

Vraag en antwoord

In onderstaande vragen en antwoorden komen een aantal afkortingen voor. Voor de volledigheid benoemen we deze hier:

m.e.r.	Milieu effect rapportage
EGH	Ernstig gehinderden
LHB	Luchthavenbesluit
Mkba	Maatschappelijke kosten en baten analyse
Pip	Provinciaal Inpassingsplan
NRM	Nederlands Rekenmodel
SAF	Sustainable Aviation Fuel
LNV	Landbouw Natuur en Visserij (Ministerie)
RIVM	Rijksinstituut voor volksgezondheid en milieu
I&W	Infrastructuur en Waterstaat (Ministerie)
MAA	Maastricht Aachen Airport

1	<p>Welke criteria spelen een rol bij het beoordelen (door commissie m.e.r.) of er een volledig m.e.r. nodig is?</p> <p>Een milieueffectrapportage (m.e.r.) maakt de effecten voor het milieu inzichtelijk van een plan of besluit. Een m.e.r. bestaat uit 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, zoals in dit geval een luchthavenbesluit.</p> <p>Het is niet altijd nodig om een m.e.r. op te stellen en een m.e.r.-procedure te doorlopen. In bepaalde situaties volstaat een globale beoordeling van de milieueffecten (m.e.r.-beoordeling). Deze m.e.r.-beoordeling stelt vast of de activiteit al dan niet belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben en of een m.e.r. toegevoegde waarde heeft voor de besluitvorming.</p> <p>Op basis van de eerder uitgevoerde onderzoeken én de voorwaarden die Provinciale Staten stelt aan de verdere ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport verwachten we op voorhand geen aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu. Provinciale Staten heeft aangegeven dat het aantal Ernstig Gehinderden (EGH) moet afnemen ten opzichte van de huidige vergunning. Daarom verwachten we dat de milieueffecten ook afnemen. Om die reden kan in deze situatie een m.e.r.-beoordeling volstaan.</p> <p>Maastricht Aachen Airport wil zeker weten dat het nieuwe luchthavenbesluit geen belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Daarom analyseren deskundigen in opdracht van Maastricht Aachen Airport de mogelijke milieueffecten.</p> <p>Hierbij kijken we naar de effecten op het gebied van geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, stikstofdepositie en andere milieuonderwerpen die mogelijk beïnvloed worden als gevolg van het aangevraagde gebruik van de luchthaven. Op basis van deze analyse beoordeelt het bevoegd gezag (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) of het nieuwe luchthavenbesluit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Mochten er wél belangrijke nadelige gevolgen zijn, dan is een m.e.r.-procedure noodzakelijk.</p>
2	<p>Van welke data maken we gebruik voor de uitstoot?</p> <p>We maken gebruik van de emissie- en bronkenmerken die het ministerie van IenW hiervoor ter beschikking heeft gesteld.</p> <p>https://iplo.nl/thema/lucht/vaststellen-luchtkwaliteit/hulpmiddelen/emissiedatabase-luchtvaart/</p>
3	<p>To70 heeft in het voorstel voor Provinciale Staten (2022) het aantal vliegtuigen per jaar opgenomen. Komt er nu een tabel met die vliegtuigen en de uitstoot van deze vliegtuigen?</p>



	In de bijlagen bij de deelrapportages van de verschillende milieustudies worden tabellen opgenomen met detailresultaten.
4	Neemt het aantal vliegbewegingen/vliegtuigen toe? Het is inderdaad de verwachting dat het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt. Dhr. van Geel ging in zijn adviesrapport uit van een toename van het aantal vliegbewegingen en ook het Statenvoorstel over de toekomstige ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport gaat uit van een toename van het aantal vliegbewegingen. De exacte aantallen zijn nu nog niet duidelijk. Omdat ook is vastgesteld dat de hinder niet mag toenemen, kan het aantal vliegbewegingen alleen toenemen als deze uitgevoerd worden met stillere vliegtuigen of op tijdstippen die de nachtrust niet verstoren.
