



**Aanmeldnotitie vormvrije
m.e.r.-beoordeling**
Proefdraaien Maastricht Aachen
Airport

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0464473.100
definitief revisie 01
9 november 2023

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Proefdraaien Maastricht Aachen Airport

projectnummer 0464473.100
definitief revisie 01
9 november 2023

Auteurs

M. Norg
M. Visser-Poldervaart
C. Tuinenburg

Opdrachtgever

Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V.
Luxemburglaan 35
6199 AM Maastricht-airport

Gecontroleerd

C. Stolzenbach- van der Doelen

datum	beschrijving	vrijgave
9 november 2023	Definitief	PK

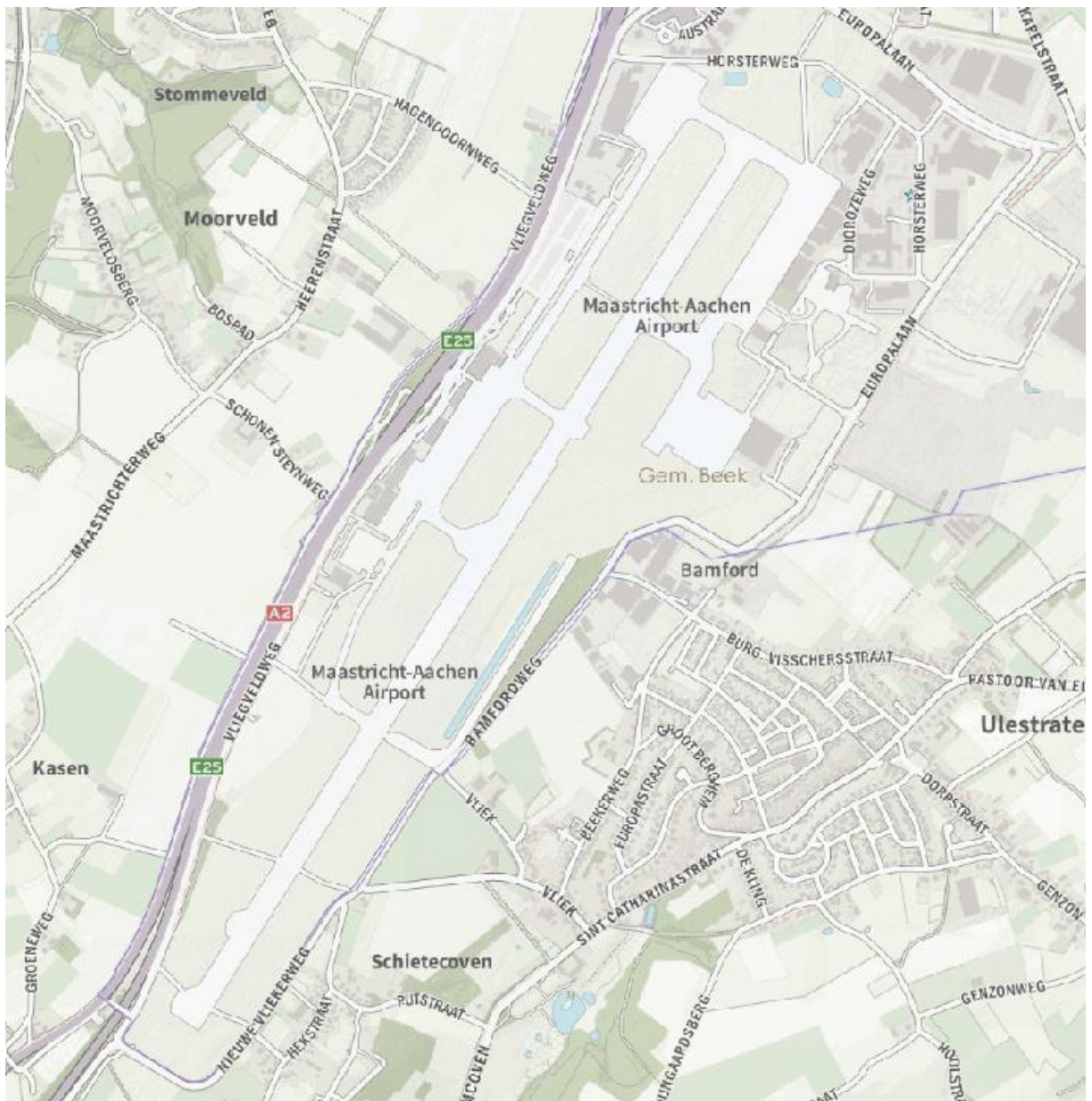
Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	5
1.3	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een vormvrije m.e.r.-beoordeling	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Kenmerken van de activiteit	7
2.1	Het plangebied	7
2.2	De proefdraailocaties	8
2.3	Het voornemen	8
2.3.1	De benodigde besluiten om het voornemen te realiseren	9
2.3.2	Cumulatie met andere projecten	11
3	Plaats van de activiteit	13
4	Kenmerken van het potentiële effect	16
4.1	Verkeer en parkeren	16
4.2	Luchtkwaliteit	16
4.3	Geluid	17
4.4	Geur	21
4.5	Externe veiligheid	21
4.6	Emissies zeer zorgwekkende stoffen	22
4.7	Bodem	22
4.8	Water	22
4.9	Archeologie	22
4.10	Cultuurhistorie	22
4.11	Ecologie	23
4.12	Gezondheid	24
5	Conclusie	25

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De provincie Limburg heeft het voornemen proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken op Maastricht Aachen Airport. In de huidige situatie is uitsluitend het proefdraaien van propellermotoren toegestaan. Deze staan beter bekend als 'turboprops'. Het proefdraaien wordt momenteel uitgevoerd aan de westzijde van het luchthaventerrein, zuidelijk van de terminal. Daarnaast is er een uitwijklocatie op het noordelijk deel van het luchthaventerrein, het zogeheten C-platform. Door ontwikkelingen in de luchtvaart worden steeds meer vliegtuigen met straalmotoren in onderhoud genomen. Zodoende is de behoefte ontstaan om ook met dit type motoren te kunnen proefdraaien.



Figuur 1-1: Maastricht Aachen Airport en de directe omgeving. Bron: Opendoachtergrondkaart.

Het proefdraaien met straalmotoren is toegestaan op de proefdraaiplaats volgens het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport', maar volgens de huidige omgevingsvergunning voor milieu mag alleen worden proefgedraaid met vliegtuigen met turboprops. Bovendien is binnen het vigerende

bestemmingsplan proefdraaien op het C-platform niet toegestaan. Er wordt daarom een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu aangevraagd voor het proefdraaien met straalmotoren op de proefdraaiplaats en het C-platform. Verder moet er een geluidzone rond het terrein worden vastgelegd volgens de Wet geluidhinder vanwege deze uitbreiding van de mogelijkheden op de luchthaven. Via een Provinciaal Inpassing Plan (PIP) wordt het huidige bestemmingsplan herzien met als doel om:

- voor de uitwijkplaats op het C-platform een juridisch-planologische regeling te treffen in verband met het proefdraaien met turboprops en straalmotoren;
- rond de inrichting een geluidzone vast te leggen, waarmee de huidige zone van rechtswege wordt vervangen door een actuele zone die de geluidruimte voor alle grondgebonden activiteiten van Maastricht Aachen Airport inkadert.

Conform de eisen van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage dient in het kader van de ruimtelijke orderingsprocedure een zogenaamde “vormvrije m.e.r.-beoordeling” te worden doorlopen waarin het bevoegde gezag moet besluiten of er sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen die het doorlopen van m.e.r.-procedure noodzakelijk maakt. Deze aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt gebruikt voor twee besluiten door twee bevoegde gezagen. Enerzijds is de provincie Limburg bevoegd gezag voor de vaststelling van het PIP, anderzijds is de gemeente Beek bevoegd gezag in het kader van de milieuvergunning. Beide besluiten worden op basis van deze notitie genomen. Dit is mogelijk omdat beide besluiten onderdeel uitmaken van het coördinatiebesluit (coördinatiebesluit dd. 15 juni 2018).

De voorliggende aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag (provincie Limburg) het m.e.r.-beoordelingsbesluit kan nemen.

1.2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling valt onder twee categorieën, namelijk D 11.3 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein” en D 32.7 “oprichting wijziging of uitbreiding van testbanken voor motoren, ...”. De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorieën is opgenomen in tabel 1-1. De proefdraaiplaatsen blijven onder de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. (zie kolom ‘Gevallen’ in tabel 1-1) en dus kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Tabel 1-1 Uitsnede uit het besluit m.e.r.

