

# Toelichting slides presentatie m.e.r. Luchthavenbesluit 17 januari 2024

## Leeswijzer

Dit document bevat de toelichting op de Powerpoint presentatie behorende bij de informatiebijeenkomst van 17 januari 2024. Niet alle slides zijn voorzien van een inhoudelijke toelichting. Enkel daar waar dit nodig is.

*Aan de onderstaande toelichting kunnen geen rechten worden ontleend.*

## Slide 4

- MAA directeur Jonas van Stekelenburg opent het programma door terug te blikken op het besluit van Provinciale Staten in 2022. Meer over dit besluit lees je op de website van de provincie ([Toekomst Maastricht Aachen Airport - Provincie Limburg](#)).
- Maastricht Aachen Airport stelt de aanvraag voor het luchthavenbesluit op en dient deze in. Voor dit luchthavenbesluit laten we een m.e.r.-beoordeling opstellen.

Als aandeelhouders hebben de provincie Limburg en Schiphol geen directe rol bij dit proces. Hun opdracht aan ons is het realiseren van de goedgekeurde businesscase.

Provincie Limburg is vanuit hun rol als overheid ook belanghebbenden gezien hun kerntaken.

- De informatiebijeenkomst gaat over de m.e.r.-procedure die we momenteel doorlopen en in het bijzonder de onderzoeken naar de effecten op het milieu van de activiteiten die we in de nieuwe vergunning willen vastleggen.

Helaas duren de onderzoeken langer dan we hadden voorzien. Dit betreuren wij, net als jullie, het ministerie en onze aandeelhouders. Het nieuwe luchthavenbesluit zorgt voor duidelijkheid voor iedereen. Voor omwonenden, voor belangenorganisaties, voor toezichthoudende instanties en ook voor ons. Ondanks dat het nieuwe luchthavenbesluit voor ons een aantal beperkingen betekent, biedt het ook duidelijk mogelijkheden. Dus ook voor ons is het belangrijk dat we dit luchthavenbesluit zo snel als mogelijk hebben. Maar zorgvuldigheid gaat voor snelheid.

De redenen voor deze vertraging komen uitgebreid aan bod in deze presentatie.

In slide 4 staat bij de laatste bullet wat we aanvragen en waar we dus de (milieu)effecten van laten onderzoeken.

## Slide 5

- Onze aanvraag moet straks passen binnen het besluit van Provinciale Staten. Hierbij onderscheiden we:



- Businessplan MAA dat uitgaat van de (afname)doelstelling van het aantal Ernstig Gehinderden volgens van Geel. Het aantal Ernstig Gehinderden werd hierbij bepaald aan de hand van het Nederlands RekenModel (NRM). We richten ons met deze aanvraag op de businesscase 2025 – 2029 ([Document Limburg - G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022 \(GS DOC-00335925\).pdf](#) - iBabs RIS ([bestuurlijkeinformatie.nl](#)) vanaf pagina 42).
- Besluit Provinciale Staten van 16 december 2022 ([Toekomst Maastricht Aachen Airport - Provincie Limburg](#)).
- Amendement 145 zoals door Provinciale Staten besloten op 3 juni 2022 ([Document Limburg - Amendement 145 - Heldens c.s. inzake Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA.docx](#) - iBabs RIS ([bestuurlijkeinformatie.nl](#))).

Daarnaast heeft het Ministerie van I&W ons gevraagd om de geluidbelasting te bepalen via een nieuwe rekenmethode: Doc29. Hier komen we later in deze presentatie uitgebreid op terug.

#### Slide 7

Slide 7 biedt een overzicht van alle procedures die momenteel lopen rondom vergunning voor Maastricht Aachen Airport.

Meer informatie over deze procedures vind je hier:

Wnb: [Vergunningsaanvraag exploitatie Maastricht Aachen Airport \(rvo.nl\)](#)

PIP en omgevingsvergunning: [Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan MAA \(Proefdraaien\) ter inzage - Provincie Limburg](#)

#### Slide 8

De voorgenomen planning is zoals gezegd niet haalbaar gebleken.

De informatie die centraal stond 25 mei vind je terug onder de verschillende onderwerpen op [www.maa.nl/luchthavenbesluit](http://www.maa.nl/luchthavenbesluit)

De presentatie van 6 juli vind je hier (<https://www.maa.nl/wp-content/uploads/2023/07/MAA-informatiebijeenkomst.pdf>).

#### Slide 10

Uiterlijk in mei informeren we alle belanghebbenden tijdens een extra informatiebijeenkomst over de resultaten van de onderzoeken. Deze onderzoeken worden uitgevoerd door 2 onafhankelijke onderzoeksbureaus, WSP en To70, in opdracht van MAA. Ook gaat het ministerie de onderzoeken dan controleren en wordt de m.e.r.-beoordelingsrapportage voorgelegd aan de commissie m.e.r.

Aan de hand van de toets van het ministerie en het advies van de commissie m.e.r. verwachten we in september de definitieve onderzoeksresultaten te presenteren.



Naast deze communicatiemomenten informeren we de CRO tijdens hun geplande vergaderingen.

## Slide 11

De effecten van de voorgenomen activiteiten (het toekomstig vliegscenario) die we aanvragen worden vergeleken met de referentiescenario's: de autonome ontwikkeling en de huidige situatie. Daarom onderzoeken we het huidig vergunde scenario en de autonome ontwikkeling als referentiescenario én de voorgenomen activiteit.

### Autonome ontwikkeling

Hierbij kijken we naar wat er nu in het Aanwijzingsbesluit is vastgelegd. Dit wordt aangevuld met informatie over de hypothetische situatie hoe de luchthaven zich zou ontwikkelen als er geen nieuw luchthavenbesluit wordt genomen inclusief de autonome ontwikkeling zoals bijvoorbeeld vlootvernieuwing.

### Huidige situatie

Daarnaast wordt vanuit de m.e.r.-beoordeling gevraagd om ook de meest recente situatie te onderzoeken om mee te vergelijken. Dit is het jaar 2022 omdat de onderzoeken in 2023 zijn gestart en 2022 toen het meest recente volledige jaar was.

### Voorgenomen activiteit

De effecten van de voorgaande scenario's (het scenario dat we aanvragen in het nieuwe Luchthavenbesluit) worden afgezet tegen de referentiescenario's. Dit scenario volgt het Businessplan MAA 2025-2029 incl. de voorgenomen wijziging in baanlengte en openingstijden.

### Doorkijk

Daarnaast bieden we aanvullende (kwalitatieve) informatie aan die een globale doorkijk biedt naar de toekomst in 2030 en 2035. Dit is geen onderdeel van de feitelijke aanvraag.

## Slide 12

De tabel op slide 12 laat de (reeds bekende) operationele uitgangspunten zien waarbij we de verschillende referentiesituaties naast de aan te vragen situatie zetten.

De referentiesituatie voor de Wnb-vergunning is al bekend en bepaald. De gegevens van de referentiesituatie volgens de vergunde situatie is nog onderwerp van de onderzoeken die we nu uitvoeren. We moeten hierbij de autonome ontwikkeling (volgens de vlootsamenstelling van het 2025-scenario) in NRM terugrekenen naar de vergunde geluidruimte zoals die is vastgelegd in de Omzettingsregeling.

De beoogde situatie is wat we aanvragen voor de periode van 2025-2029.



## Slide 14

We onderscheiden bij de onderzoeken naar geluid het geluid van het vliegverkeer en het gecumuleerde geluid. Het gaat hierbij over de berekende geluidbelasting. Dit is volgens de systematiek die vastgelegd is in de wet- en regelgeving.

- Voor vliegverkeer maken we gebruik van het Europese rekenmodel Doc29. Dit model wordt al enkele jaren gebruikt op Schiphol. Nederland loopt voorop met het invoeren van dit rekenmodel.

Voor geluidbelasting kijken we naar het gebied waar de geluidbelasting  $L_{den}$  45 dB(A) of is of hoger en  $L_{night}$  40 dB(A) is of hoger. We bepalen tevens het aantal ernstig gehinderden (EGH) en het aantal slaapverstoorden.

- Bij het gecumuleerde geluid tellen we het geluid van vliegverkeer op bij het overige geluid zoals van de grondgebonden activiteiten, industrie, weg- en spoorverkeer. De geluidbijdrage van het taxiën van vliegtuigen nemen we eveneens mee bij het bepalen van de gecumuleerde geluidbelastingen.

Bij de berekening van geluid maken we binnen Europa gebruik van de grootheden  $L_{den}$  en  $L_{night}$ .  $L_{den}$  rekent de jaargemiddelde geluidbelasting uit, waarbij voor de avond (19.00 – 23.00 uur) een toeslag van 5 dB geldt en voor de nacht (23.00 – 07.00 uur) 10 dB.

Dit betekent dat de geluidbelasting van een vliegtuig dat 's nachts (voor 7.00 uur of na 23.00 uur) landt, gelijk is aan de geluidbelasting van 10 dezelfde vliegtuigen die overdag (tussen 7.00 en 19.00 uur) onder dezelfde omstandigheden landen. Een vlucht in de avond telt ruim 3x zo zwaar mee als een vlucht overdag.

Op deze manier worden avond en nachtelijk vluchten zwaarder meegewogen in de  $L_{den}$ -geluidbelasting omdat dit meer hinder veroorzaakt. Dit is zoals het wettelijk is vastgelegd en volgt de internationale standaard.

## Slide 15

Doc29 wordt gezien als een verbeterde rekenmethode ten opzichte van de huidige rekenmethodiek.

- Doc29 neemt vliegtuigtypes, hoogtes en routes fijnmaziger mee in de berekening. Dat betekent dat de berekeningen nauwkeuriger zijn en meer recht doen aan het geluid in de praktijk. Door gebruik van radargegevens weten we gedetailleerd waar vliegtuigen daadwerkelijk vliegen. Met de gegevens die in Doc29 worden gebruikt zijn er meer details bekend van geluiduitstraling van de verschillende vliegtuigtypes. Types die eerder op elkaar leken, werden vroeger op een gelijke manier gewaardeerd. Doc29 kijkt dit nu op een meer gedetailleerd niveau.
- Ook rekentechnische veranderingen krijgen een prominente rol in Doc29. Specifiek voor Maastricht Aachen Airport is de hoogteligging van de woningen van belang voor de geluidbelasting. Het effecten van plateau's en dalen in het Limburgse landschap komt beter tot zijn recht in deze nieuwe methode. Voor de dosis effectrelatie hanteren we de laatst beschikbare versie van RIVM waar overeenstemming over is.



## Slide 16

Referentiesituatie: Geluid is de basis om te komen tot de referentiesituatie waar vervolgens ook de milieueffecten voor onderzocht worden.

- We starten met NRM-berekeningen om te bepalen hoe de autonome ontwikkeling (met de vlootsamenstelling uit het 2025-scenario) past binnen de huidige vergunning (Omzettingsregeling). We gebruiken de NRM-methode omdat de geluidgrenswaarden in de huidige vergunning zijn berekend met NRM.
- Vervolgens bepalen we voor de m.e.r.-beoordeling de geluidbelastingen en aantal EGH van deze referentiesituatie volgens de Doc29 methode.

Huidige situatie:

- Ook voor de huidige situatie (2022) wordt de geluidbelasting bepaald aan de hand van de Doc29 methode ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling.

Toekomstscenario:

- Voor het toekomstscenario gebruiken we het businessplan MAA 2025-2029 als vertrekpunt. Hiervan bepalen we de geluidbelasting met NRM en Doc29 om de vergelijking te kunnen maken met het aantal EGH volgens Van Geel en de geluidbelastingen van het referentiescenario.

In tegenstelling tot de referentiesituatie en de huidige situatie wordt voor het toekomstscenario gerekend met een baanlengte van 2750 m.

## Slide 17

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon overlijdt door een ongeval met vliegtuigen als deze persoon zich onafgebroken en onbeschermd bevindt op één bepaalde plaats. Bij een plaatsgebonden risico van  $10^{-5}$  is deze kans de kans op een ongeval met fatale afloop eens in de 100.000 jaar. Bij  $10^{-6}$  is de kans eens in de 1.000.000 jaar.

Voor externe veiligheid wordt daarbij uitgegaan van ongevalskansen die ook zijn gehanteerd bij andere luchthavens. Op deze wijze worden de plaatsgebonden risico's voor de omgeving in kaart gebracht.

Voor de populatie binnen de contouren met een verhoogd risico, worden gekeken naar woningen. De weg aan de zuidkant van de luchthaven wordt hier niet in meegenomen.

## Slide 19

Voor sommige milieuaspecten moeten we de gecumuleerde belastingen bepalen; bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit. Bij luchtkwaliteit is niet de bijdrage van de één of de andere bron van belang, maar de optelsom van de verschillende stoffen van alle aanwezige bronnen.

Hier staan we stil bij de nieuwe informatie die beschikbaar is gekomen sinds de vorige bijeenkomst, namelijk het onderzoek van Adecs naar de bijdragen van luchthavens aan de luchtkwaliteit in de omgeving

(<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/12/21/kamerbrief-effecten-van->



[luchtvaart-op-lokale-luchtkwaliteit](#)). Hierbij hebben de onderzoekers gebruik gemaakt van berekeningen.

Het doel van het onderzoek was om een algemeen beeld te krijgen van de bijdrage van luchthavens aan luchtverontreinigende stoffen in de omgeving.

Bij dit onderzoek is gekeken naar het jaar 2019. In het geval van MAA ging dat om 14.519 vliegbewegingen.

Voor de m.e.r.-beoordeling gaan we voor de scenario's de effecten nog na op de luchtkwaliteit, maar dit onderzoek geeft al een indruk van de verwachte uitkomsten van die onderzoeken.

#### Slide 20

In deze tabel zie je de totale uitstoot in ton per jaar en de procentuele bijdrage van vliegtuigen ten opzichte van het totaal aan uitstoot voor die stoffen. Vliegtuigen hebben een relatief kleine bijdrage in vergelijking met de andere bronnen in de omgeving.

#### Slide 21

Deze tabel laat zien welke (gemiddelde) concentraties aanwezig zijn in de buitenlucht in de woonkernen in de omgeving van Maastricht Aachen Airport.

Voor fijnstof (PM2.5) bijvoorbeeld is de bijdrage van vliegtuigen tweeduizendste van een milligram oftewel 0,015 %. De grenswaarde van fijnstof ligt op 40 microgram.

De bijdragen van vliegen zijn vrij laag als je kijkt naar blootstelling en emissies. Dit komt overeen met eerdere onderzoeken die rondom MAA zijn uitgevoerd (2011).

#### Slide 22

Slide 22 geeft geografisch weer wat de procentuele bijdrage van de luchthaven is aan de luchtkwaliteit.

#### Slide 24

Vanwege deze nieuwe informatie van Adecs en de vaststelling dat de bijdrage van de vliegtuigen op de concentraties in de woonkernen zeer beperkt is, gaan we in de m.e.r.-beoordeling niet voor alle stoffen concentraties bepalen. In deze slide is aangegeven voor welke stoffen we de effecten op basis van uitstoot (emissies) of op basis van concentraties (immissie) zullen bepalen.

#### Slide 25 en 26

Er is (ten behoeve van de omgevingsvergunning) een geurrapport opgesteld voor de grondgebonden activiteiten. Van deze activiteiten verwachten we de meeste geurbelasting. Ook hier praten we over gemiddelden (98%-waarden), maar ook over pieken (99.9%-waarden).

Ook hier is de bijdrage van de luchthaven op de geurbelasting vrij beperkt. Dus bij meer of minder activiteiten leidt dit niet tot een cruciale verhoging van de geurbelasting. Om die reden worden in de m.e.r.-beoordeling de geureffecten bepaald op basis van uitstoot (emissies). Alleen als uit onderzoek blijkt dat in de toekomst meer brandstof wordt verbruikt (dit is de belangrijkste bron van geuremissie) worden geurbelastingen (immissie) bepaald.



### Slide 27

Voor het bepalen van de effecten van het nieuwe Luchthavenbesluit op het klimaat wordt de uitstoot van CO<sub>2</sub> berekend volgens de internationaal geldende bepalingsmethoden.

### Slide 28

Bij nader inzien is gebleken dat de onderzoeksmethode die het ministerie voorstelde onvoldoende onderscheidend was voor de verschillende te onderzoeken scenario's. Concreet betekent dat, dat deze methode relatief lage verschillen laat zien tussen de scenario's en daardoor hier als minder bruikbaar is beoordeeld. In een m.e.r.-beoordeling moeten onderzoeksmethodes gebruikt worden die een onderscheid laten zien tussen de diverse scenario's.

Daarom is met het ministerie afgesproken dat we zoeken naar een betere methode waarbij we wél een onderscheid laten zien tussen scenario's. We concentreren ons daarbij op de gebieden waar de grootste gezondheidseffecten zullen optreden (gevoelig gebieden). In deze gevoelige gebieden bepalen we de gezondheidseffecten kwantitatief. De overig (niet-gevoelige gebieden) gaan we ook beschouwen. Hier beschrijven we de gezondheidseffecten kwantitatief.

### Slide 29

Natuur gaat over meer dan alleen stikstof, maar ook over geluid, visuele verstoring en vogelaanvaringen. In de m.e.r. beoordeling kijken we alleen naar de bijdrage van MAA. De Wnb-vergunning kijkt naar het totaal.

De natuurinformatie van de m.e.r.-beoordeling wordt ook gebruikt om straks de Wnb-vergunning te wijzigen. Dit is nodig om het aan te vragen scenario ook in de Wnb-vergunning vast te leggen.

Het voorontwerp wnb vergunning dat nu ter inzage ligt, gaat nog uit van het vliegscenario volgens de omzettingsregeling / het aanwijzingsbesluit. Als straks het luchthavenbesluit er ligt, moeten we een nieuwe wnb vergunning aanvragen om die ook te actualiseren op basis van het dan vastgelegde vliegscenario.

### Side 30

Onderdeel van de m.e.r.-beoordeling zijn ook mitigerende maatregelen, indien die nodig zijn om de effecten van het nieuwe luchthavenbesluit te verminderen tot een niet-significant niveau. Indien dit nodig is, zal in de m.e.r.- beoordeling gebruik worden gemaakt van de maatregelen die MAA al voorziet om in 2030 net-zero-carbon te zijn.

### Slide 31

Als alle geluidsberekeningen zijn afgerond en de referentiesituatie duidelijk is, kunnen we onze uitgangspuntendocumenten afronden. En de milieuonderzoeken uitvoeren. Voor die milieuonderzoeken bouwen we nu al aan de modellen, maar die kunnen we dan pas vullen om tot de resultaten te komen.

Zodra we de onderzoeksresultaten hebben, leggen we die voor tijdens de informatiebijeenkomst die uiterlijk in mei plaatsvindt.



Als de m.e.r.-beoordelingsrapportage klaar is wordt deze nog eerst getoetst door het ministerie en wordt advies gevraagd bij de commissie voor de m.e.r. Indien ministerie en m.e.r.-commissie vinden dat er voldoende milieu-informatie in de m.e.r.-beoordelingsrapportage staat gaat het ministerie besluiten of wel of geen volledige MER nodig is. Vooruitlopend op de resultaten van de milieuonderzoeken en de toetsinstanties, gaan wij er van uit dat geen volledige MER nodig is.

#### Slide 32

Er komen nog minimaal 2 informatiebijeenkomsten. Daarnaast wordt de CRO geïnformeerd tijdens de CRO vergaderingen.