5	Bij CO2 wordt ook gekeken naar het effect op het klimaat. Ook boven de 3.000 voet? Voor het broeikasgas CO2 brengen we de totale emissies voor het vliegverkeer dat vertrekt vanaf MAA in beeld.
6	In het businessplan is voor hinder gerekend met dosis effect relatie (DER) van Schiphol. Er zijn inmiddels nieuwe onderzoeken gepubliceerd (GGD en RIVM). Welke gegevens worden gebruikt voor de m.e.r.-beoordeling? Voor de m.e.r.-beoordeling wordt het aantal ernstig gehinderden met zowel de dosis-effect relatie van Schiphol als met de dosis-effect relatie voor Limburg bepaald.
7	Kleinere, stillere vliegtuigen leveren meer pieken. Worden die pieken nu ook meegenomen? De afname van het aantal ernstig gehinderden (EGH) is bepaald door Provinciale Staten. Het aantal EGH gaat uit van gemiddelde geluidbelasting en niet hoe vaak een piek optreedt.
8	Waar halen jullie in een relatief korte tijd alle gegevens vandaan die nodig zijn om de milieueffecten inzichtelijk te maken? We maken hiervoor gebruik van een gevalideerd rekenmodel en een rekenvoorschrift. Er worden geen metingen uitgevoerd. De database waar we gebruik van maken is openbaar. Deze database bevat gevalideerde gegevens van vliegtuigen onder bepaalde omstandigheden.
9	Provinciale Staten heeft een besluit genomen. Maar waar hebben zij zich op gebaseerd? Alle informatie die zij hebben gebruikt om te komen tot hun besluit staat op de website van Provincie Limburg: Toekomst Maastricht Aachen Airport - Provincie Limburg
10	Bij het nemen van het besluit gelden een aantal voorwaarden. Wie controleert of MAA zich aan de afspraken houdt. De toezichthoudende instanties controleren de luchthaven. Jaarlijks publiceert ILenT de handavingsrapportage: Handavingsrapportages luchthavens Toezicht luchtvaart Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (ilent.nl)
11	Klopt het dat geluid als gemiddelde wordt berekend over 24 uur? Terwijl de luchthaven gesloten is tussen 23.00 en 06.00 uur? De geluidbelasting wordt bepaald over het gehele etmaal.
12	Wordt voor het economisch belang ook rekening gehouden met de economische gevolgen voor de omwonenden? In de mkba zijn de maatschappelijke en economische kosten en baten in kaart gebracht. We gaan geen nieuwe mkba uitvoeren. Wel kijken we of de vliegsценario's die voldoen aan de afname van het aantal ernstig gehinderden (EGH) economisch haalbaar zijn.



13	<p>Kunnen wij inzicht krijgen in de uitgangspunten en de scope van de onderzoeken die worden uitgevoerd voor de m.e.r. beoordeling?</p> <p>Als alles klaar is stellen we de afwegingen beschikbaar en een uitgangspuntennotitie. Nu delen we de scope en de uitgangspunten in vogelvlucht.</p> <p>Bepaalde uitgangspunten (aan de modellenkant) zijn nog niet gereed vanuit het bevoegd gezag. Zoals het rekenmodel voor geluid.</p>
14	<p>Wanneer krijgen we de input voor de modellen?</p> <p>Een tijdstip is nog niet te noemen. Dit is afhankelijk van input van andere partijen. Het delen van de uitkomsten van de modellen voegen als extra stap toe aan de communicatiemomenten.</p>
15	<p>Hoe verdeel je de hinder in de omgeving. Wat zijn de criteria en wie bepaalt hoe de hinder wordt verdeeld?</p> <p>In de m.e.r.-beoordeling gaat het over het verdelen van vliegverkeer. Niet over het verdelen van hinder.</p>
16	<p>In doc 29 staat dat taxiën grondgebonden geluid is. Neemt MAA dit dan ook mee als grondgebonden geluid?</p> <p>Taxiën zit niet in de berekening voor de geluidbelasting voor het Luchthavenbesluit. Voor de m.e.r.-beoordeling doen we cumulatieonderzoek naar taxiënd verkeer. In doc29 staat beschreven dat taxiën niet buiten de luchthaven voor hinder zorgt. Dat is anders bij MAA. Daarom nemen we het mee in de analyse. Maar het komt niet in het Luchthavenbesluit.</p>
17	<p>Komt er een opeen telling van andere geluidsbronnen? Voor welk gebied doe je dat?</p> <p>Binnen de hele 45 lden contour kijken we naar de gecumuleerde effecten van geluid en uitstoot. De 45 lden contour ligt nu nog niet definitief vast voor. Zodra dit definitief is, delen we dit.</p>
18	<p>Wat is het effect op het PIP (Provinciaal InpassingsPlan). Want taxiën wordt daar niet in meegenomen én het wordt ook niet in het LHB meegenomen.</p> <p>Grondgebonden geluid begint vanaf het moment dat het vliegtuig stilstaat. Zo staat het omschreven in het PIP. Wat geluid betreft gaat het Luchthavenbesluit alleen over landen en stijgen. Niet over taxiën. Om te voorkomen dat taxiën nergens wordt meegenomen, nemen we het mee in de gecumuleerde effecten. Daarmee werken we volgens de eisen van het PIP en het luchthavenbesluit én nemen we in de m.e.r.-beoordeling mee wat door die eisen anders tussen wal en schip raakt.</p>
19	<p>Hoe wordt de uitstoot van ultrafijnstof meegenomen?</p> <p>Er is te weinig bekend over ultrafijnstof om dit naar de toekomst te voorspellen. De informatie die we hebben gebruiken we om een kwalitatieve uitspraak doen over ultrafijnstof.</p>
20	<p>Is voor het milieu de eis dat het niet meer mag worden? Hoeft het niet minder te worden?</p> <p>Wij toetsen in de m.e.r.-beoordeling of we voldoen aan de grenswaarden door de wet gesteld.</p> <p>Daarnaast zijn er een aantal ontwikkelingen die ervoor zorgen dat de negatieve impact van de luchtvaart op het milieu wordt verminderd, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none">Een CO2-plafondEen bijmengverplichting / Biobrandstof / SAF
21	<p>Voor hoeveel bewegingen wordt het Luchthavenbesluit aangevraagd?</p>



	<p>MAA vraagt een Luchthavenbesluit aan voor het volgende toekomstscenario: 8.127 vliegbewegingen voor commerciële doeleinden (vracht en passagiers) 8.327 overige vliegbewegingen (i.c. general aviation en circuitvluchten)</p>
22	<p>Hoe kan het dat dit aantal afwijkt van het aantal dat van Geel noemt op p 39 in de bandbreedte van 10770 tot 14573? Van Geel schetst in hoofdstuk 4 (pg. 33-43) van zijn rapport de kaders voor de ontwikkeling van MAA. Hij stelt daarbij vast dat de bovengrens van de ramingen aan volumes PAX en Cargo (waarvoor 14.573 vliegbewegingen nodig zijn) niet zonder meer bereikt kunnen worden omdat het aantal ernstig (EGH) te hoog ligt. Het advies van Van Geel is gebaseerd op het aantal EGH, waarbij hij op pg. 41 adviseert om te toetsen of de bovengrenzen van de volumes dichterbij kunnen komen door de inzet van extra ambitieuze instrumenten om het aantal EGH te verminderen tot zijn doelstelling. In het Businessplan MAA 2022 is vervolgens nagegaan met welke instrumenten het aantal EGH van Van Geel gehaald kan worden en welke instrumenten daarvoor nodig zijn. Resultaat van dit onderzoek is het scenario 2025, waarvoor nu een m.e.r.-beoordeling plaatsvindt, ter voorbereiding van de aanvraag van een Luchthavenbesluit.</p>
23	<p>Waarom duurt het zolang tot de eerste onderzoeksresultaten gedeeld worden? Als uitgangspunt voor de voorgenomen activiteit hanteren wij het vliegscenario 2025 dat de basis vormde voor het businessplan dat in december 2022 door Provinciale Staten is vastgesteld. Hiermee geven wij invulling aan de doelstelling tot minder hinder volgens het criterium van het aantal EGH zoals opgenomen in het advies van Dhr. Van Geel.</p> <p>Voor het bepalen van de milieugevolgen in de m.e.r.-beoordeling vraagt het Ministerie van I&W ons te rekenen met Doc29 (ipv NRM). Het transponeren (omzetten) van het vliegscenario (van NRM volgens van Geel) naar Doc29 is complex gebleken. Dit wordt o.a. veroorzaakt door voortschrijdende inzichten met betrekking tot de technische data van vliegtuigtypes, vliegroutes, woningbestanden, dosis effect relaties en detailniveau van modellering die Doc29 vraagt.</p> <p>De adviseurs zijn in januari 2024 gestart met het transponeren en het inzichtelijk maken van de gevolgen van dit transponeren. Hiervan hebben de adviseurs nog geen definitieve getallen. Het is daarom niet mogelijk om onderzoeksresultaten te delen.</p> <p>Deze omzetting van NRM naar Doc29 moeten de adviseurs de komende periode nog afzetten tegen de wettelijke en politieke randvoorwaarden die gelden voor MAA.</p>
24	<p>Welke uitgangspunten neemt MAA voor de m.e.r. onderzoeken? Het uitgangspunt is de businesscase zoals door PS en Schiphol in december 2022 vastgesteld. Dit betekent op hoofdlijnen: - 8.127 vliegbewegingen voor commerciële doeleinden (vracht en passagiers) - 8.327 overige vliegbewegingen (i.c. general aviation en circuitvluchten) - 2.750 meter baanlengte - openingstijden van 07.00 – 23.00 uur met een extensieregeling tot 0.00 uur Afname EGH volgens NRM rekenmethode (advies van Geel) + toen geldende regels.</p>
25	<p>Wanneer mogen wij als omwonenden nog iets vinden/inbrengen? Tijdens de informatiebijeenkomsten die MAA kunt u vragen stellen aan MAA. Na afronding van de m.e.r.-beoordelingsrapportage en het m.e.r.-besluit van de Minister van I&W, dient MAA een aanvraag in voor een Luchthavenbesluit. De Minister publiceert eerst een ontwerpbesluit op deze aanvraag. Op dit ontwerpbesluit kun je als belanghebbende een zienswijze indienen. De Minister neemt vervolgens de zienswijzen in behandeling en betreft</p>



	deze bij het definitieve besluit dat ook wordt gepubliceerd. Indien je van mening bent dat de Minister in het definitieve besluit onvoldoende rekening houdt met de ingediende zienswijze, dan kun je tegen het definitieve besluit in beroep bij de Raad van State.
26	Tot wanneer hebben wij de tijd input te leveren / te reageren voor het bevoegd gezag een besluit neemt over de mer-beoordeling? De Minister maakt bekend wanneer het ontwerpbesluit en het definitieve besluit wordt gepubliceerd en tot wanneer je zienswijzen in kunt dienen. MAA informeert over deze bekendmaking en inspraaktermijnen via de eigen website en het buurtnieuws.
27	Wanneer dient MAA de aanvraag voor het Luchthavenbesluit in? Hoe ziet de nieuwe planning eruit? We verwachten in het 3 ^e kwartaal van 2024 de aanvraag voor een Luchthavenbesluit in te dienen. Eén en ander is wel afhankelijk van de toets van de m.e.r.-beoordeling door IenW en het advies van de Commissie voor de m.e.r.
28	Is het luchthavenbesluit er per 1-1-2025 zoals de Raad van Staten heeft uitgesproken? Zo niet, gaat de luchthaven dan dicht tot het luchthavenbesluit er is? De minister heeft de Tweede Kamer geïnformeerd dat de regionale luchthavens waaronder MAA mogelijk op 1-1-2025 nog geen nieuw luchthavenbesluit hebben. (Zie de kamerbrief: https://open.overheid.nl/documenten/dpc-4910d7f2d39fe14af395497624412937cf57fafd/pdf) De Omzettingsregeling van 2013 blijft van kracht tot het nieuwe Luchthavenbesluit definitief is vastgesteld.
29	Kunnen we de notitie met uitgangspunten ontvangen? Die is nu nog niet beschikbaar. We verwachten deze voor eind mei te kunnen delen.
30	Kunnen we de onderzoeksresultaten ontvangen? Voor het bepalen van de milieugevolgen in de m.e.r.-beoordeling vraagt het Ministerie van I&W ons te rekenen met Doc29 (ipv NRM). Het transponeren (omzetten) van het vliegscenario (van NRM volgens van Geel) naar Doc29 is complex gebleken. Dit wordt o.a. veroorzaakt door voortschrijdende inzichten met betrekking tot de technische data van vliegtuigtypes, vliegroutes, woningbestanden, dosis effect relaties en detailniveau van modellering die Doc29 vraagt. De adviseurs zijn in januari 2024 gestart met het transponeren en het inzichtelijk maken van de gevolgen van dit transponeren. Hiervan hebben de adviseurs nog geen definitieve getallen. Het is daarom niet mogelijk om onderzoeksresultaten te delen. Deze omzetting van NRM naar Doc29 moeten de adviseurs de komende periode nog afzetten tegen de wettelijke en politieke randvoorwaarden die gelden voor MAA. Dan kunnen we de onderzoeksresultaten delen.
31	Kunnen we de onderzoeken mbt geluidhinder ontvangen? Zie vorige vraag
32	Hoe verhoudt het aantal EGH van Doc29 zich tot het aantal van NRM? Zoals aangegeven in het businessplan leiden de verschillende rekenmethoden tot verschillende aantallen EGH. Hoe deze verschillen eruit zien delen we tegelijkertijd met de onderzoeksresultaten.
33	Kunnen we die berekeningen inzien? Ja zodra die bekend zijn. Verwachting eind mei.
34	Waarom gaan jullie niet uit van de door PS aangenomen afname van het aantal EGH? Als uitgangspunten voor de m.e.r.-onderzoeken hanteren wij het vliegscenario 2025 dat de basis vormde voor het businessplan dat in december 2022 door Provinciale Staten is



	<p>vastgesteld. Met deze uitgangspunten geven wij invulling aan de doelstelling tot minder hinder volgens het criterium van aantal EGH zoals opgenomen in het advies van Dhr. van Geel.</p>
35	<p>Wat merk ik zelf van ‘de toegezegde afname van hinder’? De belangrijkste vaststelling zijn de gewijzigde openingstijden en de stillere vliegtuigen.</p>
36	<p>Waarom vragen we nu alleen het scenario 2025 aan en niet ook 2030 en 2035 Een luchthavenbesluit is een juridisch en wettelijke vergunning die duidelijkheid biedt aan de luchthaven én aan omwonenden. MAA heeft een behoorlijke opgave meegekregen van PS om de hinder in de toekomst en zeker vanaf 2030, te verminderen. Dit is vastgelegd in het businessplan van MAA en is ook leidend voor de toekomst van MAA. In de m.e.r.-beoordeling en de aanvraag voor een LHB moeten deze toekomstscenario's verder geconcretiseerd worden. Dit kan op dit moment wel al voldoende voor het toekomstscenario tot 2029, doch nog onvoldoende voor de periode vanaf 2030. De duidelijkheid voor de toekomst vanaf 2030 kunnen we op dit moment echter nog onvoldoende funderen</p>
37	<p>Waarom worden er verschillende referenties gebruikt? Zoals het jaar 2019, 2020 maar ook de omzettingsregeling. Dit is het gevolg van het tijdstip van de reeds uitgevoerde onderzoeken door Van Geel en de wettelijke regels die moeten worden gerespecteerd voor uitvoering van de onderzoeken bij de m.e.r.-beoordeling</p> <ul style="list-style-type: none"> - Van Geel heeft geadviseerd om voor de hinderreductie het jaar 2019 als referentiejaar te gebruiken en niet de huidige vergunning (de Omzettingsregeling). Van Geel adviseerde ook om de latente gebruiksruimte van MAA (het verschil tussen wat in 2019 daadwerkelijk is gevlogen en wat MAA op basis van haar vergunning mag vliegen) niet te benutten. Om die reden is in de onderzoeken van Van Geel het jaar 2019 als referentie gebruikt. - Voor de wnb vergunning (ander traject dat procedureel los staat van het luchthavenbesluit) heeft de Minister van LNV aan MAA instructies gegeven hoe de referentiesituatie moet worden bepaald. In de praktijk komt het er op neer dat de referentiesituatie nagenoeg overeenkomt met de vergunde situatie (de Omzettingsregeling). De aantallen vliegbewegingen en de vlootsamenstelling komen exact overeen met de Omzettingsregeling. - Voor de m.e.r.-beoordeling heeft het Ministerie van I&W overeenkomstig de geldende regels aan MAA gevraagd om 2 referentiesituaties te beschouwen: <ol style="list-style-type: none"> 1. De vergunde situatie met autonome ontwikkeling: dit is de toekomstige situatie van MAA indien er geen nieuw LHB zou komen. Concreet is dit de toekomstige vlootsamenstelling (scenario 2025), doch het aantal vliegbewegingen is beperkt zodat de huidige grenswaarden van de Omzettingsregeling worden gerespecteerd. 2. De huidige situatie: omdat de onderzoeken al in 2023 zijn gestart, is gekozen voor het gebruiksjaar 2022 als huidige situatie.
38	<p>Wordt bij de impact op natuur (slide 29) ook rekening gehouden met de belasting van het feit dat we onder het drukst bevlogen luchtruim zitten (oost west en luik).</p> <p>Het Ministerie van LNV heeft instructies gegeven hoe MAA de impact op de natuur inzichtelijk moet maken. MAA heeft enkel de impact van de lucht- en grondgebonden activiteiten van MAA moeten onderzoeken. LNV heeft in haar ontwerpbesluit geoordeeld dat MAA voldoende informatie heeft verstrekt. LNV heeft vervolgens geoordeeld dat MAA geen significante effecten veroorzaakt in de omliggende Natura 2000-gebieden en dat de gevraagd vergunning verleend kan worden.</p>
39	<p>Wie kijkt naar de totale belasting op het klimaat?</p>



	<p>Dit is onderdeel van de afweging die de Minister van LNV heeft gemaakt in het ontwerpbesluit en later in het definitief besluit.</p>
40	<p>Ik wil graag dat de RIVM methodiek wordt gebruikt voor het bepalen van de effecten op gezondheid want ik wil juist dat er kwantitatief naar wordt gekeken.</p> <p>Er zijn verschillende methoden om de effecten op gezondheid inzichtelijk te maken. Voor de m.e.r.-beoordeling is er behoefte aan een methode die een duidelijk onderscheid laat zien tussen de beoogde situatie en de referentiesituaties. De RIVM-methode is onvoldoende onderscheidend voor een project zoals een luchthavenbesluit omdat in deze methode voor een te groot gebied kwantitatief onderzoek moet plaatsvinden op gecumuleerde gezondheidseffect waardoor de effecten vanwege de luchthaven nauwelijks zichtbaar zijn. Door het gezondheidsonderzoek te concentreren op die gebieden waar wel relevante gezondheidseffecten vanwege de luchthaven optreden (i.c. de gevoelige gebieden) wordt een beter onderscheid gemaakt tussen de gezondheidseffecten van de beoogde situatie ten opzichte van de referentiesituaties. De gebieden waar er minder gezondheidseffecten zijn te verwachten worden niet uitgesloten van het onderzoek: in deze minder gevoelige gebieden worden de gezondheidseffecten kwalitatief beschreven.</p>
41	<p>Ik woon op 14 km en mijn geluidpieken zijn 80 db. Val ik dan in gevoelige gebieden of niet?</p> <p>Zodra bekend is waar relevante effecten optreden (verschil van de toekomstige situatie ten opzichte van de referentiesituatie) weten de adviseurs welke gebieden aangemerkt worden als gevoelige gebieden. In deze gevoelige gebieden gaan de adviseurs de effecten op de gezondheid kwantitatief inzichtelijk maken, in overige gebieden wordt een kwalitatieve beoordeling gemaakt. Als referentiesituaties gebruiken we de werkelijk gevlogen/gerealiseerde situatie 2022 en de autonome ontwikkeling van de luchthaven uitgaande van een moderne vlootsamenstelling waarbij het aantal vliegbewegingen wordt afgestemd op de bestaande omzettingsregeling.</p> <p>Op dit moment weten de adviseurs nog niet in welke gebieden relevante effecten gaan optreden en kunnen we dus ook nog niet zeggen welke gebieden als gevoelig worden beschouwd. Uiteraard moeten het wel gebieden zijn waar mensen wonen.</p>
42	<p>Wordt er ook gekeken naar gezondheid van platformmedewerkers.</p> <p>De M.e.r.-beoordeling is primair bedoeld om effecten buiten de luchthaven in omgeving inzichtelijk te maken.</p> <p>Er zijn al metingen uitgevoerd en maatregelen getroffen om de (gezondheid van de) platformmedewerkers te beschermen. Wanneer de maatregelen voor de platformmedewerkers ook gevolgen hebben voor buiten de luchthaven, dan worden deze maatregelen meegenomen in de m.e.r.-beoordeling.</p>
43	<p>Als gemiddelde komt het onderzoek van Adecs naar de luchtkwaliteit er best goed uit. Maar het gaat om de piek. En dat zie je niet in de door Adecs berekende gemiddelde concentraties terug.</p> <p>In de Nederlandse wetgeving en in publicaties van de WHO zijn grenswaarden opgenomen die tot doel hebben de gezondheid te beschermen. Op enkele uitzonderingen na zijn die grenswaarden gebaseerd op jaargemiddelde concentraties. Om die reden richten</p>



	luchtkwaliteitsonderzoeken - en dus ook het Adecs rapport – zich op jaargemiddelde concentraties.
44	Kijken we ook naar hydrocarbons? Tijdens taxiën komen die het meeste vrij. En dat duurt lang en daar hebben mensen last van. Ja. De uitstoot van HC wordt in kaart gebracht.
45	Kijken we ook naar methaan? Want die is 80 x zo sterk als co2. Nee. In het kader van de m.e.r.-beoordeling wordt alleen naar CO2 als parameter gekeken omdat hier doelstellingen voor zijn.
46	Niet co2 gassen zoals waterdampen ook niet naar kijken? Nee. In het kader van de m.e.r.-beoordeling wordt naar CO2 als parameter gekeken omdat hier doelstellingen voor zijn.
47	Het zijn niet alleen de vliegtuigen die genoemd zijn die een rol spelen in de geluidbelasting, ook de bestemmingen spelen een rol. Voor de voorgenomen activiteit gaan we uit van een toekomstscenario voor 2025 met een aantal vliegtuigbewegingen, een veronderstelde vlootsamenstelling en, per vlucht, een bestemming. Op basis van de vliegafstand tot de bestemming wordt een startgewicht verondersteld: hoe verder de bestemming, hoe meer kerosine nodig is voor de vlucht, waardoor het toestel zwaarder zal vertrekken. Het gewicht is vervolgens weer van invloed op de vliegprestaties van het toestel en daarmee de geluidbelasting. Dit is overigens één van de punten waar de rekenmethode Doc29 (9 afstandsklassen) meer detail kent dan NRM (4 afstandsklassen).
48	Er vinden geen geluidmetingen meer plaats rondom Maastricht Aachen Airport, waardoor we geen vergelijking kunnen maken tussen de geluidberekeningen en de geluidmetingen. Hoe is dat bij andere luchthavens van nationaal belang? De Doc29 rekenmethode voldoet aan de laatste inzichten voor de berekening van vliegtuiggeluid. Deze methode is daarmee een betere methode om de geluidbelasting in kaart te brengen dan NRM. De methode is meer gedetailleerd en ten aanzien van bijvoorbeeld de geluidoverdracht door de atmosfeer worden de laatste inzichten toegepast. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is in 2018 een programma gestart voor het verbeteren van berekeningen en de metingen van vliegtuiggeluid: de Programmatische Aanpak van het Meten van Vliegtuiggeluid (PAMV). Onderdeel van de PAMV is de vergelijking van praktijk/metingen met de uitkomsten van geluidberekeningen. In de PAMV wordt dit gedaan voor de situatie op Schiphol, waar een ruime hoeveelheid geschikte meetgegevens beschikbaar zijn. De vergelijking zegt iets over de kwaliteit van het rekenmodel. Voor regionale luchthavens is die ervaring er nog niet. Wel wordt al overgestapt naar doc29 en mogelijk worden in de toekomst ook de berekening vergeleken met metingen.
49	Hoeveel scheelt dat op Schiphol? De rapportage van de PAMV is nog niet beschikbaar. Dit project bevindt zich in de afrondende fase.
50	Waarom 2022 als huidige situatie en niet 2019:



	Zie antwoord op vraag 37 over referentiesituatie
51	Voor wnb wordt aantal vluchten aangevraagd van omzettingsregeling. Dat aantal is veel hoger dan nu wordt gehanteerd voor het LHB. De aanvraag van de op 15.12.2023 gepubliceerde ontwerp Wnb-vergunning dateert al van april 2021. Op dat moment was nog niet duidelijk welke luchtgebonden activiteiten in 2024 zouden worden aangevraagd. Om die reden zijn toen dezelfde luchtgebonden activiteiten aangevraagd als in de Wnb-referentiesituatie; namelijk de aantallen uit de Omzettingsregeling (zie ook antwoord op vraag 37). Nadat het Luchthavenbesluit is aangevraagd, zal de aanvraag voor de Wnb-vergunning worden aangepast zodat voor de Wnb-vergunning én voor het LHB dezelfde aantallen en vlootsamenstelling worden aangevraagd.
52	Wat is dosis effect relatie voor geluidshinder? Een dosis-effectrelatie voor geluidshinder is de relatie tussen de geluidbelasting en de door omwonenden ervaren geluidshinder. Deze relatie wordt in de m.e.r.-beoordeling gebruikt om een inschatting te maken van het aantal ernstig gehinderden door vliegtuiggeluid.
53	Wat is het nut van die vergunde situatie op slide 12 om die te laten zien? Daar willen we niet naar terug. Maar we bekijken de effecten altijd tov iets. Omdat die referentie groter was, zijn de resultaten dus vast positief omdat we minder gaan doen. Zie antwoord op vraag 37
54	We hebben het nu over 2025-2029 Er is ook gerekend aan 2030 en 2035. Gaat MAA alleen voor dat jaar? Zie antwoord op vraag 36