Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV,
T.a.v. de directeur [redacted]
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Bestuurskern
Dir.Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling en Milieu

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
[redacted]
luchthavenontwikkeling
[redacted]

Datum 22 SEP. 2016
Betreft M.e.r.-beoordelingsbeslissing inzake voornemen aanvraag luchthavenbesluit

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/188357

Uw kenmerk
2016/66004

Bijlage
1

Geachte heer [redacted]

Op 29 augustus jl. heb ik uw brief (met kenmerk 2016/66004) ontvangen, waarin u uw voornemen tot aanvraag van een luchthavenbesluit kenbaar maakt en de m.e.r-beoordelingsnotitie aanbiedt. In deze brief verzoekt u mij, als bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit, de door u bijgevoegde milieu-informatie te beoordelen en een beslissing te nemen over de te volgen procedure.

In een dergelijke m.e.r.-beoordelingsbeslissing beslist het bevoegd gezag, in dit geval de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, of voor een project een Milieueffectrapport (MER) gemaakt moet worden. Daarbij betrekt het bevoegd gezag de criteria uit bijlage III van de EU-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten;
1. de kenmerken van de activiteit;
2. de plaats waar de activiteit wordt verricht;
3. de kenmerken van het potentiële effect van de activiteit.

Met deze brief geef ik u mijn besluit op uw verzoek. U zult een aparte brief ontvangen over de vervolgprocedure van het luchthavenbesluit.

Uw voornemen
De ambitie van de luchthaven is om in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht te verwerken. In dat kader bent u voornemens om het volgende gebruik aan te vragen voor een luchthavenbesluit:

- Ruimte voor in totaal circa 25.500 vliegtuigbewegingen in 2024 bestaande uit 15.954 vliegtuigbewegingen groot verkeer en 9.500 vliegtuigbewegingen voor klein verkeer en helikopterverkeer.
- Een startbaan met een operationele lengte van 2.500 meter voor het starten van zogenoemd categorie A tot en met D verkeer en 2.750 meter voor categorie E en F verkeer.
- Een landingsbaan met een operationele lengte van 2.500 meter.
- Openingstijden van de luchthaven tussen 06.00 – 23.00 uur (met een extensieregeling tot 00.00 uur) gedurende de hele week voor passagiersvluchten en general aviation.

Bestuurskern
Dir.Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/188357

- Openingstijden van de luchthaven tussen 09.00 - 19.00 uur (met 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.
- Gebruik van een luchthavengebied met ruimte voor bovenstaand gebruik van de start- en landingsbaan.

Om de milieu-effecten van dit voorgenomen gebruik in beeld te brengen heeft u een m.e.r. -beoordelingsnotitie opgesteld waarin u ingaat op aspecten zoals geluidbelasting, externe veiligheid en natuur. Ook heeft u beschreven hoe het voornemen zich verhoudt tot de criteria uit bijlage III van de EU-richtlijn milieueffectbeoordeling. Uw conclusie is dat het voorgenomen gebruik geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben, waardoor u van oordeel bent dat een MER geen toegevoegde waarde voor de besluitvorming heeft.

Procedure
Ik heb de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd om een oordeel te geven over de u opgestelde m.e.r. beoordelingsnotitie. Op 5 september 2016 heeft de Commissie een advies uitgebracht. De Commissie constateert dat voldoende informatie aanwezig is om de conclusie te trekken dat het voorgenomen gebruik van MAA niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen zal leiden en dat een milieueffectrapport geen toegevoegde waarde heeft. De Commissie constateert dat voldoende informatie aanwezig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen in een besluit over de aard en omvang van het voorgenomen gebruik van MAA. Wel heeft de Commissie enkele aanbevelingen gedaan om aanvullende informatie in de toelichting van het luchthavenbesluit op te nemen. Het advies is als bijlage bijgevoegd.

Ook heb ik een extern bureau (To70) laten toetsen of de uitgevoerde berekeningen voor geluid en externe veiligheid correct zijn uitgevoerd. Conclusie is dat dit het geval is.

Besluit
Gelet op de bepalingen in de Algemene wet bestuursrecht en artikel 7.17 van de Wet milieubeheer besluit de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu als volgt:

Op basis van de motiveringen van de milieugevolgen zoals opgenomen in de m.e.r.-beoordelingsnotitie, de externe toets door het bureau To70 en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage concludeer ik dat het voorgenomen gebruik van de luchthaven niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Op grond hiervan besluit ik dat voor het luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport geen volledige m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

Mogelijkheid bezwaar en beroep
Deze m.e.r.-beoordelingsbeslissing is een voorbereidingsbesluit ten behoeve van de nog in te dienen aanvraag voor het luchthavenbesluit. Tegen dit voorbereidingsbesluit kan gezien artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht alleen bezwaar worden gemaakt door belanghebbenden die los van het voor te bereiden besluit (het luchthavenbesluit) rechtstreeks in hun belang zijn getroffen. Anderen kunnen in een later stadium zienswijzen indienen tegen het ontwerp van het luchthavenbesluit. Zij kunnen dan hun eventuele bezwaren tegen dit

voorbereidingsbesluit kenbaar maken. Deze zullen bij de beoordeling van de zienswijzen worden betrokken.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