	Activiteiten	Gevallen	Plan	Besluit
D 11.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 32.7	De oprichting, wijziging of uitbreiding van testbanken voor motoren, turbines of reactoren of van installaties voor de bouw en	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. het beproeven buiten een gesloten gebouw van motoren, reactoren of turbines met een stuwkracht van 500 kilonewton of meer dan	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid,	De besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn dan wel waarop titel 4.1 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is.

	reparatie van luchtvaartuigen.	wel met een vermogen van 10 megawatt of meer, of 2°. een productieoppervlak van 250.000 m ² of meer van een inrichting bestemd voor de bouw of reparatie van vliegtuigen.	onderdelen a en b, van die wet.	
--	--------------------------------	--	---------------------------------	--

1.3 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een vormvrije m.e.r.-beoordeling

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie tabel 1-2).

Tabel 1-2 Overzicht criteria 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu'

Criteria	Beoordelingscriterium
Kenmerken van de activiteit	<ul style="list-style-type: none"> • omvang; • cumulatie met andere projecten; • gebruik van natuurlijke hulpbronnen; • productie van afvalstoffen; • verontreiniging en hinder; • risico van ongevallen.
Plaats van de activiteit	<ul style="list-style-type: none"> • bestaand bodemgebruik; • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied; • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen (gevoelige) gebieden: <ul style="list-style-type: none"> ○ wetlands; ○ kustgebieden; ○ berg- en bosgebieden; ○ reservaten en natuurparken; ○ gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; ○ speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG; ○ gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden; ○ gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid; ○ landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
Kenmerken van het potentiële effect	<ul style="list-style-type: none"> • het bereik van het effect; • grensoverschrijdend karakter; • orde van grootte en complexiteit van het effect; • waarschijnlijkheid van het effect; • duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn door verschillende partijen gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling maakt gebruik van de informatie uit de diverse rapporten en onderzoeken. Voor meer gedetailleerde informatie wordt verwezen naar de onderzoeken zelf, die als bijlagen bij het PIP en de aanvraag omgevingsvergunning zijn opgenomen.

1.4 Leeswijzer

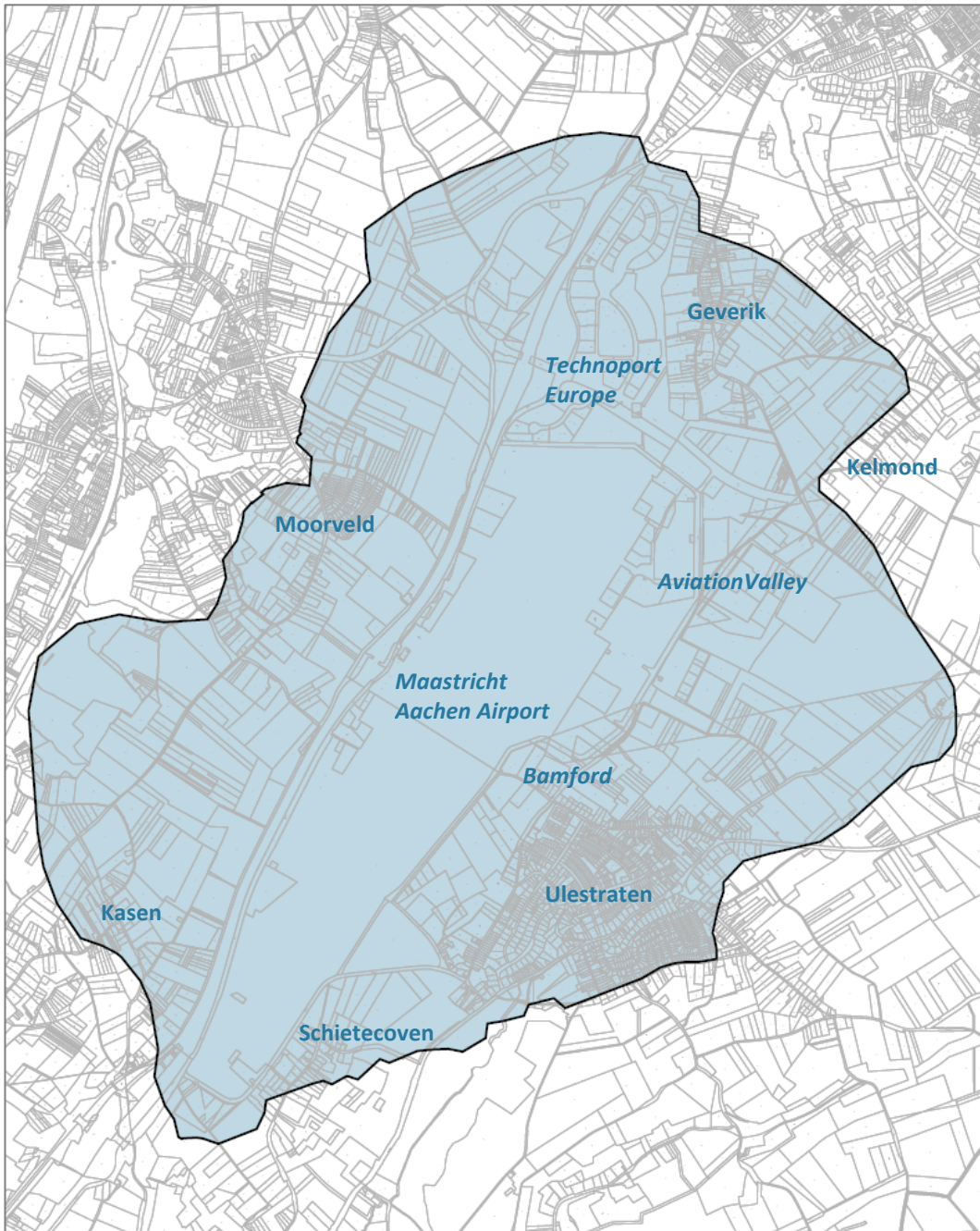
Deze notitie is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2: de kenmerken van de activiteit;
- hoofdstuk 3: de plaats van de activiteit;
- hoofdstuk 4: de kenmerken van het potentiële effect van de activiteit;
- hoofdstuk 5: conclusie.

2 Kenmerken van de activiteit

2.1 Het plangebied

Het plangebied omvat het luchthaventerrein van Maastricht Aachen Airport en alle gronden die binnen de geluidzone liggen. De plangrens van het plangebied valt samen met de geluidzone rond Maastricht Aachen Airport. Het plangebied strekt zich daardoor uit over delen van het grondgebied van de gemeenten Beek, Meerssen en Stein. Naast delen van het buitengebied vallen Ulestraten, Schietecoven en delen van Kasen (Bunde), Moorveld (Geulle), Geverik en Kelmond binnen het plangebied. Ook Businesspark AviationValley, Bedrijvenpark Technoport Europe en bedrijventerrein Bamford vallen (grotendeels) binnen de plangrenzen

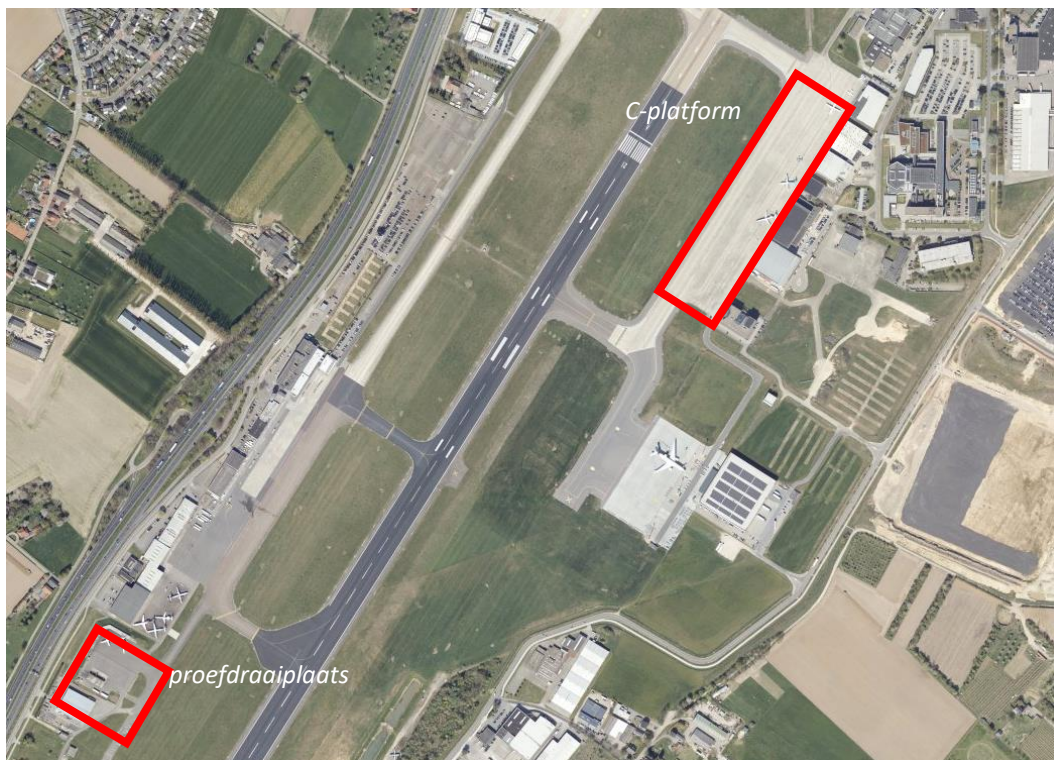


Figuur 2-1 Begrenzing van het plangebied

2.2 De proefdraailocaties

De proefdraaivoorzieningen op het luchthaventerrein maken deel uit van de inrichting Maastricht Aachen Airport en zijn daarom gereguleerd in de omgevingsvergunning voor milieu voor de luchthaven. De proefdraaivoorzieningen kunnen worden gebruikt door vliegtuigonderhouds- en reparatiebedrijven die zijn gevestigd op de Maastricht Maintenance Boulevard en worden op dit moment gebruikt door SAMCO Aircraft Maintenance. SAMCO voert onderhoudswerkzaamheden uit aan diverse typen vliegtuigen, zowel in de vorm van regulier onderhoud als in de vorm van structurele reparaties en modificaties. Onderdeel van de bedrijfsvoering van vliegtuigonderhoudsbedrijven is het proefdraaien van vliegtuigmotoren. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van de proefdraaiplaats die op het westelijk deel van het luchthaventerrein ligt, ten zuiden van de terminal. Daarnaast wordt het C-platform gebruikt als proefdraailocatie. In figuur 2-2 zijn beide locaties weergegeven.

Het C-platform is in de huidige omgevingsvergunning van de luchthaven opgenomen als uitwijklocatie en wordt met name gebruikt als de weersomstandigheden zodanig zijn dat proefdraaien op de proefdraaiplaats leidt tot (veel) hinder in Ulestraten. Het C-platform ligt direct voor de onderhoudsloods van SAMCO en ligt noordelijker dan de proefdraaiplaats. De locatie is daarom met name bij westenwind in akoestisch opzicht gunstiger voor Ulestraten. Daarom geldt vanaf 2014 de werkafpraak dat bij proefdraaien op full power, afhankelijk van de windrichting, wordt gekozen voor de proefdraaiplaats of voor het C-platform.



Figuur 2-2 Ligging van de proefdraaiplaats en het C-platform op Maastricht-Aachen Airport

2.3 Het voornemen

Onder invloed van de ontwikkelingen in de luchtvaart vindt een verschuiving plaats waardoor steeds minder vliegtuigen met turboprops en steeds meer vliegtuigen met straalmotoren in onderhoud worden gegeven. Het is daarom wenselijk dat ook proefdraaien met straalmotoren mogelijk wordt op het luchthaventerrein. Door de huidige proefdraaiplaats en het C-platform tevens te benutten voor het proefdraaien van straalmotoren worden het voortbestaan en de groei van vliegtuigonderhoudsbedrijven op het luchthaventerrein gefaciliteerd.

2.3.1 De benodigde besluiten om het voornemen te realiseren

Om het proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken, heeft Maastricht Aachen Airport een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu aangevraagd. Deze vergunning maakt het mogelijk om op de proefdraaiplaats en op het C-platform proef te draaien met straalmotoren. De activiteit 'proefdraaien met straalmotoren' is een zogenaamde geluidzoneringsplichtige activiteit. Dit betekent dat, gelijktijdig met het verlenen van de nieuwe vergunning, een geluidzone moet worden vastgelegd in een bestemmingsplan. Voor woningen die binnen de geluidzone liggen, moet een hogere waarde worden verleend. Vliegtuiglawaai (het geluid van startende en landende vliegtuigen) wordt niet via deze geluidzone geregeld, maar wordt geregeld via de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht. De Omzettingsregeling bepaalt niet het maximum aantal vliegbewegingen op jaarbasis, maar legt handhavingpunten vast met een daarbij behorende grenswaarde voor de geluidbelasting. Deze grenswaarde mag niet worden overschreden. De handhavingpunten en daaraan gekoppelde grenswaarden begrenzen daardoor indirect de maximale gebruiksruimte voor de luchthaven. Binnen deze maximale gebruiksruimte zijn verschillende scenario's mogelijk voor wat betreft het aantal vluchten en de verdeling ervan (vracht/passagiers/general aviation). De Omzettingsregeling is gebaseerd op een luchthaven die 1.439.000 passagiers per jaar vervoert en 170.000 ton vracht per jaar verwerkt.

De provincie Limburg heeft besloten om de geluidzone rond Maastricht Aachen Airport vast te leggen in een provinciaal inpassingsplan (PIP). Een PIP is vergelijkbaar met een bestemmingsplan, maar het wordt vastgesteld door Provinciale Staten en niet door de gemeenteraad. De provincie heeft dit besluit genomen omdat vliegtuigonderhoud, inclusief het proefdraaien met straalmotoren, van belang is voor de toekomst van de luchthaven en er dus sprake is van een provinciaal belang. Daarnaast ligt de geluidzone op het grondgebied van drie gemeenten: Beek, Meerssen en Stein. Het is eenvoudiger en duidelijker als de provincie één plan vaststelt voor de hele geluidzone, dan wanneer de drie gemeenten dat ieder afzonderlijk doen.

Er moet een aantal besluiten worden genomen om proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken op Maastricht Aachen Airport:

- het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Beek moet een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu verlenen;
- Provinciale Staten moeten het PIP vaststellen en zo de geluidzone vastleggen;
- Gedeputeerde Staten moeten hogere waarden vaststellen voor een aantal woningen die binnen de geluidzone staan.
- De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit moet een vergunning Wet natuurbescherming verlenen.

Verlenen van een nieuwe omgevingsvergunning milieu

De huidige omgevingsvergunning voor milieu voor Maastricht Aachen Airport (revisievergunning hele inrichting) dateert uit 2003 en is in 2010 (realisering nieuwe cargoloods) aangepast. De omgevingsvergunning staat nu uitsluitend het proefdraaien met turboprops toe. In de beoogde situatie worden ook straalmotoren toegestaan. Naast het toestaan van straalmotoren wordt de aanpassing van de vergunning ook aangegrepen om het draaien van beide typen vliegtuigmotoren op een eenduidige manier te reguleren. Daarom worden, aanvullend op de oorspronkelijke vergunning, ook eisen gesteld voor het proefdraaien op de laagste powersetting (beter bekend als 'ground idle'). De verschillen tussen de huidige vergunde situatie en de beoogde situatie zijn in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2-1: Vergelijking proefdraaien vergunde situatie en beoogde situatie (na maatregelen)

Locatie	Vergunde situatie		Beoogde situatie	
	Tijdsduur	Type vliegtuigen	Tijdsduur	Type vliegtuigen
Proefdraaiplaats	18 minuten full power	Alleen turboprops	Regulier 8 minuten full power 10 minuten ground idle	Turboprops en straalmotoren
C-platform	4,5 minuten full power	Alleen turboprops	Afwijkend 1	Embraer of CRJ

			12 minuten full power 10 minuten flight idle 23 minuten ground idle	
			Afwijkend 2 5 minuten full power 17 minuten flight idle 5 minuten ground idle	Dash 8

In de beoogde situatie wordt naast een regulier gebruik ook nog het onderscheid gemaakt tussen twee afwijkende (langere) sessies die regelmatig voor kunnen komen. Zowel de reguliere sessies als de afwijkende sessies kunnen zowel op het C-platform als de proefdraaiplaats worden uitgevoerd. Daarmee wordt het onderscheid in tijdsduur zoals opgenomen in de vergunde situatie niet meer gemaakt. Dit biedt de mogelijkheid om ook op het C-platform volwaardig te proefdraaien. Hoe het aantal sessies wordt verdeeld over de twee locaties is, zoals eerder benoemd, afhankelijk van de windoriëntatie op het moment van proefdraaien.

Vaststellen en vastleggen van de geluidzone

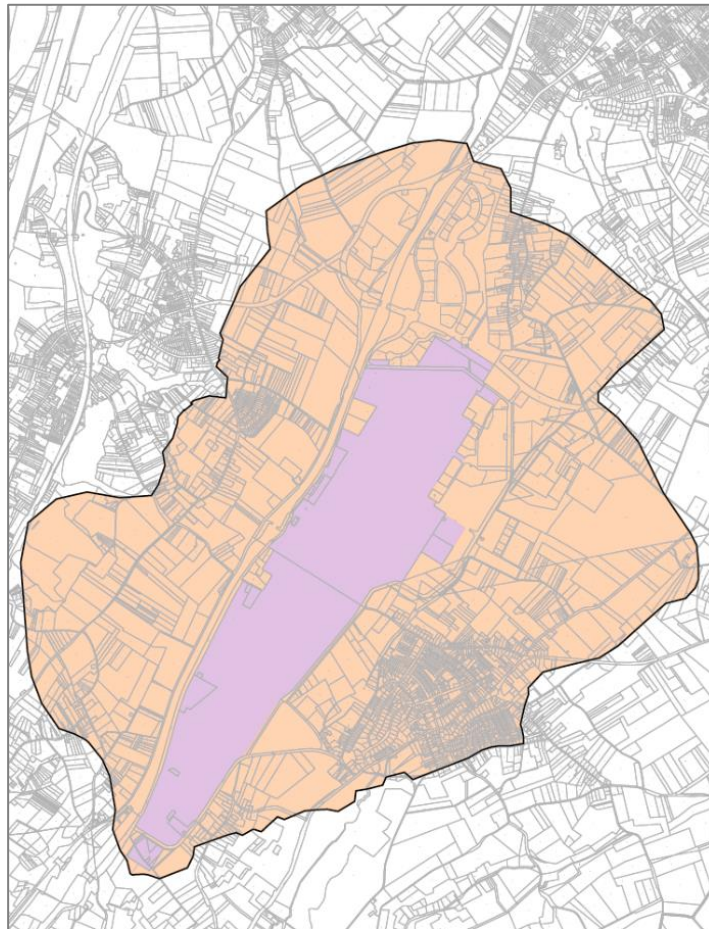
Een proefdraaiplaats voor straalmotoren is – anders dan een proefdraaiplaats voor turboprops – aangewezen als geluidzoneringsplichtige inrichting¹. Het wettelijk kader voor geluidzoneringsplichtige inrichtingen wordt gevormd door de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder is bepaald dat voor bedrijventerreinen waar geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn gevestigd of zijn toegestaan ('industrieterreinen' in de terminologie van de Wet geluidhinder) een geluidzone moet worden vastgesteld.² De geluidzone is het gebied tussen de grens van het industrieterrein en de zonegrens. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting die wordt geproduceerd door alle bedrijven die op het industrieterrein zijn gevestigd, niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Binnen de 50 dB(A)-contour zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies (objecten en terreinen) toegestaan, tenzij een hogere waarde is verleend of de feitelijke geluidbelasting minder dan 50 dB(A) bedraagt.

Het doel van het vaststellen van een geluidzone is tweeledig. Enerzijds worden geluidgevoelige functies (zoals woningen en scholen) beschermd tegen een te hoge geluidbelasting vanwege industrielaawaai. Anderzijds wordt door het vaststellen van een geluidzone de akoestische ruimte vastgelegd waarover de bedrijven op het gezoneerde bedrijventerrein maximaal kunnen beschikken. Gezien de koppeling tussen de Wet geluidhinder, de Wet ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer moet zowel bij ruimtelijke plannen als bij het verlenen van omgevingsvergunningen voor milieu rekening worden gehouden met de vastgestelde geluidzone rond een industrieterrein.

De voorgestelde geluidzone is als 'geluidzone – industrie' opgenomen op de verbeelding van het PIP. In figuur 2-3 is de geluidzone weergegeven.

¹ Geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn aangewezen in onderdeel D van bijlage 1 van het Bor. Op grond van onderdeel D, eerste lid, onder a juncto onderdeel C, onder 1.3, onder c, onder 2, zijn inrichtingen voor het beproeven van straalmotoren of -turbines met een stuwkracht van 9 kN of meer geluidzoneringsplichtig.

² Industrieterrein (begrip conform Wet geluidhinder): terrein waaraan in hoofdzaak een bestemming is gegeven voor de vestiging van inrichtingen en waarvan de bestemming voor het gehele terrein of een gedeelte daarvan de mogelijkheid insluit van vestiging van inrichtingen, behorende tot een bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorie van inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken.



Figuur 2-3 ligging van het geluidgezoneerde terrein (paars) en de geluidzone (oranje) ten opzichte van de planbegrenzing van het plangebied.

Vaststellen hogere waarde voor woningen binnen de geluidzone

Bij het vaststellen of wijzigen van een geluidzone moet, indien noodzakelijk, een maximaal toelaatbare geluidbelasting (een 'hogere waarde') worden vastgesteld voor geluidgevoelige objecten of terreinen binnen de zone, indien de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ter plaatse van deze objecten wordt overschreden. Voor nieuwe woningen bedraagt de maximaal toelaatbare geluidbelasting ten hoogste 55 dB(A). Voor aanwezig of in aanbouw zijnde woningen mag de maximaal toelaatbare geluidbelasting ten hoogste 60 dB(A) bedragen. Ook bij de toekomstige realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone moeten hogere waarden worden vastgesteld indien de geluidbelasting meer bedraagt dan 50 dB(A).

Na afweging van maatregelen - en beperking van de bedrijfsduur van proefdraaien ten opzichte van de oorspronkelijk beoogde situatie, op zowel de proefdraaiplaats als platform C - resteert op 720 woningen een geluidbelasting > 50 dB(A). Voor deze woningen wordt een maximaal toelaatbare geluidbelasting (een 'hogere waarde') vastgelegd. Voor een volledige beschrijving van de maatregelen die zijn onderzocht en afgewogen in het akoestisch onderzoek wordt verwezen naar 2.2.4, 2.2.5 en 2.2.6. in het PIP.

2.3.2 Cumulatie met andere projecten

Het plan heeft betrekking op het mogelijk maken van het proefdraaien met straalmotoren. Er zijn geen ruimtelijke aanpassingen nodig om dit voornemen te realiseren. Cumulatie is vooral relevant voor uitstralingseffecten zoals geluid en luchtkwaliteit.

Ontwikkelingen die relevant (kunnen) zijn voor de wijzigingen in het proefdraaien zijn:

- Ontwikkeling van het bedrijventerrein AviationValley.
- Groeimogelijkheden Maastricht Aachen Airport.

Bedrijventerreinen AviationValley

Het bedrijventerreinen AviationValley ligt ten oosten van de luchthaven. In 2016 is het bestemmingsplan voor dit bedrijventerrein vastgesteld. Het bedrijventerrein is nog niet volledig ingevuld. Nieuwe bedrijven kunnen effect hebben op de geluidbelasting en luchtkwaliteit in de omgeving. Hier kunnen relevante cumulatieve effecten ontstaan met de wijzigingen in het proefdraaien. Deze ontwikkeling is meegenomen in het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor het PIP

Groeimogelijkheden luchthaven Maastricht Aachen Airport

Tot slot kunnen ook eventuele groeimogelijkheden van de luchthaven, wanneer benut, van invloed zijn op de cumulatie van o.a. geluid en luchtverontreiniging.

Conclusie

Het geluid afkomstig van de grondgebonden activiteiten binnen het geluidgezoneerde terrein is gecumuleerd met luchtvaartlawaai (luchtgebonden activiteiten, conform de Omzettingsregeling), met industrielawaai van Businesspark Aviation Valley en Technoport Europe en met wegverkeerslawaai vanwege de A2 en vanwege overige relevante wegen in de omgeving van de woningen (Vliegveldweg en Europalaan). Uit de rekenresultaten blijkt dat bij woningen met de hoogste gecumuleerde geluidbelasting met name luchtvaartlawaai (woningen in Schietecoven en Geverik) en/of wegverkeerslawaai (woningen langs de A2) bepalend is. Geluid vanwege de inrichting Maastricht Aachen Airport heeft bij deze woningen een beperkte bijdrage aan de gecumuleerde geluidbelasting.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek van Peutz (2023) volgt dat zowel op de terreingrens van Maastricht Aachen Airport als ter plaatse van omliggende woningen, ook in cumulatie met andere ontwikkelingen, wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO^2 en $\text{PM}^{10}/\text{PM}^{2.5}$ in de Wet milieubeheer.

3 Plaats van de activiteit

Maastricht Aachen Airport

Maastricht Aachen Airport ligt op het plateau van Schimmert, dat ter plaatse van de luchthaven op een hoogte tussen de 110 en 115 m+NAP ligt. De luchthaven grenst in het westen aan de A2 en is vanaf de snelweg bereikbaar via de Europalaan en de Vliegveldweg, die parallel aan de snelweg ligt. De Vliegveldweg en Europalaan maken deel uit van de ringweg rond Maastricht Aachen Airport, die verder bestaat uit de Bamfordweg en Nieuwe Vliekerweg. Deze ring ontsluit de luchthaven en de daaromheen gelegen bedrijventerreinen Technoport Europe, AviationValley en Bamford. De start- en landingsbaan van Maastricht Aachen Airport ligt centraal op het luchthaventerrein en verdeelt het terrein in een westelijk deel (de A2-zone) en een oostelijk deel.

De passagiersactiviteiten van de luchthaven vinden plaats in de terminal aan de westzijde van het luchthaventerrein. Ten noorden van de terminal ligt het parkeerterrein voor lang parkeren en bevindt zich een hotel. Zuidelijk van de terminal staan de verkeerstoren en diverse bedrijfspanden waarin luchthavengerelateerde bedrijfsactiviteiten plaatsvinden. Hier bevindt zich tevens een brandstofdepot, dat buiten de inrichtingsgrens van Maastricht Aachen Airport valt. Verder zuidelijk ligt de proefdraaiplaats, die aan de noord- en westzijde is omgeven door een (deels verharde) omwalling. Naast de proefdraaiplaats is een brandweertreiningsobject geplaatst, dat wordt gebruikt voor oefeningen. Aan de A2-zijde van de luchthaven, in het noordwestelijk deel van het terrein, staan enkele bedrijfsloodsen die worden gebruikt voor vrachtafhandeling. Tussen de vrachtafhandelingsloodsen en het parkeerterrein staat een kazerne die gebruikt wordt door de marechaussee en de douane. Zuidelijk daarvan bevindt zich een woning op een ruim woonperceel.

Aan de oostzijde grenst het luchthaventerrein aan bedrijventerrein AviationValley. Hier bevinden zich verschillende luchthavengerelateerde bedrijven, waaronder SAMCO Aircraft Maintenance (Horsterweg 19) en een cargoloods. De cargoloods en de omringende gronden maken deel uit van de inrichting Maastricht Aachen Airport. De overige (al dan niet platformgebonden) bedrijven op AviationValley - waaronder SAMCO - zijn afzonderlijke inrichtingen. De bedrijfsgebouwen grenzen deels direct aan het luchthavenplatform. Verspreid op en rond het luchthaventerrein staan diverse gebouwen en bouwwerken die nodig zijn voor de begeleiding en veiligheid van het luchtvaartverkeer. Daaronder vallen een radartoren (zuidwestelijk deel van het luchthaventerrein, nabij de A2) en de naderingslichten die zijn opgesteld in het verlengde van de start- en landingsbaan.

Woongebieden

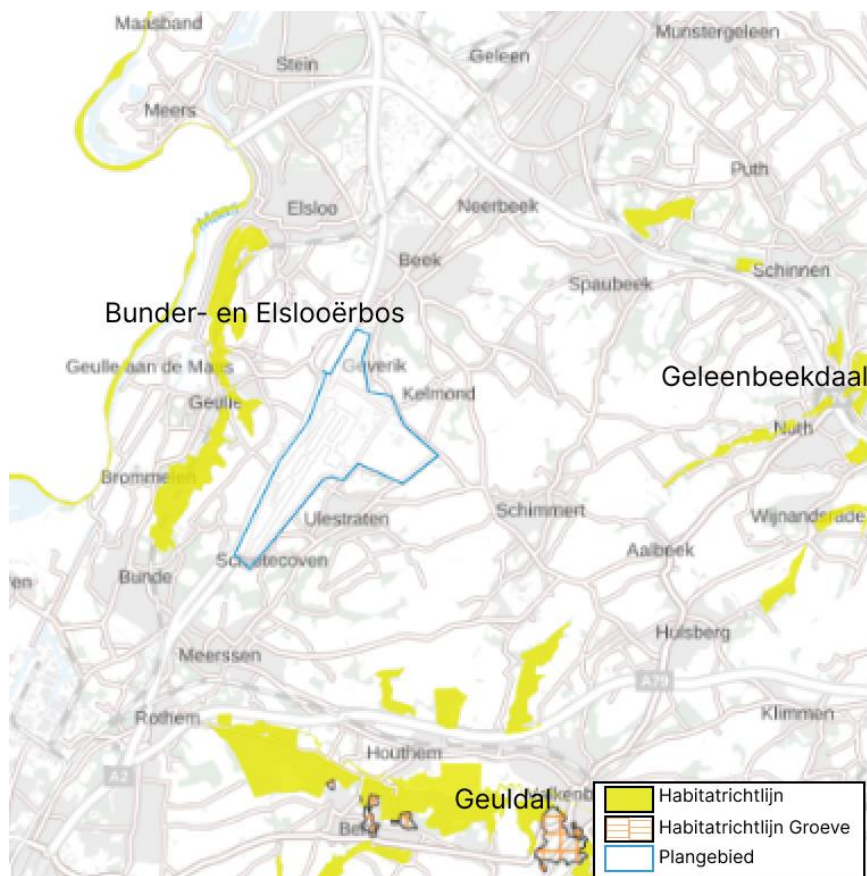
In de directe omgeving van de luchthaven bevinden zich meerdere steden en dorpen (zie figuur 3-1). Aan de noordzijde liggen de kernen Elsloo en Beek, aan de zuidzijde Bunde en Meerssen. Ulestraten ligt aan westzijde van de luchthaven en ligt relatief dicht tegen het vliegveld aan. Ook een aantal kleinere kernen, zoals Geverik, Schietecoven, Kasen en Moorveld, ligt op relatief korte afstand van de luchthaven.



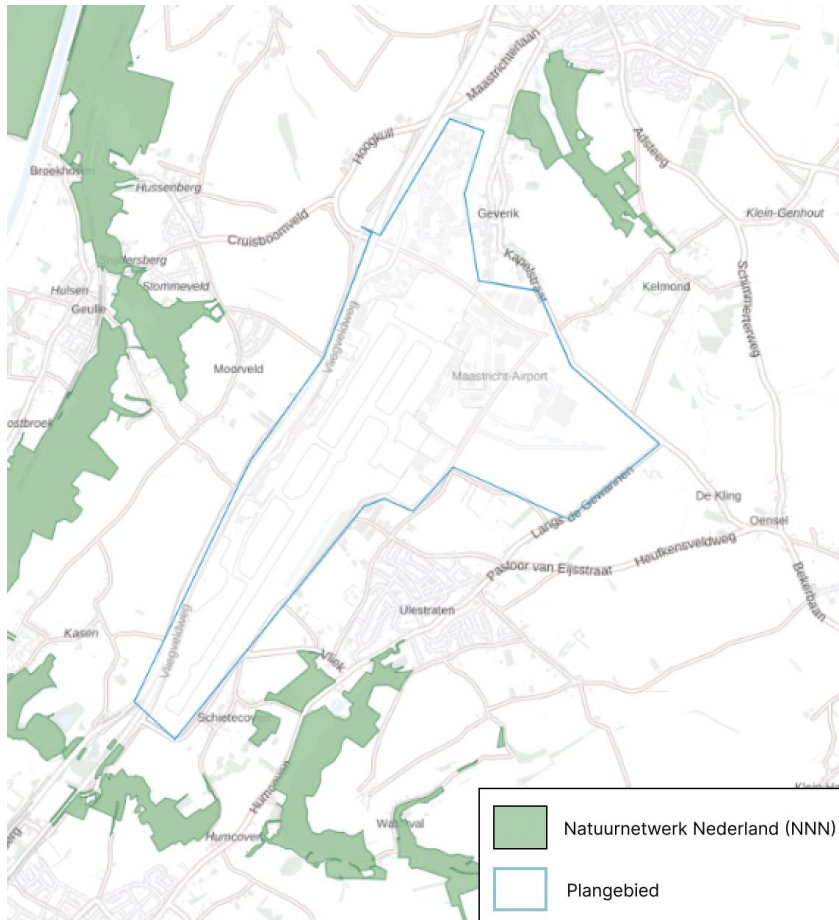
Figuur 3-1 Steden en dorpen in de omgeving van het plangebied

Natuurgebieden

Het vliegveld ligt in de buurt van de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal, Bunder- & Elslooërbos en Geuldal (zie figuur 3-2). Het luchthaventerrein bevat geen gebieden die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN) (zie figuur 3-3). In de omgeving komen deze gebieden wel voor.



Figuur 3-2 Plangebied ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden Bron: Atlas leefomgeving



Figuur 3-3 Plangebied ten opzichte van omliggende NNN-gebieden Bron: Atlas Leefomgeving

4 Kenmerken van het potentiële effect

4.1 Verkeer en parkeren

Het proefdraaien van straalmotoren leidt ten opzichte van de huidige situatie niet, of slechts in beperkte mate, tot meer verkeersbewegingen van en naar de luchthaven. Het onderhoud en de reparatie van vliegtuigen vindt in de huidige situatie immers ook al plaats, de enige wijziging is dat in de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu het proefdraaien van straalmotoren mogelijk wordt gemaakt.

Conclusie

Het voornemen leidt naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het milieuaspect verkeer en parkeren.

4.2 Luchtkwaliteit

De voorgenomen ontwikkeling kan van invloed zijn op de luchtkwaliteit. In het geval van de voorgenomen ontwikkelingen zijn daarin twee aspecten relevant. Dit zijn de luchtkwaliteitseisen die worden gesteld vanuit de Wet milieubeheer en de emissie van ultrafijnstof ten gevolge van de ontwikkeling.

Luchtkwaliteitseisen Wet milieubeheer

Door Peutz (2023) is onderzoek³ uitgevoerd naar de effecten van onder andere de proefdraailocaties op de luchtkwaliteit in de omgeving. Met dit onderzoek zijn de gevolgen van de gewijzigde situatie op de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) in kaart gebracht. In het onderzoek zijn, naast de activiteiten binnen de inrichting Maastricht Aachen Airport, ook de achtergrondconcentratie, de bijdrage van het wegverkeer (autonoom en verkeer van en naar de luchthaven) en de bijdrage van het vliegverkeer beschouwd.

Uit de berekeningen volgt dat zowel op de terreingrens van Maastricht Aachen Airport als ter plaatse van omliggende woningen wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀/PM_{2,5}) in de Wet milieubeheer. Aangezien de achtergrondconcentraties in de toekomst zullen afnemen (zie tabel 4.1) wordt geconcludeerd dat ook in de toekomst voldaan zal worden aan de gestelde grenswaarden. Voor wat betreft overige luchtverontreinigende componenten waarvoor in de Wet milieubeheer grenswaarden gesteld worden (zoals lood, koolmonoxide, benzeen) zal eveneens geen sprake zijn van overschrijdingen van de grenswaarden. Geconstateerd wordt dat voldaan wordt aan het gestelde in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (lid 1 onder a), aangezien de beoogde bedrijfsactiviteiten van MAA niet leiden tot het overschrijden van de in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

Tabel 4-1 Hoogst berekende waarden luchtkwaliteit op basis van toetsingsgronden Wet milieubeheer Bron: Peutz

Hoogst berekende waarden (2024) (exclusief bijdrage luchtvaart).

Locatie	NO ₂	NO ₂	PM ₁₀	PM ₁₀	PM _{2,5}
	µg/m ³	# uren >200	µg/m ³	# dagen >50	µg/m ³
Terreingrens MAA	27	2	16	7	9
Woningen	19	0	15	7	8
Grenswaarden	40	18	40	35	25

Cumulatie met luchtverontreiniging vanwege luchtvaart

De bijdrage van het vliegverkeer op de luchtkwaliteit in de omgeving van MAA is in kaart gebracht in het luchtkwaliteitsonderzoek dat is opgesteld in het kader van de beslissing op bezwaar in 2011. Dat onderzoek is in 2022/2023 geactualiseerd. Uit dit onderzoek volgt dat de bijdrage van het vliegverkeer jaargemiddeld maximaal 2,3 µg/m³ voor NO₂ en maximaal 0,4 µg/m³ voor PM₁₀ bedraagt. Uit de rekenresultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek (zie voorgaande tabel) blijkt dat zonder deze bijdrage ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Gezien de marge tot de grenswaarden is ook inclusief de bijdrage van

³ Peutz b.v., 19 oktober 2023 – Maastricht Aachen Airport, Luchtkwaliteitsonderzoek omgevingsvergunning milieu

de luchtvaart geen sprake van overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀/PM_{2,5}) bij woningen en op de terreingrens van Maastricht Aachen Airport.

Toetsing ultrafijnstof

Als aanvulling op het luchtkwaliteitsonderzoek zijn de effecten van Maastricht Aachen Airport op het gebied van (de emissie van) ultrafijnstof in beeld gebracht⁴. In dit onderzoek zijn aan de hand van het 'Van-Geel-advies' de resultaten van een eerdere RIVM-rapportage ('Metingen en berekeningen van ultrafijn stof van vliegverkeer rond Schiphol voor onderzoek naar de gezondheid van omwonenden') vertaald naar de situatie bij Maastricht Aachen Airport. Indicatief is berekend dat de extra bijdrage van de vliegbewegingen aan de concentratie ultrafijnstof minder dan 1% van het referentieniveau in een landelijke gemeente/stad met weinig verkeer bedraagt.

Gelet op de resultaten van de RIVM-onderzoeken en de zeer beperkte bijdrage van het vliegverkeer van Maastricht Aachen Airport op de concentratie ultrafijnstof (minder dan 1%) zijn er vanuit het oogpunt van ultrafijnstof geen belemmeringen. Voor wat betreft de emissies van (ultra)fijnstof vanwege grondgebonden activiteiten geldt dat de reeds in gang gezette en toenemende elektrificatie van grondmaterieel een positief effect heeft omdat emissies daardoor afnemen.

Conclusie

Het voornemen leidt naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het aspect luchtkwaliteit

4.3 Geluid

In het kader van de grondgebonden activiteiten in de toekomstige situatie op Maastricht Aachen Airport is door Peutz een akoestisch onderzoek⁵ naar de te verwachten geluidsniveaus uitgevoerd. In het onderzoek is in beeld gebracht hoe hoog de geluidbelasting vanwege de grondgebonden activiteiten op Maastricht Aachen Airport is en wat de wijzigingen in de te vergunnen situatie voor effecten hebben voor (de geluidbelasting op) woningen en andere geluidgevoelige objecten. In het onderzoek is ook de ligging van de geluidzone bepaald. Binnen dit onderzoek wordt uitsluitend ingegaan op geluid vanwege de inrichting Maastricht Aachen Airport zoals bedoeld in de milieuregelgeving (industrielawaai). Dit betreft geluid vanwege de grondgebonden activiteiten op het terrein van de luchthaven, zoals rijdende voertuigen, materieel, installaties op gebouwen en het proefdraaien. Luchtvaartlawaai (starten, landen en taxiën van vliegtuigen) maakt hier geen onderdeel van uit, omdat dit binnen de kaders van de Wet luchtvaart met een Luchthavenbesluit of Omzettingsregeling is geregeld. Wel is in het onderzoek aandacht besteed aan de cumulatie van Industrielawaai, wegverkeerslawaai en luchtvaartlawaai.

In het onderzoek is er allereerst ingegaan op de te verwachten geluidsbelasting. Vervolgens is bekeken welke maatregelen er zijn en welke daarvan doeltreffend zijn. Tot slot is daar onderstaand resultaat uitgekomen. Hierin is aangegeven welke woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen na het nemen van (doeltreffende) maatregelen een geluidbelasting hebben van hoger dan 50 dB(A).

⁴ WSP, 9 november 2023 – Notitie ultrafijnstof Maastricht Aachen Airport

⁵ Peutz, b.v., 19 oktober 2023 – Akoestisch onderzoek provinciaal inpassingsplan en omgevingsvergunning milieu Maastricht Aachen Airport

Tabel 4-2 uitsnede akoestisch onderzoek Bron: Peutz

Aantal woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) – alle activiteiten (proefdraaien plus overige activiteiten).

Woonkern (conform BAG)	Aantal woningen met een geluidbelasting > 50 dB(A)		
	vanwege beoogde situatie (proefdraaien en overige activiteiten) – inclusief maatregelen		
	51 – 55 dB(A)	56 – 60 dB(A)	> 60 dB(A)
Ulestraten	495	2	0
Bunde	21	0	0
Moorveld	106	5	0
Geulle	5	1	0
Beek (Geverik)	83	0	0
Elsloo	1	0	0
Maastricht-Airport	0	1	0
Totaal	720	9	0

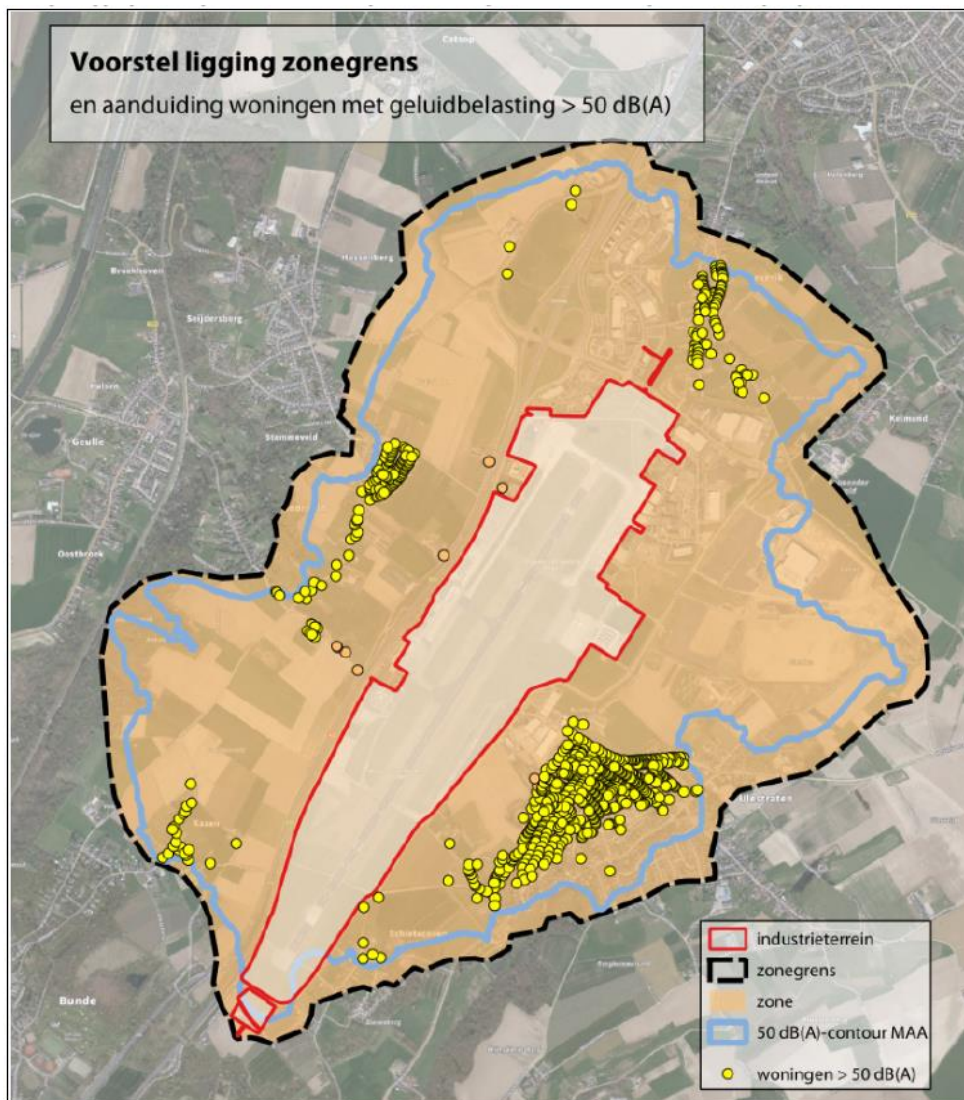
In totaal is voor 720 woningen sprake van een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A). Het overgrote deel van de woningen (711 stuks) valt in de categorie 51-55 dB(A).

Voor negen woningen is sprake van een geluidbelasting tussen de 56 en 60 dB(A):

- Vliegveldweg 51, Moorveld: geluidbelasting 58 dB(A)
- Vliegveldweg 53, Geulle: geluidbelasting 59 dB(A)
- Vliegveldweg 62, Maastricht-Airport: geluidbelasting 60 dB(A)
- Schonen Steijnweg 1, Moorveld: geluidbelasting 56 dB(A)
- Schonen Steijnweg 2, Moorveld: geluidbelasting 57 dB(A)
- Schonen Steijnweg 3, Moorveld: geluidbelasting 57 dB(A)
- Schonen Steijnweg 3a, Moorveld: geluidbelasting 57 dB(A)
- Beekerweg 71, Ulestraten: geluidbelasting 56 dB(A)
- Beekerweg 75, Ulestraten: geluidbelasting 57 dB(A)

Voor deze 720 woningen wordt een hogere waarde vastgesteld. Dit is ook toegestaan op grond van de beleidsregel hogere waarden provincie Limburg. De toetsing aan de relevante voorwaarden van dit beleid zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek.

Alle 720 woningen zijn gelegen binnen de zonegrens van het PIP zoals weergegeven in onderstaande afbeelding.



Figuur 4-1 voorstel ligging zonegrens PIP

De beoogde geluidbelasting (na maatregelen) is tevens vergeleken met de huidige vergunde situatie. In de beoogde situatie is gekeken naar zowel de proefdraai-activiteiten als naar alle grondgebonden activiteiten.

Onderstaand is deze vergelijking weergegeven:

Tabel 4-3: uitsnede akoestisch onderzoek Bron: Peutz

Aantal woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A).

Woonkern (conform BAG)	Aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) vanwege de inrichting MAA								
	Vergunde situatie			Beoogde situatie – inclusief maatregelen					
	Alleen proefdraaien			Alleen proefdraaien			Proefdraaien en overig		
	51 – 55 dB(A)	56 – 60 dB(A)	Totaal	51 – 55 dB(A)	56 – 60 dB(A)	Totaal	51 – 55 dB(A)	56 – 60 dB(A)	Totaal
Ulestraten	705	244	949	436	2	438	495	2	497
Bunde	55	1	56	21	0	21	21	0	21
Moorveld	63	1	64	67	5	72	106	5	111
Geulle	0	1	1	5	0	5	5	1	6
Beek (Geverik)	20	0	20	60	0	60	83	0	83
Elsloo	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Maastricht-Airport	0	1	1	0	1	1	0	1	1
Totaal	843	248	1091	590	8	598	711	9	720

Uit de rekenresultaten blijkt dat in de beoogde situatie de geluidbelasting vanwege het proefdraaien afneemt ten opzichte van de vergunde situatie. Ook als alle activiteiten op het luchthaventerrein worden beschouwd is sprake van een afname van het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A). Het totaal aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) neemt af van 1.091 in de vergunde situatie (*alleen vanwege proefdraaien*) naar 720 in de beoogde situatie (*vanwege proefdraaien en overig geluid samen*). Indien uitsluitend wordt gekeken naar de proefdraai-activiteiten, neemt het aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) af van 1.091 stuks op basis van de huidige vergunning naar 598 stuks op basis van de nieuwe vergunning. Het aantal woningen dat een geluidbelasting ondervindt van meer dan 55 dB(A) neemt af, van 248 stuks op basis van de huidige vergunning (*alleen vanwege proefdraaien*) naar 9 stuks op basis van de nieuwe vergunning (*vanwege proefdraaien en overig geluid samen*).

Er is dus ten opzichte van de huidige vergunning sprake van een reductie van de geluidbelasting vanwege de representatieve bedrijfssituatie, waarbij het totaal aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) afneemt, en met name ook het totaal aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A) aanzienlijk wordt gereduceerd.

Tot slot is er in het akoestisch onderzoek ook een toetsing geweest aan de maximale geluidsniveaus ten gevolge van de grondgebonden activiteiten. Overschrijdingen van het maximale geluidsniveau vinden voornamelijk in de dagperiode plaats. Door de reeds optredende maximale geluidsniveaus vanwege starten en landen van vliegtuigen en passendere (vracht-)auto's op de A2 worden deze incidentele overschrijdingen acceptabel geacht. In de avondperiode vinden normaliter geen overschrijdingen plaats van het maximale geluidsniveau. In de nachtperiode vindt bij twee woningen aan de vliegveldweg een overschrijding plaats. Deze overschrijding wordt veroorzaakt door een reeds lang bestaande activiteit die uitsluitend in de vroege ochtend plaatsvindt (vanaf circa 6:00 uur). Passerende (vracht-)auto's over de rijksweg A2 veroorzaken bij deze woningen overigens reeds hogere maximale geluidsniveaus.

Conclusie

Hoewel niet alle woningen er in de omgeving van het plangebied erop vooruit gaan is de algemene conclusie dat de geluidbelasting als gevolg van het voornemen (sterk) afneemt. Het voornemen leidt daarom naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het milieuspect geluid.

4.4 Geur

Als gevolg van de activiteiten op Maastricht Aachen Airport kan sprake zijn van geurhinder naar de omgeving. Ten behoeve van de aanvraag voor een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu is daarom een geuronderzoek uitgevoerd⁶.

In het onderzoek is geïnventariseerd welke activiteiten op Maastricht Aachen Airport van belang kunnen zijn in verband met geurhinder. Op de luchthaven wordt met name onverbrande en onvolledig verbrande kerosine (vluchtige koolwaterstoffen, VOS) beschouwd als bron van geurhinder. Dit kan zich voordoen bij:

- het gebruik van de auxiliary power unit (APU) van vliegtuigen tijdens de afhandeling van passagiers of vracht op de platforms;
- het proefdraaien van vliegtuigen tijdens of na onderhoud;
- het tanken van vliegtuigen.

Overige bronnen zijn vanwege de beperkte geuremissies, het beperkt voorkomen en/of de grote afstand tot geurgevoelige bestemmingen als niet geurrelevant beschouwd. De geuremissie die optreedt door het gebruik van APU's is gebaseerd op geurmetingen die hebben plaatsgevonden op Maastricht Aachen Airport. Voor het proefdraaien is uitgegaan van de Dash-8 en Embraer190 als maatgevende toestellen.

Op basis van deze uitgangspunten is er een berekening uitgevoerd. Bij gebrek aan gemeentelijk en provinciaal geurbeleid is er getoetst aan het geurbeleid zoals de provincie Noord-Brabant dit hanteert. Op grond van deze berekening kan worden geconcludeerd dat bij alle woningen en andere geurgevoelige bestemmingen in de omgeving van Maastricht Aachen Airport de berekende geurbelasting (zowel 98- als 99,99-percentiel) lager is dan de richtwaarde, en dus ook lager dan de grenswaarde. Uitgaande van het Brabants geurbeleid is daarmee sprake van een aanvaardbaar hinderniveau

Conclusie

Het voornemen leidt naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het milieuaspect geur.

4.5 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen, vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg, spoor en water) en leidingen (onder andere aardgas en vloeibare brandstof). Ook aan vliegverkeer zijn externe veiligheidsrisico's verbonden. Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen.

Op de luchthaven bevinden zich geen risicobronnen. Ook het proefdraaien wordt op zichzelf niet als een risicovolle activiteit beschouwd. In de omgeving van het plangebied staan wel een aantal propaantanks en over de A2 kunnen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De voorgenomen activiteit heeft echter geen nadelige invloed op deze locaties.

Conclusie

Het voornemen leidt niet tot een hoger risico voor de omgeving. Het voornemen leidt daarom naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het milieuaspect externe veiligheid

⁶ Peutz b.v., 5 november 2023 – Geuronderzoek omgevingsvergunning milieu Maastricht Aachen Airport

4.6 Emissies zeer zorgwekkende stoffen

Om in beeld te brengen of op Maastricht Aachen Airport sprake is van de emissie van Zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) of potentieel zeer zorgwekkende stoffen (pZZS) is een inventarisatie uitgevoerd⁷. Hieruit blijkt dat bij de getoetste ZZS-stoffen die aanwezig zijn op het terrein geen sprake is van overschrijding van het maximaal toelaatbaar risiconiveau (MTR).

Daarnaast spant Maastricht Aachen Airport zich in om de uitstoot en het gebruik van ZZS zoveel mogelijk terug te dringen. Hierbij worden onder andere keuzes gemaakt voor andere soorten brandstof en brandstofsamenstellingen.

Conclusie

Het voornemen leidt naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het milieupaspect zeer zorgwekkende stoffen

4.7 Bodem

Het PIP maakt geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk die relevant kunnen zijn voor de bodemkwaliteit te plaatse. Beide proefdraailocaties – zowel de proefdraaiplaats als platform C – zijn reeds verhard, zodat bodemingrepen niet aan de orde zijn.

Conclusie

Het voornemen leidt naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het milieupaspect bodem.

4.8 Water

Het PIP maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk die hydrologische effecten hebben. Zowel de proefdraaiplaats als platform C zijn reeds verhard (en worden ook al gebruikt voor proefdraaien met turboprops). Er is geen sprake van een toename van verharding of van andere ingrepen die gevolgen hebben voor de waterhuishoudkundige situatie op en rond het luchthaventerrein.

Conclusie

Het voornemen leidt naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het milieupaspect water.

4.9 Archeologie

Het PIP maakt – buiten het gebruik van gronden als proefdraaiplaats – geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Bij de voorgenomen ontwikkeling wordt de bodem dan ook niet geroerd. Eventuele archeologische waarden in de bodem blijven dan ook onaangetast. Tevens zijn in het PIP archeologische dubbelbestemmingen opgenomen die eventuele archeologische waarden beschermen. Als in de toekomst grondroerende activiteiten of bouwactiviteiten plaatsvinden moeten deze getoetst worden aan de archeologische dubbelbestemmingen en moet – indien de ondergrenzen voor onderzoek worden overschreden – archeologisch onderzoek worden verricht.

Conclusie

Het voornemen leidt naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het milieupaspect archeologie.

4.10 Cultuurhistorie

Op de luchthaven bevinden zich geen cultuurhistorisch waardevolle elementen die bescherming nodig hebben. Het PIP maakt ook geen ontwikkelingen mogelijk die invloed hebben op de cultuurhistorische waarden buiten de luchthaven.

⁷ Peutz b.v., 5 november 2023 – Inventarisatie emissies (potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen Maastricht Aachen Airport

Conclusie

Het voornemen leidt naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het milieuaspect cultuurhistorie.

4.11 Ecologie

Natura 2000

Om proefdraaien met straalmotoren op het luchthaventerrein mogelijk te maken, is een herziening van de omgevingsvergunning voor milieu nodig. Aangezien de huidige vergunning in basis dateert uit 2003 is een nieuwe, de gehele inrichting omvattende, omgevingsvergunning voor milieu aangevraagd. Voorafgaand aan het indienen van een aanvraag voor omgevingsvergunning is een aanvraag ingediend voor een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. Voor deze vergunningaanvraag is de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit het bevoegd gezag.

Het project 'exploitatie MAA' waarvoor de Wnb-vergunning is aangevraagd heeft betrekking op:

1. de luchtgebonden activiteiten: alle activiteiten die betrekking hebben op de 'landing' en 'take-off' van vliegtuigen: de zogenaamde LTO-cyclus;
2. de grondgebonden activiteiten die samenhangen met de 'landing' en 'take-off' van vliegtuigen, waaronder:
 - het laden, lossen en opslaan van vrachten, de behandeling van bagage, het aankomen, vertrekken, in- en uitstappen van passagiers;
 - diverse services aan vliegtuigen tussen het landen en opstijgen; en
 - diverse services voor het beheer en onderhoud van de luchthaven;
3. het proefdraaien van vliegtuig- en helikoptermotoren buiten de LTO-cyclus;
4. de (land)verkeersaantrekkende werking van de lucht- en grondgebonden activiteiten;
5. de onderhouds- en reparatiewerkzaamheden van SAMCO.

De aangevraagde Wnb-vergunning ziet op alle activiteiten van de luchthaven, waaronder het proefdraaien met straalmotoren. Ten behoeve van de Wnb-vergunning is een passende beoordeling opgesteld en zijn berekeningen voor de stikstofdepositie verricht. Uit die berekeningen blijkt dat er ten opzichte van de referentiesituatie geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden. Uit de passende beoordeling blijkt dat het project ook voor de overige relevante aspecten geen significante (negatieve) effecten heeft voor Natura 2000-gebieden. Het project 'exploitatie MAA' is daarmee vergunbaar op grond van de Wet natuurbescherming.

Natuur Netwerk Nederland (NNN)

Voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN, binnen de provincie Limburg de goudgroene natuurzone) geldt in Limburg dat er geen externe werking van toepassing is. Dat wil zeggen dat er bij voornemens buiten de grenzen van de goudgroene natuurzone geen toetsing aan de goudgroene natuurzone hoeft plaats te vinden. Er is geen sprake van goudgroene natuurzone binnen de grenzen van het luchthaventerrein en dus ook niet van aantasting van de goudgroene natuurzone.

Flora & Fauna

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is door Antea Group een onderzoek⁸ uitgevoerd naar soortenbescherming in het kader van de Wet natuurbescherming. Hierin is de volgende beoordeling gemaakt: De proefdraailocaties zijn volledig verhard en de directe omgeving bestaat uit grazige vegetatie. Bij de westelijke proefdraailocatie is een grondlichaam aanwezig. Tevens is een aantal gebouwen aanwezig en staan enkele bomen en (coniferen)hagen op verdere afstand van de proefdraailocaties. Overige biotopen zijn niet aanwezig. Het vliegveldterrein wordt omzoomd door verharding, wegen en bedrijven (noordzijde). De verwachting is dat door de huidige aanwezige verstoring in combinatie met de intensief beheerde en weinig natuurlijke en beschutte biotopen, er binnen het vliegveldterrein geen leefgebied aanwezig is van in de Wet natuurbescherming beschermde soorten.

⁸ Antea Group, 16 november 2022 – Toetsing soortenbescherming Wnb PIP MAA proefdraaien

Ook worden geen wezenlijke effecten verwacht door de toename in geluid. In de omgeving (en op de proefdraailocaties) is namelijk reeds sprake een verstoorde omgeving met een hoge geluidsbelasting. Geconcludeerd wordt dat door het wijzigen in gebruik van de proefdraaiplaatsen geen verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming overtreden worden.

Conclusie

Het voornemen leidt naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het milieuaspect ecologie

4.12 Gezondheid

Het wonen en of werken nabij een vliegveld kan invloed hebben op de ervaren gezondheid. Meest relevant hiervoor is de geluidsbelasting (zie §4.3), de uitstoot van schadelijke stoffen (zie §4.2) en geur (zie §4.4). Uit het geluidonderzoek is naar voren gekomen dat de geluidbelasting als geheel (sterk) afneemt maar dat niet alle inwoners hiervan profiteren. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de effecten van het voornemen ruimschoots onder de drempelwaarden blijven. Uit de berekening van het geuronderzoek is gebleken dat de berekende geurbelasting lager dan de drempelwaarde is, er is daarmee sprake van een aanvaardbaar hinderniveau.

Wat betreft geluid neemt met name voor inwoners uit de kernen Ulestraten (-511), Bunde (35) de geluidbelasting af. In de kernen Moorveld (+8), Beek (Geverik) (+40), Elsloo (+1) en Geulle (+4) neemt de geluidbelasting juist (enigszins) toe. Maar gemiddeld genomen gaat het milieuaspect geluid minder invloed hebben op de omgeving.

Conclusie

Het voornemen leidt naar verwachting niet tot significant nadelige milieueffecten voor het milieuaspect gezondheid.

5 Conclusie

De voorgenomen activiteit, het proefdraaien van straalmotoren op de proefdraaiplaats en het C-platform op Maastricht Aachen Airport, leidt naar verwachting niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Dit is in het voorgaande hoofdstuk nader toegelicht. Er is dan ook geen aanleiding om een m.e.r.-procedure te doorlopen voor deze ontwikkeling.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
T. +31 6 46 11 39 24
E. Coen.Tuinenburg@AnteaGroup.nl

Copyright © 2023

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl