



Provinciale Staten

Clustercode PP
Ons kenmerk DOC-00577803
Bijlage(n) 3

Maastricht 19 december 2023
Verzonden 20 december 2023

Onderwerp

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen

Van het lid : Mevrouw C. Smeets
Fractie : SP
Inzake : MER procedure MAA

Vraag 1

Is het College er van op de hoogte dat er sprake is van vertraging in de procedure om te komen tot een Luchthavenbesluit en zo ja op welke wijze wordt het College van de voortgang door de directie van MAA op de hoogte gehouden?

Antwoord

Wij zijn ervan op de hoogte dat de onderzoeken achter lopen op de oorspronkelijke planning. De directie van MAA informeert ons periodiek over de voortgang. Met zijn Kamerbrief van 18 december 2023 heeft minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over dat het proces bij luchthavens Rotterdam, Groningen Eelde en MAA om tot aanvragen van luchthavenbesluiten te komen met enkele maanden wordt vertraagd en dat deze vertraging in het aanvraagproces effect heeft op de gehele planning van de luchthavenbesluiten. De minister voorziet dat het vaststellen van de luchthavenbesluiten voor de genoemde drie luchthavens naar verwachting zal doorschuiven naar de eerste helft van 2025 (in plaats van per 1 januari 2025).

Vraag 2

Wat is de stand van zaken van het overleg van de directie van MAA met het ministerie van I&W om de ingangsdatum van 1-1-2025 van het Luchthavenbesluit te kunnen borgen? In hoeverre is het College bij dit overleg betrokken?



Antwoord

De minister van I&W is het bevoegde gezag in het kader van het Luchthavenbesluit. De minister maakt met de luchthaven afspraken. Wij zijn geen overlegpartner in dit kader. Wel worden wij in onze periodieke overleggen geïnformeerd over het proces (zie bijlage 1).

Vraag 3

Zoals door de directie van MAA aangegeven vragen het definiëren van de uitgangspunten en de uit te voeren onderzoeken meer tijd dan verwacht. Kan het College aangeven om het definiëren van welke uitgangspunten en onderzoeken het hier gaat?

Antwoord

Voor de onderzoeken die moeten worden uitgevoerd dienen dezelfde uitgangspunten ten aanzien van de toekomstige ontwikkelingen voor passagiers- en vrachtluchten te worden gehanteerd. Het gaat om onderzoeken in het kader van de m.e.r.-beoordeling.

Vraag 4

Heeft het college van GS aanleiding om te geloven dat MAA de onderzoeken voor het luchthavenbesluit niet tijdig klaar heeft om in te dienen waardoor het risico bestaat dat er per 1-1-2025 geen luchthavenbesluit ligt?

Zo nee, waarom deelt het College die mening niet?

Zo ja, wat gaat het College doen om dit risico te verkleinen?

Antwoord

Het is aan het ministerie van I&W en de luchthaven om ervoor te zorgen dat het luchthavenbesluit zo spoedig mogelijk tot stand komt. Vanzelfsprekend volgen wij het proces van totstandkoming nauwgezet en wijzen wij zowel de luchthaven als het ministerie van I&W op het belang van een spoedige vaststelling van het luchthavenbesluit.

Vraag 5

Is het college het met de SP eens dat het gedogen zoals nu gebeurt, na 1 januari onwenselijk is?

Antwoord

Anders dan wordt gesuggereerd is op dit moment geen sprake van een gedoogsituatie. De luchthaven beschikt over een rechtsgeldige gebruiksvergunning (omzettingsregeling). Zoals de minister van I&W in de Kamerbrief van 18 december 2023 aangeeft blijft de huidige gebruiksvergunningen (Omzettingsregelingen) voor de drie genoemde luchthavens ook na 1 januari 2025 geldig. Deze verliezen hun rechtskracht niet. Los daarvan zijn wij van mening dat het ministerie van I&W en de luchthaven zich moeten inspannen om ervoor te zorgen dat zo spoedig mogelijk sprake is van een luchthavenbesluit voor MAA.



Vraag 6

Welke consequenties heeft de vertraging van dit proces voor het te nemen coördinatiebesluit? En als onderdeel daarvan het PIP MAA?

Antwoord

Geen. Het traject van het luchthavenbesluit en het PIP-traject zijn parallelle trajecten.

Vraag 7

Als er per 1-1-2025 geen luchthavenbesluit ligt wat zijn hiervan dan de financiële en juridische consequenties voor MAA en voor de Provincie? Is een heroverweging voor sluiting dan aan de orde?

Antwoord

Als de minister van I&W op 1 januari 2025 nog geen luchthavenbesluit heeft genomen, blijft de huidige gebruiksvergunning (omzettingsregelingen) geldig. Deze verliest haar rechtskracht niet. Voor de luchthaven en de Provincie Limburg heeft dit geen juridische en/of financiële consequenties. Ook is een heroverweging ten aanzien van de besluitvorming van uw Staten van 16 december 2022 niet aan de orde.

Vraag 8

Is het College ervan op de hoogte dat de Veiligheidszones bij MAA gedeeltelijk buiten het luchtvaartterrein liggen en daarmee niet voldoet aan internationale regelgeving en verdragen?

Antwoord

Het is juist dat de veiligheidszone voor een deel buiten het aangewezen luchthaventerrein is gelegen. De luchthaven heeft hiervoor toestemming van het bevoegde gezag en handelt derhalve niet in strijd met de geldende wet- en regelgeving. De luchthaven is daarbij een EASA (Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart) -gecertificeerde luchthaven en conformeert zich derhalve tevens aan de EASA eisen en richtlijnen.

Vraag 9

Wat betekent dit gegeven voor het al dan niet verkrijgen van een luchthavenbesluit?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 8.

Vraag 10

Is het College op de hoogte van de verontrustende resultaten van het uitgevoerde onderzoek naar ultrafijnstof bij MAA en bij Schiphol?

Zo ja, wat vindt het College van deze resultaten?

Zo nee, gaat het College op korte termijn kennis nemen van deze resultaten?

Zo ja, wanneer?

Zo nee, waarom niet?



Antwoord

Wij hebben kennis genomen van bedoeld rapport van het onderzoek in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven dat in opdracht van omwonenden is uitgevoerd. Dit rapport bevestigt net als eerdere grootschalige meetcampagnes van het RIVM rondom Schiphol dat luchtvaart inderdaad een bron is van ultra fijnstof (UFP). Voor de gezondheidskundige duiding en de eventuele noodzakelijke acties vanuit onze zijde, is echter diepgaander onderzoek nodig door het RIVM.

Om die reden heeft de Provincie Limburg in 2022 in het kader van het Schone Lucht Akkoord subsidie aangevraagd om op 4 locaties in Limburg, waaronder in de omgeving van de luchthaven, de concentraties UFP te gaan meten. Deze subsidie is toegewezen en naar verwachting kunnen de UFP meetstations binnen afzienbare tijd operationeel zijn. Over de meetresultaten zullen wij u informeren zodra deze bekend zijn.

Vraag 11

Deelt het College de mening van de SP dat het gezondheidsbelang van medewerkers en omwonenden te allen tijde boven economisch belang moet gaan?

Zo nee, waarom deelt het College deze mening niet?

Antwoord

Wij wachten als aangegeven voor het nemen van noodzakelijke acties de resultaten en de nadere duiding ervan af. Vanzelfsprekend onderschrijven wij het gezondheidsbelang van medewerkers en omwonenden.

Vraag 12

Deelt het College de mening van zowel de gemeente Meerssen als de SP dat de verontrustende resultaten van de ultrafijnstofmetingen vragen om een volwaardige MER i.p.v. een 'uitgeklede' MER zoals nu wordt voorzien?

Zo nee, waarom deelt het College deze mening niet?

Zo ja, is het College bereid om net als de Gemeente Meerssen er bij de verantwoordelijke minister van Infrastructuur en Waterstaat op aan te dringen dat er een volwaardige MER wordt uitgevoerd t.b.v. het Luchthavenbesluit?

Zo nee, waarom is het College hier niet toe bereid?

Antwoord

Alvorens de minister van I&W een luchthavenbesluit kan nemen, moeten de milieu-effecten integraal in beeld zijn gebracht. Het in beeld brengen van de effecten kan aan de hand van een MER-studie of aan de hand van een m.e.r.-beoordeling. De verschillen zitten met name in de procedure die dient te worden gevolgd, de wijze waarop de omgeving wordt betrokken en de onderzoeksprotocollen. Afhankelijk van het te nemen besluit en de situatie (in dit geval het luchthavenbesluit MAA) bestaat er de juridische verplichting tot het doen van een m.e.r.-beoordeling een of het uitvoeren van een MER-studie. In dit geval is een m.e.r.-beoordeling de juridische verplichting. De luchthaven had voor een vrijwillige MER-studie kunnen kiezen, maar heeft dat niet gedaan. Het is aan de minister van I&W om te beoordelen of de resultaten van de m.e.r.-beoordeling voldoende inzicht bieden in de effecten van de ontwikkeling van



MAA ten opzichte van de tot nog toe geldende situatie. Mocht de minister tot de conclusie komen dat dat niet het geval is, dan bestaat de kans dat alsnog een MER-studie moet worden uitgevoerd. Vanuit het ministerie van I&W heeft de luchthaven MAA een brief met aandachtspunten ontvangen ten aanzien van de benodigde onderzoeken ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling (bijlage 2). Wat betreft het betrekken van de omgeving heeft de luchthaven een informatie- en afstemmingsproces ingericht dat grotendeels overeenkomst met het proces zoals dat verplicht is bij een MER-studie (informatiesessies en mogelijkheden tot indienen zienswijzen).

Vraag 13

Kan het college de tijdlijnen en eisen (zoals het ministerie aan u heeft gepresenteerd) voor een 'uitgeklede' MER en een volledige MER met de Staten delen?

Antwoord

Zoals hiervoor reeds aangegeven heeft het ministerie van I&W ons op de hoogte gesteld van de aandachtspunten voor de m.e.r.-beoordeling (bijlage 2).

Vraag 14

Op welke manier is MAA in gesprek met partijen als Cargolux over de ontmoediging en uitfasering van het gebruik van de Boeing 747-400 per 2030 en is het College hierbij betrokken?

Antwoord

In het businessplan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven', zoals dit onderdeel uitmaakte van de besluitvorming in uw Staten op 16 december 2022 is uitleg gegeven over de aanpak van de luchthaven ten aanzien van het ontmoedigen en uiteindelijk definitief uitfaseren van de 747-400 per 2030. Uitvoering hiervan is aan de directie van de luchthaven. In onze rol van aandeelhouder bewaken wij de door uw Staten gestelde kaders alsmede de voortgang. Aan de hand van de voortgangsrapportages zullen wij uw Staten informeren.

Vraag 15

Is de verwachting van MAA dat deze vlootvernieuwing conform het genomen besluit gaat plaatsvinden bij klanten zoals Cargolux?

Zo niet, wat doet MAA omdat dit doel wel te bereiken?

Antwoord

De luchthaven heeft zich geconformeerd aan het uitvoeren van het businessplan zoals dit onderdeel uitmaakte van de besluitvorming op 16 december 2022 in uw Staten. Wij zullen volgen of de luchthaven zich hieraan houdt. Aan de hand van de voortgangsrapportages zullen wij uw Staten informeren.

Vraag 16

Mochten klanten van MAA zoals Cargolux niet binnen de gestelde termijn hun vloot hebben vernieuwd welke risico's voorziet MAA dan voor haar businessmodel?

**Antwoord**

Zie het antwoord op vragen 14 en 15.

Gedeputeerde staten van Limburg

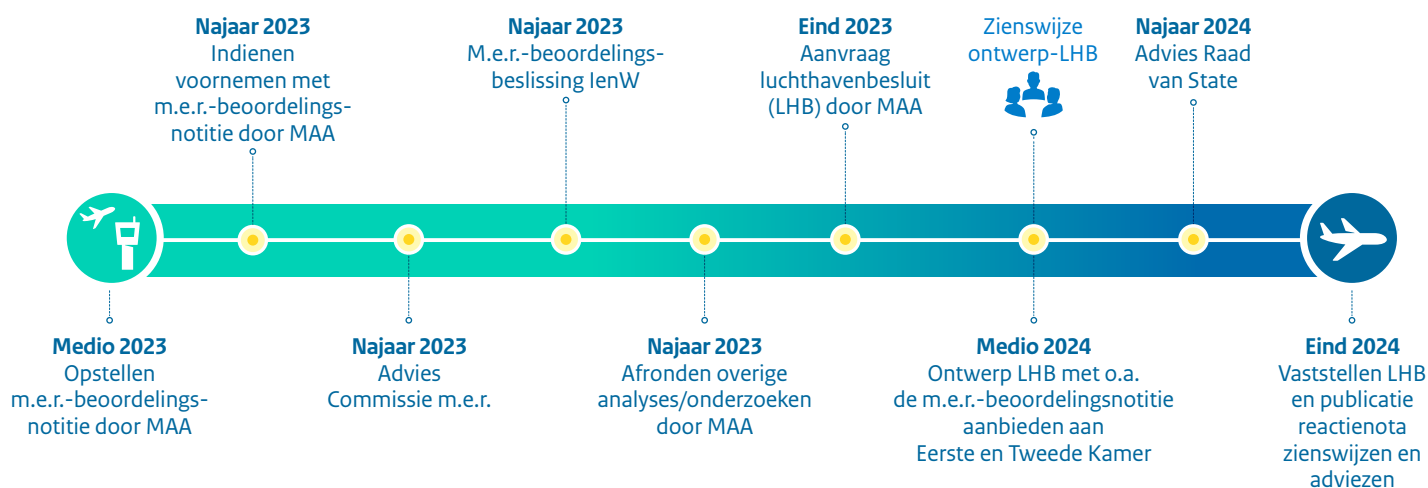
voorzitter

secretaris



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Proces luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
*Het proces omvat vaste stappen, maar het is niet goed
te voorspellen hoe het precieze tijdpad zal verlopen.
De aangegeven data zijn daarom een inschatting.

Fase 1: Initiatief, reikwijdte en detailniveau

1. **Het voornemen en m.e.r.-beoordelingsnotitie** – Eind 2022 heeft de provincie Limburg, eigenaar van Maastricht Aachen Airport (MAA), op basis van een regionale verkenning een besluit genomen over de gewenste ontwikkelrichting van MAA. MAA heeft aangegeven op basis van de door de provincie gestelde kaders een aanvraag van een luchthavenbesluit voor te bereiden. Als onderdeel van deze aanvraag stelt MAA een m.e.r.-beoordelingsnotitie op. Deze notitie zal een analyse bevatten van de mogelijke milieueffecten van de voorgenomen aanvraag. Hierbij wordt gekeken welke effecten optreden als gevolg van de voorgenomen aanvraag op het gebied van geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, stikstofdepositie, en andere milieuonderwerpen die mogelijk beïnvloed kunnen worden. Deze notitie zal, samen met een brief van MAA waaruit het voornemen blijkt om een luchthavenbesluit aan te vragen, worden aangeboden aan het ministerie.
2. **M.e.r.-beoordeling en nadere eisen aanvraag** – Een milieueffectrapportage (m.e.r.) 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 luchthavenbesluit. Niet voor alle projecten is het opstellen van een milieueffectrapport en het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk. Voor de besluitvorming over een groot aantal projecten volstaat een 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. Het ministerie van IenW is het bevoegd gezag voor de m.e.r.-beoordeling met betrekking tot het luchthavenbesluit voor MAA. Op grond van de m.e.r.-beoordelingsnotitie van MAA zal het ministerie beoordelen of de voorgenomen aanvraag van het luchthavenbesluit mogelijk aanzienlijke milieugevolgen heeft. Ter voorbereiding op de m.e.r.-beoordelingsbeslissing zal het ministerie advies vragen aan de Commissie voor de m.e.r. Wanneer er tekortkomingen zijn in de m.e.r.-beoordelingsnotitie wordt aan MAA verzocht om deze aan te vullen voordat er door het ministerie een m.e.r.-beoordelingsbeslissing kan worden gemaakt. Mocht blijken dat er wel belangrijke nadelige gevolgen zijn, is alsnog een volledige m.e.r.-procedure noodzakelijk. Naast de m.e.r.-beoordelingsbeslissing geeft het ministerie ook nadere eisen aan de luchthaven mee over de overig aan te leveren documenten, onderzoeken (denk hierbij aan het opstellen van een economische onderbouwing) en over de te volgen procedure.

Fase 2: Analyse

3. **Afronden analyses en formele aanvraag luchthavenbesluit** – In deze fase worden de analyses afgerond die noodzakelijk zijn voor de aanvraag. Deze fase eindigt met een formele aanvraag van het luchthavenbesluit door de luchthaven bij het ministerie.

Fase 3: Opstellen luchthavenbesluit

4. **Ontwerp luchthavenbesluit** – Het ministerie beoordeelt de aanvraag van de luchthaven en de aangeleverde documenten en rapporten en stelt, als de documenten aan de kwaliteitseisen voldoen, een ontwerp luchthavenbesluit op.
5. **Terinzagelegging en aanbieding Eerste Kamer en Tweede Kamer** – Het ontwerp luchthavenbesluit met o.a. de m.e.r.-beoordelingsnotitie en m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden ter inzage gelegd. Vanaf dit moment kan iedereen via een zienswijze binnen een periode van zes weken reageren. Ook wordt het ontwerp luchthavenbesluit voor reactie naar de Eerste en Tweede Kamer gestuurd.
6. **Verwerking zienswijzen en adviezen** – Het ministerie bekijkt alle binnengekomen reacties uit de zienswijzeprocedure, adviezen van adviseurs en het parlement en past het ontwerp luchthavenbesluit eventueel aan.
7. **Advies Raad van State** – Het ontwerp luchthavenbesluit gaat nu voor advisering naar de Raad van State. Nadat advies is uitgebracht, reageert de minister op het advies en past het luchthavenbesluit eventueel aan.
8. **Vaststellen luchthavenbesluit** – Het luchthavenbesluit wordt definitief vastgesteld. Het luchthavenbesluit wordt gepubliceerd in het Staatsblad en treedt in werking. Daarnaast wordt ook de reactienota gepubliceerd die ingaat op de binnengekomen zienswijzen en adviezen.
9. **Beroep** – Belanghebbenden hebben de mogelijkheid om tegen het luchthavenbesluit MAA in beroep te gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.



Nadere informatie over de procedure van het luchthavenbesluit is te vinden op de site van het Platform Participatie van het ministerie:
www.platformparticipatie.nl/maastrichtaachenairport

Dit is een uitgave van het
**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**
Postbus 20901 | 2500 ex Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw
Mei 2023

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Maastricht Aachen Airport
T.a.v. J. Roeven

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie

Kenmerk
IENW/BSK-2023/144309

Datum
Betreft Aandachtspunten m.e.r.-beoordeling Maastricht Aachen
Airport

Geachte heer Roeven,

Op vrijdag 16 december 2022 hebben Provinciale Staten van Limburg een besluit genomen over de toekomstige ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport (MAA). Met de instemming met het Statenvoorstel 'Uitwerking transitie MAA' (brief van College van GS van 18 november 2022) heeft de provincie de kaders gesteld waarbinnen de luchthaven zich verder kan ontwikkelen en welke ook de basis vormen voor het aan te vragen luchthavenbesluit door MAA bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

U heeft in overleg met het ministerie van IenW aangegeven thans een aanvraag voor te bereiden en dat u in dit kader een m.e.r.-beoordelingsnotitie wil opstellen op grond waarvan door het ministerie, als bevoegd gezag voor de m.e.r.-beoordeling, beoordeeld kan worden of het aangevraagde luchthavenbesluit mogelijk aanzienlijke milieugevolgen heeft en of er eventueel een procedure voor de milieueffectrapportage gestart moet worden.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft nog aandachtspunten die betrekking hebben op de informatie die nodig is om te beoordelen of er mogelijk aanzienlijke gevolgen zijn van de voorgenomen activiteit die in het luchthavenbesluit wordt vastgelegd (m.e.r.-beoordeling).

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie

Kenmerk
IENW/BSK-2023/144309

Voor het doorlopen van de m.e.r.-procedure ter voorbereiding op het luchthavenbesluit is binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een functiescheiding aangebracht. Dit is een functiescheiding in een adviserende rol richting de initiatiefnemer voor het MER (ingevuld door DG Luchtvaart en Maritiem: DGLM) en de rol van bevoegd gezag (ingevuld door DG Milieu en Internationaal: DGMI).

Namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Met vriendelijke groet,

De directeur-generaal Milieu en Internationaal,

Afke van Rijn

Aandachtspunten m.e.r.-beoordelingsrapport Maastricht Aachen Airport

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie

Doel en inhoudsvereisten van het rapport:

Kenmerk
IENW/BSK-2023/144309

Doel

Het rapport moet voldoende informatie bevatten voor het bevoegd gezag zodat zij kan toetsen of er bij het luchthavenbesluit aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden.

Er zijn 2 uitkomsten mogelijk:

- Aanzienlijke milieueffecten zijn niet uitgesloten: er is een m.e.r.-plicht en er moet een milieueffectrapport (MER) worden gemaakt.
- Aanzienlijke milieueffecten zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-plicht en er hoeft geen MER te worden gemaakt.

Inhoudsvereisten van het rapport

Eisen in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn

Het m.e.r.-beoordelingsrapport is vormvrij, maar er zijn wel eisen aan de inhoud. Deze eisen in bijlage III bij de meer-richtlijn zijn omgezet naar artikel 7.16 lid 2 van de Wet milieubeheer.

Een mededeling moet een beschrijving bevatten van:

1. de kenmerken van het project en de locatie;
 - de activiteiten die Maastricht Aachen Airport als voornemen heeft,
 - de kenmerken van dat voornemen en;
 - de kenmerken van de locatie en van de omgeving van de luchthaven;
2. de mogelijk aanzienlijke milieueffecten van het voornemen, waaronder;
 - de mogelijk aanzienlijke effecten door verwachte residuen, emissies en productie van afvalstoffen en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen.
3. kenmerken en mitigerende maatregelen die milieugevolgen beperken

1. Kenmerken van het voornemen en de locatie

Kenmerken van het voornemen

Doelstelling en scenario's

Beschrijf het doel van de voorgenomen ontwikkeling en welke verkenningen, scenario analyses en uiteindelijke strategie daar aan ten grondslag liggen. Deze informatie is van belang om vervolgens de te verwachten effecten te bepalen van de activiteiten die in het luchthavenbesluit mogelijk gemaakt worden. Belangrijke onderdelen daarvan voor de mer-beoordeling zijn:

- het uitfasen van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen waarbij de bedrijven en inwoners uit de omgeving die de meest ernstige hinder ondervinden de kans krijgen om inspraak te hebben;

- het terugdringen van het aantal ernstig gehinderden conform de denklijn uit het 'rapport van Geel', welke vastgelegd wordt in een luchthavenbesluit per 1-1- 2025 met een maximum aantal ernstig gehinderden van 5.600 en verder verlaagd wordt naar maximaal 5.250 vanaf 1- 1-2030 en maximaal 4.200 op 1-1-2035.

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie

Kenmerk
IENW/BSK-2023/144309

Voorgenomen activiteiten

In het Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport en het daarbij behorende Businessplan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven' van MAA BV en MAABI BV staan verschillende ontwikkelingen beschreven:

- inzet voor een toekomst met eAviation;
- verduurzaming: bijdragen aan de energietransitie van de luchthaven, circulaire economie en lokale inkoop;
- het terugbrengen van hinder;
- het verbeteren van de fysieke leefomgeving;
- een masterplan ten aanzien van het vastgoed;
- een plan voor het uitfasen van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen;
- een in aantallen onderbouwd en gevalideerd plan op basis van de nationaal vereiste modellen om het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen conform de denklijn uit het 'rapport van Geel';
- Groei van de luchthaven door te sturen op een andere vlootsamenstelling, minder avondvluchten en het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen.

Beschrijf hoe deze ontwikkelingen precies mogelijk worden gemaakt door deze in concrete activiteiten te vertalen. Geef in de notitie aan welke voorgenomen activiteiten met het aangevraagde luchthavenbesluit mogelijk gemaakt worden en verder onlosmakelijk verbonden zijn met de operatie van de luchthaven.

Kenmerken van de locatie

Het m.e.r.-beoordelingsrapport dat in 2016 is opgesteld ten behoeve van de eerdere aanvraag van een luchthavenbesluit door Maastricht Aachen Airport geeft al een aardig overzicht van de ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven die mogelijk in cumulatie de voorgenomen activiteiten aanzienlijke effecten kunnen hebben. Beschrijf eventuele nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven die mogelijk cumulatieve effecten hebben.

Verduurzaming en verbetering van de leefomgeving zijn onderdeel van het businessplan van Maastricht Aachen Airport. Geef aan waar de voorgenomen activiteiten via het verminderen van de geluidsoverlast en andere milieugevolgen, een bijdrage leveren aan het realiseren van, of ruimte maken voor nationale, provinciale en gemeentelijke opgaven.

2. Kenmerken van de potentiële effecten van het voornemen

Referentiesituatie

Op dit moment beschikt de luchthaven nog niet over een luchthavenbesluit, maar geldt de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht. Deze regeling is op 1 januari 2014 in werking getreden en reguleert onder meer de geluidscontouren.

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied. Beschrijf ook de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten op het gebied van geluidhinder, externe veiligheid, luchtkwaliteit, natuur, wegverkeer, klimaat en gezondheid. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige milieutoestand als er geen luchthavenbesluit komt en de bestaande omzettingsregeling van kracht blijft. Het betreft dus het huidige vigerend regulerend stelsel en de ontwikkelingen waarover met zekerheid is besloten. Dit kunnen bijvoorbeeld vergunde woningbouwprojecten in omliggende gemeenten zijn. Ook ontwikkelingen in de luchtvaart die onafhankelijk zijn van het project, zoals bijvoorbeeld de standaard vlootvernieuwing, maken onderdeel uit van de autonome ontwikkeling.

Kenmerk
IENW/BSK-2023/144309

Referentiesituatie voor Natura 2000-gebieden

Maastricht Aachen Airport beschikt niet over een Wnb-vergunning. Hiervoor heeft de luchthaven op 31 maart 2021 een vergunningaanvraag en passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb-vergunning) ingediend. Op deze aanvraag is recent een aanvullingsverzoek gestuurd vanuit het bevoegd gezag voor de natuurvergunning (met kenmerk DGNVLG / 22199465). De passende beoordeling op basis van de aangevulde aanvraag biedt duidelijkheid over wat er ten tijde van de Europese referentiedata voor Natura 2000-gebieden op grond van de toentertijd vergunde situatie is toegestaan.

Beschrijf de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van de voorgenomen activiteiten en vergelijk met deze referentiesituatie.

Potentiële milieugevolgen algemeen

Aanzienlijke milieugevolgen

Het doel van het m.e.r.-beoordelingsrapport is om eventuele aanzienlijke milieugevolgen in beeld te brengen. De lijst met aandachtspunten voor potentiële milieugevolgen die hieronder wordt gepresenteerd is geen alomvattende lijst. Ook zijn niet alle aandachtspunten even relevant voor Maastricht Aachen Airport. De lijst moet daarom eerder gezien worden als een hulpmiddel voor de initiatiefnemer.

Kwalitatieve of kwantitatieve effectbeschrijving en beoordeling van de milieugevolgen

Beoordeel de milieugevolgen kwalitatief wanneer dit kan en kwantitatief waar dit moet. Wanneer met een kwalitatieve beoordeling aangetoond kan worden dat er geen effecten of een verbetering is ten opzichte van de referentie situatie dan hoeven er voor de m.e.r.-beoordeling geen berekeningen gedaan worden.

In alle andere gevallen wanneer milieugevolgen niet met zekerheid uitgesloten kunnen worden is het raadzaam om de effecten zo veel mogelijk kwantitatief

in beeld te brengen. Ook de wettelijk vereiste effecten die onderdeel worden van het luchthavenbesluit en daaraan gekoppelde vergunningen vereisen kwantitatieve berekeningen. Milieugevolgen waarvoor wettelijke grenswaarden (zullen) gelden zijn geluidhinder, externe veiligheid en luchtkwaliteit (PM_{2,5}, VOS) en natuur (stikstofdepositie).

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie

Kenmerk
IENW/BSK-2023/144309

Cumulatie van milieugevolgen

Houd bij de bepaling van de milieugevolgen rekening met cumulatie door gevolgen van andere plannen en projecten. Dit is niet alleen relevant voor milieuaspecten waarvoor cumulatieve grens- en advieswaarden zijn gedefinieerd, zoals bij de concentratie van schadelijke stoffen in de lucht, maar ook voor andere milieuaspecten waarbij sprake is van cumulatie, zoals bij de geluidbelasting of natuurschade.

Houd bij gezondheid ook rekening met de cumulatieve effecten door geluidhinder, luchtverontreiniging en andere risico's voor de volksgezondheid¹ als gevolg van het voorgenomen luchthavenbesluit.

Geografische presentatie van de effecten

Geef via een geografische presentatie inzicht in de ruimtelijke verdeling van de milieueffecten.

Potentiële milieugevolgen overzicht

Gevolgen voor de gezondheid, de milieukwaliteit en de natuur

Geluidhinder en stiltegebieden

- Breng de totale geluidbelasting in kaart. Bepaal daartoe het aantal ernstig gehinderden en het aantal en de ligging van woningen en andere gevoelige objecten per geluidklasse van bijv. 5 dB(A) vanaf 45 dB(A) Lden. Maak verschuivingen ten opzichte van de referentie inzichtelijk, bijv. op basis van verschilkaarten en/of door verschuivingen in aantallen ernstig gehinderden per klasse in tabelvorm te presenteren.
- Geef voor de nachtelijke geluidbelasting het aantal slaapverstoorden en de ligging van woningen en andere gevoelige objecten per geluidklasse van bijv. 5 dB(A) vanaf 40 dB(A) Lnight. Maak verschuivingen ten opzichte van de referentie inzichtelijk, bijv. op basis van verschilkaarten en/of door verschuivingen in aantallen slaapverstoorden per klasse in tabelvorm te presenteren.
- Maak voor het bepalen van de geluidbelasting gebruik van de implementatie van Doc29 zoals ontwikkeld voor de regionale luchthavens. Maak een vergelijking tussen de resultaten behaald met Doc29 en NRM. Dit zal voor de omgeving inzichtelijk maken hoe de contouren door het gebruik van de nieuwe methodes veranderen.

Externe veiligheid²

- Breng voor het aspect externe veiligheid in kaart: ligging PR 10⁻⁵ en 10⁻⁶ contour + oppervlakte, aantal woningen, andere (beperkt) kwetsbare objecten en risicovolle inrichtingen binnen de contouren.

¹ Dat kan bijvoorbeeld met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator. t

² Raadpleeg hiervoor de herziene ongevalkansen voor burgerluchtvaart: [Herziene ongevalkansen burgerluchtvaart](#)
[| Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

- De PR-contouren van 10^{-7} en 10^{-8} .
- Het groepsrisico binnen de 10^{-8} PR-contour.
- Het Totaal Risico Gewicht (TRG) in ton per jaar.
- Industrieën met een grote hoeveelheid gevaarlijke stoffen binnen de 10^{-8} PR-contour.
- Het externe veiligheidsrisico als gevolg van de aanvoer en opslag van vliegtuigbrandstof.

Bestuurskern

Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie

Kenmerk

IENW/BSK-2023/144309

Luchtkwaliteit en klimaat

- Zorg voor consistentie tussen de luchtkwaliteit- en stikstofdepositieberekeningen. Maak gebruik van de nationale emissiedatabase³. Geef aan wat de gevolgen zijn voor de concentraties in de lucht van de stoffen PM10, PM2.5, NO2, elementair koolstof (EC), ultrafijn stof (UFP)⁴ en eventueel SO2. Beschrijf de emissies voor NOx, SOx, CO2, VOS, CO en potentieel zeer zorgwekkende stoffen (ZZS)^{5,6}.
- Werk mitigerende maatregelen uit waarmee de gezondheidsrisico's door blootstelling aan NO2, PM10, PM2.5, UFP, EC en ZZS gereduceerd kunnen worden en hoe effectief die maatregelen zijn.
- Voor het broeikasgas CO2 is van belang dat voor het vliegverkeer dat vanaf Nederlandse luchthavens vertrekt de totale emissies over het gehele traject in beeld worden gebracht.
- Beschrijf wat de meest recente inzichten zijn over de klimaatveranderingseffecten van niet-CO2-emissies door luchtvaartactiviteiten en welke onzekerheden nog resteren.
- Geef een overzicht van de belangrijkste bronnen van geurstoffen op de luchthaven bevinden. Denk daarbij in ieder geval aan het starten en proefdraaien van straalmotoren, het gebruik van hulpmotoren en tanken. Presenteer de ligging van de 98-percentiel en 99,99 percentiel geurcontouren door de luchthaven. Presenteer de aanwezige woningen binnen deze geurcontouren en geef een indicatie van aantallen blootgestelden. Breng de mogelijke cumulatie van geurbelasting door andere bronnen zoals veehouderijen in beeld. Geef aan of er sprake is van geurhinder.

Natuur

- Beschrijf de effecten van het voornemen op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden met de meest recente versie van AERIUS en vergelijk deze met de referentiesituatie voor Natura 2000-gebieden (zie onder de paragraaf referentie). Bij de effecten door stikstofdepositie moeten ook relevante (stikstofgevoelige) Duitse en Belgische Natura 2000-gebieden betrokken worden. Bij de beoordeling daarvan kan aangesloten worden aan de wijze van effectbeoordeling die in deze landen geëist wordt.
- Als niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk, dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor één of meer Natura 2000-gebieden, geldt

³ <https://iplo.nl/thema/lucht/vaststellen-luchtkwaliteit/hulpmiddelen/emissiedatabase-luchtvaart/>

⁴ Betrek daarbij de resultaten van RIVM-onderzoek naar de gevolgen van ultrafijn stof in de omgeving van Schiphol. De Commissie wijst er op dat het RIVM-rekenmodel voor het berekenen van de concentraties van ultrafijn stof van vliegtuigen recent is verijnd. Zie: <https://www.rivm.nl/nieuws/nieuwe-inzichten-voor-berekening-van-ultrafijn-stof-van-vliegtuigen-in-omgeving-schiphol>.

⁵Bijv. koolmonoxide, benzeen, lood, naftaleen, arseen, cadmium, nikkel en benzo-a-pyreen en NMVOS.

⁶ <https://www.commissiener.nl/documenten/00000484.pdf>

dat, indien mitigerende maatregelen geen uitkomst bieden, een Passende beoordeling moet worden opgesteld. Neem deze passende beoordeling op als onderdeel van het mer-beoordelingsrapport.

- o Bepaal de effecten op beschermde soorten aan de hand van de meest recente inventarisaties.

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie

Kenmerk
IENW/BSK-2023/144309

Gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening

- o Breng de vliegroutes, -hoogtes en frequenties in beeld. Geef via een geografische presentatie inzicht in de regionale verdeling van de bijbehorende milieubelasting en relateer deze belasting aan de ligging van woonkernen (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit), stiltegebieden (geluid), natuurgebieden (geluid en stikstofdepositie) en industriële gebieden waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen (externe veiligheid).
- o Bepaal voor een aantal hotspots of gebieden binnen een aantal representatieve stedelijke en landelijke locaties en de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer als gevolg van de voorgenomen activiteit.
- o Geef daarbij aanvullend aan het aantal maal dat passages een piekniveau boven 60 en 70 dB(A) veroorzaken (Number Above: NA60 en NA70).
- o Bepaal voor diezelfde locaties de jaargemiddelde belasting van andere geluidbronnen op basis van de Europese geluidkaarten.
- o Bereken het gecumuleerde geluid, opgeteld met een correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. Bepaal daarbij de hinderlijkheid van luchtvaartgeluid conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Er spelen ook ontwikkelingen in de Programmatische Aanpak van het Meten van Vliegtuiggeluid (PAMV) over de dosis-effectrelatie. Betrek de meest recente dosis-effectrelatie in het m.e.r.-beoordelingsrapport wanneer hierover wetenschappelijke consensus is bereikt. Beoordeel vervolgens de cumulatieve gevolgen van de verschillende bronnen voor de gezondheid (hinder).

3. Kenmerken en mitigerende maatregelen die milieugevolgen beperken

Beschrijf de kenmerken en maatregelen waarmee aanzienlijke milieueffecten kunnen worden beperkt of voorkomen. Denk bijvoorbeeld aan maatregelen zoals het elektrificeren van grondoperaties waardoor emissies van bijvoorbeeld fijnstof of NO₂ verminderd kunnen worden. Voor al deze kenmerken en maatregelen moet in het m.e.r.-beoordelingsrapport worden aangetoond dat:

- deze realiseerbaar zijn voordat de gevolgen voor het milieu optreden;
- deze voldoende effectief zijn om de milieugevolgen te kunnen voorkomen of mitigeren.

De effectiviteit van deze maatregelen moet onderbouwd zijn op basis van de huidige meest actuele kennis en eventuele bestaande praktijk. Elektrisch vliegen is een voorbeeld van een kenmerk dat in potentie aanzienlijk milieueffecten kan voorkomen. Toch kan elektrisch vliegen nog niet ingezet

worden als kenmerk of mitigerende maatregel omdat de effectiviteit en beschikbaarheid van deze technologie nog onzeker is.

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie

Kenmerk
IENW/BSK-2023/144309

Aan het College van Gedeputeerde Staten
Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Maastricht, 13-11-2023

Schriftelijke vragen inzake MER procedure MAA

Geacht College,

Op 27-10 jl. heeft de directie van MAA via haar website laten weten dat de derde bijeenkomst over de uitgangspunten en de eerste onderzoeksresultaten van de MER procedure MAA om te komen tot een luchthavenbesluit, die eerst was voorzien voor 27-9 jl., opnieuw tot een nog nader te bepalen datum is uitgesteld¹.

Als reden voor het uitstel wordt aangegeven dat het definiëren van de uitgangspunten en de uit te voeren onderzoeken meer tijd in beslag nemen dan men had voorzien. Verder stelt men dat het uitstel van deze bijeenkomst voorsnog niet voor vertraging zorgt in de aanvraag van het luchthavenbesluit.

Op 14-9 jl. heeft de directie via haar site laten weten dat voor de MER-beoordelingsnotitie en de aanvraag van het nieuwe luchthavenbesluit, dat per 1 januari 2025 van kracht dient te zijn, de planning ambitieus is en dat men in overleg is met het Ministerie van I & W om deze ingangsdatum te kunnen borgen².

Naar aanleiding van deze berichtgeving maken wij ons zorgen over de voortgang van de MER procedure en hebben wij de volgende vragen:

1. Is het College er van op de hoogte dat er sprake is van vertraging in de procedure om te komen tot een Luchthavenbesluit en zo ja op welke wijze wordt het College van de voortgang door de directie van MAA op de hoogte gehouden?
2. Wat is de stand van zaken van het overleg van de directie van MAA met het Ministerie van I & W om de ingangsdatum van 1-1-2025 van het Luchthavenbesluit te kunnen borgen? In hoeverre is het College bij dit overleg betrokken?
3. Zoals door de directie van MAA aangegeven vragen het definiëren van de uitgangspunten en de uit te voeren onderzoeken meer tijd dan verwacht. Kan het College aangeven om het definiëren van welke uitgangspunten en onderzoeken het hier gaat?

¹ <https://www.maa.nl/traject-m-e-r-beoordeling-voor-de-aanvraag-van-het-luchthavenbesluit/>

² <https://www.maa.nl/informatiebijeenkomst-eerste-onderzoeksresultaten-m-e-r-beoordeling-uitgesteld/>

³ https://www.limburger.nl/cnt/dmf20230607_93620888

⁴ https://www.limburger.nl/cnt/dmf20230901_93300044

⁵ https://www.limburger.nl/cnt/dmf20220619_97736524

⁶ <https://www.maa.nl/cargolux-terug-op-maastricht-aachen-airport/>

4. Heeft het college van GS aanleiding om te geloven dat MAA de onderzoeken voor het luchthavenbesluit niet tijdig klaar heeft om in te dienen waardoor het risico bestaat dat er per 1-1-2025 geen luchthavenbesluit ligt?
Zo nee, waarom deelt het College die mening niet?
Zo ja, wat gaat het College doen om dit risico te verkleinen?
5. Is het college het met de SP eens dat het gedogen zoals nu gebeurt, na 1 januari onwenselijk is?
6. Welke consequenties heeft de vertraging van dit proces voor het te nemen coördinatiebesluit? En als onderdeel daarvan het PIP MAA?
7. Als er per 1-1-2025 geen luchthavenbesluit ligt wat zijn hiervan dan de financiële en juridische consequenties voor MAA en voor de Provincie? Is een heroverweging voor sluiting dan aan de orde?

Wij hebben er ook kennis van genomen dat de Veiligheidszones bij MAA gedeeltelijk buiten het luchtvaartterrein liggen zoals op onderstaand kaartje te zien is. Volgens de internationale regelgeving en verdragen moet een veiligheidszone van een vliegveld binnen het luchtvaartterrein liggen.



Naar aanleiding hiervan hebben we de volgende vraag:

8. Is het College ervan op de hoogte dat de Veiligheidszones bij MAA gedeeltelijk buiten het luchtvaartterrein liggen en daarmee niet voldoet aan internationale regelgeving en verdragen?
9. Wat betekent dit gegeven voor het al dan niet verkrijgen van een luchthavenbesluit?

Daarnaast maakt de SP zich ook zorgen over de in juni gepresenteerde, verontrustende resultaten van een onafhankelijk onderzoek naar ultrafijnstof bij MAA dat is uitgevoerd in opdracht van omwonenden. Hierover heeft De Limburger op 7-6 jl. gepubliceerd met als titel: 'Omwonenden en werknemers MAA lopen onverantwoord gezondheidsrisico door ultrafijnstof' stelt toxicoloog na onderzoek'³

In de publicatie in De Limburger d.d. 1-9 jl met als titel: 'Meerssen is ongerust over ultrafijnstof van vliegtuigen en vraagt de minister om een volledige milieuraapportage'⁴ lezen wij dat de gemeente Meerssen n.a.v. dit onderzoek er bij de verantwoordelijke minister van Infrastructuur en Waterstaat op aan gaat dringen om t.b.v. het Luchthavenbesluit een volledige Milieu Effectrapportage (MER) te laten uitvoeren i.p.v. een "uitgeklede" MER-procedure zoals men nu voornemens is te doen, daar deze resultaten de gezondheid van werknemers en van omwonenden van MAA ernstig kunnen schaden.

Dit wordt ook onderstreept door een door het RIVM vorig jaar uitgevoerd onderzoek rondom Schiphol waarover De Limburger in juni 2022 heeft gepubliceerd met de titel: 'Onderzoek RIVM: ultrafijnstof vormt risico voor burens van Schiphol'⁵.

Omdat wij als SP ook deze zorgen delen hebben wij de volgende vragen:

10. Is het College op de hoogte van de verontrustende resultaten van het uitgevoerde onderzoek naar ultrafijnstof bij MAA en bij Schiphol?
Zo ja, wat vindt het College van deze resultaten?
Zo nee, gaat het College op korte termijn kennis nemen van deze resultaten?
Zo ja, wanneer?
Zo nee, waarom niet?
11. Deelt het College de mening van de SP dat het gezondheidsbelang van medewerkers en omwonenden ten alle tijden boven economisch belang moet gaan?
Zo nee, waarom deelt het College deze mening niet?
12. Deelt het College de mening van zowel de gemeente Meerssen als de SP dat de verontrustende resultaten van de ultrafijnstofmetingen vragen om een volwaardige MER i.p.v. een 'uitgeklede' MER zoals nu wordt voorzien?
Zo nee, waarom deelt het College deze mening niet?
Zo ja, is het College bereid om net als de Gemeente Meerssen er bij de verantwoordelijke minister van Infrastructuur en Waterstaat op aan te dringen dat er een volwaardige MER wordt uitgevoerd t.b.v. het Luchthavenbesluit?
Zo nee, waarom is het College hier niet toe bereid?
13. Kan het college de tijdlijnen en eisen (zoals het ministerie aan u heeft gepresenteerd) voor een 'uitgeklede' MER en een volledige MER met de Staten delen?

Op 28-10 jl. heeft de directie van MAA via haar website gecommuniceerd verheugd te zijn dat Cargolux weer terug komt op MAA en het hele winterseizoen tweemaal per week bloemen naar MAA vliegt. Deze vluchten worden uitgevoerd met o.a. de Boeing 747-400, een van de meest vervuilende en geluidsoverlast veroorzakende vliegtuigen die er bestaan, dus de omwonenden zijn minder blij met deze aankondiging.

Voor het in december 2022 genomen besluit over het openhouden van MAA is gesteld dat MAA steviger dient in te zetten op vlootvernieuwing bij haar klanten, de meest lawaaiige toestellen moet weren en dit ook financieel moet stimuleren door onder meer fors hogere landingsrechten voor de grootste veroorzakers van overlast te rekenen.

Over de Boeing 747-400 is concreet is in het besluit opgenomen dat:

De Boeing 747-400 wordt ontmoedigd met minimaal 100% verhoogd tarief landing/take-off zodra er een nieuw luchthavenbesluit (per 1-1-2025) is en dat deze Boeing 747-400 definitief uit gefaseerd wordt per 2030.

Naar aanleiding hiervan hebben wij de volgende vragen:

14. Op welke manier is MAA in gesprek met partijen als Cargolux over de ontmoediging en uitfasering van het gebruik van de Boeing 747-400 per 2030 en is het College hierbij betrokken?
15. Is de verwachting van MAA dat deze vlootvernieuwing conform het genomen besluit gaat plaatsvinden bij klanten zoals Cargolux?
Zo niet, wat doet MAA omdat dit doel wel te bereiken?
16. Mochten klanten van MAA zoals Cargolux niet binnen de gestelde termijn hun vloot hebben vernieuwd welke risico's voorziet MAA dan voor haar businessmodel?

Wij wachten uw reactie met grote belangstelling af.

Cynthia Smeets,
SP