[redacted]

Sharon A.M. Dijksma

Bestuurskern
Dir.Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/188357

Beoordelingsadvies

Commissie voor de milieueffectrapportage

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Maastricht Aachen Airport

Advies over het m.e.r.-beoordelingsrapport

5 september 2016 / projectnummer: 3122









1. Advies over de vormvrije m.e.r.-beoordeling

Aanleiding

De luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) is voornemens een aanvraag voor een luchthavenbesluit in te dienen. De aanvraag behelst het wijzigen van het gebruik van de start- en landingsbaan en een reductie van het vergunde aantal vliegtuigbewegingen. In het luchthavenbesluit zullen het gebruik van de luchthaven en de beperkingen aan het ruimtegebruik er omheen worden vastgelegd.

Ter onderbouwing van dat besluit is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Dit betekent dat is onderzocht of een milieueffectrapport moet worden opgesteld omdat de voorgenomen wijziging tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan leiden. Het onderzoeksresultaat is vastgelegd in de 'm.e.r.-beoordelingsnotitie Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport' (hierna: de notitie). De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag in deze procedure en heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')[1] om haar oordeel over de notitie gevraagd. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de vraag of er voldoende informatie is om te kunnen concluderen of er een milieueffectrapport moet worden opgesteld en doet ze enkele aanbevelingen voor de besluitvorming.

Oordeel

In de notitie wordt geconcludeerd dat de beoogde wijziging in het gebruik van MAA niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen zal leiden en dat een milieueffectrapport geen toegevoegde waarde heeft. De Commissie constateert dat voldoende informatie aanwezig is om deze conclusie te trekken en om het milieubelang volwaardig mee te wegen in een besluit over de aard en omvang van het gebruik van MAA.[2] In hoofdstuk 2 van dit advies wordt dit oordeel toegelicht.

1 De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via deze link: 3122, of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 De Commissie heeft bij de notitie geen ontwerpbesluit ontvangen. Zij heeft bijgevolg niet kunnen toetsen of de notitie aan het besluit ten grondslag kan liggen.

2. Toelichting op het oordeel

De Commissie heeft getoetst of kan worden geconcludeerd dat het voornemen niet tot belangrijke negatieve milieugevolgen kan leiden, gelet op:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de mogelijke gevolgen.

2.1 Kenmerken en plaats van het project

MAA wil de volledige lengte van de start- en landingsbaan gebruiken om wide-body vrachtvliegtuigen (code E/F) te kunnen ontvangen.[3] Op dit ogenblik kan 90% van de 2.750 m lange baan worden benut. De inrichting en voorzieningen van de luchthaven worden dus niet gewijzigd, alleen de wijze waarop de inrichting en voorzieningen worden gebruikt.

Verder wil MAA groeien naar een luchthaven waar in 2024 jaarlijks 25.500 vliegtuigbewegingen plaatsvinden, waarvan ongeveer 16.000 zijn aan te merken als 'groot verkeer'. Met de huidige regeling — in de notitie aangeduid als 'de omzettingsregeling' — is groei tot ongeveer 51.000 bewegingen mogelijk, waarvan 19.000 groot verkeer. In het gebruiksjaar 2015 werden bijna 25.000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd waarvan ongeveer 5.700 groot verkeer.

Waarop de huidige groeiprognose, de wijziging in de verhouding tussen klein en groot verkeer en de begrenzing van de beoogde groei zijn gebaseerd, is, naar het oordeel van de Commissie, niet duidelijk onderbouwd in de notitie. Die informatie is nodig om de afweging van verschillende claims op de beschikbare milieugebruiksruimte mogelijk te maken en daarmee de toewijzing van de ruimte die MAA vraagt, te rechtvaardigen.

- De Commissie adviseert om de onderbouwing van de groeiprognose en van de begrenzing van de beoogde groei op te nemen in de toelichting bij het luchthavenbesluit.

2.2 Kenmerken van de mogelijke gevolgen

De milieueffecten die leiden tot beperkingen aan het ruimtegebruik rondom MAA zijn onderzocht. Het zijn: de geluidbelasting, de externe veiligheidsrisico's en de gevolgen voor de natuur. Ook de mogelijke fricties tussen het gebruik van de luchthaven en geplande ontwikkelingen nabij de luchthaven, zoals de bouw van windturbines of andere hoge bouwwerken,

[3] MAA wil zich namelijk meer toeleggen op vrachtvervoer.

zijn in kaart gebracht.[4] Dat alles is in de notitie onderzocht omdat in het luchthavenbesluit de beperkingen aan het ruimtegebruik rond de luchthaven dwingender worden vastgelegd dan in de vigerende aanwijzing. Naar het oordeel van de Commissie zijn de genoemde effecten correct in beeld gebracht.

De notitie maakt niet alleen een vergelijking tussen de gevolgen van de omzettingsregeling en die van het te nemen besluit. Ze laat ook heel gestructureerd zien hoe wijzigingen die in de voorbije jaren in procedures en rekenmodellen zijn doorgevoerd, de geluidbelasting en de externe veiligheid beïnvloeden. Voorbeelden zijn de invloed van wijzigingen in de routemodellering en in de indeling van vliegtuigen in geluidcategorieën.

De analyses van de geluidbelasting laten zien dat het beperken van de groei van MAA leidt tot kleinere geluidcontouren. Het volledige gebruik van de baan door vrachtvliegtuigen beïnvloedt in beperkte mate de vorm van deze kleinere contouren.

Ten aanzien van de externe veiligheid laat de notitie zien dat de contouroppervlakken kleiner worden, maar de nieuwe grenzen van de 10^{-6}-contouren op een enkele plaats buiten de grenzen van de oude contouren vallen. Verder valt het de Commissie op dat Tabel 4-20 op bladzijde 56 van de notitie aangeeft dat er geen woningen binnen de 10^{-5}-contour liggen, terwijl op figuur 10 van het bijlagerapport over geluid en externe veiligheid (minstens) één woning binnen de 10^{-5}-contour valt. Aanbevolen wordt om deze inconsistentie op te heffen.

- De Commissie adviseert 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.

Bij het in beeld brengen van de gevolgen die de stikstofemissies van MAA hebben voor de natuur, is uitgegaan van het toetsingskader uit het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Binnen dat programma is voor MAA ontwikkelruimte voorzien. De depositieberekeningen tonen aan dat de grenswaarden uit het PAS niet worden overschreden. Ook de stikstofdeposities in België en Duitsland zijn beoordeeld en overschrijden de daar geldende toelaatbaarheidsgrenzen niet. Wel constateert de Commissie dat het effect van het voornemen in het hoofdrapport van de m.e.r.-beoordeling is vergeleken met het effect van de vergunde situatie. Die vergelijking leidt tot de conclusie dat de depositie afneemt en het voornemen op dit punt dus positief uitpakt. In vergelijking met de huidige, feitelijke situatie is er een (zeer geringe) toename, dus geen verbetering. In de bijlage over de stikstofdepositie is de correcte referentie gehanteerd zodat de vereiste informatie volledig is.

[4] De Commissie heeft een conceptversie van 16 augustus 2016 van de bijlage over ruimtelijke beperkingen (bijlage 4) ontvangen. In de bijlage staat dat een aantal zoekgebieden voor windparken conflicteren met het gebruik van de luchthaven en dat het onderzoek naar deze conflicten nog niet is afgerond. De Commissie vindt het belangrijk dat er bij het vaststellen van het besluit duidelijkheid is over de mate waarin het beperkingengebied voor vliegveiligheid de provinciale doelen voor windenergie nadelig beïnvloedt, en gaat ervan uit dat die inventarisatie voorafgaand aan het besluit wordt afgerond.

BIJLAGE 1: Projectgegevens beoordeling MER

Initiatiefnemer: NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht

Bevoegd gezag: de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Besluit: vaststellen van een luchthavenbesluit

Categorie Besluit m.e.r.: D06.2

Activiteit: De luchthaven Maastricht Aachen Airport wil in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht verwerken. Voor het uitvoeren van deze activiteiten zijn op jaarbasis ongeveer 25.500 vliegtuigbewegingen nodig.

Procedurele gegevens:
Adviesaanvraag m.e.r.-beoordeling: 26 juli 2016
Advies m.e.r.-beoordeling uitgebracht: 5 september 2016

Samenstelling van de werkgroep:
Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
dhr. dr. G.J. van Blokland
dhr. dr. Y.S. Kok-Palma
dhr. dr. J. Lembrechts (secretaris)
dhr. mr. C.Th. Smit (voorzitter)
dhr. ing. R.L. Vogel

Werkwijze Commissie bij advies beoordeling:
In dit advies geeft de Commissie aan of een MER noodzakelijk is en, als dat het geval, welke onderwerpen behandeld moeten worden in het MER en met welke diepgang. De informatie die ze van het bevoegde gezag heeft ontvangen, vormt het uitgangspunt van haar advies. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op onze website op de pagina *Wat doet de Commissie,* in het hoofdstuk Advisering *(www.commissiemer.nl/advisering/watbiedt-decommissie)*

Betrokken documenten:
U vindt de documenten die bij het advies zijn gebruikt, via de link *3122* of door dit nummer op *www.commissiemer.nl* in te vullen in het zoekvak.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Bezoekadres
A. v. Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

Postadres
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl