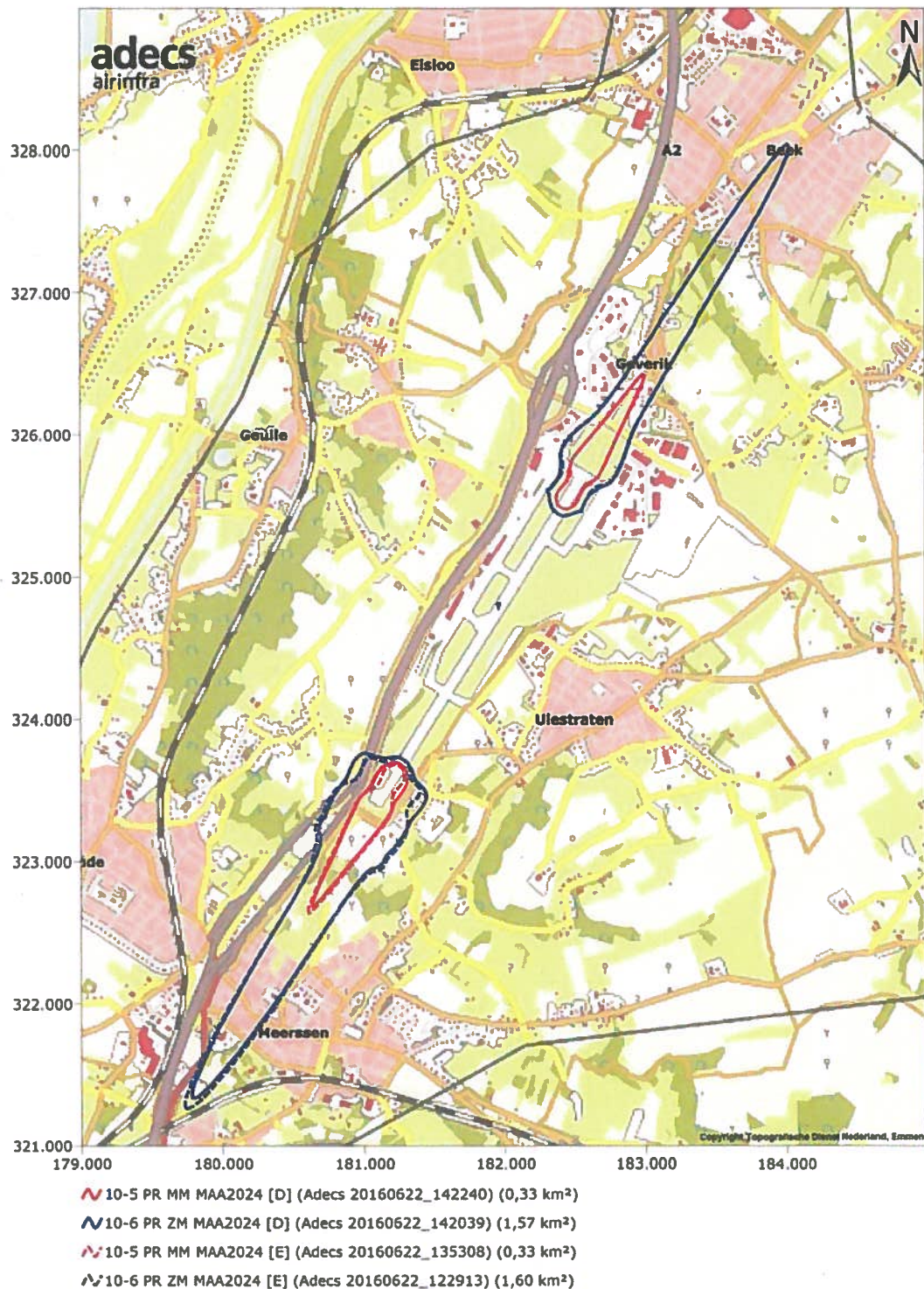
- geluidcontouren worden beperkt groter;
- geluidbelastingen in de handhavingspunten nabij de woonkernen Bunde, Meerssen en Rothem worden respectievelijk 0,6, 0,8 en 1,0 dB hoger. De geluidhinder zal, sec als gevolg van het gebruik van de 2.750 m baan, in deze woonkernen toenemen. Echter, een toename van de geluidbelasting van 1 dB en minder is voor een gemiddeld gehoor niet waarneembaar. Nabij Beek is de toename van de geluidbelasting in de handhavingspunten minder dan 0,2 dB. Deze toename is niet waarneembaar als meer hinderlijk in deze woonkernen;
- geluidbelastingen in de handhavingspunten nabij de baaneinden neemt toe met 1,4 dB in HH03 en minder dan 0,2 dB in HH21.

In het handhavingspunt in Ulestraten wordt dan weer een afname van de geluidbelasting vastgesteld met 0,7 dB, sec als gevolg van het gebruik van de volledige baanlengte. Deze afname van de geluidbelasting is dermate klein dat deze voor een gemiddeld gehoor niet waarneembaar is en niet tot minder waarneembare hinder leiden.

3.4.2.3 Effect op externe veiligheid door gebruik 2.750 m baan

In onderstaande figuren zijn de externe-veiligheidscontouren vergeleken tussen:

- de vlootsamenstelling en het baangebruik overeenkomstig de uitgangspunten van het aangevraagde gebruik, doch waarbij alle startende cat. E/F vliegtuigen gebruik maken van de huidige 2.500 m baan;
- de vlootsamenstelling, het baangebruik overeenkomstig de uitgangspunten van het aangevraagde gebruik waarbij alle startende cat. E/F vliegtuigen gebruik maken van de 2.750 m baan. Dit is de LHB-situatie MAA-2024.



Figuur 3-6 Vergelijking EV-contouren cat. E/F op 2.500 m -baan (volle lijn) en cat. E/F op 2.750 m baan (LHB-situatie-MAA-2024, stippellijn) (bron: fig. 33 van bijlage 2)

Uit de resultaten van de externe-veiligheidsberekeningen blijkt dat de externe-veiligheidsrisico's als gevolg van het gebruik van de 2.750 m baan beperkt toenemen ten opzichte van het gebruik van de 2.500 m baan (bij gelijke vlootsamenstelling en baangebruik): de externe-veiligheidscontouren worden aan de zuidkant ter hoogte van Meerssen beperkt groter, maar leidt niet tot meer woningen binnen de $PR=10^{-6}$ -contour.

3.4.3 De huidige situatie

Op 29 februari 2016 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&M de Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport van het gebruiksjaar 2015 (periode van 1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015) gerapporteerd. Deze rapportage geeft een representatief beeld van het huidige gebruik van de luchthaven en de daarbij behorende geluidbelasting. De vluchtgegevens die door Maastricht Aachen Airport zijn aangeleverd voor deze Handhavingsrapportage zijn ook gebruikt voor het bepalen van de geluidcontouren en de EV-contouren voor de huidige situatie. Om de geluidbelasting in de huidige situatie te kunnen vergelijken met de geluidbelasting van de referentiesituatie MAA-2014 en de LHB-situatie MAA-2024, is bij het bepalen van de geluidbelasting voor de huidige situatie:

- uitgegaan van de werkelijk gevlogen routes;
- rekening gehouden met de Appendices 13.3;
- rekening gehouden met de toegepaste startprocedures (NADP 1/2).

In de huidige situatie wordt uitgegaan van circa 24.700 vliegtuigbewegingen (waarvan circa 19.000 klein verkeer en helikopters en circa 5.700 groot verkeer). Al het verkeer maakt gebruik van de 2.500 meter baan.

3.4.4 Wijzigingen als gevolg van het aangevraagd gebruik

In deze paragraaf wordt verder ingegaan op een aantal verschillen tussen de huidige situatie (het gebruiksjaar 2015), de referentiesituatie en het aangevraagde gebruik.

Tabel 3-6 Operationele uitgangspunten

Operationele uitgangspunten	Gebruiksjaar 2015	Invulling Omzettingsregeling 2014	Invulling van het aangevraagde gebruik
	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
Vervoerde eenheden [per jaar]			
Passagiers	243.169	1.439.000	700.000
Vracht [ton]	67.693	150.000-170.000	250.000
Aantal vliegtuigbewegingen [per jaar]			
Klein verkeer en helikopters	19.023	31.964	9.500
Groot verkeer	5.720	19.046	15.954
Totaal	24.743	51.009	25.454
Openingsdagen openingstijden extensieregeling			
Circuitvluchten	maandag-vrijdag (niet op feestdagen) 09-19 u extensie tot 23 u		

Operationele uitgangspunten	Gebruiksjaar 2015	Invulling Omzettingsregeling 2014	Invulling van het aangevraagde gebruik
	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
Overig verkeer	Maandag tot zondag 06-23 u extensie tot 24 u		
Baangebruik zonder meteomarge			
03-circuit	32%*	20%	30%
03-start	29%**	20%	15%
03-landing		20%	34%
21-circuit	68%*	80%	70%
21-start	71%**	20%	85%
21-landing		20%	66%
Gemiddelde nachtstraffactor			
	1.28	1.28	2.18
Baanlengte [m]			
Cat. A/D start	2.500	2.500	2.500
Cat. A/D-landing	2.500	2.500	2.500
Cat. E/F-start	2.500	2.500	2.750
Cat. E/F-landing	2.500	2.500	2.500

* Gegevens klein verkeer (ook niet-circuitverkeer);

** Gegevens groot verkeer

Aantal vliegtuigbewegingen

In het aangevraagde gebruik wordt relevant minder klein verkeer mogelijk gemaakt dan hetgeen is gevlogen in het gebruiksjaar 2015 en hetgeen mogelijk is conform de referentiesituatie.

In het gebruiksjaar 2015 heeft minder groot verkeer gevlogen dan waarvan is uitgegaan in de referentiesituatie én in het aangevraagde gebruik. Het aangevraagde gebruik laat straks minder groot verkeer toe dan de vigerende Omzettingsregeling 2014.

Openingstijden

De openingstijden en de extensieregelingen veranderen niet.

Baangebruik

Het gebruik van de banen is in 2010 geschat op een verhouding van 20%⁸ voor de baan 03 (zuid-noord) en 80% voor de baan 21 (noord-zuid). Ten behoeve van de aanvraag van het luchthavenbesluit is op basis van historisch statistieken over het baangebruik de verdeling tussen de banen 03 en 21 gedetailleerder bepaald en is een onderscheid gemaakt tussen het baangebruik bij het landen en het opstijgen. De gebruikte historische gegevens sluiten goed aan bij het werkelijke baangebruik in het gebruiksjaar 2015 en benaderen exacter het daadwerkelijk toekomstig baangebruik dan de verdeling 20/80 die in 2010 is aangehouden.

⁸ percentages zonder meteomarge

Grens luchthaventerrein

Gelet op een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het luchthaventerrein, verzoekt Maastricht Aachen Airport om het vast te stellen luchthaventerrein op onderdelen aan te passen ten opzichte van het luchtvaartterrein dat is vastgesteld in het Aanwijzingsbesluit, de Beslissing op Bezwaar en in de Omzettingsregeling.

Het betreft wijzigingen als gevolg van de volgende ontwikkelingen:

- *Aanleg Ringweg en ontwikkeling AviationValley;*
- *Het situeren van de terreinen ROC Leeuwenborg Maastricht Airport buiten het luchthaventerrein;*
- *Toevoeging terrein RESA-Zuid;*
- *Diverse kleine correcties om de begrenzing van het luchthaventerrein te laten samenvallen met kadastrale grenzen en/of eigendomsgrenzen.*

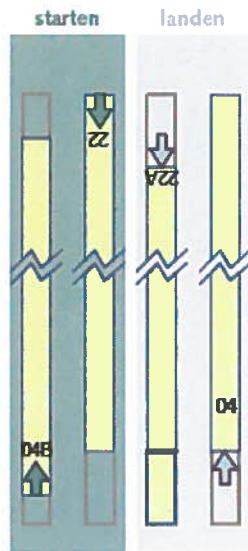
De genoemde aanpassingen zijn in de notitie "Beperkingengebieden Geluid en Externe Veiligheid" van LievenseCSO nader toegelicht.

Gemiddelde nachtstraffactor

In 2010 zijn de nachtstraffactoren bepaald aan de hand van toen voorspelde vertrek- en aankomsttijden en bestemmingen van de passagiers- en vrachtluchten. In het kader van de aanvraag van het luchthavenbesluit zijn de verwachte aankomst- en vertrektijden van de vliegtuigen opnieuw voorspeld op basis van historische gegevens, in het bijzonder de historische gegevens van de vaste klanten van MAA. Het blijkt dat de klanten van MAA of vroeg in de morgen en soms laat in avond hun operatie uitvoeren. Verder is er sprake van een lager aandeel klein verkeer bij de vlootsamenstelling van het aangevraagde gebruik: veel klein verkeer (met nachtstraffactor 1) verlaagt het gemiddelde van de nachtstraffactor. Dit gezamenlijk heeft er toe geleid dat de gemiddelde nachtstraffactor toeneemt van 1.28 in 2010 tot 2.18 voor het aangevraagde gebruik.

Baanlengte

De baanlengtes en de start- en eindpunten van de banen voor het landen veranderen voor geen enkel vliegtuig. De baanlengtes en de start- en eindpunten voor het starten van de Cat. A t/m D (i.c. de kleinere vleugelbreedtes) veranderen evenmin. Enkel de baanlengte voor de cat. E/F vliegtuigen wordt verlengd van 2.500 naar 2.750 voor die toestellen die omwille van bestemming de langere baanlengte nodig hebben. Om rekentechnische redenen is in de m.e.r.-beoordelingsnotitie er van uitgegaan dat alle cat. E/F vliegtuigen gebruik maken van de 2.750 m baan. In werkelijkheid zal dat slechts een klein gedeelte zijn van dit aantal. De voorspelde effecten van het gebruik van de langere baan zullen in werkelijkheid minder groot zijn dan waarvan in de berekeningen is uitgegaan (zie Tabel 3-5): daar waar een toename van de geluidbelasting als gevolg van het gebruik van de 2.750 is berekend zal deze toename in werkelijkheid minder groot zijn en in Ulestraten zal in werkelijkheid de afname van de geluidbelasting als gevolg van het gebruik van de 2.750 m baan minder groot zijn dan berekend.



De ligging van de 2.500 m baan voor landen en starten en noord naar zuid en van zuid naar noord is hieronder schematisch weergegeven. Het betreft de start- en eindpunten van de 2.500 m baan⁹ zoals die zijn vastgelegd in het Aanwijzingsbesluit [[7]], de BOB 2011 en in de Omzettingsregeling 2014. De 2.500 m baan is telkens geel gemarkeerd. De 2.750 m baan behelst de gehele lengte van de aanwezige verharding en is als grijze kader in het schema opgenomen.

Definitieve situatie

Starts naar het noorden met 150m naar het zuiden verschoven startpunt.

Landen vanuit het noorden, overeenkomstig de huidige situatie, met 250m naar het zuiden verschoven landingsdrempel.

⁹ merk op dat baan 04 inmiddels baan 03 is en baan 22 inmiddels 21.

4 Milieueffecten luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport

4.1 Werkwijze

In deze m.e.r.-beoordeling worden de effecten van het aangevraagde gebruik vergeleken met de referentiesituatie, waarbij de referentiesituatie een neutrale score (0) krijgt. De effecten zijn kwalitatief beoordeeld door het toekennen van effectscores, waar mogelijk onderbouwd met kwantitatieve gegevens. De toekenning van de effectscores is uitgevoerd door een specialist die daarbij de omvang en ernst van het effect mee heeft gewogen. Bij het beoordelen is de volgende schaal gehanteerd:

Kwalitatieve score	Betekenis
+++	Zeer positieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie
++	Positieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie
+	Licht positieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie
0	Neutrale effecten, gelijkblijvende bijdrage ten opzicht van de referentiesituatie
-	Licht negatieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie
--	Negatieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie
---	Zeer negatieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie

De referentiesituatie is de situatie conform de geüpdatete Omzettingsregeling 2014. Deze is in detail beschreven in paragraaf 3.4.1. De voorgenomen activiteit is de situatie zoals beschreven in de (toelichting op de) aanvraag voor het luchthavenbesluit en wordt verder aangeduid als LHB-situatie MAA-2024.

Hiernavolgend worden de milieueffecten nader beschreven.

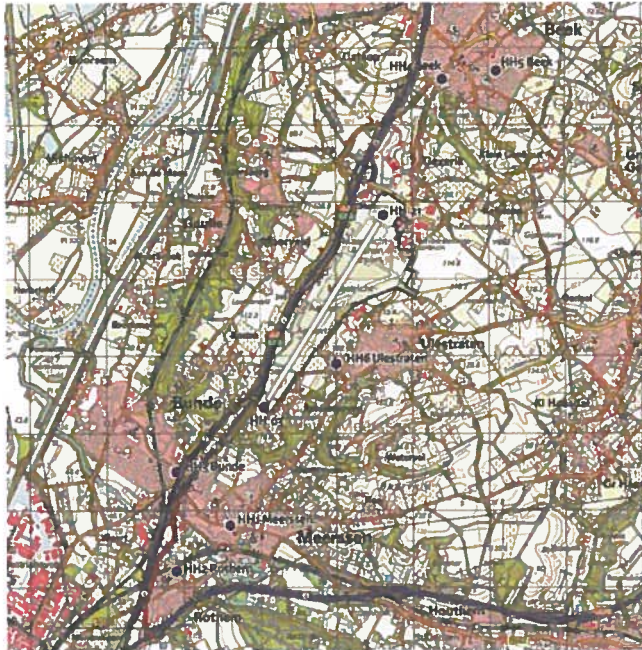
4.2 Geluid

4.2.1 Effecten

De Nederlandse luchtvaartsector dient voor geluid gebruik te maken van het Europees geldende geluidberekeningsstelsel met de L_{den} en L_{night} als geluidsmaten. L_{den} staat voor de jaargemiddelde geluidsbelasting gedurende het etmaal, waarbij de geluidsbelasting tijdens de 'day, evening en night' (den) afzonderlijk worden meegewogen. L_{night} is de jaargemiddelde geluidsbelasting tijdens de nacht (23.00 tot 07.00 uur). MAA is geopend vanaf 06.00 u. De tussen 06.00u en 07.00u startende of landende vliegtuigen en de vliegtuigen die in de extensieregeling landen of starten, vliegen formeel in de akoestische nachtperiode. Om die reden is in deze m.e.r.-beoordeling ook L_{night} beschouwd, alhoewel in het 'diepst van de nacht' niet gevlogen wordt.

Adecs heeft diverse geluidberekeningen uitgevoerd om de geluidcontouren en geluidbelastingen conform de huidige situatie, de referentiesituatie (referentiesituatie MAA-2014) en de situatie conform het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024) vast te stellen.

Daarnaast zijn in de handhavingspunten de geluidgrenswaarden voor de referentiesituatie MAA 2014 en de geluidbelastingen overeenkomstig de huidige situatie en de LHB-situatie MAA-2024 vastgesteld. De positie van de handhavingspunten is weergegeven in Figuur 4-1.



Figuur 4-1 Situering handhavingspunten geluid

4.2.2 Referentiesituatie

4.2.2.1 L_{den}

In onderstaande Figuur 4-2 zijn de L_{den} contouren voor de referentiesituatie MAA-2014 weergegeven.

In Tabel 4-1 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

Tabel 4-1 Effecten L_{den} referentiesituatie MAA-2014

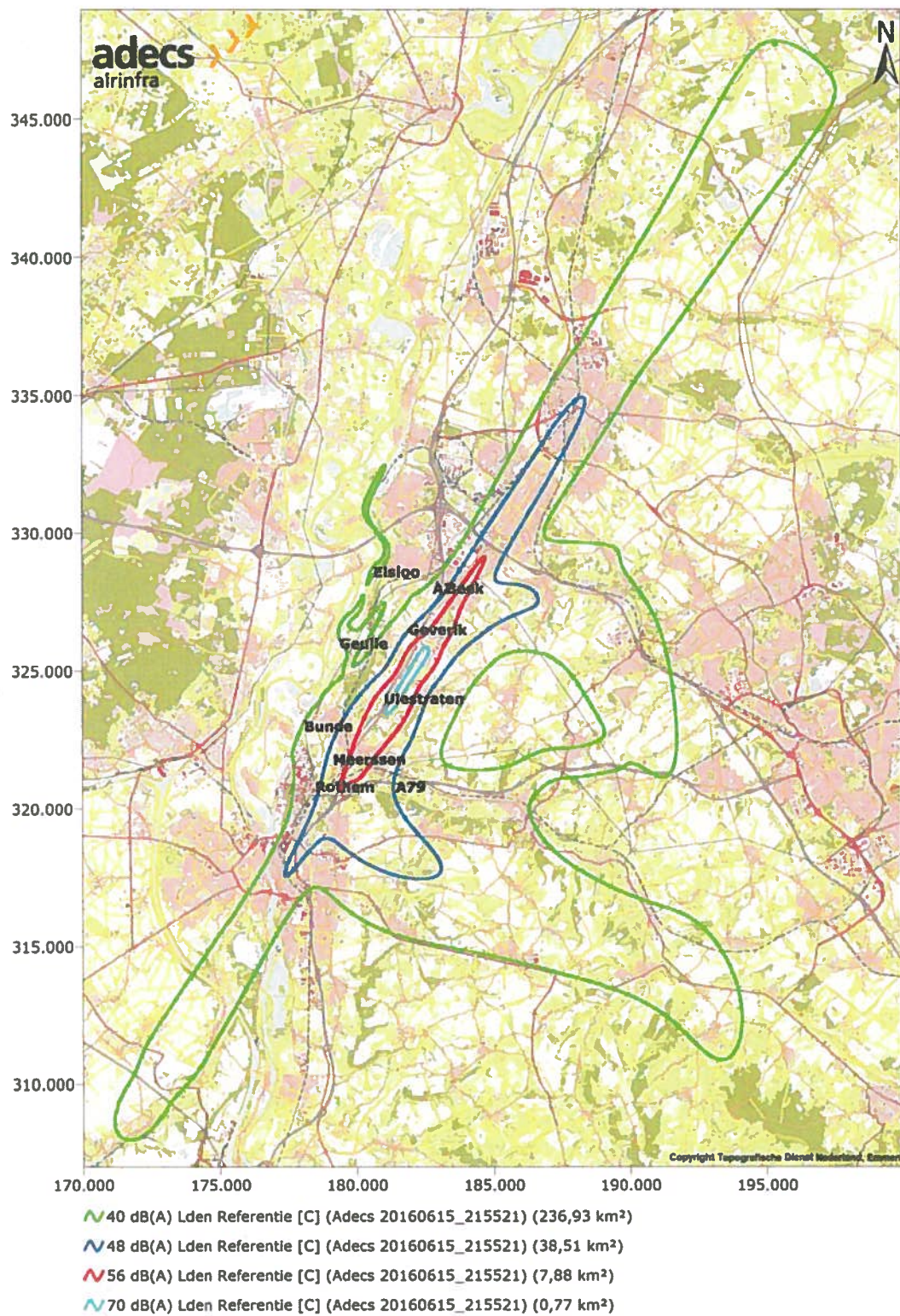
Contour	Oppervlak [km ²]	Aantal woningen	Aantal ernstig gehinderden
70 L_{den}	0,77	0	0
56 L_{den}	7,88	3.330	2.980
48 L_{den}	38,51	23.900	11.990
40 L_{den}	236,93	86.220	23.610

In

Tabel 4-2 zijn de geluidgrenswaarden voor de referentiesituatie MAA-2014 weergegeven.

Tabel 4-2 Geluidgrenswaarden referentiesituatie MAA-2014 (bron: tabel 16 [C] van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidgrenswaarden [L_{den} in dB(A)]
HH 03	67,78
HH 21	71,39
HH1 Meerssen	56,55
HH2 Rothem	57,10
HH3 Bunde	55,08
HH4 Beek	53,48
HH5 Beek	55,19
HH6 Ulestraten	57,82



Figuur 4-2 L_{den} -geluidcontouren referentiesituatie MAA-2014 (bron: fig. 12 van bijlage 2)

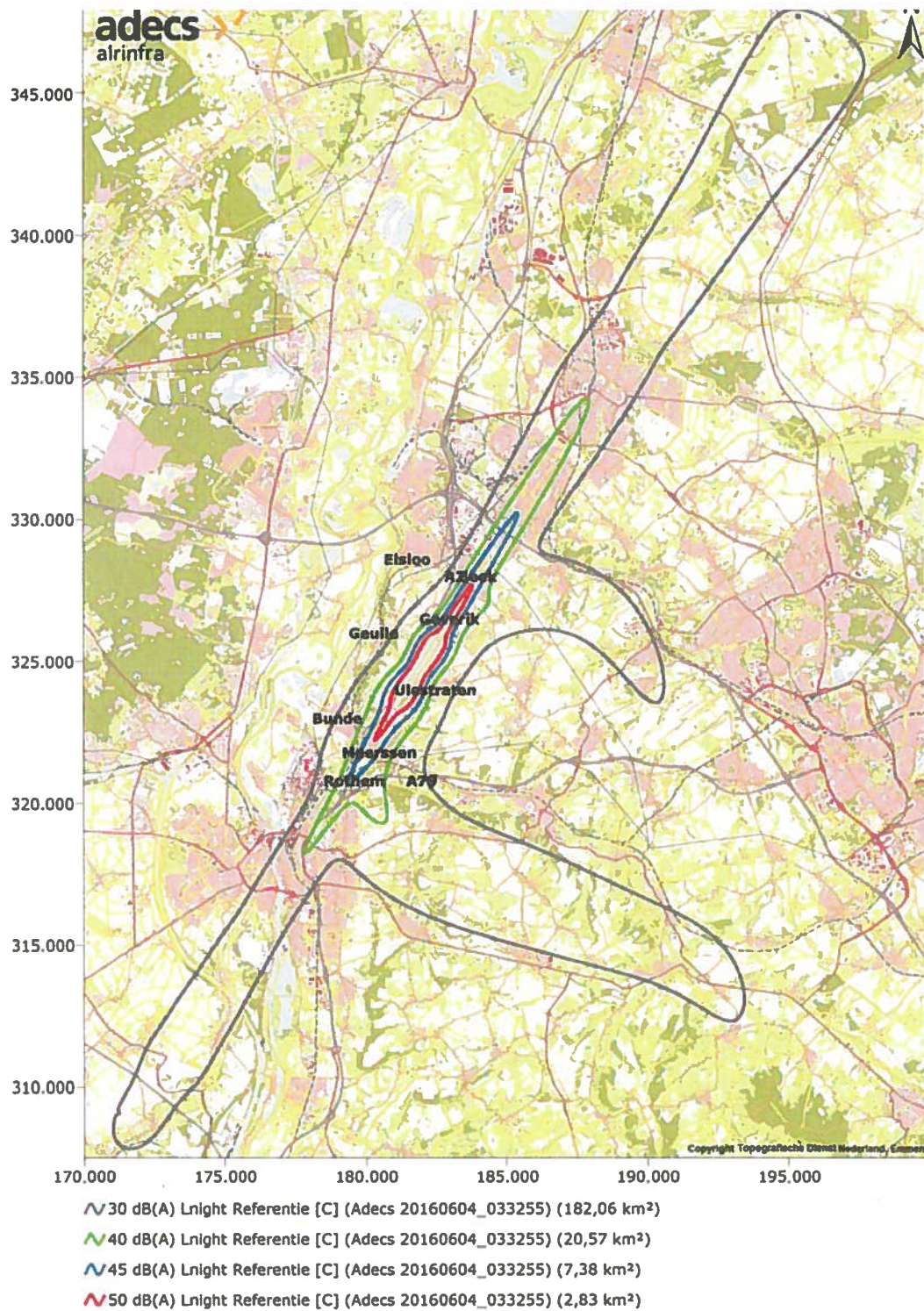
4.2.2.1 L_{night}

In onderstaande Figuur 4-3 zijn de L_{night} contouren voor de referentiesituatie MAA-2014 weergegeven.

In Tabel 4-3 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

Tabel 4-3 Effecten L_{night} referentiesituatie MAA-2014

Contour	Oppervlak [km ²]	Aantal woningen	Aantal ernstig slaapverstoorden
50 L_{night}	2,83	250	130
45 L_{night}	7,38	3.470	1.190
40 L_{night}	20,57	15.250	3.510
30 L_{night}	182,06	72.120	8.940



Figuur 4-3 L_{night} -geluidcontouren referentiesituatie MAA-2014 (bron: fig. 13 van bijlage 2)

4.2.3 Aangevraagd gebruik

4.2.3.1 L_{den}

In onderstaande Figuur 4-4 zijn de L_{den} contouren voor de LHB-situatie MAA-2024 weergegeven.

In Tabel 4-6 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

Tabel 4-4 Effecten L_{den} LHB-situatie MAA-2024

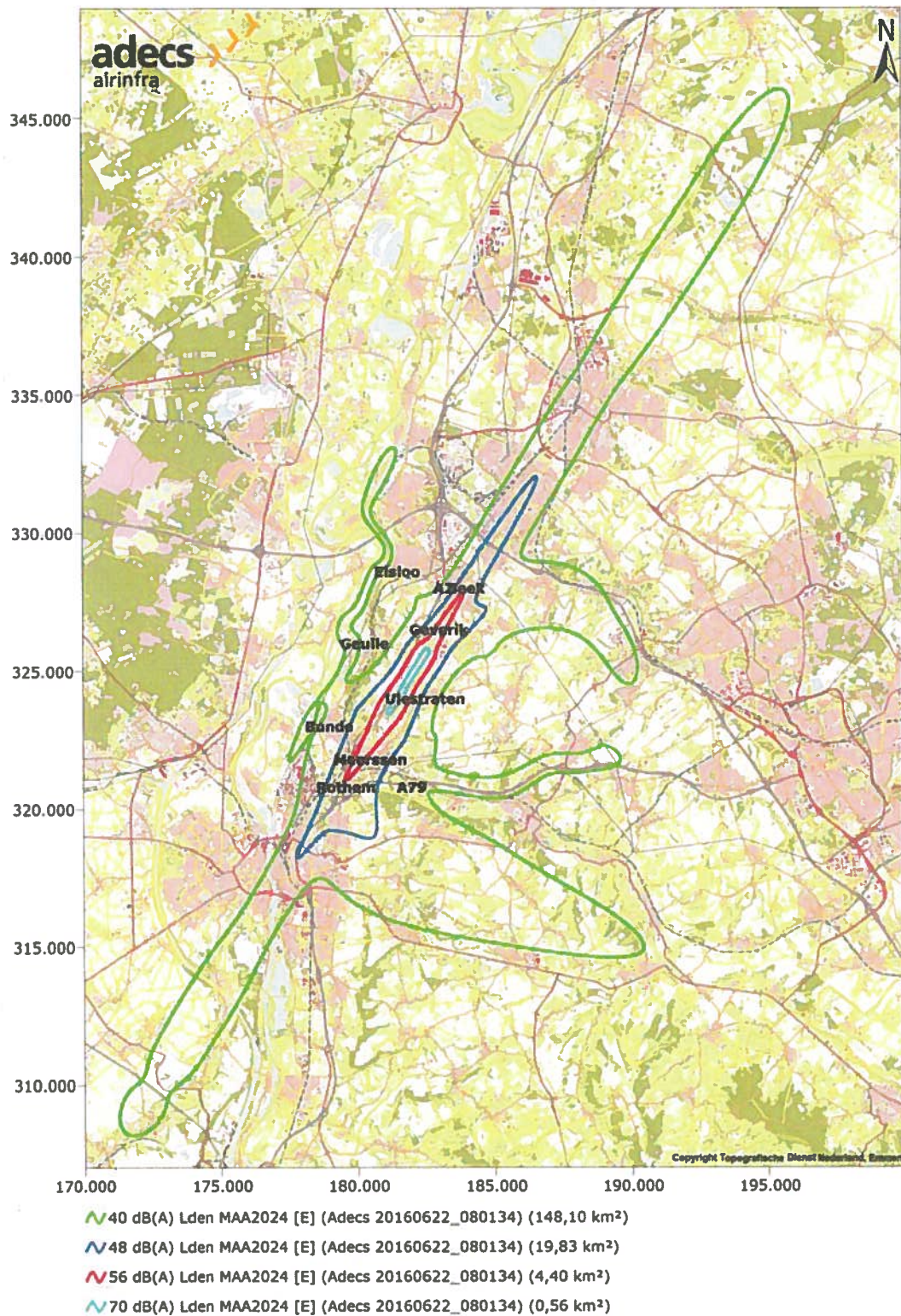
Contour	Oppervlak [km ²]	Aantal woningen	Aantal ernstig gehinderden
70 L_{den}	0,56	0	0
56 L_{den}	4,40	1.110	980
48 L_{den}	19,83	11.820	5.740
40 L_{den}	148,10	61.210	14.680

In Tabel 4-5 zijn de geluidgrenswaarden voor het aangevraagde gebruik weergegeven.

Tabel 4-5 Geluidgrenswaarden LHB-situatie MAA-2024

(bron: [E] tabel 16 van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelasting [L_{den} in dB(A)]
HH 03	67,43
HH 21	68,42
HH1 Meerssen	53,12
HH2 Rothem	55,02
HH3 Bunde	51,85
HH4 Beek	49,80
HH5 Beek	51,48
HH6 Ulestraten	53,99



Figuur 4-4 L_{den} -geluidcontouren LHB-situatie MAA-2024 (bron: fig. 14 van bijlage 2)

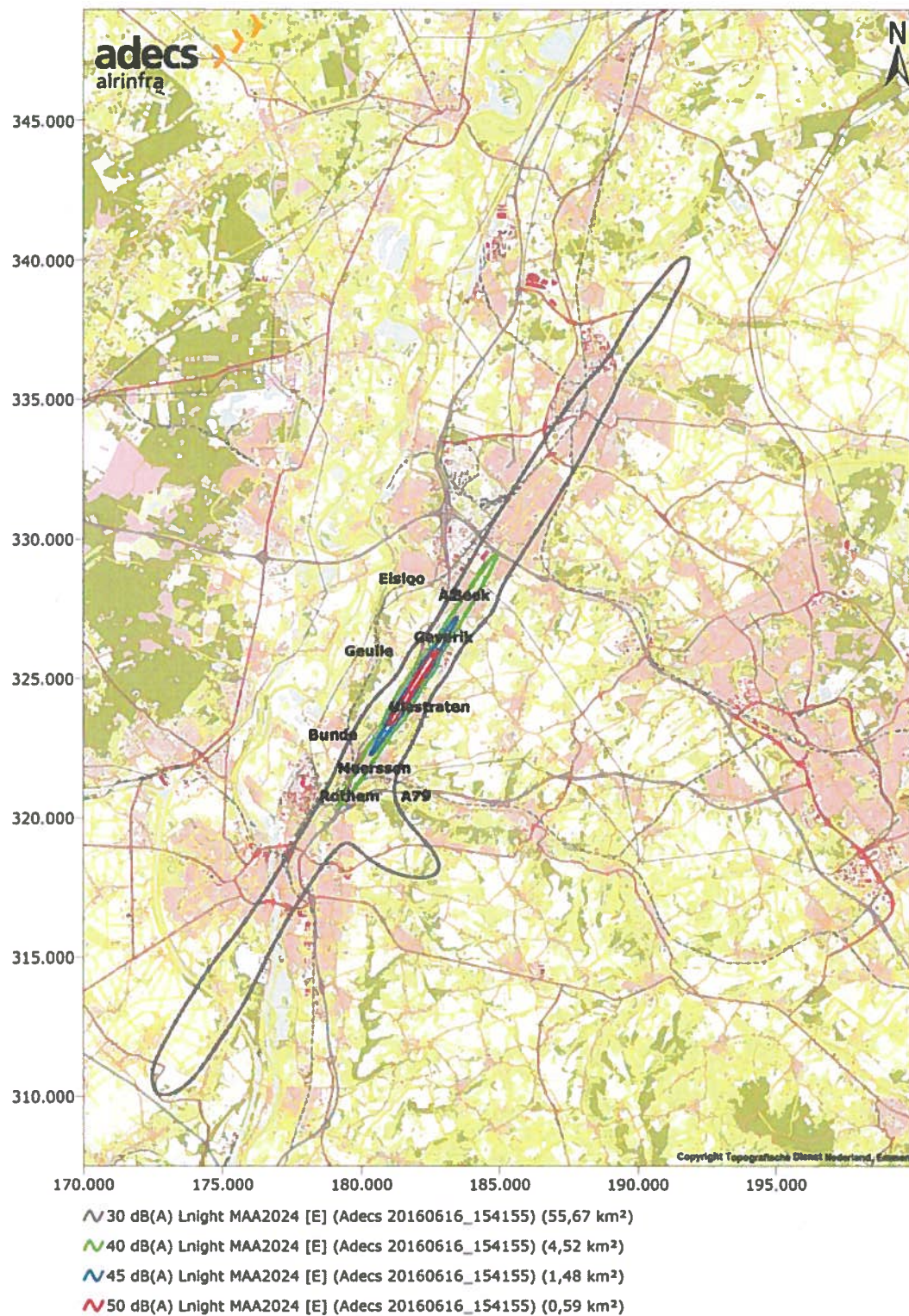
4.2.3.2 L_{night}

In onderstaande Figuur 4-5 zijn de L_{night} contouren voor de LHB-situatie MAA-2024 weergegeven.

In Tabel 4-6 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

Tabel 4-6 Effecten L_{night} LHB-situatie MAA-2024

Contour	Oppervlak [km ²]	Aantal woningen	Aantal ernstig slaapverstoorden
50 L_{night}	0,59	0	0
45 L_{night}	1,48	90	30
40 L_{night}	4,52	2.420	490
30 L_{night}	55,67	41.340	3.710



Figuur 4-5 L_{night} -geluidcontouren LHB-situatie MAA-2024 (bron: fig 15 van bijlage 2)

4.2.4 Huidige situatie

4.2.4.1 L_{den}

In onderstaande Figuur 4-6 zijn de L_{den} contouren voor de huidige situatie weergegeven.

In Tabel 4-7 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

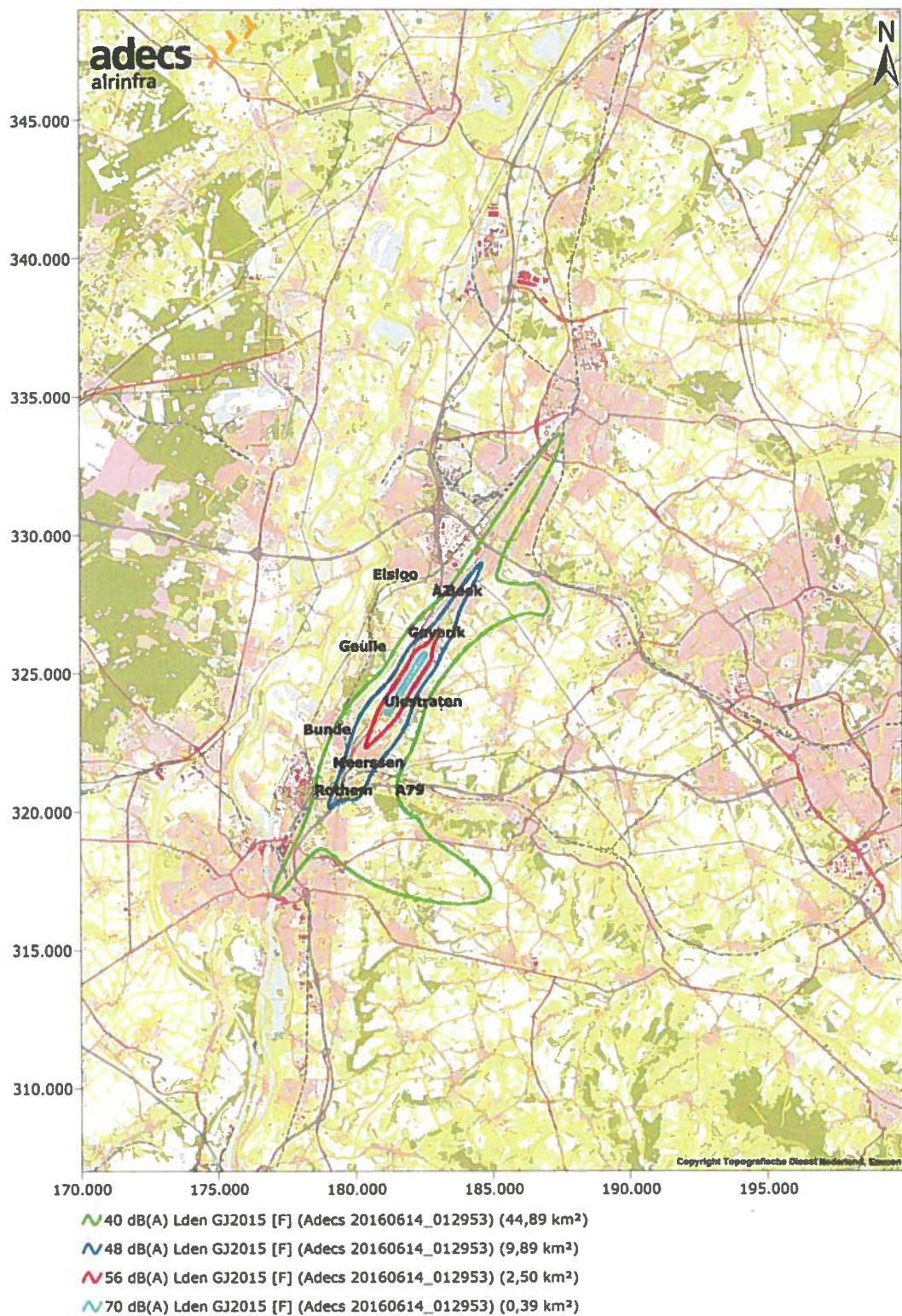
Tabel 4-7 Effecten L_{den} huidige situatie

Contour	Oppervlak [km ²]	Aantal woningen	Aantal ernstig gehinderden
70 L_{den}	0,39	0	0
56 L_{den}	2,50	80	70
48 L_{den}	9,89	4.220	1.950
40 L_{den}	44,89	25.440	5.560

In Tabel 4-8 zijn de geluidbelastingen in de handhavingspunten voor de huidige situatie weergegeven.

Tabel 4-8 Geluidbelasting huidige situatie (bron: [F] tabel 16 van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelasting [L_{den} in dB(A)]
HH 03	62,17
HH 21	63,92
HH1 Meerssen	50,25
HH2 Rothem	50,96
HH3 Bunde	49,02
HH4 Beek	45,46
HH5 Beek	47,10
HH6 Ulestraten	51,36



Figuur 4-6 L_{den} -geluidcontouren huidige situatie (bron: fig. 16 van bijlage 2)

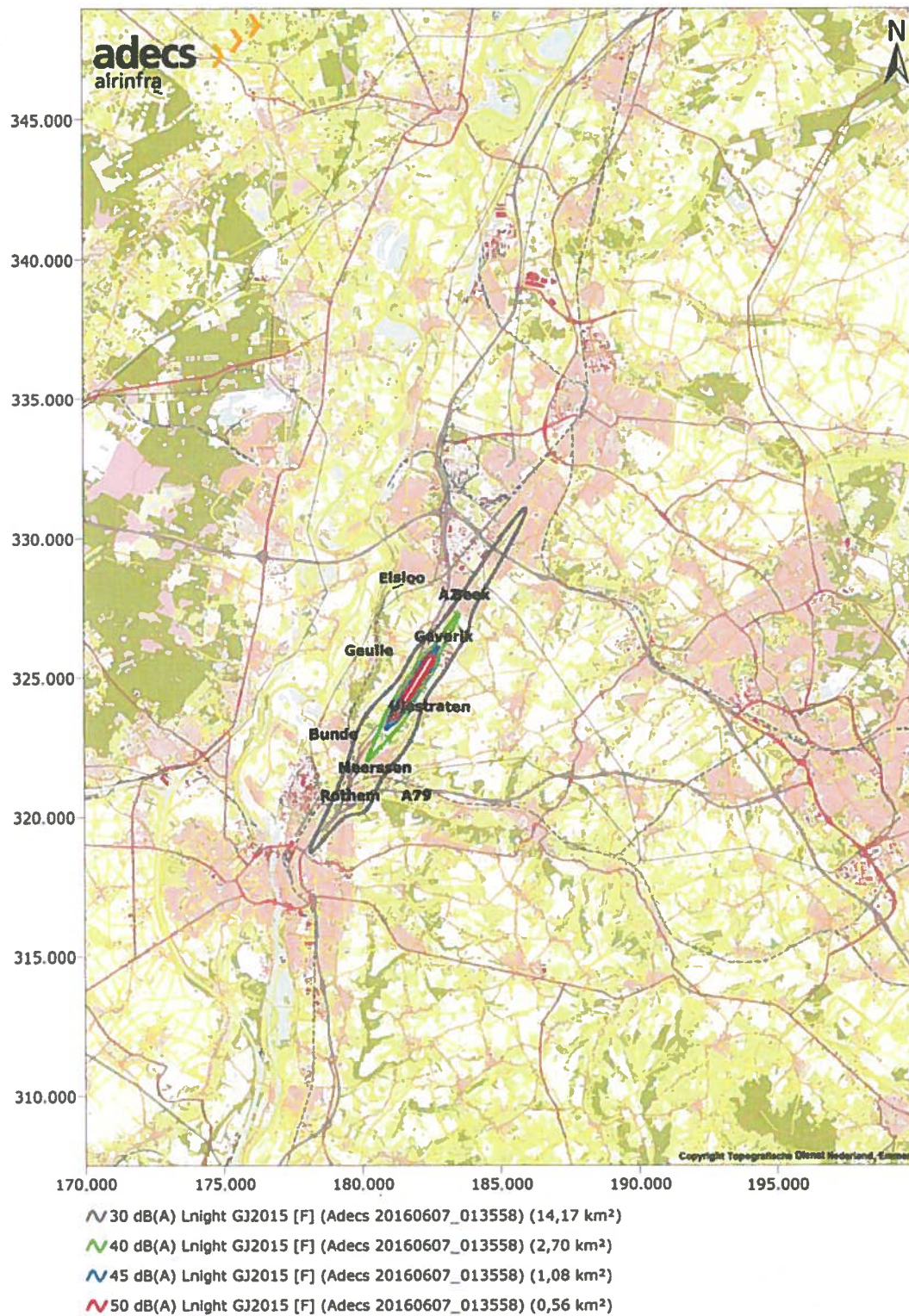
4.2.4.2 L_{night}

In onderstaande Figuur 4-7 zijn de L_{night} contouren voor de huidige situatie weergegeven.

In Tabel 4-9 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

Tabel 4-9 Effecten L_{night} huidige situatie

Contour	Oppervlak [km ²]	Aantal woningen	Aantal ernstig slaapverstoorden
50 L_{night}	0,56	0	0
45 L_{night}	1,08	0	0
40 L_{night}	2,70	260	40
30 L_{night}	14,17	7.210	670



Figuur 4-7 L_{night} -geluidcontouren huidige situatie (bron: fig. 17 van bijlage 2)

4.2.5 Huidige situatie versus referentiesituatie

4.2.5.1 L_{den}

Onderstaand zijn in Figuur 4-8 de L_{den} contouren voor zowel de huidige situatie als de referentiesituatie MAA-2014 in één figuur samengevoegd.

In Tabel 4-10 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-10 Effecten Geluid L_{den}

Contour	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen			Aantal ernstig gehinderden		
	Huidig*	Ref**	Vershil	Huidig*	Ref**	Vershil	Huidig*	Ref**	Vershil
70 L_{den}	0,39	0,77	+0,38	0	0	0	0	0	0
56 L_{den}	2,50	7,88	+5,38	80	3.330	+3.250	70	2.980	+2.910
48 L_{den}	9,89	38,51	+28,62	4.220	23.900	+19.680	1.950	11.990	+10.040
40 L_{den}	44,89	236,93	+192,04	25.440	86.220	+60.780	5.560	23.610	+18.050

* Huidige situatie **Referentiesituatie MAA-2014

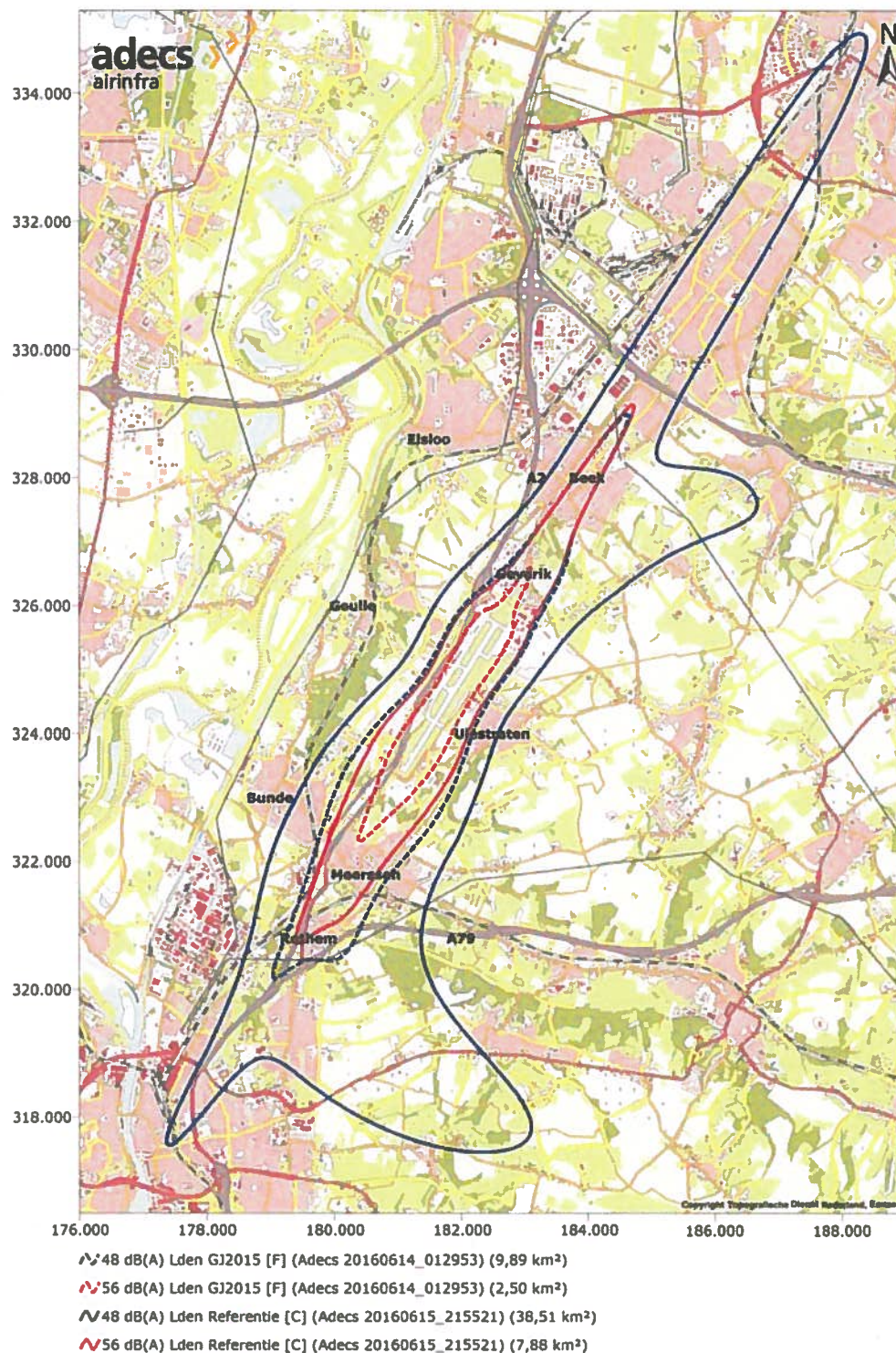
Bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014 zullen de oppervlakten van de L_{den} -geluidcontouren en het aantal ernstig gehinderden significant toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

In Maastricht, Rothen, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek, Geleen en Sittard neemt de mate van hinder en het aantal ernstig gehinderden toe.

In onderstaande Tabel 4-11 staan voor de acht handhavingspunten de in bijlage 1 van de Omzettingsregeling 2014 vastgelegde grenswaarden en de feitelijke geluidbelasting in het gebruiksjaar 2015.

Tabel 4-11 Geluidbelasting in het gebruiksjaar 2015 (links, huidige situatie, bron: tabel 16 [F] van bijlage 2) en geluidgrenswaarden geüpdatete Omzettingsregeling 2014 (rechts, referentiesituatie MAA-2014) (bron: tabel 16 [C] van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelastingen / Grenswaarden [L_{den} in dB(A)]	
	Huidig + radartracks + app. 13.3 + NADP (huidige situatie)	OR 2014 + radartracks + app. 13.3 + NADP (referentiesituatie MAA-2014)
HH 03	62,17	67,78
HH 21	63,92	71,39
HH1 Meerssen	50,25	56,55
HH2 Rothen	50,96	57,10
HH3 Bunde	49,02	55,08
HH4 Beek	45,46	53,48
HH5 Beek	47,10	55,19
HH6 Ulestraten	51,36	57,82



Figuur 4-8 Vergelijking L_{den} -contouren huidige situatie (stippellijn) en referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) (bron: fig. 36 van bijlage 2)

4.2.5.2 L_{night}

Onderstaand zijn in Figuur 4-9 de L_{night} contouren voor zowel de huidige situatie als de referentiesituatie MAA-2014 in één figuur samengevoegd.

In onderstaande Tabel 4-12 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

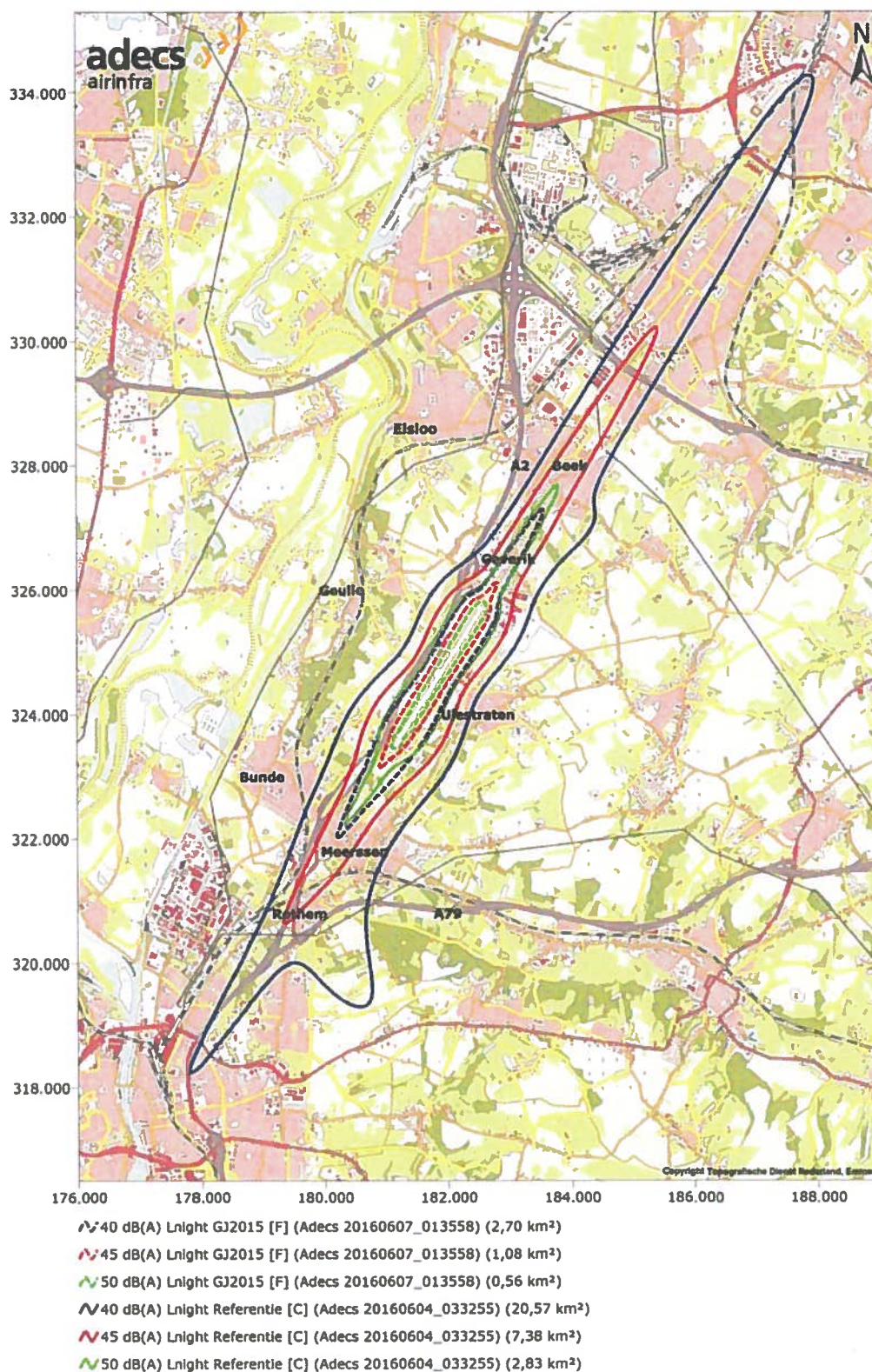
Tabel 4-12 Effecten Geluid L_{night}

Contour	Oppervlak [km ²]			Aantal woningen			Aantal ernstig slaapverstoorden		
	Huidig*	Ref**	Verschil	Huidig*	Ref**	Verschil	Huidig*	Ref**	Verschil
50 L_{night}	0,56	2,83	+2,27	0	250	+250	0	130	+130
45 L_{night}	1,08	7,38	+6,30	0	3.470	+3.470	0	1.190	+1.190
40 L_{night}	2,70	20,57	+17,87	260	15.250	+14.090	40	3.510	+3.470
30 L_{night}	14,17	182,06	+167,89	7.210	72.120	+64.910	670	8.940	+8.270

* Huidige situatie **Referentiesituatie MAA-2014

Bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014 zullen de oppervlakten van de L_{night} -geluidcontouren en het aantal ernstig slaapverstoorden significant toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek, Geleen en Sittard neemt de mate van verstoring en het aantal ernstig slaapverstoorden toe.



Figuur 4-9 Vergelijking L_{night} -contouren huidige situatie (stippellijn) en referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) (bron: fig. 37 van bijlage 2)

4.2.6 Huidige situatie versus voorgenomen activiteit

4.2.6.1 L_{den}

Onderstaand zijn in Figuur 4-10 de L_{den} contouren voor zowel de huidige situatie als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

In onderstaande Tabel 4-13 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-13 Effecten Geluid L_{den}

Contour	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen			Aantal ernstig gehinderden		
	Huidig*	LHB**	Vershil	Huidig*	LHB**	Vershil	Huidig*	LHB**	Vershil
70 L_{den}	0,39	0,56	+0,17	0	0	0	0	0	0
56 L_{den}	2,50	4,40	+1,90	80	1.110	+1.030	70	980	+910
48 L_{den}	9,89	19,83	+9,94	4.220	11.820	+7.600	1.950	5.740	+3.790
40 L_{den}	44,89	148,10	+103,21	25.440	61.210	+35.770	5.560	14.680	+9.120

* Huidige situatie **LHB-situatie MAA-2024

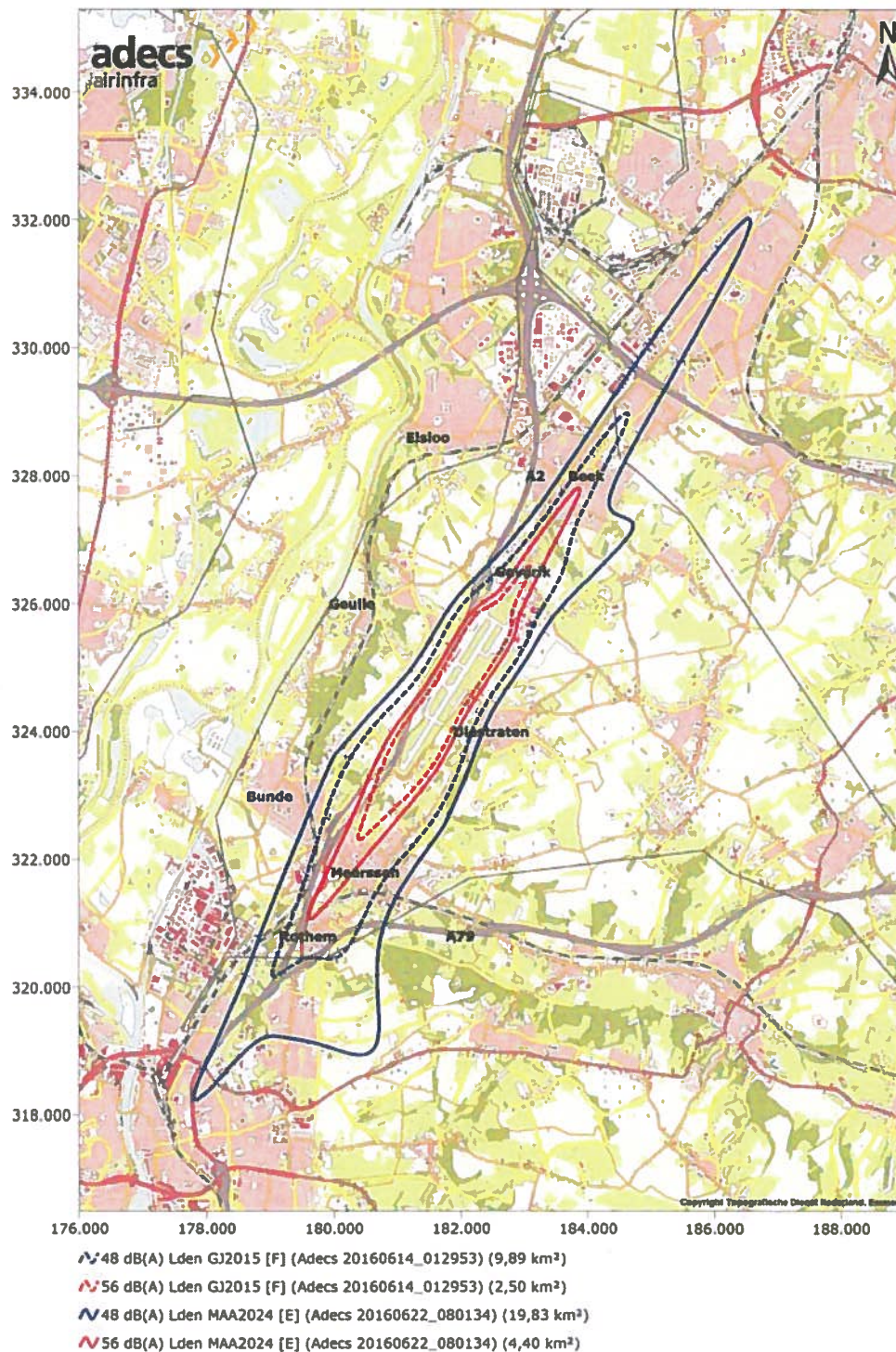
Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de L_{den} -geluidcontouren en het aantal ernstig gehinderden toenemen ten opzichte van de huidige situatie, doch de toename is kleiner dan bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014.

In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek en Geleen neemt de mate van hinder en het aantal ernstig gehinderden toe.

Tabel 4-14 Geluidbelasting huidige situatie, referentiesituatie MAA-2014 en het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024)

(bron: resp. [F], [C] en [E] tabel 16 van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelasting [L_{den} in dB(A)]		
	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
HH 03	62,17	67,78	67,43
HH 21	63,92	71,39	68,42
HH1 Meerssen	50,25	56,55	53,12
HH2 Rothem	50,96	57,10	55,02
HH3 Bunde	49,02	55,08	51,85
HH4 Beek	45,46	53,48	49,80
HH5 Beek	47,10	55,19	51,48
HH6 Ulestraten	51,36	57,82	53,99



Figuur 4-10 Vergelijking L_{den} -contouren huidige situatie (stippellijn) en LHB-situatie MAA-2024 (volle lijn) (bron: fig. 39 van bijlage 2)

4.2.6.2 L_{night}

Onderstaand zijn in Figuur 4-11 de L_{night} contouren voor zowel de huidige situatie als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

In Tabel 4-15 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

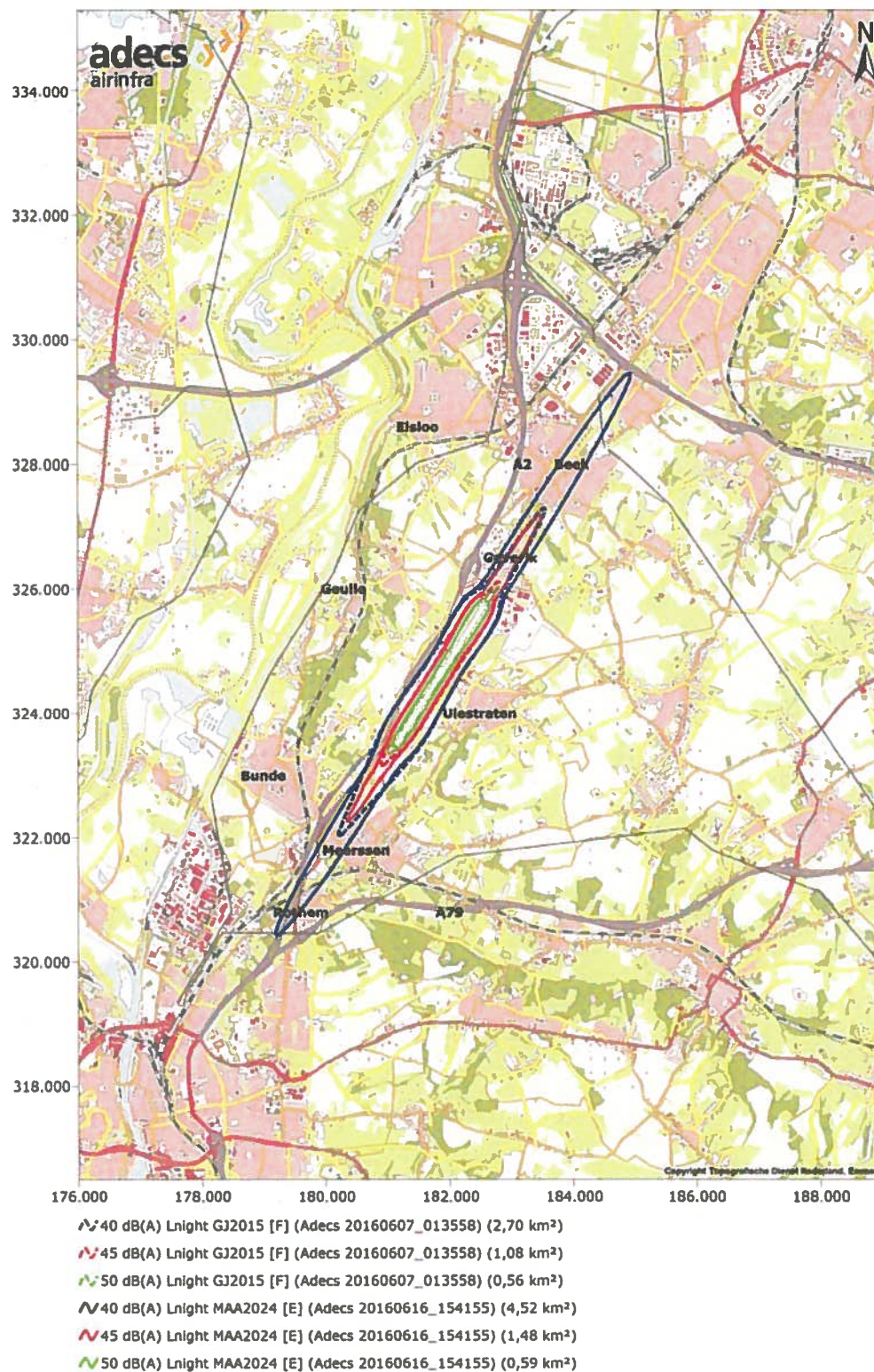
Tabel 4-15 Effecten Geluid L_{night}

Contour	Oppervlak [km ²]			Aantal woningen			Aantal ernstig slaapverstoorden		
	Huidig*	LHB**	Vershil	Huidig*	LHB**	Vershil	Huidig*	LHB**	Vershil
50 L_{night}	0,56	0,59	+0,03	0	0	0	0	0	0
45 L_{night}	1,08	1,48	+0,40	0	90	+90	0	30	+30
40 L_{night}	2,70	4,52	+1,82	260	2.420	+2.160	40	490	+450
30 L_{night}	14,17	55,67	+41,50	7.210	41.340	+34.130	670	3.710	+3.040

* Huidige situatie **LHB-situatie MAA-2024

Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de L_{night} -geluidcontouren en het aantal ernstig slaapverstoorden toenemen ten opzichte van de huidige situatie, doch de toename is kleiner dan bij volledige benutting van de referentiesituatie 2014.

In Rothem, Meerssen, Geerik en Beek neemt de mate van verstoring en het aantal ernstig slaapverstoorden toe.



Figuur 4-11 Vergelijking L_{night} -contouren huidige situatie (stippellijn) en LHB-situatie MAA-2024 (volle lijn) (bron: fig. 40 van bijlage 2)

4.2.7 Referentiesituatie versus voorgenomen activiteit

4.2.7.1 L_{den}

Onderstaand zijn in Figuur 4-12 de L_{den} contouren voor zowel de referentiesituatie MAA-2014 als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

In onderstaande Tabel 4-16 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-16 Effecten L_{den}

Contour	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen			Aantal ernstig gehinderden		
	Ref*	LHB**	Vershil	Ref*	LHB**	Vershil	Ref*	LHB**	Vershil
70 L_{den}	0,77	0,56	-0,21	0	0	0	0	0	0
56 L_{den}	7,88	4,40	-3,48	3.330	1.110	-2.220	2.980	980	-2.000
48 L_{den}	38,51	19,83	-18,68	23.900	11.820	-12.080	11.990	5.740	-6.250
40 L_{den}	236,93	148,10	-88,83	86.220	61.210	-25.010	23.610	14.680	-8.930

* Referentiesituatie MAA-2014 **LHB-situatie MAA-2024

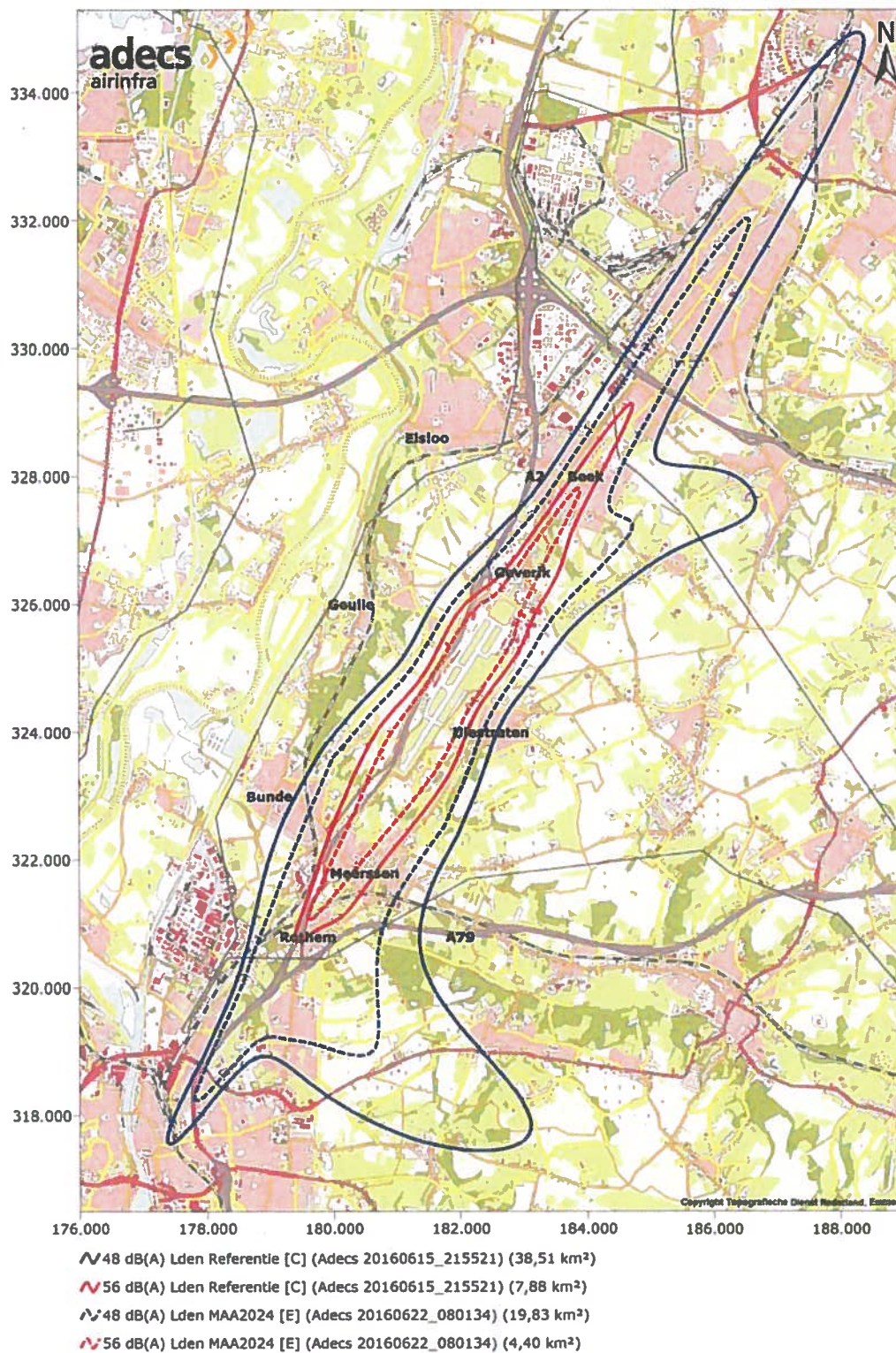
Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de L_{den} -geluidcontouren en het aantal ernstig gehinderden aanzienlijk kleiner zijn dan bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014.

In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek, Geleen en Sittard neemt de mate van hinder en het aantal ernstig gehinderden af.

Tabel 4-17 Geluidbelasting Referentiesituatie MAA-2014 en geluidbelasting bij het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024) (bron: resp. [C] en [E] tabel 16 van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelasting (L_{den} in dB(A))	
	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
HH 03	67,78	67,43
HH 21	71,39	68,42
HH1 Meerssen	56,55	53,12
HH2 Rothem	57,10	55,02
HH3 Bunde	55,08	51,85
HH4 Beek	53,48	49,80
HH5 Beek	55,19	51,48
HH6 Ulestraten	57,82	53,99

In onderstaande figuren en tabellen zijn de L_{night} -geluidscontouren tussen de referentiesituatie MAA-2014 en de situatie van het aangevraagd gebruik.



Figuur 4-12 Vergelijking L_{den} -contouren referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) en LHB-situatie MAA-2024 (stippellijn) (bron: fig. 42 van bijlage 2)

4.2.7.2 L_{night}

Onderstaand zijn in Figuur 4-13 de L_{night} contouren voor zowel de Referentiesituatie MAA-2014 als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

In onderstaande Tabel 4-18 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-18 Effecten L_{night}

Contour	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen			Aantal ernstig slaapverstoorden		
	Ref*	LHB**	Verschil	Ref*	LHB**	Verschil	Ref*	LHB**	Verschil
50 L_{night}	2,83	0,59	-2,24	250	0	-250	130	0	-130
45 L_{night}	7,38	1,48	-5,90	3.470	90	-3.380	1.190	30	-1.160
40 L_{night}	20,57	4,52	-16,05	15.250	2.420	-12.830	3.510	490	-3.020
30 L_{night}	182,06	55,67	-126,39	72.120	41.340	-30.780	8.940	3.710	-5.230

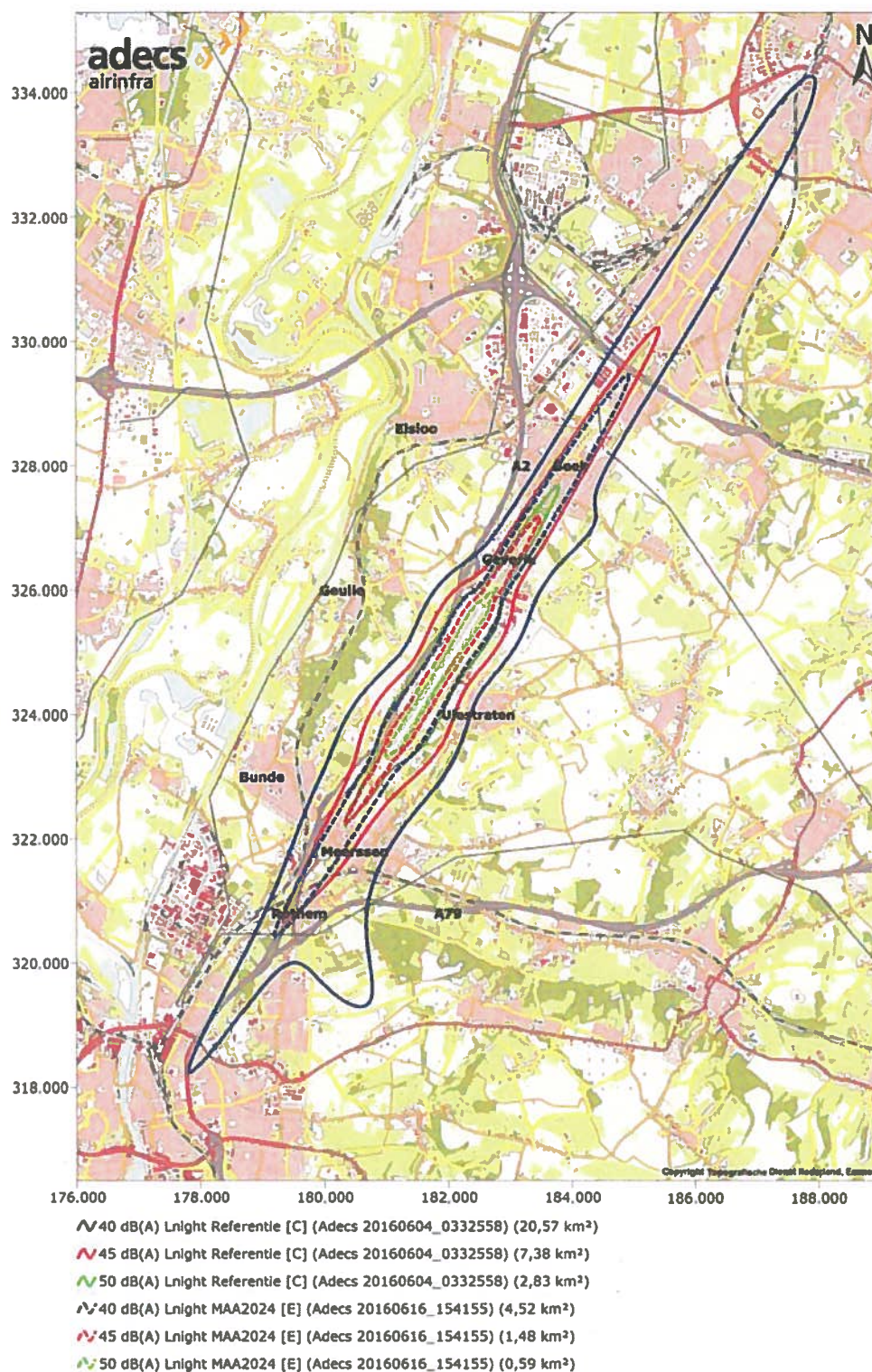
* Referentiesituatie MAA-2014 **LHB-situatie MAA-2024

Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de L_{night} -geluidcontouren en het aantal ernstig slaapverstoorden aanzienlijk kleiner zijn dan bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014.

In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek, Geleen en Sittard neemt de mate van verstoring en het aantal ernstig slaapverstoorden af.

Uit de resultaten van de geluidberekeningen blijkt dat de geluidbelasting bij een volledige benutting van het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024) afneemt ten opzichte van een volledige benutting van de Referentiesituatie MAA-2014. De nieuw vast te stellen geluidgrenswaarden bieden een hoger beschermingsniveau dan de grenswaarden die gelden overeenkomstig de referentiesituatie MAA-2014.

Op basis van de berekende geluidsbelasting is bepaald hoeveel mensen ernstig gehinderd of slaapverstoord zijn. De bepaling van het aantal gehinderden is toegelicht in bijlage 2.



Figuur 4-13 Vergelijking L_{night} -contouren referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) en LHB-situatie MAA-2024 (stippellijn) (bron: fig. 43 van bijlage 2)

4.2.8 Cumulatie met andere projecten

In het kader van haar gemeentelijk geluidbeleid heeft de gemeente Beek een geluidnota [[5]] opgesteld. In deze geluidnota is de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt, uitgaande van een volledige benutting van het Aanwijzingsbesluit 2004. Uit deze geluidnota blijkt dat de hoogste (niet-gewogen) gecumuleerde geluidbelasting optreedt in Geverik en ca. $L_{den}=65$ dB(A) bedraagt. De gecumuleerde geluidbelastingen worden – met uitzondering van enkele woningen nabij de A2 – volledig bepaald door de geluidbijdrage van de luchtvaart.

De BOB 2011 en vervolgens het aangevraagde gebruik leiden tot lagere geluidbelastingen vanwege de luchtvaart dan waarvan in 2005 is uitgegaan en blijven daarmee in ieder geval beperkt tot $L_{den}=65$ dB(A). Gecumuleerde geluidbelastingen van (ten hoogste) 65 dB(A) worden aanvaardbaar geacht.

4.2.9 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024	Beoordeling
Geluid	Aantal woningen binnen 70, 56, 48 en 40 L_{den} -contour (vliegtuiggeluid)	70 dB(A) : 0	70 dB(A) : 0	70 dB(A) : 0	++
		56 dB(A) : 80	56 dB(A) : 3.330	56 dB(A) : 1.110	
		48 dB(A) : 4.220	48 dB(A) : 23.900	48 dB(A) : 11.820	
		40 dB(A) : 25.440	40 dB(A) : 86.220	40 dB(A) : 61.210	
	Aantal ernstig gehinderden binnen 70, 56, 48 en 40 L_{den} -contour (vliegtuiggeluid)	70 dB(A) : 0	70 dB(A) : 0	70 dB(A) : 0	++
		56 dB(A) : 70	56 dB(A) : 2.980	56 dB(A) : 980	
		48 dB(A) : 1.950	48 dB(A) : 11.990	48 dB(A) : 5.740	
		40 dB(A) : 5.560	40 dB(A) : 23.610	40 dB(A) : 14.680	
	Aantal woningen binnen 50, 45, 40 en 30 dB L_{night} -contour (vliegtuiggeluid)	50 dB(A) : 0	50 dB(A) : 250	50 dB(A) : 0	++
		45 dB(A) : 0	45 dB(A) : 3.470	45 dB(A) : 90	
		40 dB(A) : 260	40 dB(A) : 15.250	40 dB(A) : 2.420	
		30 dB(A) : 7.210	30 dB(A) : 72.120	30 dB(A) : 41.340	
	Aantal ernstig slaapverstoorden binnen 50, 45, 40 en 30 dB L_{night} -contour (vliegtuiggeluid)	50 dB(A) : 0	50 dB(A) : 130	50 dB(A) : 0	++
		45 dB(A) : 0	45 dB(A) : 1.190	45 dB(A) : 30	
		40 dB(A) : 40	40 dB(A) : 3.510	40 dB(A) : 490	
		30 dB(A) : 670	30 dB(A) : 8.940	30 dB(A) : 3.710	

4.3 Externe veiligheid

4.3.1 Effecten

Ten tijde van de vaststelling van de BOB 2011 golden er nog geen wettelijke eisen ten aanzien van externe veiligheid voor luchthavens. Het Ministerie van I&M hanteerde toen wel het beleid dat er geen woningen mochten zijn gesitueerd binnen de Plaatsgebonden risico $PR=10^{-5}$ contour. Omwille van deze beleidsmatige benadering van de externe veiligheid zijn in de nu vigerende besluiten wel externe veiligheidscontouren inzichtelijk gemaakt.

In de Omzettingsregeling 2014 zijn geen beperkingengebieden voor externe veiligheid vastgelegd omdat dat niet in de wetgeving voorzien was. In het aangevraagde luchthavenbesluit moeten wel beperkingengebieden voor externe veiligheid worden vastgelegd in de vorm van de $PR=10^{-5}$ contour (met meteomarge) en $PR=10^{-6}$ contour (zonder meteomarge). Aanvullend op de vereisten vanuit wet- en regelgeving is ter informatie ook de $PR=10^{-7}$ contour (zonder meteomarge) bepaald. De effecten van het aangevraagde gebruik voor wat betreft externe veiligheid worden kwantitatief bepaald op basis van de oppervlakte van de externe-veiligheidscontouren en woningen binnen deze contouren.

Het groepsrisico geeft een indicatie van het risico op ongevallen waar groepen mensen bij betrokken zijn. Voor de beoordeling van deze risico's zijn voor luchthavens nog geen bruikbare richtlijnen beschikbaar. De bevolkingsdichtheid rondom de luchthaven blijft nagenoeg ongewijzigd en aan de bronzijde vindt, gelet op de zeer beperkte verandering van het plaatsgebonden risico, met betrekking tot het risico geen wijziging plaats. Het groepsrisico neemt door het aangevraagde gebruik niet of nauwelijks toe.

AdecS heeft diverse externe-veiligheidsberekeningen uitgevoerd om de externe-veiligheidscontouren en geluidbelastingen conform de huidige situatie, de referentiesituatie (referentiesituatie MAA-2014) en de situatie conform het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024) vast te stellen.

4.3.2 Referentiesituatie

Onderstaand zijn in Figuur 4-14 de externe veiligheidscontouren voor de referentiesituatie MAA-2014 weergegeven.

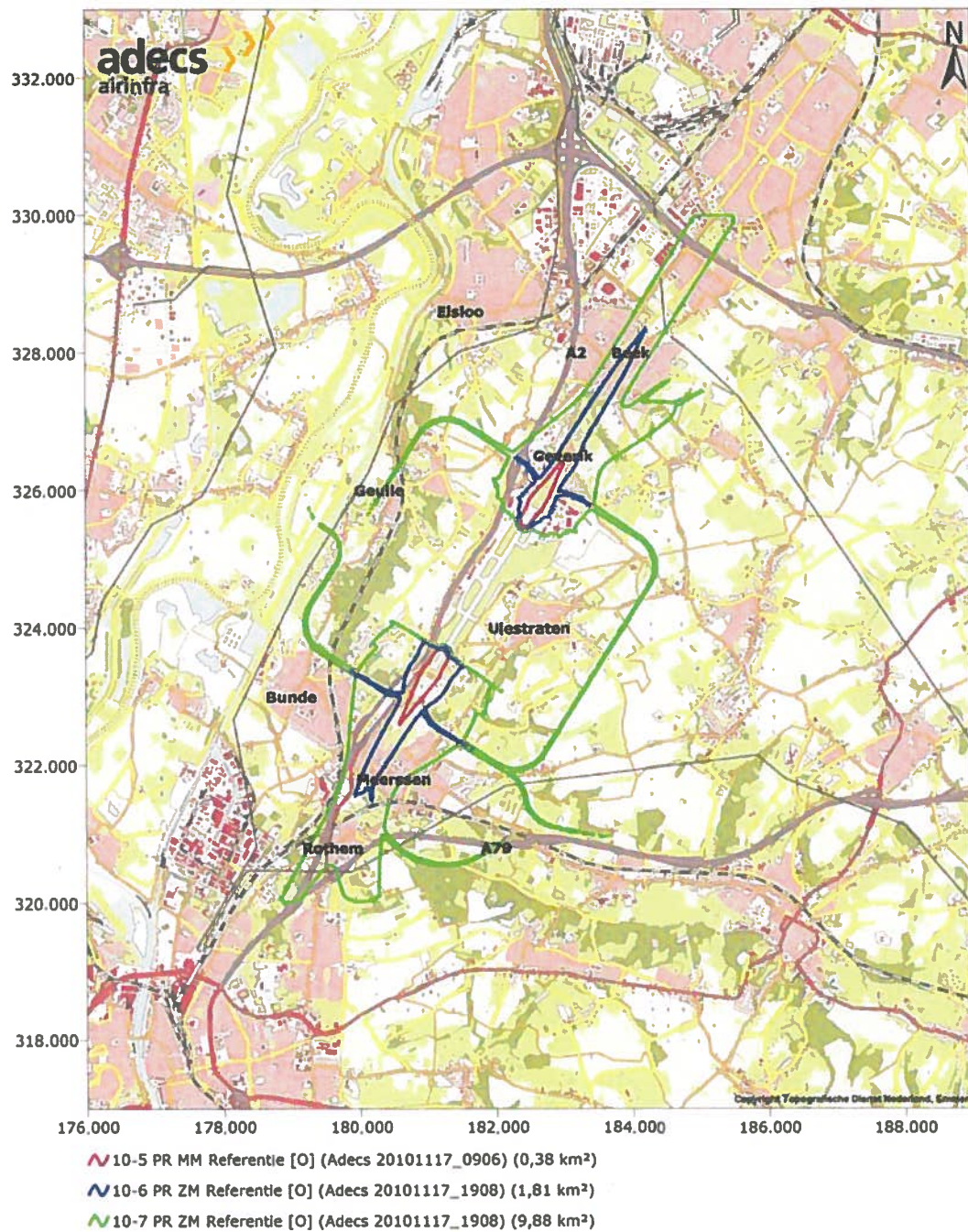
In Tabel 4-19 zijn de effecten voor deze contouren samengevat.

Tabel 4-19 Effecten Externe veiligheid

Contour	Oppervlak (km ²)	Aantal woningen
10^{-5}	0,38	0
10^{-6}	1,81	882
10^{-7}	9,88*	--

* de oorspronkelijke EV-berekeningen (BOB 2011) zijn uitgevoerd met een kleiner rekengrid, waardoor de $PR=10^{-7}$ -contour afgekapt is

De woningen binnen de $PR=10^{-6}$ -contour zijn gelegen in Meerssen, Geverik en Beek. De woningen binnen de $PR=10^{-7}$ -contour liggen in Maastricht, Rothen, Meerssen, Geverik, Beek en Geleen.



Figuur 4-14 EV-contouren referentiesituatie MAA-2014 (bron: fig. 31 van bijlage 2)

4.3.3 Aangevraagd gebruik

Onderstaand zijn in Figuur 4-15 de externe veiligheidscontouren voor de LHB-situatie MAA-2024 weergegeven.

In Tabel 4-20 zijn de effecten voor deze contouren samengevat.

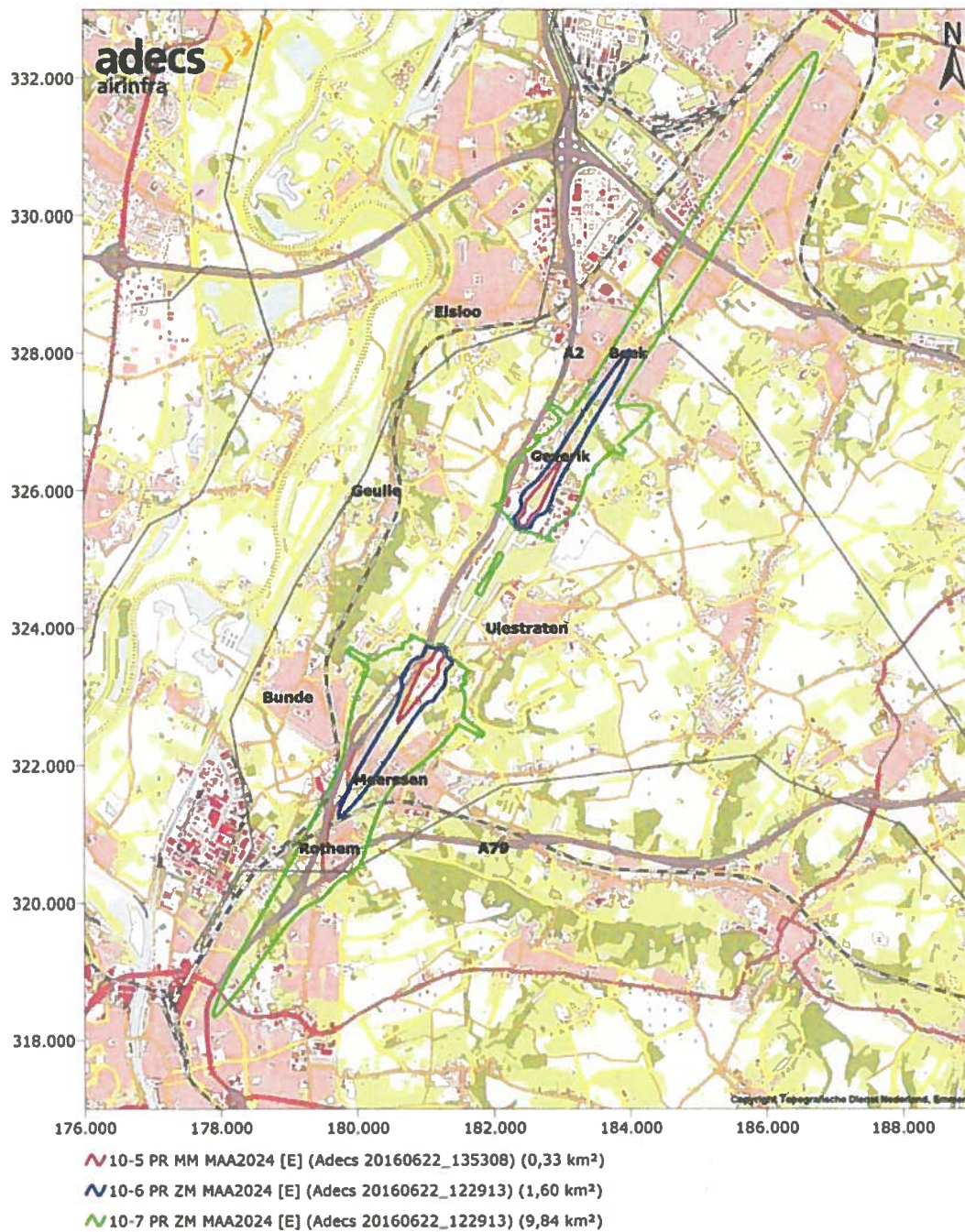
Tabel 4-20 Effecten Externe veiligheid

Contour	Oppervlak [km ²]	Aantal woningen
10 ⁻⁵	0,33	0
10 ⁻⁶	1,60	812
10 ⁻⁷	9,84	7.550

De woningen binnen de PR=10⁻⁶- contour zijn gelegen in Meerssen, Geverik en Beek. De woningen binnen de PR=10⁻⁷-contour liggen in Maastricht, Rothem, Meerssen, Geverik, Beek en Geleen.

De Commissie m.e.r. merkt op dat Tabel 4-20 aangeeft dat er geen woningen binnen de 10⁻⁵-contour liggen, terwijl op figuur 10 van bijlage 2 (minstens) één woning binnen de 10⁻⁵-contour valt.

Binnen de PR=10⁻⁵-contour liggen geen woningen. Op de PR=10⁻⁵-contour is inderdaad sprake van de ligging van één woning, het betreft hier een bedrijfswoning. In paragraaf 4.3.8 wordt ingegaan op de vraag of hier sprake is van een saneringssituatie.



Figuur 4-15 EV-contouren LHB-situatie-MAA-2024 (bron: fig 34 van bijlage 2)

4.3.4 Huidige situatie

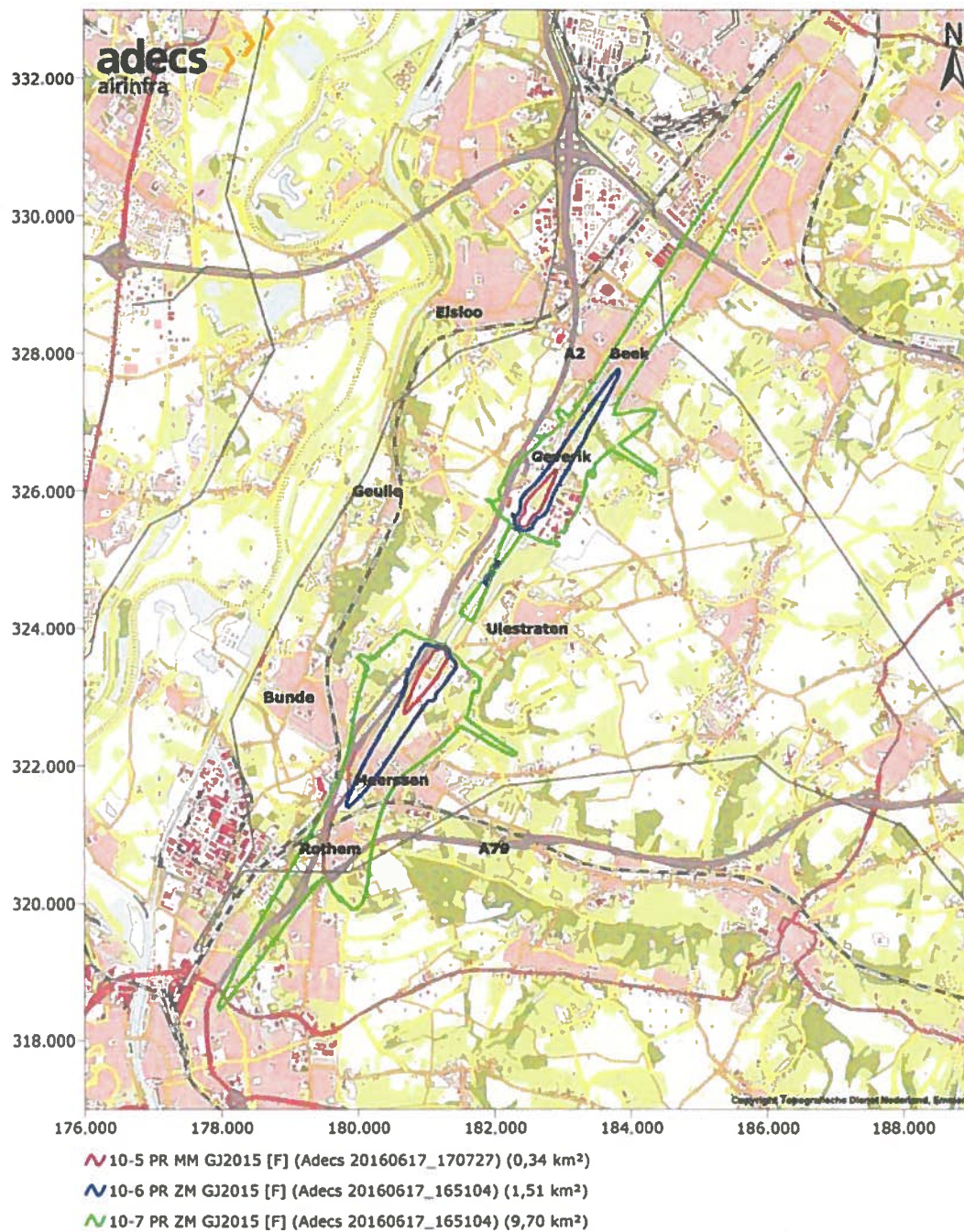
Onderstaand zijn in Figuur 4-16 de externe veiligheidscontouren voor de huidige situatie weergegeven.

In Tabel 4-21 zijn de effecten voor deze contouren samengevat.

Tabel 4-21 Effecten Externe veiligheid

Contour	Oppervlak [km ²]	Aantal woningen
10 ⁻⁵	0,34	0
10 ⁻⁶	1,51	662
10 ⁻⁷	9,70	6.327

De woningen binnen de PR=10⁻⁶- contour zijn gelegen in Meerssen, Geverik en Beek. De woningen binnen de PR=10⁻⁷-contour liggen in Maastricht, Rothem, Meerssen, Geverik, Beek en Geleen.



Figuur 4-16 EV-contouren huidige situatie (bron: fig. 35 van bijlage 2)

4.3.5 Huidige situatie versus referentiesituatie

Onderstaand zijn in Figuur 4-17 de externe veiligheid-contouren voor zowel de huidige situatie als de referentiesituatie MAA-2014 in één figuur samengevoegd.

In Tabel 4-22 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-22 Effecten Externe veiligheid

Contour	Oppervlak (km ²)			Aantal woningen		
	Huidig*	Ref**	Verschil	Huidig*	Ref**	Verschil
10 ⁻⁵	0,34	0,38	+0,04	0	0	0
10 ⁻⁶	1,51	1,81	+0,30	662	882	+220
10 ⁻⁷	9,70	9,88'		6.327	--	

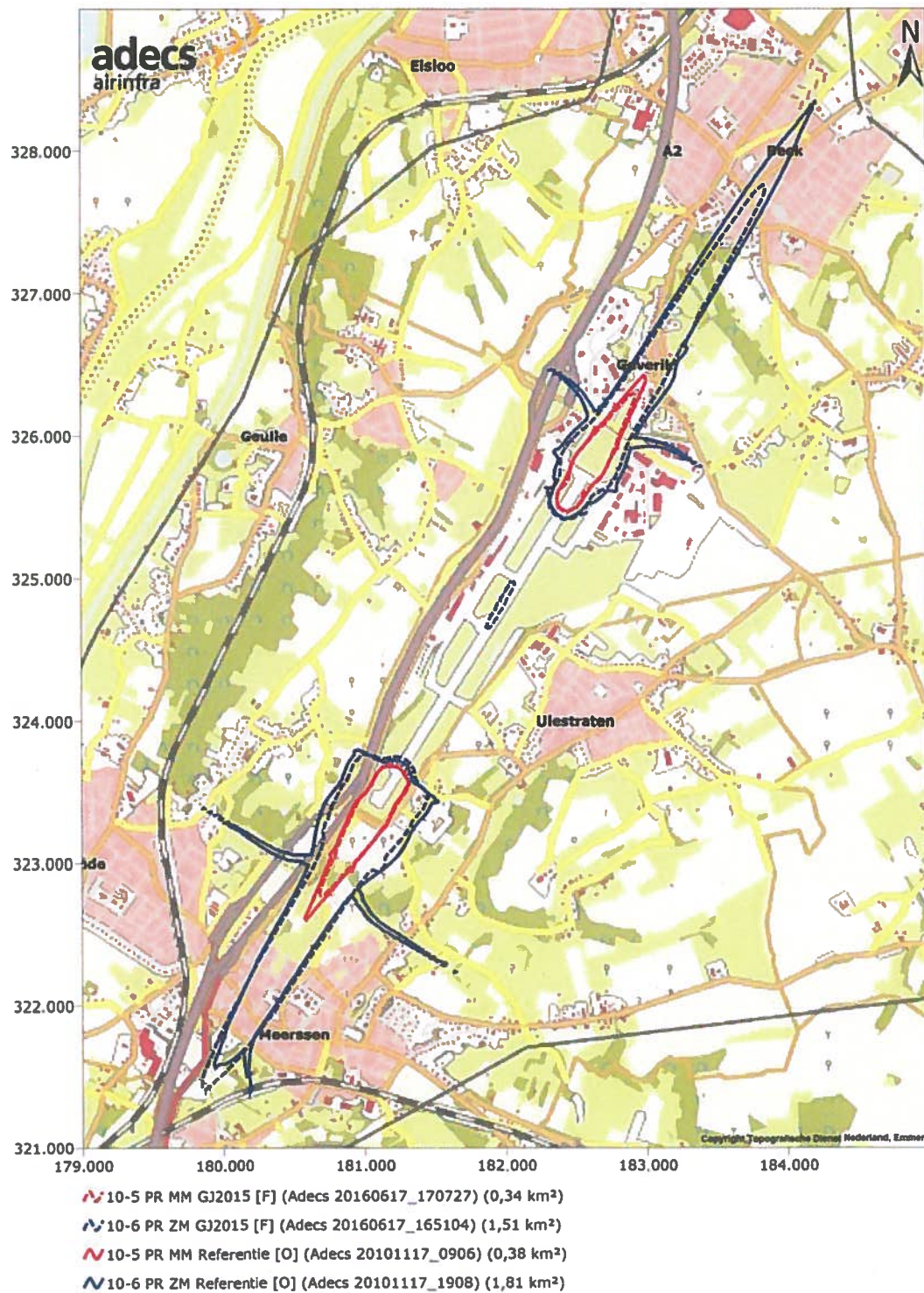
* Huidige situatie

**Referentiesituatie MAA-2014

'de oorspronkelijke EV-berekeningen (BOB 2011) zijn uitgevoerd met een kleiner rekengrid, waardoor de PR=10⁻⁷-contour afgekapt is

Bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014 zijn de oppervlakten van de externe veiligheid-contouren groter dan in de huidige situatie en neemt het aantal woningen binnen de PR=10⁻⁶-contouren toe ten opzichte van de huidige situatie.

De extra woningen die binnen de PR=10⁻⁶-contour komen te liggen zijn gelegen in de woonkern van Beek.



Figuur 4-17 Vergelijking externe veiligheid-contouren huidige situatie (stippellijn) en referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) (bron: fig. 38 van bijlage 2)

4.3.6 Huidige situatie versus voorgenomen activiteit

Onderstaand zijn in Figuur 4-18 de externe veiligheid-contouren voor zowel de huidige situatie als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

In onderstaande Tabel 4-23 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-23 Effecten Externe veiligheid

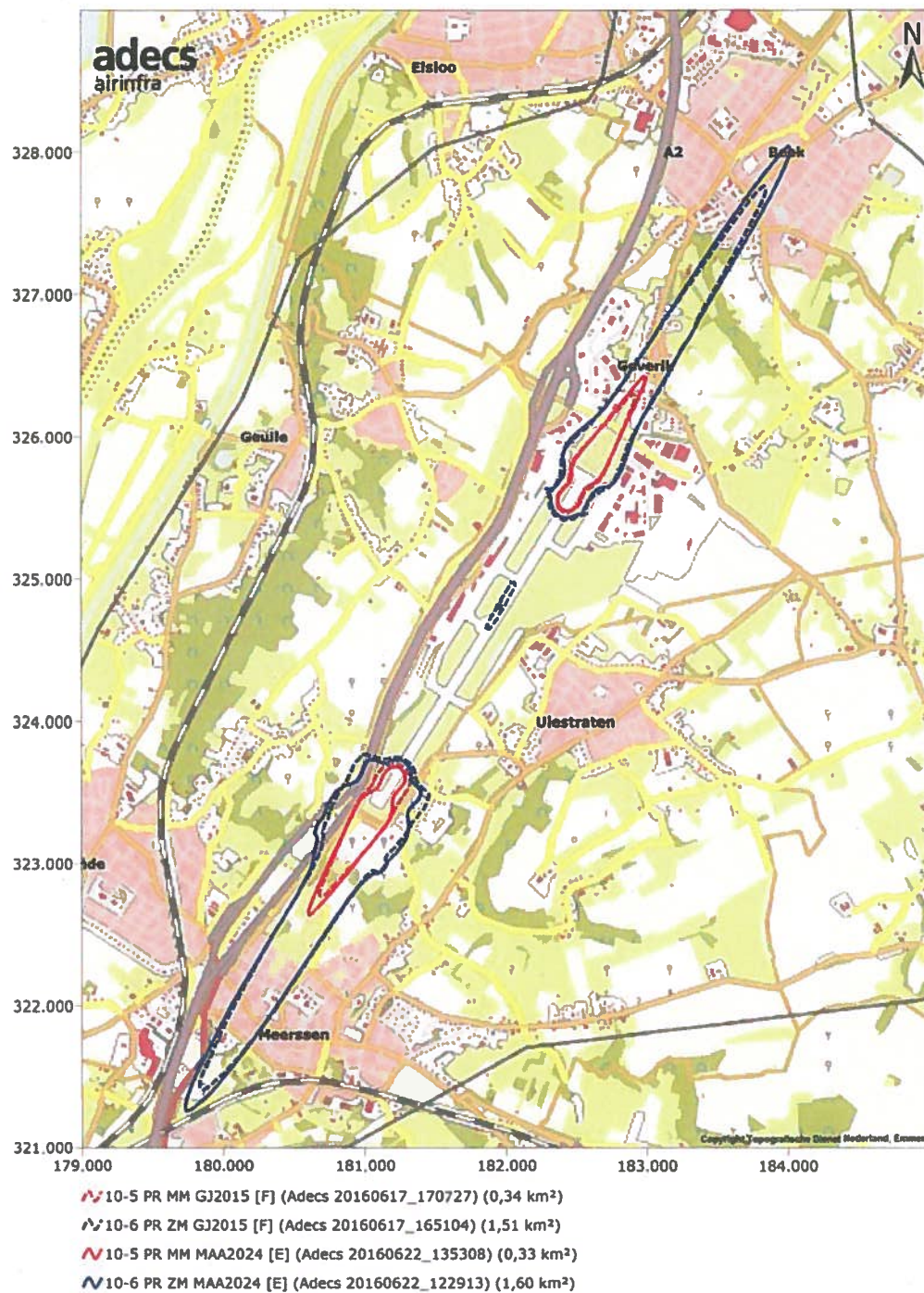
Contour	Oppervlak [km ²]			Aantal woningen		
	Huidig*	LHB**	Verschil	Huidig*	LHB**	Verschil
10 ⁻⁵	0,34	0,33	-0,01	0	0	0
10 ⁻⁶	1,51	1,60	+0,09	662	812	+150
10 ⁻⁷	9,70	9,84	+0,14	6.327	7.550	+1.223

* Huidige situatie

**LHB-situatie MAA-2024

Uit de resultaten van de externe veiligheidsberekeningen blijkt dat de oppervlakten van de externe veiligheid-contouren en het aantal woningen gelegen binnen de PR=10⁻⁶-contour, bij een volledige benutting van het aangevraagde gebruik toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De toenames zijn echter minder groot dan bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014.

De extra woningen die binnen de PR=10⁻⁶-contour komen te liggen zijn gelegen in de woonkern van Beek.



Figuur 4-18 Vergelijking externe veiligheid-contouren huidige situatie (stippellijn) en LHB-situatie MAA-2024 (volle lijn) (bron: fig. 41 van bijlage 2)

4.3.7 Referentiesituatie versus voorgenomen activiteit

Onderstaand zijn in figuur Figuur 4-19 de externe veiligheid-contouren voor zowel de Referentiesituatie MAA-2014 als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

In onderstaande Tabel 4-24 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-24 Effecten Externe veiligheid

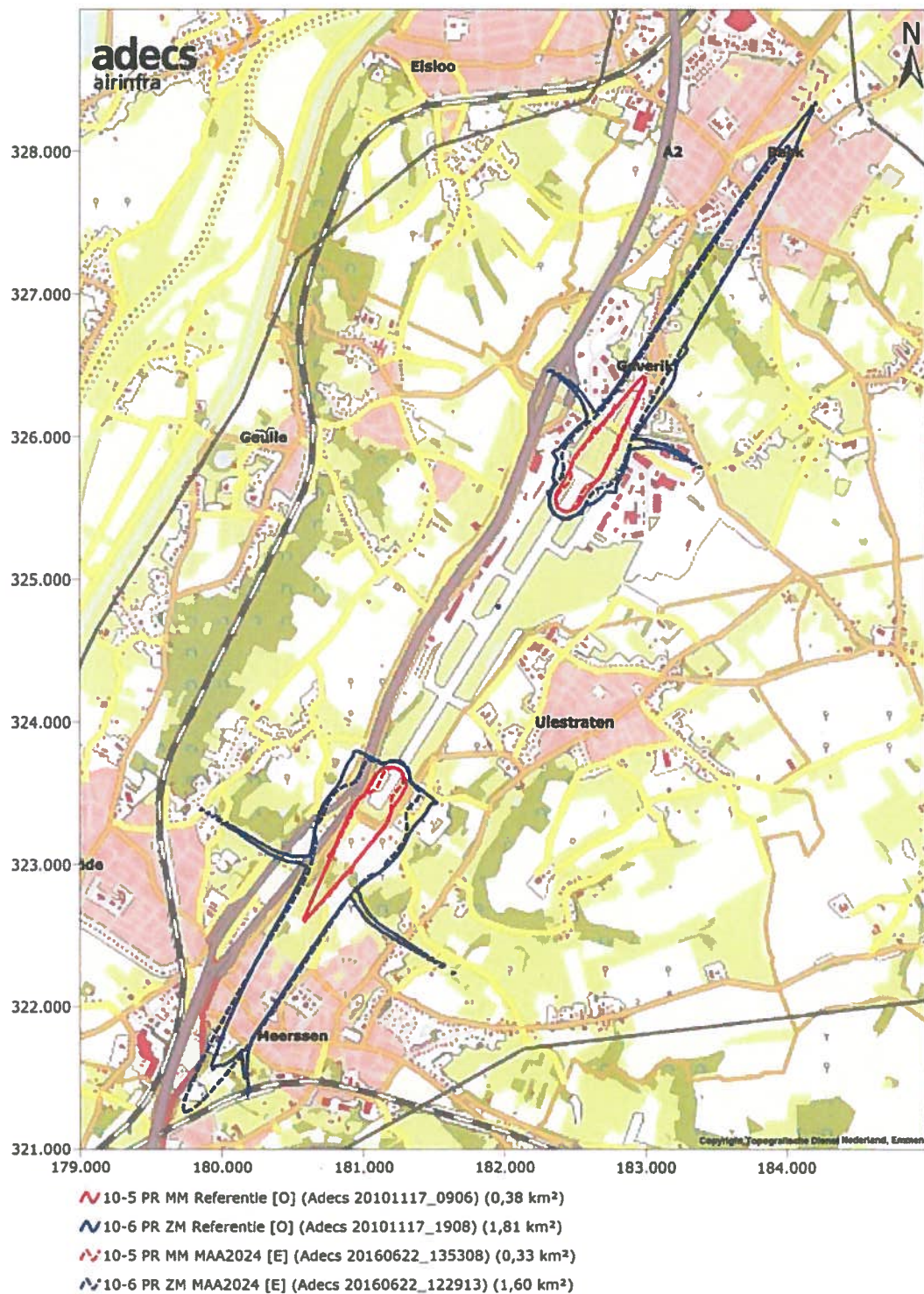
Contour	Oppervlak [km ²]			Aantal woningen		
	Ref*	LHB**	Verschil	Ref*	LHB**	Verschil
10 ⁻⁵	0,38	0,33	-0,05	0	0	0
10 ⁻⁶	1,81	1,60	-0,21	882	812	-70
10 ⁻⁷	9,88	9,84		--	7.550	

* Referentiesituatie MAA-2014 **LHB-situatie MAA-2024

'de oorspronkelijke EV-berekeningen (BOB 2011) zijn uitgevoerd met een kleiner rekengrid, waardoor de PR=10⁻⁷-contour afgekapt is

Uit de resultaten van de externe-veiligheidsberekeningen blijkt dat de oppervlakten van de externe veiligheidscontouren en het aantal woningen binnen de PR=10⁻⁶-contour bij het aangevraagde gebruik beperkt afnemen ten opzichte van een volledige benutting van de referentiesituatie.

De afname van de woningen die binnen de PR=10⁻⁶-contour liggen doet zich voor in de woonkern van Beek.



Figuur 4-19 Vergelijking externe veiligheid-contouren referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) en LHB-situatie MAA-2024 (stippellijn) (bron: fig. 44 van bijlage 2)

4.3.8 Saneringssituatie externe veiligheid

Binnen de $PR=10^{-5}$ externe-veiligheidscontour zijn geen woningen en geen kwetsbare gebouwen gesitueerd. Er moeten derhalve geen woningen en andere kwetsbare gebouwen aan hun bestemming onttrokken worden binnen de $PR=10^{-5}$ externe-veiligheidscontour (art. 10.1.a van het Besluit Burgerluchthavens).

4.3.9 Cumulatie met andere projecten

De EV-contouren in de LHB-situatie MAA-2024 worden niet beïnvloed door andere risicobronnen; ook niet door de risico's vanwege de A2. Er treden met betrekking tot dit aspect dan ook geen cumulatieve effecten op.

4.3.10 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024	Beoordeling
Externe veiligheid	Oppervlakte plaatsgebonden risicocontour 10^{-5} MM [km ²]	0,34	0,38	0,33	0
	Oppervlakte plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} ZM [km ²]	1,51	1,81	1,60	0
	Oppervlakte plaatsgebonden risicocontour 10^{-7} ZM [km ²]	9,70	9,88	9,84	0
	Woningen, binnen $PR=10^{-5}$ -contour	0	0	0	0
	Woningen, binnen $PR=10^{-6}$ -contour	662	882	812	0
	Woningen, binnen $PR=10^{-7}$ -contour	6.327	--	7.550	0

4.4 Luchtkwaliteit

Ten behoeve van de vaststelling van BOB 2011 is een uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd[[3]]. Uit de resultaten van dat onderzoek blijkt dat, bij volledige benutting van de milieugebruiksruimte zoals in de BOB 2011 vastgelegd:

- MAA een bijdrage levert van enkele $\mu\text{g}/\text{m}^3$ aan de totale concentraties luchtverontreinigende stoffen; en
- de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen ruimschoots worden gerespecteerd.

Volledige benutting van milieugebruiksruimte zoals in de BOB 2011 vastgelegd komt overeen met de referentiesituatie MAA-2014.

In het kader van het onderzoek naar de stikstofdepositie zijn diverse berekeningen uitgevoerd waaruit blijkt dat de stikstofdepositie in de LHB-situatie MAA 2024 lager is dan in de referentiesituatie MAA-2014. Dit duidt op een verminderde uitstoot van NOx.

In die lijn is het te verwachten dat de emissie van fijn stof eveneens afneemt. Daarnaast nemen volgens de huidige inzichten de achtergrondconcentraties voor zowel NO₂ als PM₁₀ in de toekomst met 1 µg/m³ meer af dan bij het onderzoek van 2011 was aangenomen. Op grond van bovenstaande zal het aangevraagde gebruik een licht positief effect hebben op de luchtkwaliteit én zullen de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden.

4.4.1 Cumulatie met andere projecten

In het uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek dat ten behoeve van de vaststelling van het BOB 2011 is uitgevoerd[[3]], zijn cumulatieve effecten van andere projecten meegenomen.

4.4.2 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Effect LHB-situatie MAA-2024 t.o.v. Referentiesituatie MAA-2014	Beoordeling
Lucht	NO ₂ -jaargemiddelde concentratie [µg/m ³]	Lagere emissies algemeen	+
	NO ₂ -overschrijdingen grenswaarde 24-uursgemiddelde	Lagere emissies algemeen	+
	PM ₁₀ - jaargemiddelde concentratie [µg/m ³]	Lagere emissies algemeen	+
	PM ₁₀ -overschrijdingen grenswaarde 24-uursgemiddelde	Lagere emissies algemeen	+
	PM _{2,5} - jaargemiddelde concentratie [µg/m ³]	Lagere emissies algemeen	+
	Geurhinder	Lagere emissies algemeen	+
	Uitstoot broeikasgassen: CO ₂ LTO-cycli vliegverkeer [ton]	Lagere emissies algemeen	+

4.5 Natuur

4.5.1 Ruimtebeslag

Er vinden mineure correcties van het luchthavengebied plaats:

- een beperkte verkleining van het luchthavengebied aan de westzijde op de grens met het Businesspark Maastricht Aachen Airport (Aviation Valley).
- een beperkte vergroting van het luchthavengebied aan de zuidzijde, ten zuiden van de Nieuwe Vliekerweg: het terrein rondom de RESA (Runway End Safety Area) is aan het luchthavengebied toegevoegd.
- enkele lokale correctere intekeningen van de grenzen van het luchthavengebied langs de openbare wegen.

Naast bovenstaande wijzigingen vinden er geen fysieke wijzigingen plaats. Het te nemen besluit heeft derhalve geen effect op het ruimtebeslag.

4.5.2 Barrièrewerking

In de situatie waarop het te nemen besluit betrekking heeft, vinden geen fysieke wijzigingen plaats. Het te nemen besluit heeft derhalve geen effect op de barrièrewerking.

4.5.3 Verstoring

Uit het natuurrapport van Bureau Waardenburg [[4]] blijkt met betrekking tot de referentiesituatie MAA-2014 dat er geen sprake is van:

- negatieve effecten op soorten en habitats (met een instandhoudingsdoel) in Natura 2000-gebieden (Natuurbeschermingswet 1998);
- aantasting van de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten uit de Flora- en faunawet;
- een effect op wezenlijke waarden en kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur (tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland).

Op grond van gepubliceerd onderzoek zijn bij vlieghoogtes lager dan 3.000 ft en op afstanden van minder dan 2 km verstorende effecten van de grote burgerluchtvaart te verwachten. In gebieden met vlieghoogtes tussen 2.000 en 3.000 ft kunnen op grond van beschikbare kennis milde vormen van verstoring worden verwacht en in gebieden met vlieghoogtes lager dan 2.000 ft ook zwaardere vormen van verstoring. De oorzaak van effecten heeft een visuele en/of een auditieve component. Op grond van de huidige kennis kan hier geen nader onderscheid tussen beide worden gemaakt.

In de LHB-situatie MAA-2024 worden, in vergelijking met de referentiesituatie MAA-2014, niet meer vluchten binnen de genoemde afstanden mogelijk gemaakt. Daarnaast blijkt dat de geluidbelasting, de auditieve component, in de plansituatie afneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Op grond hiervan zullen de verstorende effecten gelijk blijven of zelfs licht afnemen.

4.5.4 Verdroging

In de situatie waarop het te nemen besluit betrekking heeft, vinden geen fysieke wijzigingen plaats. Het te nemen besluit heeft derhalve geen effect op verdroging of vernatting.

4.5.5 Stikstofdepositie

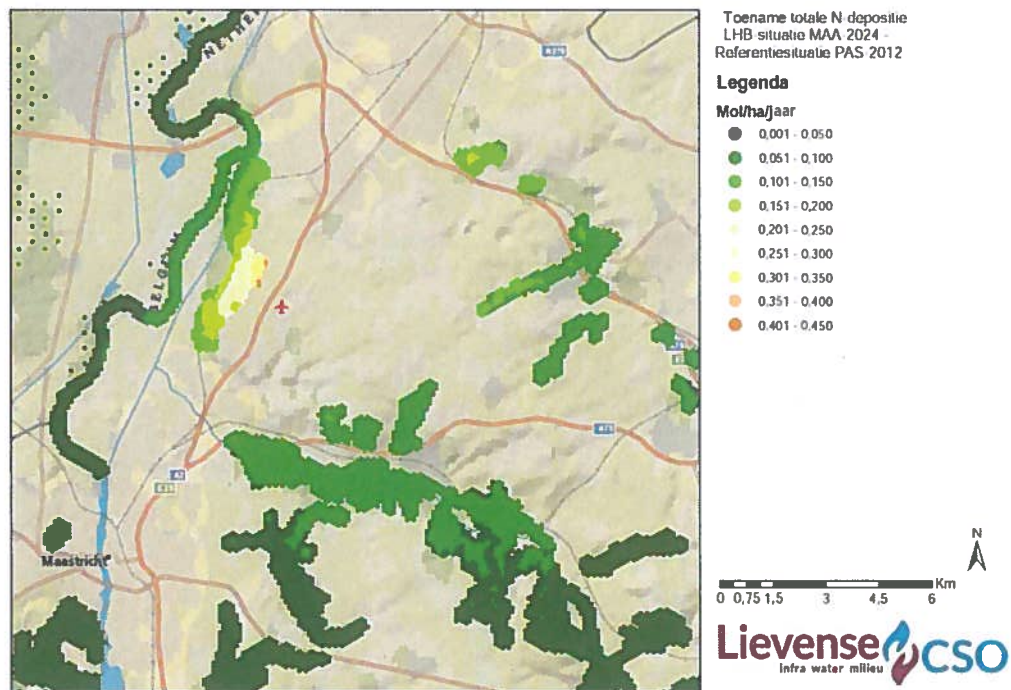
In het rapport 14A034.RAP023 N-depositie luchthavenbesluit 2016 v3.0 zijn de uitgangspunten, resultaten en analyses van de stikstofberekeningen gerapporteerd. Dit rapport is als bijlage 3 toegevoegd. Bij de berekening van de stikstofdepositie zijn zowel de emissie van het vliegende verkeer als het verkeer en de activiteiten op het luchthavenplatform en de (weg)verkeersaantrekkende werking van het aangevraagde gebruik betrokken. In het onderzoek zijn de toenames bepaald van stikstofdepositie van de LHB-situatie MAA-2024 ten opzichte van het jaar 2012. Het jaar 2012 wordt vanuit de Natuurbeschermingswet, c.q. Regeling Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS), gezien als het referentiejaar voor de bepaling van de toename van de stikstofdepositie voor MAA. Daarnaast is ook nagegaan of voor de depositietoename van het aangevraagde gebruik in het PAS voldoende ontwikkelingsruimte is voorzien en of een Nb-wetvergunning en een passende beoordeling nodig is.

4.5.5.1 Effecten

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat:

- De stikstofdepositie neemt als gevolg van het aangevraagde gebruik in geringe mate toe in omliggende Natura 2000-gebieden. De toename van de stikstofdepositie vanwege het aangevraagde gebruik bedraagt ten hoogste 0,42 mol/ha/jaar ten opzichte van de referentiesituatie PAS-2012.

Figuur 4-20 geeft grafisch de toename weer van de stikstofdepositie van de LHB-situatie MAA-2024 ten opzichte van referentiesituatie PAS-2012.



Figuur 4-20 Toename stikstofdepositie LHB-situatie MAA-2024 ten opzichte van referentiesituatie PAS-2012 (bron: fig. 5.3 bijlage 3)

4.5.5.2 Wettelijke toets

In het kader van de 'wettelijke toets' is nagegaan of de voor het aangevraagde gebruik benodigde depositieruimte in voldoende mate is gereserveerd, of een Nb-wetvergunning noodzakelijk is en/of een passende beoordeling moet worden opgesteld.

Het luchthavenbesluit MAA is aangemerkt als een prioritair project. Er is ontwikkelingsruimte voor gereserveerd. Uit de resultaten van het stikstofdepositie-onderzoek blijkt dat voor alle hexagonen de depositietoename vanwege het aangevraagde gebruik (ten opzichte van referentiesituatie PAS-2012) minder bedraagt dan de daar gereserveerde ontwikkelingsruimte.

Uit het stikstofdepositie-onderzoek blijkt daarenboven dat de hoogste depositietoename ten opzichte van de referentiesituatie PAS-2012 0,42 mol/ha/ja bedraagt. De hoogste depositietoename treedt op binnen het N2000-gebied Bunder- en Elslooërbos. De grenswaarde voor dit N2000-gebied is per datum van rapportage 1 mol/ha/ja. Er is derhalve geen Nb-wetvergunning nodig vanwege de depositie in dit N2000-gebied. Wel dient het project gemeld te worden in het kader van het PAS. Een passende beoordeling is derhalve evenmin noodzakelijk. Ook voor de N2000-gebieden met een lagere depositietoename dan Bunder- en Elslooërbos bedraagt de depositietoename minder dan de daar geldende grenswaarden.

4.5.5.3 Cumulatie met andere projecten

De effecten op stikstofdepositie zijn bepaald overeenkomstig de Regeling Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS). In deze regeling is het cumulatieve effect van andere projecten meegenomen en daaruit blijken geen belangrijke effecten.

4.5.6 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024	Beoordeling
Natuur	Ruimtebeslag		Geen fysieke wijzigingen	0
	Barrièrewerking		Geen fysieke wijzigingen	0
	Verstoring		Geen wijzigingen vliegafstand tot organismen	0
	Verdroging		Geen fysieke wijzigingen	0
	Toename stikstofdepositie N2000-gebieden (ten opzichte van referentiesituatie PAS- 2012)		≤ 0.42 mol/ha/ja	+

Het aangevraagde gebruik leidt hiermee tot een licht positief effect op het aspect Natuur.

4.6 Bodem

In de situatie waarop het te nemen besluit betrekking heeft, vinden geen fysieke wijzigingen plaats. Het te nemen besluit heeft derhalve geen effect op het milieuaspect Bodem.

4.6.1 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Effect LHB-situatie MAA-2024 t.o.v. Referentiesituatie MAA-2014	Beoordeling
Bodem	Bodemkwaliteit	Geen fysieke wijzigingen	0

4.7 Water

In de situatie waarop het te nemen besluit betrekking heeft, vinden geen fysieke wijzigingen plaats. Het te nemen besluit heeft derhalve geen effect op het milieuaspect Water.

4.7.1 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Effect LHB-situatie MAA-2024 t.o.v. Referentiesituatie MAA-2014	Beoordeling
Water	Beïnvloeding waterkwaliteit (grond- en oppervlaktewater)	Geen fysieke wijzigingen	0
	Beïnvloeding grondwaterkwantiteit	Geen fysieke wijzigingen	0

4.8 Ruimtelijke ordening

4.8.1 Wonen en werken

In het luchthavenbesluit worden gebieden met ruimtelijke beperkingen aangeduid. Een aantal beperkingengebieden wordt beïnvloed door aantal vluchten, vlootsamenstelling en vliegtuigbewegingen (geluid en externe veiligheid). Overige beperkingengebieden worden bepaald door de ligging van de start- en landingsbaan ten opzichte van de omgeving (hoogtebeperkingen en beperkingen in verband met vogels en laser).

Beperkingengebieden geluid

In de LHB-situatie MAA-2024 neemt het beperkingengebied voor geluid, dat bepaald wordt door de ligging van de 56 L_{den} contour, af ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014. Overeenkomstig de Omzettingsregeling geldt de 35 KE-contour als beperkingengebied voor de grote luchtvaart. De 56 L_{den}-contour ligt, met uitzondering van een gebied tussen de woonkernen Rothem en Meerssen, volledig binnen de 35 KE-contour van de Omzettingsregeling.

In de LHB-situatie MAA-2024 neemt het beperkingengebied voor geluid, dat bepaald wordt door de ligging van de 70 L_{den} contour, af ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014. In beide situaties liggen er geen woningen binnen de contour en zijn er geen ruimtelijke consequenties.

Beperkingengebieden externe veiligheid

Met de Omzettingsregeling 2014 is geen beperkingengebied voor externe veiligheid vastgelegd omdat dat niet in de wetgeving voorzien was. Wel zijn vanuit het beleid van I&M de PR=10⁻⁵ en PR=10⁻⁶ contouren inzichtelijk gemaakt en is er voor gezorgd dat er geen bestaande woningen binnen de 10⁻⁵ contour zijn gesitueerd. Om die reden zijn in de referentiesituatie MAA 2014 wel PR=10⁻⁵ en 10⁻⁶ contouren (als beperkingengebieden) beschouwd. In het aangevraagde luchthavenbesluit moeten wel beperkingengebieden voor externe veiligheid worden vastgelegd in de vorm van de PR=10⁻⁵ en PR=10⁻⁶ contour. Het aangevraagde gebruik leidt tot beperkt kleinere beperkingengebieden voor externe veiligheid dan de referentiesituatie MAA-2014.

Het (formeel) vaststellen van de beperkingengebieden voor externe veiligheid heeft, gelet op het beleid dat I&M tot nu toe heeft gehanteerd, de facto geen ruimtelijke consequenties.

Naast bovengenoemde beperkingen zullen in het Luchthavenbesluit ook ruimtelijke beperkingen in verband met de vliegveiligheid worden vastgesteld; deze zijn gebruiksonafhankelijk. De ruimtelijke beperkingen als gevolg van vliegveiligheid zijn door To70 geïnventariseerd en gerapporteerd¹⁰. Het betreft de volgende beperkingengebieden:

- *contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;*
- *een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid;*
- *indien op de luchthaven of binnen een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding aanwezig is: contouren ter aanduiding van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van deze apparatuur;*
- *indien op de luchthaven een instrumentbaan categorie I, II, of III aanwezig is: een gebied van 6 kilometer rondom de start- en landingsbaan met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik;*
- *indien de luchthaven ook buiten de daglichtperiode is geopend: een laserstraalvrij gebied.*

To70 komt tot de volgende vaststelling:

Veiligheidsgebieden

Er zijn geen plannen geïdentificeerd binnen de veiligheidsgebieden. Voor de reeds aanwezige bebouwing wordt verondersteld dat deze met een bouwvergunning is geplaatst. Daarmee lijken er geen ruimtelijke consequenties te zijn met betrekking tot bebouwing binnen de veiligheidsgebieden.

Voor de bomen en struiken binnen de veiligheidsgebieden zijn de consequenties afhankelijk van de beoordeling van de exploitant van de luchthaven en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De natuurlijke hellingen binnen de veiligheidsgebieden voldoen niet aan de gestelde normen. Het is aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om te bepalen of dit tot onaanvaardbare risico's leidt.

Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid

Voor de reeds aanwezige obstakels die door de hoogtebeperkingsvlakken heen steken, geldt dat deze alleen kunnen blijven staan indien vóór inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning is verleend. Nieuwe obstakels, die door de hoogtebeperkingsvlakken heen steken, kunnen er alleen nog komen als het obstakels betreft waarvoor een omgevingsvergunning moet worden verleend en de Minister van Infrastructuur en Milieu, middels het verlenen van een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart, heeft verklaard dat tegen het afgeven van de desbetreffende omgevingsvergunning geen bezwaar bestaat.

¹⁰ Rapport 16.171.02 "Analyse ruimtelijke plannen rond Maastricht Aachen Airport
Potentiële conflicten met betrekking tot het nieuwe luchthavenbesluit", d.d. 27.10.2016 – zie bijlage 4a

Aangezien de hoogtebeperkingen op grond van artikel 14 van het Besluit Burgerluchthavens normaliter geen consequenties hebben voor bestaande bebouwing, maar wel voor nieuwe bebouwing, is geanalyseerd welke plannen potentieel conflicteren met deze hoogtebeperkingsvlakken. De plannen in onderstaande tabel zijn daarbij als potentieel problematisch aangemerkt:

Gemeente	Potentieel problematische bestemmingsplannen	Potentieel problematische windturbine-plannen
Beek	Aviation Valley	Voorkeursgebieden POL2014
Heerlen	-	Voorkeursgebieden POL2014 / PALET
Maastricht	-	Voorkeursgebieden POL2014
Meerssen	Aviation Valley (BP01005-ON01)	-
Nuth	-	Plan voor 3 windturbines
Sittard-Geleen	-	Voorkeursgebieden POL2014 (gebieden in zuidelijk deel gemeente)
Stein	-	Voorkeursgebieden POL2014

Overigens zijn de plannen voor Aviation Valley in de gemeente Beek en Meerssen vooral problematisch met het oog op luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of –begeleidingsapparatuur.

De exploitant van de luchthaven vervult nu reeds een monitorende taak met betrekking tot een aantal hoogtebeperkingsvlakken, namelijk de take-off climb en approach surfaces. Omdat de exploitant geen handhavende bevoegdheid heeft buiten het luchthavengebied, wordt, wanneer door visuele waarneming een (mogelijk) ongeoorloofde aanwezigheid van een obstakel wordt vastgesteld, de ILT geïnformeerd. Wanneer er twijfel bestaat over de rechtmatige aanwezigheid en/of de hoogte van een obstakel en er een mogelijk conflict is met de take-off climb- of approach surfaces, kan de luchthavenexploitant besluiten de betreffende start- of landingsbaan tijdelijk buiten gebruik stellen.

Bij het monitoren van obstakels zal de exploitant van de luchthaven en ILT rekening moeten houden met de voorgenomen wijzigingen in baangebruik. In het nieuwe luchthavenbesluit worden de startlengtes (d.w.z. de TORA: Take-off Runway Available) verlengd ten opzichte van het huidige baangebruik. Dat betekent dat ook de uiteinden van de baan zullen mogen worden gebruikt door startende vliegtuigen. Het gevolg is dat bestaande objecten die op grond van de huidige startlengtes nog niet als gevaarlijk werden beoordeeld, bij de nieuwe startlengtes wel als een risico kunnen worden aangemerkt. In het rapport "Runway safety study Maastricht Aachen Airport" (To70, 16.272.01, zie bijlage 4b) wordt geconcludeerd dat een aantal obstakels een risico vormen met betrekking tot de nieuwe startlengtes. In deze studie worden ook aanbevelingen gedaan hoe deze risico's kunnen worden gemitigeerd.

Wat betreft bomen en struiken die de hoogtebeperkingsvlakken overschrijden stelt het (concept) luchthavenbesluit dat deze in de beperkingengebieden kunnen blijven staan, tenzij de ILT op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven of LVNL beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert, leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven of een onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de apparatuur voor de luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of –begeleiding oplevert.

MAA (Beheer en Infra) heeft (mede namens de exploitant) aangegeven dat aan de noordzijde van de luchthaven (gemeente Beek) enkele bomen door het 2% obstakelvlak (Take-off climb surface) steken als gevolg van het gewijzigde gebruik van de startbaan voor code E en F vliegtuigen. MAA heeft aangegeven zich in eerste instantie in te zetten om met de percee-eigenaren tot overeenstemming te komen om de bomen en struiken onder het 2% vlak te houden. Indien noodzakelijk kan daarna een verzoek tot beoordeling bij de ILT worden gedaan.

Hoogtebeperkingen in verband met luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of –begeleiding:

Voor reeds aanwezige obstakels die door de hoogtebeperkingsvlakken heen steken, geldt dat deze alleen kunnen blijven staan indien vóór inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning is verleend. Nieuwe obstakels, die door de hoogtebeperkingsvlakken heen steken, kunnen er alleen nog komen als het obstakels betreft waarvoor een omgevingsvergunning moet worden verleend en de Minister van Infrastructuur en Milieu, middels het verlenen van een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart, heeft verklaard dat tegen het afgeven van de desbetreffende omgevingsvergunning geen bezwaar bestaat.

Aangezien deze hoogtebeperkingen normaliter geen consequenties hebben voor bestaande bebouwing, maar wel voor nieuwe bebouwing, is geanalyseerd welke plannen potentieel conflicteren met deze hoogtebeperkingsvlakken. De plannen in onderstaande tabel zijn daarbij als potentieel problematisch aangemerkt:

Gemeente	Potentieel problematische bestemmingsplannen	Potentieel problematische windturbine-plannen
Beek	Aviation Valley	Voorkeursgebieden POL2014
Maastricht	-	Voorkeursgebieden POL2014
Meerssen	Aviation Valley (BP01005-ON01)	-
Sittard-Geleen	-	Voorkeursgebieden POL2014 (gebieden in zuidelijk deel gemeente)
Stein	-	Voorkeursgebieden POL2014

Met betrekking tot bomen en struiken gelden andere regels dan voor andere obstakels. LVNL heeft aangegeven geen problemen te verwachten m.b.t. bomen die door de CNS-vlakken steken.

Beperking vogelaantrekkende bestemmingen

Er zijn geen plannen geïdentificeerd die zouden kunnen leiden tot een verhoogde vogelaantrekkende werking.

Laserstraalvrije gebied

Voor zover bekend vinden er in de provincie Limburg geen of weinig activiteiten plaats waarbij lasers gebruikt worden. De introductie van dit vlak lijkt daarmee geen directe ruimtelijke consequenties te hebben.

Het aangevraagde gebruik leidt hiermee tot een licht positief effect op het ruimtegebruik voor wonen en werken ten opzichte van de referentiesituatie.

4.8.2 Grens luchthaventerrein

Gelet op een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het luchthaventerrein, verzoekt Maastricht Aachen Airport om het vast te stellen luchthaventerrein op onderdelen aan te passen ten opzichte van het luchtvaartterrein dat is vastgesteld in het Aanwijzingsbesluit, de Beslissing op Bezwaar en in de Omzettingsregeling. De verzochte aanpassingen zijn in detail beschreven in de toelichting op de aanvraag van het luchthavenbesluit.

Voor alle onderzochte criteria van de diverse milieuaspecten geldt dat deze niet beïnvloed worden door de genoemde aanpassingen van het luchthaventerrein en derhalve niet leiden tot andere effecten.

4.8.3 Landbouw

Als gevolg van een verschuiving in het aantal van het soort vluchten (passagiers en vracht) nemen de effecten op geluid en externe veiligheid af. In lijn daarmee zullen in het algemeen de emissies van verontreinigende stoffen afnemen. Hiermee neemt ook de eventuele looddepositie, die een negatief effect op gewassen heeft, als gevolg van loodhoudende brandstof af.

4.8.4 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Effect LHB-situatie MAA-2024 t.o.v. Referentiesituatie MAA-2014	Beoordeling
Ruimtelijke ordening	Wonen: beperkingengebied geluid	Beperkingengebied wordt kleiner	+
	Wonen en werken en externe veiligheid	Beperkingengebied wordt kleiner	0/+
	Beperkingengebieden vliegveiligheid gebouwen	Beperkingengebieden wijzigen niet	0
	Landbouw: looddepositie vloot	Minder emissies algemeen	+

Op basis van de afzonderlijke criteria scoort het aspect ruimtelijke ordening een licht positief effect.

4.9 Wegverkeer

Ten behoeve van een nieuw BOB 2011 zijn door DHV in 2011 verkeersprognoses voor het jaar 2020 (vergelijkbaar met referentiesituatie MAA-2014) gerapporteerd [[2]]. In het kader van het vast te stellen luchthavenbesluit zijn door Royal Haskoning DHV de verkeerscijfers voor diverse telpunten rondom de luchthaven Maastricht Aachen Airport geactualiseerd. In de laatstgenoemde rapportage worden de huidige verkeerscijfers alsmede de cijfers voor het jaar 2025 beschreven, inclusief de verkeersproductie van en naar de luchthaven. De verkeerscijfers voor het jaar 2025 worden als representatief beschouwd voor de LHB situatie MAA-2024.

Deze verkeersproducties zijn gebaseerd op een representatieve verkeerssamenstelling voor het aangevraagde gebruik. De rapportage van Royal Haskoning DHV is als bijlage 1 toegevoegd.

Geconstateerd wordt, met uitzondering van twee wegvakken, dat op alle wegvakken sprake is van een afname van het verkeer in de LHB-situatie MAA-2024 ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014. Dit heeft zowel op de robuustheid als de belastbaarheid van het wegennet een positief effect.

De infrastructuur in de LHB-situatie MAA-2024 is ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014 aangepast met een volledige ringweg rondom de luchthaven MAA, dit heeft geen invloed op de verkeersveiligheid ter plaatse.

Milieuaspect	Criterium	Effect LHB-situatie MAA-2024 t.o.v. Referentiesituatie MAA-2014	Beoordeling
Wegverkeer	Robuustheid wegennet	Etmaalintensiteiten nemen af	+
	Belastbaarheid van het wegennet	Etmaalintensiteiten nemen af	+
	Verkeersveiligheid		0

De scores op de afzonderlijke criteria leiden voor het aspect verkeer tot een licht positief effect.

4.10 Gezondheid

De beoordeling van het milieuaspect gezondheid is een vertaling van de resultaten voor geluid en luchtkwaliteit.

Gelet op de beoordeling voor geluid en luchtkwaliteit wordt het effect voor het aspect gezondheid als licht positief beoordeeld.

4.11 Overige effecten

4.11.1 Omvang van het project

De fysieke omvang van het project blijft gelijk (de grenzen van het luchthaventerrein wijzigen nauwelijks) terwijl de luchthaven bij het aangevraagde gebruik minder intensief gebruikt zal worden dan binnen de referentiesituatie MAA-2014 mogelijk is.

4.11.2 Gebruik van natuurlijke hulpstoffen en productie van afval

Minder intensief gebruik van de luchthaven leidt tot minder gebruik van natuurlijke hulpstoffen en tot minder productie van afval.

4.11.3 Gebruik van risicovolle stoffen en technologieën

Ten aanzien van gebruikte stoffen en technologieën zal het aangevraagde gebruik an sich niet leiden tot gebruik van meer of minder risicovolle stoffen of technologieën.

4.11.4 Bestaande grondgebruik en natuurlijke hulpbronnen

In het aangevraagde luchthavenbesluit worden de grenzen van het luchtvaartterrein vastgesteld. Deze grenzen zijn – op enkele details na – gelijk aan de begrenzing van het luchthaventerrein in de Omzettingsregeling 2014.

Het aangevraagd gebruik leidt derhalve niet tot meer of minder grondgebruik of tot meer of minder aantasting van de natuurlijke hulpbronnen in het gebied.

4.11.5 Opnamevermogen van het natuurlijke milieu

Met betrekking tot de nabijgelegen beschermde natuurgebieden is in het natuurrapport van Bureau Waardenburg [[4]] vastgesteld dat er geen sprake is van:

- negatieve effecten op soorten en habitats in Natura 2000-gebieden;
- aantasting van de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten uit de Flora- en faunawet;
- een effect op wezenlijke waarden en kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur (tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland);
- toename van stikstofdepositie groter dan de voor de betreffende Natuura2000-gebieden geldende grenswaarden.

4.11.6 Grensoverschrijdende karakter van het effect

In het kader van het onderzoek naar stikstofdepositie zijn tevens de effecten in Vlaanderen en Duitsland beoordeeld. Dit leidt tot de volgende constatering:

Vlaanderen

De toename van de stikstofdepositie in Vlaanderen vanwege het aangevraagde gebruik bedraagt ten hoogste 0,10 mol/ha/jaar ten opzichte van het referentiejaar 2012.

Voor Vlaanderen geldt dat er bij een toename van de stikstofdepositie tot 21,45 mol/ha/jaar in Vlaanderen geen toestemming is vereist.

Aangezien de depositie in Vlaanderen ruim minder is dan 21,45 mol/ha/jaar, wordt vastgesteld dat de stikstofdepositie in Vlaanderen niet zal leiden tot aantasting van de kwaliteit van de aanwezige habitats.

Duitsland

De toename van de stikstofdepositie in Duitsland bedraagt ten hoogste 0,10 mol/ha/jaar.

Voor Duitsland geldt dat er bij een toename van de stikstofdepositie tot 7,14 mol/ha/jaar geen bezwaar bestaat tegen het verlenen van toestemming voor deze activiteit.

Aangezien de depositie in Duitsland ruim minder is dan 7,14 mol/ha/jaar wordt vastgesteld dat de stikstofdepositie in Duitsland niet zal leiden tot aantasting van de kwaliteit van de aanwezige habitats.

4.11.7 Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

Vele effecten zijn beschreven als jaargemiddelde effecten en hebben vanuit deze benadering een continu karakter. De effecten treden op zolang het aangevraagde luchthavenbesluit vigeert en de gebruiksmogelijkheden maximaal worden benut. De effecten zijn omkeerbaar.

Ten aanzien van het effect van de luchthaven op de gezondheid van de mensen en op de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige habitats kan in het licht van de omkeerbaarheid van de effecten het volgende worden gesteld:

- luchtkwaliteit en de gezondheid voor de omgeving: Uit het luchtkwaliteitsonderzoek uit 2011[[3]] blijkt dat de NO₂ en fijnstof-concentraties in de omgeving van de luchthaven ruim onder de grenswaarden liggen en dat de luchtvaart met 1 á 1.5 µg/m³ voor ca. 5% bijdraagt aan de totale concentraties van de luchtverontreinigende stoffen.
- N-depositie en de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige habitats:
In de Programmatische Aanpak van de Stikstofproblematie (PAS) is bijzondere aandacht besteed aan de instandhoudings- en verbeteringsdoelstelling van stikstofgevoelige habitats. In samenhang met het PAS kan derhalve gesteld worden dat het aangevraagde gebruik niet leidt tot negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige habitats.

5 Conclusie

De milieugevolgen die voor het aangevraagde gebruik voor luchthaven Maastricht Aachen Airport afgewogen zijn, zijn in hoofdstuk 4 uitgebreid beschreven, en in *Tabel 5-1* samengevat weergegeven en voorzien van een aanduiding of een uitgebreid MER voor dat aspect een meerwaarde kan hebben.

Tabel 5-1 Samenvatting milieueffecten aangevraagd gebruik Maastricht Aachen Airport

Aspect	Effecten	MER-meerwaarde?
Geluid	Licht positief	Nee
Externe veiligheid	Geen	Nee
Lucht	Licht positief	Nee
Natuur	Licht positief	Nee
Bodem	Geen	Nee
Water	Geen	Nee
Ruimtelijke ordening	Licht positief	Nee
Wegverkeer	Licht positief	Nee
Gezondheid	Licht positief	Nee

Zoals toegelicht in hoofdstuk 4 zijn de milieueffecten van het aangevraagde gebruik ten opzichte van de huidige situatie (gebruiksjaar 2015) neutraal tot licht negatief en ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014 neutraal tot licht positief.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en de analyses van de milieueffecten wordt vastgesteld dat het aangevraagde gebruik leidt tot:

- positieve effecten voor geluid: de geluidbelastingen conform het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024) zijn lager dan de geluidbelastingen conform de referentiesituatie (referentie MAA-2014). Het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden neemt af;
- beperkte positieve effecten voor externe veiligheid: de externe-veiligheidscontouren conform het aangevraagde gebruik zijn marginaal kleiner dan conform de referentiesituatie. Het aantal woningen binnen de $PR = 10^{-6}$ contour neemt licht af.;
- positieve effecten voor emissies van luchtverontreinigende stoffen en stikstofdepositie: de stikstofdepositie conform het aangevraagde gebruik is lager dan de stikstofdepositie conform de referentiesituatie;
- geen relevante effecten voor de overige milieuaspecten.

Tevens is getoetst of het aangevraagde gebruik voldoet aan de Natuurbeschermingswet (i.c. het PAS). Geconcludeerd is dat:

- de depositieruimte die nodig is voor het aangevraagde gebruik past binnen de ontwikkelingsruimte die is gereserveerd voor het prioritaire project “Luchthavenbesluit Luchthaven Maastricht Aachen Airport”;
- geen vergunning nodig is in het kader van de Natuurbeschermingswet en derhalve geen passende beoordeling moet worden opgesteld.

Het bevoegd gezag neemt uiteindelijk de beslissing of voor de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Het bevoegd gezag houdt bij de beslissing rekening met de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn “betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten”. In hoofdstuk 4.11 is ingegaan op de criteria voor zover ze nog niet behandeld zijn bij de overige milieueffecten. Bij de beschrijving van de aspecten geluid, externe veiligheid, lucht en natuur (stikstofdepositie) is ingegaan op de cumulatie met andere projecten.

Tot slot is geconcludeerd dat de activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben, waardoor MAA als initiatiefnemer van oordeel is dat een milieueffectrapport (MER) geen toegevoegde waarde voor de besluitvorming heeft.

6 Literatuurlijst

- [1] Stikstofberekening luchthavens Ten behoeve van de programmatorische aanpak stikstof, juni 2014, rapport NLR-CR-2014-083
- [2] Verkeersprognoses Businesspark MAA, 28 februari 2011, versie B MO-MA20110036, RHDHV
- [3] Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport Onderzoek Luchtkwaliteit, 2 maart 2011, Referentie 20102447-04, Cauberg-Huygen
- [4] Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving, 31 maart 2011, rapport nr. 10-246, Bureau Waardenburg
- [5] Geluidnota Maastricht Aachen Airport – bedrijventerrein Oost, 1 april 2005, rapport 9M8834.02, Royal Haskoning
- [6] Verkenning gezondheidsrisico's ultrafijnstof luchtvaart rond Schiphol en voorstel vervolgonderzoek, 2016, RIVM Briefrapport 2016-0050, Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).
- [7] Aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht - tekst sedert 24 augustus 2006

Bijlage 1: Rapport verkeersproductie MAA 2015 en 2025

Bijlage 2: Achtergronddocument Geluid en Externe veiligheid

Bijlage 3: Rapport N-depositie luchthavenbesluit

Bijlage 4a: Rapport Ruimtelijke effecten

Bijlage 4b: Runway safety study Maastricht Aachen Airport