

Vragen en antwoorden – Provinciaal Inpassingsplan MAA proefdraaien

Dit overzicht van vragen en antwoorden heeft geen formeel juridische status en is niet bestuurlijk geaccordeerd. Er kunnen dan ook geen rechten aan worden ontleend in relatie tot de planprocedure.

Versie 21 maart 2022

Proces / planning

- **Omwonenden hebben blijkbaar van MAA en Samco de toezegging gehad dat maximaal 1 x per dag proefgedraaid zou worden. Wat is de status van afspraken met bewoners?**

De afspraken die onderling tussen bedrijven en omwonenden worden gemaakt hebben in relatie tot dit inpassingsplan geen formele of bindende status.

- **Mocht er besloten worden dat de luchthaven gesloten wordt wat gebeurt er dan met het proefdraaien en met de PIP procedure?**

Indien Provinciale Staten het besluit neemt de luchthaven te sluiten dan wordt daarmee impliciet ook het besluit genomen om de activiteit van het proefdraaien op de luchthaven te beëindigen. In dat scenario zal ook het inpassingsplan niet verder in procedure worden gebracht.

- **Kan het PIP leiden tot planschade?**

De zogeheten 'tegemoetkoming in schade', voorheen 'planschade', is het financiële nadeel dat een betrokkene heeft door het verschil tussen de nieuwe (onvoorziene) planologische situatie en de bestaande/oude situatie. Een eventuele vergoeding van het financiële nadeel kan pas aangevraagd worden als er sprake is van een onherroepelijk inpassingsplan.

- **Waarom wordt het PIP nu in procedure gebracht en niet pas na 3 juni (PS besluit MAA)?**

Het voorontwerp PIP maakt geen eigenstandige keuze die invloed heeft op het besluit dat PS op 3 juni 2022 zal nemen over de toekomst van MAA. Mede om die reden was er geen aanleiding nog langer te wachten met het ter inzage leggen van het voorontwerp PIP. Een besluit over het ontwerp-PIP zal echter pas worden genomen na het besluit van PS op 3 juni.

- **Waarom zijn omwonenden niet huis-aan-huis benaderd?**

De kennisgeving met betrekking tot het besluit van Gedeputeerde Staten om het inpassingsplan ter inzage te leggen is op de gebruikelijke wijze in het Provinciaal blad gepubliceerd. Ook is de kennisgeving geplaatst op de websites van de Provincie Limburg en de gemeenten Meerssen, Beek en Stein. Het is in die gevallen niet gebruikelijk dat omwonenden ook nog huis-aan-huis worden benaderd.

- **Is de verplaatsing van Samco naar een ander vliegveld onderzocht?**

Er is geen onderzoek uitgevoerd naar een mogelijke bedrijfsverplaatsing van Samco.

PIP inhoudelijk

- **Waarom wordt geen MER uitgevoerd?**

In het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is bepaald voor welke activiteiten een milieueffectrapportage moet worden uitgevoerd. Voor alle activiteiten die in het Besluit m.e.r. zijn genoemd gelden drempelwaarden. Het PIP heeft betrekking op twee activiteiten die zijn genoemd in het Besluit m.e.r.: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein en de oprichting, wijziging

of uitbreiding van testbanken voor motoren, turbines of reactoren. De drempelwaarden voor deze activiteiten worden niet overschreden. Daarom is er geen aanleiding om een milieueffectrapportage uit te voeren. Er is wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Die is opgenomen als bijlage bij het PIP.

- **Zijn er naast Samco ook andere bedrijven die proefdraaien?**

Naast Samco proefdraaien ook andere (onderhouds)bedrijven na onderhoud; weliswaar sporadisch. Voor het PIP is dit overigens niet relevant: het PIP regelt waar op het luchthaventerrein mag worden proefgedraaid en hoe vaak dat mag. Het is planologisch niet relevant welk bedrijf hier proefdraait. Als zich een nieuw onderhoudsbedrijf vestigt nabij de luchthaven, mag dat bedrijf dus ook proefdraaien op de luchthaven. Het totaal aantal proefdraaibeurten dat het PIP toestaat, mag niet worden overschreden.

- **Is er een vergelijking gemaakt van de frequentie (of aantal keer per jaar) waarmee in de toekomst proefgedraaid kan gaan worden ten opzichte van de frequentie waarmee nu proefgedraaid wordt?**

Het geldende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' staat proefdraaien met vliegtuigmotoren toe. In dat bestemmingsplan zijn geen regels opgenomen voor het maximale aantal proefdraaibeurten per jaar. Ook in het PIP wordt geen maximum gesteld aan het aantal proefdraaibeurten per jaar, wel – via het vastleggen van de geluidcontouren – aan het aantal en de duur van de proefdraaibeurten op een drukke dag.

In de nog aan te vragen en te verlenen omgevingsvergunning wordt wél ingegaan op het maximum aantal proefdraaibeurten op jaarbasis.

- **In het PIP wordt niet verwezen naar de flora- en faunawet, en de landschappelijke gegevens van m.n. het terrein aan de noord-oost-kant van Geverik en Kelmond.**

Voor het PIP is een flora en fauna-onderzoek gedaan. De resultaten van dit onderzoek zijn samengevat in paragraaf 5.9 van de toelichting van het PIP en het onderzoek is als bijlage bij het PIP opgenomen. De conclusie van het onderzoek is dat er geen sprake is van strijdigheid met de Wet natuurbescherming en dat er geen Wnb-ontheffing nodig is. Omdat de proefdraaiactiviteiten plaatsvinden op gronden die nu al onderdeel zijn van het luchthaventerrein is er geen sprake van extra optische verstoring. Ook het geluid vanwege het proefdraaien heeft geen gevolgen voor beschermde soorten. Proefdraaien vindt nu al plaats en bovendien vinden op het luchthaventerrein ook andere activiteiten plaats die geluid veroorzaken, bijvoorbeeld het starten en landen van vliegtuigen.

- **Welke maatregelen worden concreet voor Geverik genomen?**

In het akoestisch onderzoek zijn verschillende maatregelen onderzocht om de geluidbelasting te beperken. Maatregelen zijn alleen mogelijk als ze toelaatbaar zijn in verband met de obstakelvrije zones van de luchthaven en als ze operationeel inpasbaar zijn. Het realiseren van geluidschermen op het luchthavenplatform is daarom nagenoeg niet mogelijk. Geluidbeperkende maatregelen op grotere afstand van het platform zijn onderzocht, onder andere in de vorm van een grondwal tussen de bedrijven aan de Europalaan en de kernen Geverik en Kelmond. Dergelijke voorzieningen leiden echter niet tot een relevante reductie van de geluidbelasting bij een significant aantal woningen en zijn daarom niet doelmatig. Voor Geverik zijn daarom geen specifieke maatregelen voorzien.

Geluid

- **Wordt rekening gehouden met cumulatieve geluidsoverlast (grond- en luchtgebonden)?**

Het PIP en het geluidonderzoek richten zich met name op de geluidbelasting vanwege de grondgebonden activiteiten. Daarnaast wordt in het geluidonderzoek wel inzicht gegeven in de optredende gecumuleerde geluidbelasting. Hierbij zijn niet alleen de grondgebonden activiteiten en het luchtvaartlawaai betrokken, maar ook wegverkeerslawaai van onder andere de rijksweg A2. De gecumuleerde geluidbelasting wordt in de besluitvorming betrokken.

- **Waarom wordt niet de waarde van 45dB gehanteerd conform de WHO standaard?**

De genoemde waarde van 45 dB is een WHO-streefwaarde die geldt voor luchtvaartlawaai. Het PIP gaat over industrielawaai. Voor industrielawaai waar ook het proefdraaien en het en laden en lossen van vliegtuigen toe gerekend worden heeft de WHO geen advieswaarden vastgesteld. Bij de beoordeling van de grondgebonden activiteiten is daarom uitgegaan van de voorkeurswaarden en grenswaarden die in de Nederlandse regelgeving, met name de Wet geluidhinder, zijn opgenomen.

- **Waarom wordt de geluidsbelasting niet bij de woningen gemeten?**

De belangrijkste reden om geluid te berekenen, is dat met metingen geen voorspellingen gedaan kunnen worden over impact van toekomstige activiteiten die zich op dit moment nog niet voordoen. Geluidmetingen worden wel ingezet gebruiken om achteraf te controleren of de voorschriften die op grond van berekeningen zijn afgegeven worden nageleefd.

De rekenmodellen worden wel geverifieerd met controlemetingen. Zo zijn in het verleden bijvoorbeeld controlemetingen verricht aan het proefdraaien op de proefdraaiplaats en de daarbij optredende geluidbelasting in Ulestraten. Ook zijn de bronvermogens voor het proefdraaien die in de geluidberekeningen worden gebruikt gebaseerd op geluidmetingen.

Er zijn ook andere redenen waarom het gebruikelijk is te werken met rekenmodellen. Bijvoorbeeld:

- het gaat deels om situaties en/of geluidbronnen die nog niet aanwezig zijn, die kunnen dus (nog) niet ter plaatse gemeten worden;
- geluidmetingen bij woningen zouden moeten plaatsvinden terwijl er op het terrein van MAA precies de maximale capaciteit gebruikt wordt waarvoor vergunning wordt aangevraagd. Dit is moeilijk te realiseren;
- deze geluidmetingen zouden dan langdurig en bij veel woningen plaats moeten vinden;
- geluidmetingen bij woningen kunnen beïnvloed worden door stoorgeluid uit de omgeving; Geluidberekeningen geven een beter inzicht in de deelbijdragen van de verschillende geluidbronnen, zodat duidelijker is welke geluidbron belangrijk is voor de optredende geluidbelasting;
- de effecten van (nog niet aanwezige) maatregelen kunnen alleen berekend worden;

- **Waarom mag proefdraaien al vanaf 07.00u?**

De geluidregelgeving maakt in basis onderscheid tussen dag (7-19uur), avond (19-23uur) en nacht (23-7 uur) en beoordeelt een activiteit om 07.00 uur dus hetzelfde als om 14.00 uur. SAMCO is zich bewust van de hinder die ondervonden kan worden door het proefdraaien en probeert -zeker als er tijdens het proefdraaien een hoger motorvermogen wordt toegepast- het proefdraaien zo te plannen dat dit niet in de vroege ochtend plaatsvindt. Het is echter niet volledig uit te sluiten dat er een keer wel vroeg in de dagperiode proefgedraaid wordt. Proefraaien vóór 07.00 uur is niet toegestaan.

- **Kan proefdraaien ook in een ondergrondse of afgesloten ruimte (geluidsdicht)?**

De vliegtuigen waarmee op MAA proefgedraaid wordt, hebben een spanwijdte tot ca. 35 meter, een lengte tot ca. 40 meter en een hoogte tot ca. 12 meter. Een inpandig voorziene ruimte zou alleen daarom

al een zeer forse omvang dienen te krijgen. Daarnaast zou een gebouw zo geconstrueerd moeten worden dat voldoende luchttoevoer naar de motoren mogelijk blijft, de luchtstroom achter het vliegtuig voldoende vrij kan uitstromen en het gebouw de jetblast van straalmotoren kan weerstaan. Deze randvoorwaarden zouden leiden tot een zeer groot gebouw met een zeer stevige constructie, waarbij waarschijnlijk de deuren en een deel van het dak geopend zouden moeten blijven tijdens het proefdraaien, hetgeen de geluidbeperkende functie van het gebouw grotendeels weer teniet doet.

Dit alles leidt tot een technisch zeer complexe en financieel niet realistische oplossing, waarvoor op de luchthaven (gegeven bijvoorbeeld de hoogtebeperkingen die op een groot deel van het luchthaventerrein aan de orde zijn) bovendien geen goede locatie voorhanden is.

- **Waarom zijn er nog geen afschermende maatregelen genomen om Ulestraten te ontlasten?**

Er zijn verschillende maatregelen onderzocht om de geluidbelasting richting Ulestraten te beperken, onder andere in de vorm van geluidschermen en geluidwallen. De plekken waar deze gerealiseerd kunnen worden zijn overigens beperkt, omdat rondom de luchthaven strikte veiligheidsrandvoorwaarden aan de orde zijn. De verschillende onderzochte schermen en wallen blijken niet doelmatig.

- **Is bij het geluid gekeken naar de gebouwen die er staan of is rekening gehouden met de gebouwen die volgens het bestemmingsplan gerealiseerd kunnen worden?**

In het geluidrekenmodel zijn de gebouwen in de omgeving opgenomen zoals ze nu aanwezig zijn. Daarnaast is gekeken wat er op grond van het bestemmingsplan aanvullend nog aan gebouwen gerealiseerd kan worden. Beoordeeld is steeds wat het effect is van deze gebouwen, vervolgens is in het rekenmodel gekozen voor een "worst-case"-modellering: als toekomstige gebouwen eventueel een gunstig effect hebben op het geluid in de omgeving, zijn deze weggelaten uit het rekenmodel zodat de geluidssituatie niet te positief wordt weergegeven.

- **Hoeveel decibel bedragen de piekgeluiden bij het proefdraaien?**

Dit is afhankelijk van met welk vliegtuig proefgedraaid wordt, of er op "full power" proefgedraaid wordt en bij welke woning beoordeeld wordt. Uitgaande van de grootste toegestane vliegtuigen en maximaal vermogen, treden bij de dichtstbijgelegen woningen maximale geluidniveaus op tot ca. 75 dB(A).

- **De helling van het Kelmonderbos weerkaatst het geluid van het proefdraaien. Is hier rekening mee gehouden?**

Weerkaatsing van geluid via een helling kunnen in theorie bijdragen aan het totale ervaren geluidniveau. In het geval van de helling van het Kelmonderbos is er echter vanuit gegaan dat de bijdrage van als gevolg weerkaatsing van proefdraaigeluid te verwaarlozen is op locaties waar de voorkeurswaarde van 50 dB(A) wordt, of dreigt te worden overschreden. Hierna is uitgelegd waarom.

Allereerst geldt dat een helling(bos) invallend geluid in belangrijke mate absorbeert. Hierdoor is een eventuele weerkaatsing van proefdraaigeluid via het hellingbos van een lager geluidniveau dan de directe bijdrage van het geluid. Verder geldt dat de helling 300 tot 500 meter verder van het luchthaventerrein gelegen is dan woningen aan de rand van Geverik. Voordat eventueel weerkaatst geluid de woningen weer bereikt moet het dan ook een veel langere afstand afleggen dan het geluid dat rechtsreeks van het luchthaventerrein afkomstig is. In het genoemde voorbeeld zo'n 600 meter tot 1.000 meter extra. Ook hierdoor is een eventuele weerkaatsing van geluid sterk verder verzwakt ten opzichte van het geluid dat rechtsreeks van het luchthaventerrein afkomstig is. Tot slot is het steile gedeelte van de helling waarin weerkaatsing zou kunnen optreden lager gelegen dan het niveau van het luchthaventerrein waardoor van directe weerkaatsing maar beperkt sprake kan zijn.

- **De PCA is enkel geïnvesteerd om te voorkomen dat de geluidsoverlast bij de woningen niet overschreden wordt door toestellen op platform D. Welke relatie heeft de PCA met geluidsreductie proefdraaien?**

Het provinciaal inpassingsplan (PIP) en de omgevingsvergunning milieu gaan over alle grondgebonden activiteiten. Naast het proefdraaien dus óók de vrachtafhandeling op de platformen. De PCA heeft inderdaad geen invloed op het geluid vanwege het proefdraaien. De aangeschafte PCA-unit is bedoeld om het gebruik van de APU van vrachtvliegtuigen op platform D te verminderen, en op die manier een bijdrage te leveren aan het verminderen van de geluidshinder.

- **Is in de geluidsberekening rekening gehouden met wind en windrichting?**

Ja en nee. De wettelijk voorgeschreven rekenmethoden voor industrielawaai kunnen geen onderscheid maken in windrichting en gaan standaard uit van "meewindcondities". Omdat de wind gedurende het jaar uit uiteenlopende richtingen kan komen, vormt de bij meewindcondities berekende geluidbelasting in de meeste gevallen een overschatting van de feitelijke geluidbelasting. Voor deze overschatting wordt door het model gecorrigeerd door een correctie op de rekenresultaten toe te passen (de "meteocorrectie"). Na correctie komen de berekende geluidbelastingen alsnog goed overeen met de geluidbelastingen die optreden bij een 'gemiddelde situatie'.

Het windrichting-beleid van SAMCO (proefdraaien op de locatie die qua windrichting de minste overlast geeft voor omliggende dorpen) kan helaas niet goed worden verdisconteerd in de berekeningen. In de praktijk zal daardoor voor de meeste locaties sprake zijn van een andere (verminderde) hinderbeleving dan uit de geluidberekeningen naar voren komt.

- **Naast de Cargo loods oost is plaats beschikbaar voor een GRE systeem. Is dit onderzocht?**

Een Ground Run-up Enclosure (GRE) is een driezijdige, open faciliteit die plaats biedt aan een vliegtuig om te proefdraaien. De mogelijkheid voor toepassing van een GRE is kwalitatief onderzocht. Gebleken is dat het aanpassen van de bestaande proefdraailocatie (TRS) tot een GRE tot te grote beperkingen leidt voor het gebruik van de TRS. Een proefdraaiend vliegtuig moet altijd met de neus in de wind staan. Bij een GRE kan dus enkel geproefdraaid worden als de wind uit de richting van de enige open zijde van de GRE komt. Voor de andere windrichtingen zou dan altijd platform C gebruikt moeten worden, hetgeen tot een onevenwichtige verdeling leidt van de proefdraaiactiviteiten over de TRS en platform C zou leiden.

Een nieuwe GRE naast Cargo loods oost heeft evenmin de kwalitatieve afweging doorstaan wegens een onevenredig grote geluidbelasting in Ulestraten. Daarnaast behoort deze grond niet tot het luchthaventerrein.

- **De oude vergunning laat 235 keer proefdraaien toe. In de nieuwe vergunning wordt gesproken over 650 testen. Hoe kan dit toch leiden tot minder overlast zoals wordt beweerd?**

De milieuvergunning uit 2003 beperkte het aantal proefdraaibeurten tot 2005 (ingebruikname proefdraaiplaats) tot 220 proefdraaibeurten per jaar. Na 2005 is het gebruik van het C-platform beperkt tot 45x per jaar maar is aan het gebruik van de afgeschermdde proefdraaiplaats in de vergunningvoorschriften niet een beperking opgelegd in aantal keren per jaar.

In het aantal van 220 proefdraaibeurten is geen onderscheid gemaakt in de omvang hiervan c.q. het gehanteerde maximale vermogen.

In het verleden werd het "idle" draaien met vliegtuigen niet als proefdraaien gezien. Dit leidde in de praktijk tot onduidelijkheid. Om deze reden is in de nu voorliggende stukken ervoor gekozen om het proefdraaien duidelijker te definiëren, en daarbij drie types te onderscheiden (A, B en C) afhankelijk van de omvang van de proefdraaibeurt. Hierbij is "idle" nu ook als proefdraaien meegenomen (type C),

met in totaal 400x per jaar. Dit lijkt op papier een stevige toename van het toegestane aantal proefdraaibeurten, maar is de facto alleen een verbetering van de registratie.

Emissie / Gezondheid

- **Hoe worden milieubelastende en gezondheidsbedreigende stoffen gemeten (ultrafijnstof, stikstof)? Is hierin voorzien en op welke termijn en krijgen omwonenden inzage in cijfers?**

Het [landelijk](#) en [provinciaal](#) luchtmeetnet rapporteert de gemeten concentraties van luchtverontreinigende stoffen vanwege alle lokale, regionale, nationale en internationale emissiebronnen. Uit deze meetgegevens kan echter niet de bijdrage van MAA bepaald worden. De bijdrage van MAA is net van belang bij de besluitvorming over het PIP en (straks) de Omgevingsvergunning. De bijdrage van MAA kan evenmin bepaald worden uit bijkomende metingen nabij de luchthaven of nabij woningen rondom de luchthaven. Om toch die bijdrage van MAA aan de luchtverontreinigende stoffen te kunnen bepalen zijn rekenmodellen opgesteld. Input van deze rekenmodellen zijn de emissies (uitstoten) van alle bronnen op het luchthaventerrein en alle verkeer dat van en naar de luchthaven rijdt. Ook de emissies van de startende, landende en taxiënde vliegtuigen zijn meegenomen. De emissies van de diverse bronnen zijn bepaald uit diverse gerapporteerde onderzoeken van metingen aan de uitstoot van deze bronnen. Op basis van deze emissies worden de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen berekend op de rand van het luchthaventerrein, nabij woningen en – voor wat betreft de uitstoot van stikstof – ook in de omliggende Nederlandse en buitenlandse Natura 2000-gebieden. Voor deze berekeningen is gebruik gemaakt van bij wet vastgelegde en gevalideerde rekenmodellen. De uitgangspunten en resultaten van de luchtkwaliteitsberekeningen zijn gerapporteerd in het luchtkwaliteitsrapport dat samen met het PIP ter inzage heeft gelegen.

- **Hoe worden omwonenden beschermd tegen schadelijke stoffen (o.a. kerosinedampen)?**

Er is geen wettelijke bescherming tegen concentraties van kerosinedampen. Wel gelden er grenswaarden voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen (i.c. fijnstof, NO, NO₂, SO₂ enz.) die uitgestoten worden door motoren met kerosine als brandstof. Om die reden is een luchtkwaliteitsrapport toegevoegd aan het ter inzage gelegde voorontwerp-PIP en is getoetst of de wettelijke grenswaarden

Overslag van kerosine en verbranding van kerosine kan in sommige situaties ook geurhinder veroorzaken. Er heeft nog geen onderzoek plaatsgevonden naar geurhinder. Dit onderzoek zal worden uitgevoerd als onderdeel van de aanvraag van de omgevingsvergunning.

- **Wordt rekening gehouden met cumulatieve effecten?**

Bij het PIP is een luchtkwaliteitsonderzoek gevoegd. Hierin is de bijdrage van de grondgebonden activiteiten (inclusief het proefdraaien) aan de concentraties verontreinigende stoffen in de lucht onderzocht. Ook zijn de bijdragen van de luchtgebonden activiteiten (landende, startende en taxiënde vliegtuigen), van alle verkeer op de A2 en is als achtergrondconcentratie de bijdrage van de overige bronnen in de omgeving, meegenomen in het onderzoek. , Uit het onderzoek blijkt dat de gecumuleerde concentraties overal voldoen aan de wettelijke grenswaarden die hiervoor van toepassing zijn.

Wnb / vergunning

- **Hoe staat het met de natuurvergunning MAA en wat is de relatie met het PIP?**

Op 31 maart 2021 is een aanvraag ingediend voor een Wnb-vergunning. Het ministerie van LNV heeft de aanvraag ontvankelijk verklaard en in behandeling genomen. Op 15 februari 2022 is op vraag van LNV aanvullende informatie verstrekt, ondermeer vanwege gewijzigde inzichten voor wat betreft de

afstanden tot waar de stikstofdepositie beschouwd moet worden en de wijze van toetsing aan buitenlandse Natura 2000-gebieden. Voor het verstrekken van deze aanvullende informatie moest gewacht worden op een nieuwe release van het wettelijk rekeninstrument AERIUS. Deze nieuwe release is op 20 januari 2022 vrijgegeven.

Na het indienen van de aanvullende informatie heeft LNV de aanvraag verder in behandeling genomen.

- **Worden compensatiemaatregelen genomen (natuur)?**

In de aanvraag van de Wnb-vergunning zijn emissie-beperkende maatregelen opgenomen, waarvan zeker is geweten dat deze op korte termijn gerealiseerd kunnen worden; namelijk het minder gebruik van de APU's, meer gebruik van GPU's en de inzet van de emissieloze PCA's. Daarnaast vindt ook een autonome ontwikkeling plaats waarbij dat platformmaterieel en verkeer van en naar de luchthaven als maar minder stikstof gaat emitteren. Een aantal geplande duurzaamheidsmaatregelen (zoals het verder elektrificeren van het materieel en het duurzaam opwekken van energie) zijn omwille van onduidelijkheid over het daadwerkelijk effect en het tijdstip van het effect op de stikstofuitstoot niet meegenomen in de aanvraag voor de Wnb-vergunning.

Aanvullingen 21 maart 2022

Wat doet de provincie met de motie van gemeente Meerssen met betrekking tot proefdraaien gelet op de argumentatie?

Antwoord: in het kader van het vooroverleg is het voorontwerp PIP ook voorgelegd aan de gemeente Meerssen om haar reactie kenbaar maken ten aanzien van het PIP. De reactie van de gemeente zal worden betrokken bij het opstellen van het ontwerp inpassingsplan.

MAA heeft geen natuurvergunning, hoe past het PIP in de aanvraag?

De nog te verlenen Wnb-vergunning wordt via een zogenoemde één-op-één-inpassing in dit PIP opgenomen. Het PIP maakt voor de gronden waarop het project wordt uitgevoerd daardoor niet méér mogelijk dan de Wnb-vergunning voor het project toelaat. Omdat sprake is van een één-op-één-inpassing levert een nieuwe passende beoordeling in het kader van het plan (het PIP) redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten op. Een passende beoordeling van het project in het kader van het PIP is daarom niet nodig. De natuuraspecten en met name stikstof zijn dan reeds beoordeeld in het kader van de vergunning.

Waarom worden er geen geluidwerende voorzieningen ten oosten van de cargohal geprojecteerd?

Antwoord: In het akoestisch rapport dat ten grondslag ligt aan het voorontwerp van het PIP is onderzocht welke maatregelen effectief zijn om de geluidsoverlast binnen daarvoor geldende wettelijke normen te brengen dan wel te houden. De meest effectieve maatregelen die uit dit onderzoek naar voren komen zijn maatregelen aan de bron. Het gaat concreet om het inperken en begrenzen van de duur, de intensiteit en het aantal proefdraaibeurten. Daarnaast worden in het plan enkele geluid mitigerende voorzieningen getroffen zoals windafhankelijk proefraaien en het aanbrengen van gerichte geluidwerende voorzieningen.

De effectiviteit van geluidwerende voorzieningen, waaronder het realiseren van een geluidwal of geluidscherm in de omgeving van de cargohal, is onderzocht in het akoestisch onderzoek dat aan het ontwerp PIP ten grondslag ligt. Uit het onderzoek volgt dat afscherpende voorzieningen in de vorm van een grondwal of geluidscherm in de omgeving van de cargohal niet leiden tot een significante

afname van de berekende geluidbelasting veroorzaakt door het proefdraaien. Om die reden zijn dergelijke geluidwerende voorzieningen ook niet voorzien in het voorontwerp PIP. In paragraaf 5.6 van het akoestisch onderzoek is beschreven welke geluidwerende voorzieningen er nog meer zijn onderzocht op effectiviteit. In hoofdstuk 5 van het akoestisch onderzoek is een overzicht opgenomen van alle onderzochte maatregelen.

MAA spreekt met regelmaat de ambitie uit om de luchthaven te verduurzamen en hinder maximaal te beperken. Hoe rijmt dit met het PIP waarbij getest wordt met straalmotoren zonder doeltreffende maatregelen om emissies te voorkomen?

Antwoord: in het voorontwerp PIP en het daaraan ten grondslag liggend akoestische rapport worden maatregelen afgewogen die effectief en doelmatig zijn om de geluidsemisatie tot aanvaardbare en wettelijke normen terug te brengen en of te houden. Zwaartepunt ligt op maatregelen aan de bron door het inperken en begrenzen van de duur, de intensiteit en het aantal proefdraaibeurten. Daarnaast wordt in het plan enkele geluid mitigerende voorzieningen getroffen zoals windafhankelijk proefdraaien en het aanbrengen van gerichte geluidwerende voorzieningen. De elektrificatie van zogenaamde walstroom is een voorbeeld waarbij verduurzaming hand in hand gaat met het terugbrengen van geluidsoverlast.

Overlast komt (met hoofdzakelijk westenwind) richting dorp Ulestraten. Zijn er in dat verband voornemens om grond aan te kopen en functioneel groen in te richten?

Antwoord: momenteel zijn er geen concrete voornemens om gronden aan te kopen. Wel is onderzocht of er op kortere afstand van het luchthaventerrein geluidwerende maatregelen mogelijk zijn die de geluidbelasting richting Ulestraten kunnen beperken. Uit het onderzoek volgt dat afscherpende voorzieningen op deze locaties niet leiden tot een significante afname van de berekende geluidbelasting veroorzaakt door het proefdraaien. Naarmate de afstand tot het luchthaventerrein toeneemt zal de effectiviteit van afscherpende maatregelen verder afnemen. Dat geldt ook voor het effect van functioneel groen op de geluidbelasting.

Wat doet provincie met voorstellen omwonenden (participatiegedachte)?

Antwoord: de uit eerder overleg naar voren gebracht voorstellen zijn in het akoestische rapport onderzocht op effectiviteit en doelmatigheid. Daaruit is een samenhangend pakket aan maatregelen voort gekomen.

Zwaartepunt ligt op maatregelen aan de bron door het inperken en begrenzen van de duur, de intensiteit en het aantal proefdraaibeurten. Daarnaast wordt in het plan enkele geluid mitigerende voorzieningen getroffen zoals windafhankelijk proefdraaien en het aanbrengen van gerichte geluidwerende voorzieningen.

Aan de hand van het nu voorliggende voorontwerp PIP wordt vooroverleg gevoerd met instanties. Ook is aan omwonenden de gelegenheid geboden op het plan te reageren. De vooroverlegreacties en de inspraakreacties worden afgewogen en bij de besluitvorming over de vaststelling van het ontwerp inpassingsplan betrokken.

Hoe zit het met cumulatie van overlast voor omwonenden? Er is een handhavingskader voor vliegtuiglawaai, grondgebonden lawaai en overlast (bijv. kerosinestank, APU) maar niet voor de cumulatie.

Geluid

Met het PIP worden inderdaad alleen kaders gesteld waaraan het geluid van de grondgebonden activiteiten moet voldoen. Dit kader bestaat uit een geluidzone en grenswaarden voor de geluidbelasting bij individuele woningen die binnen deze geluidzone zijn gelegen. Buiten de geluidzone mag het geluid vanwege grondgebonden activiteiten niet meer bedragen dan de wettelijke

voorkeurswaarde. Binnen de geluidzone zijn hogere geluidbelastingen als gevolg van grondgebonden activiteiten toegestaan mits de samenloop van verschillende geluidbronnen niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.

Hoewel het PIP in beginsel dus alleen kaders stelt aan het geluid van grondgebonden geluid, moet bij het vaststellen van deze kaders wel degelijk aandacht worden besteedt aan de samenloop van verschillende geluidbronnen. Het vormen van een oordeel over de aanvaardbaarheid van deze 'cumulatieve geluidbelasting' is onderdeel van de besluitvorming. Daarbij wordt behalve naar het niveau van de cumulatieve geluidbelasting ook meegewogen in hoeverre de cumulatieve geluidbelasting verandert ten opzichte van de vergunde situatie en de mate waarin woningen beschikken over geluidluwe gevels in zowel de bestaande als toekomstige situatie.

Lucht

Bij het PIP is een luchtkwaliteitsonderzoek gevoegd. Hierin is de bijdrage van de grondgebonden activiteiten (inclusief het proefdraaien) aan de concentraties verontreinigende stoffen in de lucht onderzocht. Ook zijn de bijdragen van de luchtgebonden activiteiten (landende, startende en taxiënde vliegtuigen), van alle verkeer op de A2 en is als achtergrondconcentratie de bijdrage van de overige bronnen in de omgeving, meegenomen in het onderzoek. Uit het onderzoek blijkt dat de gecumuleerde concentraties overal voldoen aan de wettelijke grenswaarden die hiervoor van toepassing zijn.

Waar kunnen we met de optelsom van overlast terecht?

Antwoord: alle klachten gerelateerd aan de luchthaven kunnen gemeld worden bij het Klachten Informatiecentrum Luchtvaart (KICL).

In de presentatie werd benoemd dat gemeente Meerssen en gemeente Beek geen bezwaren hebben voor het opstellen van een PIP. Gemeente Meerssen heeft hun standpunt kenbaar gemaakt en heeft wel bezwaar tegen het PIP.

Antwoord: in de presentatie is geen uitspraak gedaan over het standpunt van de gemeente Meerssen. Wel is gerefereerd aan het verzoek van de gemeente Meerssen aan de Provincie Limburg om een PIP op te stellen ten behoeve van het proefdraaien op MAA.

In het kader van het vooroverleg is het voorontwerp PIP ook voorgelegd aan de gemeente Meerssen om haar reactie kenbaar maken ten aanzien van het PIP.

Wij bemerken dat ongeveer 95% van de omwonenden die geconfronteerd worden met overlast proefdraaien niet op de hoogte zijn van de aanvraag PIP. Wat gaat U met deze wetenschap doen om alle belanghebbende goed te informeren?

Antwoord: de kennisgeving met betrekking tot het besluit van Gedeputeerde Staten om het inpassingsplan ter inzage te leggen is op de gebruikelijke wijze in het Provinciaal blad gepubliceerd. Ook is de kennisgeving geplaatst op de websites van de Provincie Limburg en de gemeenten Meerssen, Beek en Stein. Het is in die gevallen niet gebruikelijk dat omwonenden ook nog huis-aan-huis worden benaderd. Indien gedeputeerde staten besluiten een ontwerp PIP ter visie te leggen zullen ook alle bewoners en eigenaren van woningen waarvoor een 'hogere geluidbelasting' wordt vastgesteld per brief hiervan in kennis worden gesteld.

stellingen en antwoorden petitie PIP MAA proefdraaien

650 x proefdraaien per jaar midden in de bebouwing waar mensen wonen, leven, werken, kinderen spelen...

Antwoord: dit ligt veel genuanceerder dan wordt gesteld. De milieuvergunning uit 2003 beperkte het aantal proefdraaibeurten tot 2005 (ingebruikname proefdraaiplaats) tot 220 proefdraaibeurten per jaar. Na 2005 is het gebruik van het C-platform beperkt tot 45x per jaar maar is aan het gebruik van de afgeschermd proefdraaiplaats in de vergunningvoorschriften niet een beperking opgelegd in aantal keren per jaar.

In het aantal van 220 proefdraaibeurten is geen onderscheid gemaakt in de omvang hiervan c.q. het gehanteerde maximale vermogen.

In het verleden werd het "idle" draaien met vliegtuigen niet als proefdraaien gezien. Dit leidde in de praktijk tot onduidelijkheid. Om deze reden is in de planstukken en onderzoeken ervoor gekozen om het proefdraaien duidelijker te definiëren, en daarbij drie types te onderscheiden (A, B en C) afhankelijk van de omvang van de proefdraaibeurt. Hierbij is "idle" nu ook als proefdraaien meegenomen (type C), met in totaal 400x per jaar. Dit lijkt op papier een stevige toename van het toegestane aantal proefdraaibeurten, maar is de facto alleen een verbetering van de registratie.

Het aantal proefdraaibeurten wordt daarmee in het plan ten opzicht van de huidige vergunning eenduidiger gereguleerd. In de 650 beurten zitten niet méér proefdraai sessies op fullpower dan in de huidige vergunning. Dit is beperkt tot 50 per jaar. De overige beurten betreffen proefdraaien in een lagere motorstand met minder geluidsproductie. Op basis van de huidige regeling is het aantal proefdraaibeurten full power en flight idle niet gelimiteerd. Met dit PIP wordt een duidelijk begrensd en handhaafbaar kader geschapen voor zowel omwonenden, bedrijven en overheden.

Gezondheidsrisico's zijn niet onderzocht!

Antwoord: deze bewering is niet correct. Bij het PIP is een luchtkwaliteitsonderzoek gevoegd. Hierin is de bijdrage van de grondgebonden activiteiten (inclusief het proefdraaien) aan de concentraties verontreinigende stoffen in de lucht onderzocht. Ook zijn de bijdragen van de luchtgebonden activiteiten (landende, startende en taxiënde vliegtuigen), van alle verkeer op de A2 en is als achtergrondconcentratie de bijdrage van de overige bronnen in de omgeving, meegenomen in het onderzoek. Uit het onderzoek blijkt dat de gecumuleerde concentraties overal voldoen aan de wettelijke grenswaarden die hiervoor van toepassing zijn.

Een onderzoek naar geurhinder zal worden uitgevoerd als onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning.

Bij volle bezetting wordt er gemiddeld 35 minuten, elke werkdag, herrie en stank verspreid in onze omgeving.

Antwoord: deze stelling berust op een misverstand. De onderzoeken zijn gebaseerd op de maximaal representatieve bedrijfssituatie (een 'drukke dag'). Door in de onderzoeken uit te gaan van deze 'drukke dag' is geborgd dat bij het vaststellen van het PIP ook de maximale ook gevolgen voor de omgeving zijn betrokken.

Dit betekent nadrukkelijk niet dat deze 'drukke dag' ook iedere werkdag zal optreden.

Voor zover met de 35 minuten wordt gerefereerd aan geluid vanwege het proefdraaien is ook het volgende nog van belang. Het aantal minuten dan geproefdraaid mag worden met een verhoogd geluidvermogen beperkt is met het PIP beperkt tot maximaal 8 minuten per dag in de zogenaamde *full power* stand óf maximaal 15 minuten in de *cruise setting*. Een sterk verhoogde geluidbelasting als gevolg van deze manier van proefdraaien kan dus maximaal 8 óf 15 minuten per dag optreden en geen 35 minuten.

De Wereldgezondheidsorganisatie en de GGD adviseren een gemiddelde geluidbelasting van niet hoger dan 45 dB(A). Onze provincie hanteert nu een geluidbelasting die wel 30 X hoger is dan wordt geadviseerd!

Antwoord: deze bewering is onjuist. De genoemde waarde van 45 dB is een WHO-streefwaarde die geldt voor luchtvaartlawaai. Het PIP gaat over industrielawaai. Voor industrielawaai waar ook het proefdraaien en het en laden en lossen van vliegtuigen toe gerekend worden heeft de WHO geen advieswaarden vastgesteld. Bij de beoordeling van de grondgebonden activiteiten is daarom uitgegaan van de voorkeurswaarden en grenswaarden die in de Nederlandse regelgeving, met name de Wet geluidhinder, zijn opgenomen.

De piekbelasting met proefdraaien voor veel woningen is zelfs 75dB(A)! En dat in een gebied dat al enorm belast wordt.

Antwoord: het aantal woningen met een piekbelasting van 75 dB(A) als gevolg van grondgebonden activiteiten is beperkt tot drie. Bij alle de overige woningen ligt de piekbelasting lager. Piekbelastingen van 70 dB(A) of kunnen alleen optreden in de periode tussen 7u00 en 19.00. Voor alle woningen geldt dat de piekbelasting binnen wettelijk toegestane niveaus zal blijven. Deze mogen niet overschreden worden.

Hinderbeperkende maatregelen, geadviseerd door vertegenwoordigers van omwonenden en Pieter van Geel, worden door de provincie van tafel geveegd.

Antwoord: er wordt in het plan wel ingegaan op door omwonenden voorgestelde maatregelen. In het plan worden de voor het reguleren van de hinder effectieve maatregelen benoemd, zoals beperken van de duur van proefdraaibeurt en het windafhankelijk proefdraaien. Van maatregelen die geen of een zeer geringe positieve bijdrage leveren wordt in het plan gemotiveerd aangegeven dat deze niet zullen worden toegepast.

Geluidsruimte die recent is vrijgekomen met het elektronisch koelen van vliegtuigen, wordt oneigenlijk gebruikt om te testen met straalmotoren.

Het provinciaal inpassingsplan (PIP) en de omgevingsvergunning milieu gaan over alle grondgebonden activiteiten. Naast het proefdraaien dus óók over de vrachtafhandeling op de platformen. Bij de beoordeling van de geluideffecten is om die reden gekeken naar de geluidbelasting die alle grondgebonden activiteiten gezamenlijk veroorzaken in de omgeving.

De investering waarnaar wordt verwezen heeft betrekking op de aanschaf van een zogenoemde Pre Conditioned Air unit (PCA). De PCA is bedoeld om het gebruik van de Auxiliary Power Unit (APU) of hulpaandrijvingseenheid van vrachtvliegtuigen op platform D te verminderen. Het beperken van APU-gebruik is effectieve manier om een bijdrage te leveren aan het verminderen van de geluidhinder die samenhangt met de laad- en los- activiteiten bij met name de cargoloods oost. Op het geluid van het proefdraaien heeft deze maatregel uiteraard géén invloed. Het proefdraaien vindt echter maar een beperkt aantal minuten plaats en vooral overdag terwijl laad en losactiviteiten gedurende een groot deel van de dag kunnen plaatsvinden. Inzet van de PCA leidt er dan ook vooral toe dat de geluidhinder buiten de proefdaaibeurten om afneemt.

Om het geluid van het proefdraaien én alle overige grondgebonden activiteiten ingepast te krijgen binnen de wettelijke grenswaarden, zijn ook maatregelen getroffen aan de proefdraai-activiteiten zelf. Zo is de ruimte in het PIP beperkt tot de mogelijkheid om per dag maximaal één proefdraaibeurt op hoog motorvermogen uit te voeren (maximaal 4 minuten met uitloop tot 8 minuten full power óf maximaal 15 minuten in cruise setting) waar die ruimte onder de huidige vergunning ruimer was (18 minuten).

In het akoestisch onderzoek is verder inzichtelijk gemaakt hoe de geluidbelasting in de omgeving van het D platform (de locatie waar eerder genoemde PCA wordt ingezet) zich in de toekomstige situatie verhoudt tot de geluidbelasting onder de vigerende vergunning. Hieruit volgt dat in de omgeving van het D platform de geluidbelasting afneemt ten opzichte van de vergunde situatie. De veronderstelling dat de geluidwinst die wordt behaald met inzet van PCA wordt ingewisseld voor proefdraaien waardoor er onder de streep geen winst is voor de omgeving, is ook om die reden niet juist.

Samenvattend kan worden gesteld dat door het gedeeltelijk elektrisch koelen van vliegtuigen niet meer geluidruimte is gecreëerd voor het proefdraaien. Wel is het zo dat het elektrisch koelen van vliegtuigen met een PCA-unit - met name op de momenten dat niet wordt proefgedraaid - leidt tot een afname van de geluidhinder als gevolg van laad- en losactiviteiten bij met name de cargoloods oost.

Klimaatteffect? Waardevermindering woning? Hier wordt volledig aan voorbijgegaan

Antwoord: er zullen geen nieuwe activiteiten en of functies als gevolg van het PIP MAA proefdraaien worden toegestaan. De milieu impact zal eveneens niet toenemen en door het toepassen van meerdere testlocaties zullen de effecten per saldo afnemen. Hierdoor is de verwachting dat er geen sprake is van waardevermindering van woningen.