

# Onderzoeken t.b.v. aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport



## Economische onderbouwing



## Milieuonderzoeken

De economische onderbouwing gaat in op:

- 1. Vervoerprognoses**
  - Onderbouwing van de aannames en prognoses. Bijvoorbeeld als het gaat om strategisch gedrag luchtvaartmaatschappijen, hoge/lage economische groei, etc.
  - Onderbouwing van prognoses en wijzigingen in gebruik (zoals bijv. openingstijden) middels marktvrage en concrete voornemens en/of toezeggingen vanuit maatschappijen.
- 2. Bedrijfseconomische haalbaarheid**
  - Onderbouwing van het effect van de alternatieven op de exploitatie en van de risico's en afhankelijkheden.
- 3. Maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven**
  - Onderbouwing van de impact en aannames.



### 1. Geluid

- Geluidbelasting als gevolg van luchtgebonden activiteiten van de 3 voorgenomen scenario's volgens Doc29-rekensystematiek.
- Aantal ernstig geluidgehinderden vanwege de luchtgebonden activiteiten van de 3 scenario's.
- De geluidbelastingen vanwege de grondgebonden activiteiten die behoren bij de 3 voorgenomen scenario's.
- De geluidbelasting vanwege het vliegverkeer tussen landing en stilstand op de platformen en tussen vertrek op het platform en take-off. Denk hierbij aan: taxiën, warmdraaien motoren, proefdraaien als onderdeel van de LTO-cyclus, etc. Deze geluidbijdrage wordt niet meegerekend in het Luchthavenbesluit en de omgevingsvergunning.
- De gecumuleerde geluidbelasting als gevolg van de activiteiten van MAA en relevante geluidbronnen in de omgeving zoals A2 en Aviation Valley.



### 2. Externe veiligheid

De externe veiligheid beschrijft het risico voor omwonenden om te overlijden door betrokkenheid bij een ongeval met een vliegtuig. Voor dit deelonderzoek gebruiken we het rekenmodel GEVERS en de herziene ongevals-kansen.



### 3. Luchtkwaliteit en stikstofdepositie

We toetsen de luchtkwaliteit aan de huidige grenswaarden uit de Wet Milieubeheer. Hiervoor gebruiken we de nieuwste rekenmethodes en invoergegevens. We kijken hierbij naar:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (op uurbasis) door vliegverkeer, taxiën, warm- en proefdraaien als onderdeel van de LTO-cyclus én de verspreiding van deze emissies.
- de concentraties luchtverontreinigende stoffen van grondgebonden bronnen en wegverkeer, de achtergrondconcentraties en de depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden.

De bijdragen van de lucht- en grondgebonden activiteiten voegen we samen in een rapport met de totaalconcentraties en -deposities.



### 4. Geur en Zeer Zorgwekkende Stoffen

- De geurbelasting op de omgeving als gevolg van de Auxiliary Power Units (APU's), het proefdraaien en tanken berekenen we met behulp van het rekenprogramma Geomilieu conform de NTA 9065 Meten en rekenen geur.
- We inventariseren de grondgebonden activiteiten (met kerosine- en diesilverbranding) waarbij in zekere mate zeer zorgwekkende stoffen vrijkomen in de lucht.



### 5. Gezondheid

- We beoordelen de gezondheidseffecten op de volgende onderdelen:
- Geluid: effecten op de geluidbelastingen vanwege luchtgebonden activiteiten, bewegende vliegtuigen op het luchthaventerrein, grondgebonden activiteiten en de cumulatie met andere geluiden in de omgeving.
  - Externe veiligheid: effecten op het plaatsgebonden risico vanwege de luchtgebonden activiteiten.
  - Luchtkwaliteit: effecten op de gecumuleerde concentraties PM10 en NO2 en de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS).
  - Geur: effecten op de geurbelastingen ter plaatse van woningen.



### 6. Klimaat

De emissies voor het broeikasgas CO<sub>2</sub> maken we over de gehele (vertrekkende) vlucht inzichtelijk.



### 7. Overige aspecten

#### Natuur en biodiversiteit

We toetsen voor de m.e.r.-beoordelingsrapportage of en in hoeverre het nieuwe luchthavenbesluit leidt tot aantasting van beschermde soorten. De effecten in Natura 2000-gebieden maken we inzichtelijk en toetsen we met behulp van berekeningen van de geluidniveaus (LAeq,24h) en de stikstofdepositie. Overige potentiële effecten in Natura 2000-gebieden (verdroging, ruimtegebruik e.d.) beschrijven we kwalitatief.

#### Ruimtelijke ordening

De gevolgen voor de ruimtelijke ordening baseren we op de deelonderzoeken voor geluid en externe veiligheid. Naast (de wijzigingen in) de omvang en de ligging van deze gebieden kijken we ook naar nu bekende ruimtelijke plannen die geraakt worden door de verschillende scenario's. Het obstakelbeheergebied en het vogelbeheergebied zijn niet afhankelijk van de voorgenomen activiteit en daarmee gelijk voor de verschillende scenario's.

#### Wegverkeer

In de m.e.r.-beoordelingsrapportage maken we de effecten op het verkeer van het nieuwe luchthavenbesluit inzichtelijk voor het autoverkeer (personeel en passagiers) en het vrachtverkeer (vrachtafhandeling). Hierbij hanteren we de kentallen die ook zijn gebruikt voor de aanvraag van de Wnb-vergunning, de milieuonderzoeken voor de omgevingsvergunning en voor het vaststellen van het (ontwerp-)PIP.

#### Overig

De verschillende scenario's omvatten geen landzijdige ontwikkelingen zoals de realisatie van gebouwen, weginfrastructuur, etc. Effecten op cultuurhistorie en landschap hoeven daarom in deze m.e.r.-beoordeling niet onderzocht te worden. Voor de effecten op bodem en water maken we gebruik van de actualisatie van de m.e.r.-beoordeling uit 2016.



**Meer informatie:**

[www.maa.nl/luchthavenbesluit](http://www.maa.nl/luchthavenbesluit)