

Provinciaal Inpassingsplan Maastricht Aachen Airport (proefdraaien)

Nota van vooroverleg en inspraak

1. Inleiding

Het voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan Maastricht Aachen Airport (proefdraaien) heeft voor eenieder ter inzage gelegen met ingang van 1 februari 2022 tot en met 15 maart 2022.

Op 3 februari 2022 is het plan tijdens een (digitale) informatieavond voor statenleden en raadsleden van de gemeenten Meerssen, Beek en Stein toegelicht. Op 10 februari 2022 is het plan tijdens een (digitale) informatieavond voor omwonenden toegelicht waarbij op beide avonden gelegenheid was tot het stellen van vragen aan een panel van deskundigen.

Daarnaast is het plan tijdens de inspraakperiode ter beoordeling voorgelegd aan diverse relevante en betrokken (overheids)organisaties en bedrijven.

In deze nota zijn alle inspraak- en vooroverlegreacties samengevat en door het College van Gedeputeerde Staten van een reactie voorzien.

2. Reacties vooroverleg

Het voorontwerp inpassingsplan is op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan de volgende instanties:

- Gemeente Stein
- Gemeente Meerssen
- Gemeente Beek
- Gemeente Sittard-Geleen
- Gemeente Maastricht
- Waterschap Limburg
- Rijkswaterstaat
- LVNL
- Gasunie
- Eurocontrol
- Brandweer regio Zuid Limburg
- Inspectie Leefomgeving en Transport

De Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht is eveneens geïnformeerd over de plannen en inspraakprocedure.

Gemeente Stein (vooroverlegreactie nr. 2001)

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Stein

De gemeente Stein ziet geen noodzaak voor het indienen van een inhoudelijke zienswijze.

Reactie van Gedeputeerde Staten

De reactie van de gemeente Stein is voor kennisgeving aangenomen.

Gemeente Meerssen (vooroverlegreactie nr. 2002)

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Meerssen

Activiteit en drempelwaarden

Op pagina 64 van paragraaf 5.2.2 Toetsing wordt gesteld dat testen met straalmotoren in het geldende bestemmingsplan al toegestaan is. Juridisch mag dat misschien kloppen, maar maatschappelijk is het niet uit te leggen. In 2018 is met een mondelinge afspraak tussen MAA, gemeente Beek en de RUD afgesproken dat, vooruitlopend op het nieuwe PIP, proefdraaien met straalmotoren gedoogd werd. De omwonenden zijn bij deze afspraak niet betrokken geweest zo is ons gebleken.

Reactie van Gedeputeerde Staten

In 2014 zijn tussen het bevoegd gezag (gemeente Beek) / RUD en MAA specifieke werkafspraken gemaakt. Aanleiding voor het maken van deze werkafspraken was het signaal van omwonenden dat de vergunning uit 2003 (waarbij hoofdzakelijk op de proefdraaiplaats werd proefgedraaid) tot ongewenste overlast leidde. Het proefdraaien met straalmotoren (jets) was ook onderdeel van de werkafspraken uit 2014. Een vertegenwoordiging van de omwonenden is over de totstandkoming van deze werkafspraken (dus al ruim voor 2018) al geïnformeerd. Door middel van het toepassen van de werkafspraken is de overlast ook daadwerkelijk substantieel verminderd.

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Meerssen

MER

We zijn van mening dat voor de voorgenomen ontwikkelingen en het toestaan van proefdraaien ook een m.e.r.-beoordeling zou moeten komen. Deze zou dan ook moeten uitgaan van de ook op Schiphol gehanteerde 45 dB(A) grens zoals genoemd in het advies van de WHO. Die adviseert in 2018 dringend om van de 45 dB Lden-grens en 40 Lnight uit te gaan. Het feit dat voor woningen hogere grenswaarden kunnen worden vastgesteld wil niet zeggen dat daarmee impliciet de norm verruimd wordt. Het blijft een feit dat men met meer overlast te maken heeft dan de norm die geldt in Nederland.

Reactie van Gedeputeerde Staten

MER: zie uniforme inspraakreactie beantwoording onder 3.

Voor industrielawaai waar ook het proefdraaien en het en laden en lossen van vliegtuigen toe gerekend worden heeft de WHO geen advieswaarden afgeleid. Bij de beoordeling van deze grondgebonden activiteiten is daarom uitgegaan van de voorkeurswaarden en grenswaarden die in de Nederlandse regelgeving, met name de Wet geluidhinder, zijn opgenomen.

De voorkeurswaarde voor industrielawaai is 50 dB(A) overdag, 45 dB(A) in de avond en 40 dB(A) in de nachtperiode. De grenswaarde verschillen afhankelijk van het bouwjaar van de woning en liggen 5 tot 10 dB(A) hoger dan de voorkeurswaarde. Deze grenswaarden hebben betrekking op de geluidbelasting op een maatgevende drukke dag en niet - zoals de WHO advieswaarden - op de jaargemiddelde geluidbelasting (L_{den}) die in de regel lager ligt.

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Meerssen

Overlast toename

Wij vrezen dat met het toestaan van proefdraaien met straalmotoren en zonder het nemen van verdere beschermende maatregelen richting Ulestraten en Schietecoven de overlast weer zal toenemen met de nodige klachten en acties van omwonenden tot gevolg. De stelling dat geluidschermen rond de proefdraailocaties niet haalbaar zijn vinden wij onvoldoende onderbouwd en delen we dan ook niet. Bovendien past de benadering ook niet vanuit het Alara uitgangspunt, althans het wordt niet onderbouwd. Ditzelfde geldt voor het inpandig proefdraaien met de vliegtuigen. De vraag is wat de kosten zijn voor een dergelijke voorziening en in hoeverre dat een realistische oplossing is vanuit het Alara principe.

Reactie van Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 1 en 2.

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Meerssen

Natuurbeschermingswet en Stikstof Depositie

Wij vragen ons af in hoeverre een dergelijke wijziging in het feitelijke gebruik van de proefdraai locaties past binnen het kader van de natuurbeschermingswet en meer concreet de knelpunten die zich voordoen rond eventuele toename van de stikstof depositie. Wij vrezen dat onduidelijkheid rond deze wettelijke kaders tot jarenlang gedogen zal leiden hetgeen sowieso onwenselijk is. Uiteraard gelden deze wettelijke kaders ook voor MAA en de luchtvaart gebonden activiteiten op de grond en het bedrijventerrein.

Reactie van Gedeputeerde Staten

Ten behoeve van het PIP is een onderzoek verricht naar de soortenbescherming van de Wet natuurbescherming. In dit onderzoek is inzicht gegeven in de natuurwaarden binnen de invloedssfeer van het voornemen en de mogelijke consequenties hiervan. De onderzoeksrapportage is als bijlage bij het plan opgenomen.

Wat betreft het aspect verstoring van beschermde diersoorten is de volgende afweging gemaakt. Er is geen sprake van een volledig nieuwe activiteit in een voorheen stille, rustige omgeving. Rondom MAA is in de bestaande situatie, vanwege onder andere de aanwezigheid van vliegbewegingen, de A2 en bedrijventerrein AviationValley, reeds sprake van een dynamische omgeving met hoge geluidbelastingen. Het bijkomende geluid als gevolg van het op een gewijzigde manier proefdraaien valt daardoor grotendeels weg tegen het bestaande geluid. Bovendien geldt dat ook de aard van geluid, al aanwezig is in het gebied (er wordt immers al proefgedraaid en vliegbewegingen van vliegtuigen met straalmotoren vinden al plaats). Het is dan ook voldoende aannemelijk dat eventueel aanwezige vogelsoorten (waaronder de roek) reeds aangepast zijn en gedijen ter plaatse van de verhoogde geluidsniveaus (gewinning). Om deze reden is ook geen sprake van (nieuwe) verstoring op de soorten die, ondanks de reeds bestaande activiteiten, aanwezig zijn in de directe omgeving van het projectgebied. Op grond hiervan is overwogen dat voor wat betreft soortenbescherming, overtredingen in het kader van de Wet natuurbescherming uitgesloten zijn.

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Meerssen

PCA en APU

In 2021 is stevig geïnvesteerd in de aanschaf van nieuw materieel. Geconstateerd is dat deze dure aanschaf het afgelopen jaar niet of nauwelijks in gebruik is geweest. Wel zijn diverse APU's en andere luidruchtige dieselaggregaten in gebruik geweest, blijkbaar omdat de batterijen van de nieuwe elektrische apparatuur leeg waren. Dit vinden wij betreurenswaardig. Het nieuwe materiaal is er, gebruik het dan ook.

Reactie van Gedeputeerde Staten

Wij onderschrijven dat aanwezige geluid reducerende voorzieningen zoveel als mogelijk dienen te worden gebruikt. In overleg met de gemeente Beek en MAA wordt gezien welke nadere eisen – met name in de voorschriften van de omgevingsvergunning milieu – kunnen worden gesteld aan het gebruik van deze voorzieningen.

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Meerssen

Werkgelegenheid

Uiteraard willen we onze ogen niet sluiten voor de werkgelegenheidseffecten in kwantitatieve en kwalitatieve zin die het proefdraaien mogelijk maakt. Wij vinden dat deze voordelen onvoldoende tot uitdrukking komen in de onderbouwing van de PIP. Tevens willen we aandacht schenken aan de gevolgen van deze bedrijfsmatige activiteit voor het complete netwerk van onderwijs instellingen in de gehele Euregio. Wij denken daarbij aan (technische) opleidingsrichtingen, het realiseren van stage plaatsen en het aantrekken van jongeren uit aangrenzende regio's die interesse hebben in deze opleidingen.

Reactie van Gedeputeerde Staten

Deze reactie wordt onderschreven en is inherent aan de onderbouwing dat de luchthaven en de daaraan gerelateerde onderhoudsbedrijven en opleidingen van provinciaal belang wordt geacht. Wij zijn van mening dat voor dit onderdeel van de toelichting geen verdere aanvulling of aanpassing nodig is.

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Meerssen

Samen komen tot oplossingen

Wij willen u meegeven om in het PIP een basis te leggen om in dialoog tussen omwonenden en de overlast veroorzakende bedrijven te kijken hoe beiden als goede burens kunnen samen leven. Daarbij zullen de omwonenden een bepaalde mate van overlast moeten accepteren en zullen de bedrijven moeten kijken in hoeverre de bedrijfsvoering rekening kan houden met de wensen van de omwonenden. Op deze wijze anticiperen we nu reeds op de werkwijze die de basis vormt voor de omgevingswet. In hoeverre een dergelijke aanpak past bij uw diverse rollen rond MAA is een vraag die u alleen kunt beantwoorden.

Reactie van Gedeputeerde Staten

Voor MAA wordt de stichting Leefomgeving Maastricht Aachen Airport opgericht. Deze stichting zal een omgevingsfonds beheren naar analogie van de omgevingsfondsen bij Schiphol en Eindhoven Airport. De stichting zal subsidies verstrekken aan particuliere initiatieven voor activiteiten of projecten die een bijdrage leveren aan het bevorderen van de leefbaarheid in de regio van de luchthaven MAA. Vanuit de stichting worden ook activiteiten of projecten op het gebied van een betere dialoog en communicatie geïnitieerd.

Gemeente Beek (vooroverlegreactie nr. 2003)

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Beek

Verwerken vastgestelde Provinciale Omgevingsvisie Limburg en de herijkte Strategische Toekomstvisie 2030 van de gemeente Beek.

Reactie van Gedeputeerde Staten

In de toelichting op het PIP wordt nu verwezen naar de Omgevingsvisie Limburg van de Provincie Limburg en de herijkte Strategische Toekomstvisie 2030 van de gemeente Beek.

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Beek

Meenemen van de grenscorrectie Beek-Meerssen die per 1 januari 2022 heeft plaatsgevonden en daaruit volgend de bestemming Verkeer-02 op Meerssens grondgebied aanpassen naar Verkeer.

Reactie van Gedeputeerde Staten

In het ontwerp PIP is de grenscorrectie van de gemeenten Beek en Meerssen en de daarmee verband houdende aanpassingen in het PIP meegenomen en verwerkt.

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Beek

De aanduiding hondenterrein aan de noordzijde in relatie tot de onlangs verleende omgevingsvergunning voor het plaatsen van zonnepanelen.

Reactie van Gedeputeerde Staten

De functieaanduiding 'Hondenterrein' is zowel op de verbeelding, als in de regels en de toelichting niet meer opgenomen.

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Beek

Het aanvullen en actualiseren van de lijst vigerende bestemmingsplannen.

Reactie van Gedeputeerde Staten

In het PIP is een actuele lijst van vigerende bestemmingsplannen opgenomen waarover de geluidzone als paraplubestemmingsplan komt te liggen.

Acties ten behoeve van het PIP

Het ontwerp PIP is aangepast door het opnemen van een actuele lijst van 'onderliggende' vigerende bestemmingsplannen.

Gemeente Sittard – Geleen (vooroverlegreactie nr. 2004)

Samenvatting van de vooroverlegreactie van gemeente Sittard – Geleen

De gemeente Sittard-Geleen ziet geen aanleiding om inhoudelijk te reageren op het PIP.

Reactie van Gedeputeerde Staten

De reactie van de gemeente Sittard - Geleen is voor kennisgeving aangenomen.

Waterschap Limburg (vooroverlegreactie nr. 2005)

Samenvatting van de vooroverlegreactie van Waterschap Limburg

Dit plan heeft geen gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse. Waterschap Limburg ziet dan ook geen aanleiding tot opmerkingen op het plan.

Reactie van Gedeputeerde Staten

De reactie van het Waterschap Limburg is voor kennisgeving aangenomen.

Rijkswaterstaat (vooroverlegreactie nr. 2006)

Samenvatting van de vooroverlegreactie van Rijkswaterstaat

Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op geluid vanwege de inrichting Maastricht Aachen Airport zoals bedoeld in de milieuregelgeving (industrielawaai), vanwege de grondgebonden activiteiten op het terrein van de luchthaven. Verder is in het onderzoek aandacht besteed aan de cumulatie van industrielawaai, wegverkeerslawaai en luchtvaartlawaai. In de toelichting is aangegeven dat er onder andere 2 geluidschermen langs de A2 zullen worden gerealiseerd. Op pagina 24 is hierover het volgende opgenomen: "Geluidschermen langs A2. Voor de woningen Vliegveldweg 51 en 53 kunnen de maximale geluidniveaus ('piekgeluid') in de dagperiode worden beperkt tot ten hoogste 75 dB(A) door oprichting van twee geluidschermen langs de A2. Deze voorziening is technisch en financieel haalbaar en akoestisch doeltreffend. De geluidschermen worden geplaatst op grond van Rijkswaterstaat. Door Rijkswaterstaat is reeds aangegeven dat zij akkoord gaat met de plaatsing van geluidschermen op haar grond. De plaatsing van de geluidschermen is op grond van het vigerende bestemmingsplan mogelijk binnen de geldende bouwregels".

In dit kader breng ik onder uw aandacht dat er weliswaar overleg is geweest met Rijkswaterstaat, maar dat het hierbij ging om een afstemoverleg in 2019 om de samenloop van de projecten PIP MAA en MJPG te verkennen. Met betrekking tot MJPG kan ik berichten dat op 25 januari 2022 het definitieve Saneringsplan voor Zuid-Nederland Fase 2 door onze minister is vastgesteld. In dat plan is het MJPG-geluidscherm voor de woning Vliegveldweg 51 opgenomen. Dit betreft een scherm van 2 meter hoog over een lengte van 108 meter. Bij vliegveldweg 53 zal een bronmaatregel worden gerealiseerd.

Met betrekking tot het voornemen om op gronden van het Rijk geluidwerende voorzieningen te treffen, breng ik het volgende onder de aandacht. Afhankelijk van de keuze wie de voorziening gaat aanleggen en beheren zijn er een Wbr-vergunning, een overeenkomst met Rijkswaterstaat en een eventuele financiële vergoeding aan het rijksvastgoedbedrijf noodzakelijk.

Ik verzoek de provincie de toelichting aan te passen en voor de verder uitwerking van de geluidwerende maatregelen contact op te nemen met eerdergenoemde contactpersonen.

Reactie van Gedeputeerde Staten

MAA/MAABI zijn naar aanleiding van deze inspraakreactie verder in overleg gegaan met RWS over: (1) het integreren van het geluidscherm bij de woning Vliegveldweg 51 (realisatie in het kader van het vaststellen van het PIP en hogere waarden industrielaawaai) enerzijds en het MJPG-geluidscherm dat bij diezelfde woningen wordt gerealiseerd anderzijds én (2) het realiseren van een geluidscherm bij de woning Vliegveldweg 53 op gronden van RWS. Deze afstemingsoverleggen gaan leiden tot een overeenkomst met RWS over het realiseren en beheer van deze (extra) geluidschermen voor MAA. Indien uit deze afstemingsoverleggen blijkt dat een Wbr-vergunning noodzakelijk is, zal MAA/MAABI deze aanvragen.

Luchtverkeersleiding Nederland LVNL (vooroverlegreactie nr. 2007)

Samenvatting van de vooroverlegreactie van LVNL

Bijlage regels 16 bij voorontwerp PIP "Maastricht Aachen Airport (proefdraaien)" betreft de voor dit plangebied geldende toetsingsvlakken (ILS 21 Beek, Noodontvangers Beek, Noodzenders Beek Toren, Ontvangststation Beek, VDF Maastricht, Zendstation Beek) Zoals hierboven is aangegeven zijn de afmetingen van de toetsingsvlakken gebaseerd op berekeningsvoorschriften in de internationale burgerluchtvaartcriteria (ICAO EUR DOC 015). Inmiddels is ICAO EUR DOC 015 geactualiseerd en heeft LVNL de vigerende toetsingsvlakken in overeenstemming gebracht met de meest actuele versie van ICAO EUR DOC 015.

Voor het voorontwerp PIP "Maastricht Aachen Airport" betekent dit een wijziging van het toetsingsvlak van VDF Maastricht. De overige toetsingsvlakken blijven ongewijzigd geldig.

Het verzoek is dan ook om dit geldende ICAO EUR DOC 015 toetsingsvlak voor VDF Maastricht te hanteren en zoals voor de eerdere versie gold te borgen dat indien de maximale hoogte van een bouwplan dit toetsingsvlak doorsnijdt, advies wordt ingewonnen bij LVNL over het effect van uitvoering van de plannen op de correcte werking van het betreffende cns systeem

Reactie van Gedeputeerde Staten

Naar aanleiding van de reactie van de Luchtverkeersleiding Nederland is het geldende ICAO EUR DOC 015 toetsingsvlak voor VDF Maastricht opgenomen en geborgd in het ontwerp PIP.

Gasunie (vooroverlegreactie nr. 4001)

Samenvatting van de vooroverlegreactie van Gasunie

Op grond van onze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie van Gedeputeerde Staten

De reactie van de Gasunie is voor kennisgeving aangenomen.

Eurocontrol (vooroverlegreactie nr. 4002)

Samenvatting van de vooroverlegreactie van Eurocontrol

The noise generated by these activities being heard in our Operations Room where it could create disturbance to our operational process. This could constitute a risk on our operations where on a 24/7 basis, our air traffic controllers are responsible for the safe and seamless guidance on civil and military aircraft over the Benelux and parts of Germany

Reactie van Gedeputeerde Staten

De geluidbelasting vanwege MAA is getoetst aan het van toepassing zijnde wettelijke kader. Voor geluid betekent dit, dat er getoetst wordt ter plaatse van woningen en geluidgevoelige objecten en bestemmingen. Het kantoor van Eurocontrol is geen geluidgevoelig object. De geluidbelasting ter plaatse van Eurocontrol is derhalve niet onderworpen aan wettelijke grenswaarden. Als gevolg daarvan zijn ook geen maatregelen afgewogen om de geluidbelasting ter plaatse van Eurocontrol te verminderen. Bedrijven die hun werknemers willen beschermen tegen geluidoverlast van andere bedrijven dienen daartoe zelf de nodige voorzieningen treffen.

Samenvatting van de vooroverlegreactie van Eurocontrol

The ingress of fumes produced by this activity into our facility and the unknown and potential consequences of this to the health of our staff.

Reactie van Gedeputeerde Staten

'Dampen' zijn beschouwd als onderdeel van het onderzoek naar luchtverontreinigende stoffen en als onderdeel van het geuronderzoek.

Voor wat betreft luchtverontreinigende stoffen:

De concentraties luchtverontreinigende stoffen vanwege MAA zijn bepaald ter plaatse van toetspunten die gelegen zijn óp de terreingrens van MAA. Ter plaatse van deze toetspunten zijn de hoogste concentratiebijdragen te verwachten vanwege activiteiten binnen het luchthaventerrein. De situering van deze toetspunt is opgenomen in bijlage 1 bij het Luchtkwaliteitsonderzoek. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat op de terreingrens van MAA wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀/PM_{2,5}) in de Wet milieubeheer. Vanwege de situering van Eurocontrol – op ruimere afstand van de activiteiten binnen het luchthaventerrein dan de toetspunten op de terreingrens – kan worden geconcludeerd dat wettelijke grenswaarden ook ter plaatse van Eurocontrol worden gerespecteerd.

Voor wat betreft geur:

De geurbelasting vanwege MAA is getoetst aan het van toepassing zijnde wettelijke beleidskader. Voor geur betekent dit, dat er eveneens getoetst wordt ter plaatse van bestaande bedrijven. De geurbelasting ter plaatse van Eurocontrol bedraagt 0,05 ou_E(H)/m³ (als 98-percentielwaarde) en 4,58 ou_E(H)/m³ (als 99.9-percentielwaarde). De richt- en grenswaarden bedragen respectievelijk 2,0 en 4,0 ou_E(H)/m³ (als 98-percentielwaarde) en 8 en 16 ou_E(H)/m³ (als 99.9-percentielwaarde). De geurbelasting ter plaatse van Eurocontrol bedraagt derhalve relevant minder dan de geldende richt- en grenswaarden. Als gevolg daarvan zijn ook geen maatregelen afgewogen om de geurbelasting ter plaatse van Eurocontrol te verminderen.

Gemeente Maastricht

Van de gemeente Maastricht is geen inhoudelijke reactie op het voorontwerp PIP ontvangen.

Brandweer regio Zuid Limburg

Van de Brandweer regio Zuid Limburg is geen inhoudelijke reactie op het voorontwerp PIP ontvangen

Inspectie Leefomgeving en Transport

Van de Inspectie Leefomgeving en Transport is geen inhoudelijke reactie op het voorontwerp PIP ontvangen.

3. Inspraakreacties

uniforme inspraakreactie omwonenden

Een 'uniforme inspraakreactie omwonenden' is ingediend door insprekers genoemd onder de nummers *1001 tot en met 1371 en 1382, 1383 en 1384.*

Samenvatting inspraakreactie

1. Hinderbeperkende maatregelen zijn niet of onvoldoende onderzocht c.q. gaan niet toegepast worden.
2. Er technische alternatieven bestaan om geluidsoverlast tijdens testruns te reduceren maar deze niet zijn meegenomen of overwogen.
3. Ook zijn wij van mening dat een Milieueffectrapportage een breed en integraal onderzoek naar geluidsbeschermende maatregelen, een structureel meetsysteem en een handhavingskader voor cumulatieve geluids-/emissiebelasting minimale randvoorwaarden zijn verbonden aan voortgang van dit PIP.
4. De overlast in de vorm van geluid, kerosinestank en uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van 650 testruns per jaar een onacceptabele belasting vormt voor en een aanslag is op de leefbaarheid en het leefklimaat van de omgeving.
5. De voorkeurgrenswaarde uit de Wet Geluidshinder van 50 dB(A) voor woningen wordt overschreden.
6. Er met betrekking tot ervaren geluidsbelasting gerekend wordt met gemiddelden per 24 uur terwijl het proefdraaien in de praktijk op tal van woningen een piekbelasting van 75 dB(A) veroorzaakt.
7. Geluidsruimte die in 2021 is vrijgekomen door de aanschaf van de PCA en GPU, waar omwonende zich sterk voor hebben gemaakt, nu grotendeels opgevuld wordt met het testen van straalmotoren. Daarmee wordt een investering van 1 miljoen euro belastinggeld oneigenlijk gebruikt.
8. Volstrekt wordt voorbijgegaan aan het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) met betrekking tot maximale geluidsbelasting in relatie tot gezondheidsrisico's. De WHO hanteert max 45 dB(A) als grens die ook door de GGD wordt toegepast. Volgens het PIP gaat mijn woning belast worden tussen de 45 en 59 dB(A) L_{den} . Dat houdt in dat testen met straalmotoren op zeer kort afstand van de woningen een grote impact op de leefbaarheid is.
9. De verwachte toename van geluidsoverlast bovenop het reguliere vliegverkeer en grondgebonden activiteiten onaanvaardbaar en onverantwoord is.
10. Waardevermindering van mijn woning kan optreden (planschade). Deze waardevermindering wordt niet gecompenseerd.
11. Vrijkomende emissies als gevolg van proefdraaien niet structureel worden gemeten maar wel (volgens recente inzichtenonderzoek Schiphol) een ernstige bedreiging kunnen vormen voor onze gezondheid.
12. Het cumulatief effect van de luchtgebonden plus grondgebonden emissies gerelateerd aan MAA niet verantwoord is voor de gezondheid van de omwonenden en de leefomgeving. Voor deze cumulatie bestaat ook geen toepasbaar handhavingskader.

13. Wij onze zorgen hebben over de toename van de stikstofuitstoot
14. Het proefdraaien op zeer korte afstand van de bebouwing (500 meter) waar mensen wonen en kinderen spelen nooit een geschikte locatie kan zijn.
15. Een ernstige bedreiging van de Natura 2000 gebieden kan optreden.

Reactie Gedeputeerde Staten op onderdelen 1 t/m 15 (puntsgewijs)

Ad 1

In het akoestisch onderzoek zijn verschillende maatregelen onderzocht die de geluidbelasting beperken. Een deel daarvan is vastgelegd in het PIP en een deel maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning, die vanaf het ontwerp gecoördineerd in procedure gebracht wordt. Het gaat daarbij onder andere om:

- het beperken van de maximaal toegestane bedrijfsduur van het proefdraaien op zowel de proefdraaiplaats als op Platform C;
- een halvering van het aantal toegestane proefdraaibeurten op jaarbasis in de categorieën B (Flight Idle) en C (Ground Idle). Eerder werd uitgegaan van maximaal 200 proefdraaibeurten per jaar in categorie B en maximaal 400 proefdraaibeurten per jaar in categorie C. Nu is uitgegaan van maximaal 100 x type B en 200 x type C;
- het beperken van gebruik van APU's van vrachtvliegtuigen op het platform D door inzet van elektrisch grond materieel (PCA en elektrische APU's);
- de realisatie van 3 geluidschermen nabij de woningen Vliegveldweg 51, 53 en 62;
 - ;
- het aanbrengen van geluidabsorptie op gebouwdelen om reflecties van geluid te verminderen;
- het minimaliseren van geluidhinder door de locatie van de proefdraaibeurt te bepalen op basis van de windrichting.

Er zijn ook maatregelen onderzocht, mede naar aanleiding van inspraakreacties, die uiteindelijk niet gerealiseerd worden omdat ze niet toepasbaar bleken of niet effectief zijn. Zo zijn maatregelen 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 wel onderzocht. Zo is onderzocht of afscherpende voorzieningen op verschillende locaties kunnen leiden tot een relevante reductie van de geluidbelasting in omliggende dorpskernen. Toepassing van grondwallen, geluidschermen of parkeergebouwen op deze locaties leidt echter niet tot een relevante geluidreductie van de geluidbelasting bij een significant aantal woningen. De voorzieningen zijn dus niet doelmatig

Daarnaast is ook de mogelijkheid voor inpandig proefdraaien onderzocht. Dit betekent een technisch zeer complexe en financieel niet realistische oplossing, waarvoor – gelet op de hoogtebeperkingen op het luchthaventerrein – bovendien geen goede locatie voorhanden is. Ten opzichte van een Ground Run-up Enclosure (GRE) is een volledig gebouw op voorhand niet doelmatig. Een volledig gebouw is aanzienlijk complexer en duurder en heeft nauwelijks voordelen in het terugbrengen van de geluidbelasting in de omgeving ten opzichte van een GRE.

Ook is de mogelijkheid voor het gebruik van een GRE onderzocht. Bij de beantwoording van onderdeel 2 van deze inspraakreactie wordt hier uitgebreid op ingegaan.

Tot slot zijn er ook maatregelen waarvan, omwille van het experimentele karakter de effectiviteit en toepasbaarheid nog onvoldoende vast staan (waterinjectie bij proefdraaien) of die op dit moment nog

vragen om forse investeringen (volledige elektrificatie grondmaterieel). Omdat dit in de toekomst mogelijk anders ligt, wordt in de omgevingsvergunning een bepaling opgenomen die MAA verplicht periodiek te (blijven) onderzoeken of verdergaande beperking van geluidbelasting mogelijk is.

Ad 2

Naar aanleiding van de inspraakreacties op het voorontwerp PIP is aanvullend onderzoek gedaan naar de technische haalbaarheid, kosten en effectiviteit van een Ground Run-up Enclosure. Een GRE is een 2, 3 of 4-zijdige geluidafscherming rondom een proefdraailocatie. Een GRE wordt zodanig ontworpen dat de luchtstroom (blast) van de proefdraaiende vliegtuigen (deels) door de geluid afscherpende voorziening kan stromen of via zogenaamde blast deflectors wordt afgebogen, zodat het proefdraaien minimaal wordt gehinderd.

De resultaten van het aanvullend onderzoek zijn opgenomen als bijlage bij het Akoestisch onderzoek bij het ontwerp-PIP en de aanvraag omgevingsvergunning. Met een GRE kan het aantal woningen waar de geluidbelasting als gevolg van het full-power proefdraaien hoger is dan de voorkeurswaarde sterk worden verlaagd. Afhankelijk van de locatie en oriëntatie kan met een 3-zijdige GRE het aantal woningen dat een geluidbelasting ondervindt hoger dan de voorkeurswaarde, worden teruggebracht tot 120 á 130 woningen. Van de beschouwde varianten heeft een GRE ter plaatse van de bestaande proefdraaiplaats de minste nadelige effecten op de omgeving, gevolgd door een 3-zijdige GRE aan de oostzijde van de start en landingsbaan.

Het effect op de geluidbelasting is bij een 3-zijdige GRE niet wezenlijk anders dan een veel kostbaardere 4-zijdige GRE. De realisatie van een 3-zijdige GRE op de locatie van de bestaande proefdraaiplaats vergt een investering van circa 9 miljoen Euro. De realisatie van een 3-zijdige GRE aan de oostzijde van de start en landingsbaan, vergt een investering van circa 6,5 miljoen Euro.

Bij de afweging om wél of geen 3-zijdige GRE op te nemen als maatregel in het PIP is het volgende overwogen.

Een hogere geluidbelasting (dan de voorkeursgrenswaarde) mag op grond van de wet worden toegestaan als maatregelen ondoeltreffend zijn óf als deze maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van financiële of andere aard. Het bevoegd gezag mag geen maatregelen opleggen die voor het bedrijf economisch niet haalbaar zijn. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te borgen hebben Gedeputeerde Staten in 2013 beleidsregels vastgesteld voor het toestaan van 'hogere waarden'. In deze beleidsregels zijn voorwaarden opgenomen waaraan de geluidssituatie bij een woning tenminste dient te voldoen. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat in een situatie zonder GRE bij alle woningen aan deze voorwaarden wordt voldaan. Kortom; een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan óók zonder GRE worden geborgd.

Bij het beoordelen of een GRE een zinvolle maatregel is is verder van belang dat de activiteiten die worden afgeschermd door een GRE zich op grond van het PIP en de omgevingsvergunning alleen overdag en niet vaker dan 62 keer per jaar gedurende een beperkt aantal minuten mogen voordoen.

Gelet op het voorgaande zijn wij van oordeel dat een GRE - gelet op de investeringskosten van circa 6,5 tot 9 miljoen Euro - geen financieel doelmatige maatregel is met het oog op het beperken van de geluidbelasting in de omgeving van MAA. Besloten is daarom om géén GRE op te nemen in het ontwerp-PIP.

Ad 3

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. De uitkomst van deze toets is dat het is uitgesloten dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. Die beoordeling is opgenomen als bijlage bij het PIP.

Ten aanzien van geluidsbeschermende maatregelen wordt verwezen naar de beantwoording onder ad1 en ad2 van deze inspraakreactie.

Handhavingskader voor cumulatie

Met het PIP worden 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 (geluid van alle activiteiten op de grond, exclusief het starten, landen en taxiën van vliegtuigen), wordt bij het vaststellen van deze kaders wel degelijk aandacht besteed 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 ook gekeken naar de maximale geluidbelasting van andere geluidbronnen zoals het verkeer op de A2 en het vliegverkeer binnen de kaders die daarvoor gelden. Ook voor andere belangrijke geluidbronnen in de omgeving van de Luchthaven liggen immers kaders vast waar het geluid aan moet voldoen.

Het is aan de betreffende bevoegde gezagen om handhavend op te treden of maatregelen te treffen op het moment dat de geluidbelasting van deze bronnen niet voldoet. Op deze manier is indirect geborgd dat ook de cumulatieve geluidbelasting naar de toekomst niet ongemerkt toeneemt.

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), 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.

Meetsysteem geluid en lucht

Op 15 augustus 2023 is de stichting Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport opgericht. De stichting heeft tot doel "het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de leefomgeving rondom Maastricht Aachen Airport". Dit Omgevingsfonds gaat op 1 januari 2024 van start. De Stichting zal het omgevingsfonds beheren naar analogie van de omgevingsfondsen bij Schiphol en Eindhoven Airport. De Stichting wil met het fonds een positieve bijdrage leveren aan de omgeving van de luchthaven en allen die hier wonen. De behoeften van en de communicatie met de omwonenden staan hierin

centraal. Het fonds verstrekt daartoe subsidies aan particuliere initiatieven voor activiteiten of projecten die een bijdrage leveren aan het bevorderen van de leefbaarheid rondom luchthaven MAA en het voorkomen van overlast.

Onder deze projecten kan ook het plaatsen van (bovenwettelijke) meetapparatuurten aanzien van de luchtkwaliteit en de geluidniveaus vallen.

Omdat er daarnaast nog veel onduidelijkheid bestaat over de mate waarin verschillende bronnen bijdragen aan de concentraties ultra fijnstof (UFP) heeft de Provincie Limburg in 2022 in het kader van het Schone Lucht Akkoord subsidie aangevraagd om op 4 locaties in Limburg de concentraties UFP structureel te gaan meten. Naar verwachting zijn de UFP-meetstations uiterlijk begin 2024 operationeel. Deze meetresultaten zullen worden gebruikt om de betrouwbaarheid van berekeningen van concentraties ultra fijnstof te verbeteren en bij onderzoeken naar de gezondheidseffecten van ultra fijnstof. Een van deze meetlocaties wordt ingericht in de omgeving van MAA.

Ad 4

De impact die het proefdraaien heeft op de leefomgeving is voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit onderzocht en beoordeeld. Uitkomst van deze onderzoeken is dat zowel de geluidbelasting als de concentraties luchtverontreinigende stoffen blijven voldoen aan de wettelijke grenswaarden.

Bij het beoordelen van de effecten is daarnaast betrokken of en zo ja in welke mate de impact wijzigt ten opzichte van de nu vergunde bedrijfsvoering.

In de toekomstige (aangevraagde) situatie daalt het aantal woningen dat als gevolg van grondgebonden activiteiten nog een geluidbelasting kan ondervinden hoger dan de voorkeurswaarde van 1.091 woningen als gevolg van enkel het proefdraaien naar 720 woningen als gevolg van proefdraaien en overige grondgebonden activiteiten. Voor luchtkwaliteit geldt dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) nu al voldoen aan de wettelijke grenswaarden en dat deze naar de toekomst toe verder zullen afnemen. Zie verder het antwoord op vraag 11.

Naar aanleiding van de reactie op het voorontwerp is nader onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke gevolgen voor geurhinder die samenhangt met het proefdraaien. Dit onderzoek is uitgevoerd als onderdeel van de aanvraag van de omgevingsvergunning. De geurconcentraties die voorkomen ten gevolgen van grondgebonden activiteiten van MAA zijn berekend en beoordeeld ter plaatse van de geurgevoelige bestemmingen. Uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van een aanvaardbaar hinderniveau.

Het aantal proefdraaibeurten (test runs) in het ontwerp-PIP is ten opzichte van het voorontwerp-PIP naar beneden bijgesteld. Het aantal toegestane proefdraaibeurten op jaarbasis in de categorieën B (Flight Idle) en C (Ground Idle) is gehalveerd ten opzichte van het voorontwerp-PIP. Eerder werd uitgegaan van maximaal 200 proefdraaibeurten per jaar in categorie B en maximaal 400 proefdraaibeurten per jaar in categorie C. Nu is uitgegaan van maximaal 100 x type B en 200 x type C. Daarnaast kunnen op jaarbasis maximaal 62 proefdraaibeurten in categorie A (full power) plaatsvinden. Daarmee komt het totaal aantal toegestane proefdraaibeurten in het ontwerp-PIP op uit op 362 per jaar.

Het aantal van 362 proefdraaibeurten (inclusief stationair proefdraaien) kan overigens niet één op één worden vergeleken met het in 2003 aantal vergunde proefdraaibeurten van 220 (exclusief stationair proefdraaien). Hoe dit zit is hierna nog eens uiteengezet.

De milieuvergunning uit 2003 beperkte het aantal proefdraaibeurten tot 2005 (ingebruikname proefdraaiplaats) tot 220 proefdraaibeurten 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 "stationair" 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" (vroeger aangeduid met stationair) nu als proefdraaien meegenomen (type C), met in totaal 200x per jaar. Dit lijkt een toename van het toegestane aantal proefdraaibeurten, maar is in feite een verbetering van de registratie. Het aantal 'niet stationaire' proefdraaibeurten is beperkt tot 162x per jaar hetgeen een aanscherping is ten opzichte van de vergunning uit 2003.

Maximaal 62 Full Power proefdraaibeurten per jaar

Het voorontwerp PIP ging uit van maximaal 50 proefdraaibeurten categorie A (full power) in de representatieve bedrijfssituatie. Daar bovenop is wettelijk gezien maximaal 12 dagen per jaar een afwijkende situatie mogelijk, de zogenaamde incidentele bedrijfssituatie. Voorbeelden van die incidentele bedrijfssituatie zijn langer APU-gebruik op platform B of D maar ook proefdraaisessies bij volledige motorvervanging, zoals die enkele keren per jaar plaatsvinden.

Door een misverstand tussen MAA en SAMCO is bij het voorbereiden van het voorontwerp-PIP nog geen rekening gehouden met het feit dat náást 50 'reguliere proefdraaibeurten' een aantal keer per jaar sprake kan zijn van incidentele proefdraaisessies. Omdat deze proefdraaisessies wel essentieel zijn voor de bedrijfsvoering van SAMCO is het PIP op dit onderdeel gewijzigd ten opzichte van het voorontwerp. Omdat het incidentele bedrijfssituaties betreft, leiden deze niet tot aanpassing van de geluidzone: die wordt gebaseerd op de representatieve bedrijfssituatie. Omdat een incidentele bedrijfssituatie zich op grond van de wet maximaal 12 dagen per jaar kan voordoen, is het aantal proefdraaibeurten categorie A op jaarbasis wel opgehoogd van maximaal 50 stuks naar maximaal 62 stuks, waarvan maximaal 12 x incidentele proefdraaisessies. De regels van het PIP zijn hierop aangepast.

Ad 5

Het is juist dat de voorkeursgrenswaarde voor van 50 dB(A) wordt overschreden. Dit is zowel het geval in de vergunde als in de toekomstige (aangevraagde situatie). In de toekomstige (aangevraagde) situatie daalt het aantal woningen dat als gevolg van grondgebonden activiteiten nog een geluidbelasting hoger dan de voorkeurswaarde mag ondervinden van 1.091 woningen naar 720 woningen.

Een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde mag op grond van de wet worden toegestaan als het binnen redelijkheid niet mogelijk is om de geluidbelasting met maatregelen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Voorwaarde is wel dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd. Om dit te borgen hebben Gedeputeerde Staten in 2013 beleidsregels vastgesteld voor het toestaan van geluidbelastingen hoger dan de voorkeursgrenswaarde. In deze beleidsregels zijn voorwaarden opgenomen waaraan de geluidssituatie bij een woning tenminste dient te voldoen. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat, rekening houdend met alle in het plan opgenomen maatregelen, bij alle woningen aan deze voorwaarden wordt voldaan. Dit houdt in dat woningen over ten minste één geluidluwe gevel beschikken dan wel dat het PIP niet leidt tot een wezenlijke verslechtering van de geluidbelasting ten opzichte van de vergunde situatie.

Wijziging van het aantal woningen met een geluidbelasting > 50 dB(A)

Na de ter inzage legging van het voorontwerp PIP heeft er een 'test' proefdraaisessie plaatsgevonden met een straalvliegtuig op de afgeschermd proefdraaiplaats aan de westzijde van de start en

landingsbaan (de TRS). Tijdens die proefdraaisessie bleek dat het straalvliegtuig vanwege de geldende veiligheidsvoorschriften op grotere afstand van de geluidschermen moest worden gepositioneerd dan eerder werd aangenomen.

Daarnaast is door SAMCO vastgesteld dat na onderhoudswerkzaamheden aan specifieke vliegtuigtypen er proefdraaibeurten uitgevoerd moeten worden die afwijken van de "standaardprofielen" waarmee in het voorontwerp-PIP rekening is gehouden. Met name voor afwijkende langere sessies, die wel regelmatig voorkomen (en dus onderdeel zijn van bestaande representatieve bedrijfssituatie) bood het voorontwerp-PIP onvoldoende geluidruimte. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast. Deze aanpassingen van de uitgangspunten voor de representatieve bedrijfssituatie hebben geleid tot een wijziging van de geluidzone. Ten opzichte van de geluidzone in het voorontwerp PIP is de geluidzone in het ontwerp PIP aan de noordoostzijde en aan de westzijde verruimd. Aan de westzijde komt daarnaast een groter deel van Kasen (Bunde) binnen de geluidzone te liggen.

Tot slot is tussen publicatie van het voorontwerp-PIP en het ontwerp-PIP het woningbestand in de nabijheid van de luchthaven beperkt uitgebreid. Met deze uitbreiding kon in het voorontwerp nog geen rekening worden gehouden.

Het aantal te verlenen hogere waarden is door de combinatie van deze wijzigingen toegenomen van 680 stuks (voorontwerp PIP) naar 720 stuks (ontwerp PIP). Dit aantal is nog altijd lager dan het aantal geluidgevoelige bestemmingen dat op grond van de vergunning uit 2003 een geluidbelasting boven 50 dB(A) kan ondervinden (1.091 woningen).

Ad 6

In het geluidonderzoek zijn zowel de gemiddelde als de kortdurende geluidniveaus (pieken) inzichtelijk gemaakt en beoordeeld. Door het treffen van maatregelen wordt de piekbelasting bij woningen beperkt tot circa 75 dB(A). Deze niveaus doen zich alleen voor gedurende het full-power proefdraaien met de meest luidruchtige vliegtuigtypen. Deze activiteit is in de vergunning beperkt tot 62 keer per jaar en kan zich alleen kortstondig overdag (tijdens het full-power proefdraaien) voordoen.

Ad 7

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 een 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 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 proefdraaibeurten om afneemt en daarmee is nog steeds sprake van een zinvolle investering.

Ad 8

De genoemde waarde van 45 dB L_{den} is een WHO-streefwaarde die geldt voor de jaargemiddelde geluidbelasting vanwege vliegverkeer.

Voor industrielawaai, waar ook het proefdraaien en het en laden en lossen van vliegtuigen toe gerekend worden, heeft de WHO geen advieswaarden afgeleid. Bij de beoordeling van deze grondgebonden activiteiten is daarom uitgegaan van de voorkeurswaarden en grenswaarden die in de Nederlandse regelgeving, met name de Wet geluidhinder, zijn opgenomen.

De voorkeurswaarde voor industrielawaai is 50 dB(A) overdag, 45 dB(A) in de avond en 40 dB(A) in de nachtperiode. De grenswaarde verschillen afhankelijk van het bouwjaar van de woning en liggen 5 tot 10 dB(A) hoger dan de voorkeurswaarde. Deze grenswaarden hebben betrekking op de geluidbelasting op een maatgevende drukke dag en niet - zoals de WHO advieswaarden - op de jaargemiddelde geluidbelasting (L_{den}) die in de regel lager ligt.

Voor alle woningen geldt dat de grenswaarden uit de Wet geluidhinder worden gerespecteerd. Op negen na is bij alle woningen de gemiddelde geluidbelasting tussen 7.00 en 19.00 lager of gelijk aan 55 dB(A). In de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00) is de gemiddelde geluidbelasting op twee woningen na lager of gelijk aan 50 dB(A) en in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00) is de gemiddelde geluidbelasting op drie woningen na gelijk of lager dan 40 dB(A).

Ad 9

Omdat sprake is van meer dan één geluidbron is ook de gecumuleerde geluidbelasting van belang. Het geluid afkomstig van de grondgebonden activiteiten binnen het luchtvaartterrein is daarom in het akoestisch onderzoek gecumuleerd met luchtvaartlawaai (luchtgebonden activiteiten, conform de Omzettingsregeling), met industrielawaai van Businesspark AviationValley 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.

Ad 10

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 aanvraag voor een tegemoetkoming in schade kan pas ingediend worden als er sprake is van een onherroepelijk inpassingsplan.

Ad 11

In het kader van het PIP en de omgevingsvergunning milieu zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgebreid onderzocht. Dit is gedaan met berekeningen omdat metingen niet geschikt zijn om in een groot gebied de concentraties in beeld te brengen. Ook zijn metingen ongeschikt om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in toekomstige jaren te bepalen.

Bij de berekeningen zijn de emissies (uitstoot) meegenomen van alle relevante 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. Op de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen zijn 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.

Uit de berekeningen volgt dat op de terreingrens als ter plaatse van omliggende woningen wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀/PM_{2,5}) zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Hierna wordt ingegaan op de manier waarop onderzoek is gedaan naar de stoffen waarvoor geen grenswaarden zijn opgenomen in de Wet milieubeheer.

Zeer Zorgwekkende stoffen

Om in beeld te brengen of op Maastricht Aachen Airport sprake is van de emissie van ZZS of pZZS is een inventarisatie uitgevoerd. Op basis van deze inventarisatie zijn de emissies vanwege kerosineverbruik (bij gebruik APU's en bij proefdraaien van vliegtuigmotoren), vrijkomen van kerosinedamp bij het tanken van vliegtuigen en dieselverbruik van het platformmaterieel kwantitatief in beeld. De ZZS-stoffen waarvoor op basis van de Activiteitenregeling een grenswaarde (MTR) van toepassing is, zijn kwantitatief onderzocht en getoetst aan de MTR die voor de betreffende stof van toepassing is. Uit het onderzoek blijkt dat voor de getoetste stoffen geen sprake is van een overschrijding van de vastgestelde MTR-waarde ter plaatse van de terreingrens. De berekende concentraties zijn ruim lager dan de MTR-waarde. Maastricht Aachen Airport spant zich in om de uitstoot van ZZS zoveel mogelijk te beperken. Dit doet zij onder meer door instructies gebruik APU, door vervanging/investeringen in PCA's en elektrisch materieel en door gebruik GTL als alternatief voor diesel.

Ultrafijnstof

De kennis over de emissies en verspreiding van ultrafijnstof is nog in volle ontwikkeling: er is nog geen gestandaardiseerde methode om ultrafijnstof vanwege luchthavenactiviteiten op een goede manier te meten of met berekeningen te voorspellen. Ook gelden er voor ultrafijnstof – in tegenstelling tot bijvoorbeeld fijn stof en stikstofdioxide – geen normen waaraan een ontwikkeling kan worden getoetst.

Uit de beschikbare studies van het RIVM naar de aanwezigheid van ultrafijnstof in de omgeving van Schiphol volgt wel dat de luchtvaart een belangrijke bron is van ultrafijnstof. Met name de emissies die vrijkomen bij het starten, landen en taxiën van vliegtuigen kunnen lokaal bijdragen aan een verhoging van de concentraties ultrafijnstof. In dit kader is het belangrijk dat niet het PIP maar de Omzettingsregeling en (op termijn) een nieuw Luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport bepaald hoeveel vliegbewegingen er plaatsvinden. Het PIP en de omgevingsvergunning milieu reguleren wel de grondgebonden activiteiten zoals het proefdraaien en overige activiteiten op het platform. Deze activiteiten wijzigen slechts beperkt ten opzicht van de vergunde situatie. Het PIP en de omgevingsvergunning milieu zijn beperkt van invloed op de totale concentraties ultrafijnstof.

Als aanvulling op het luchtkwaliteitsonderzoek bij het PIP is door MAA wel verkennend in beeld gebracht wat het effect is van Maastricht Aachen Airport op de concentraties ultrafijnstof in de omgeving van de luchthaven. De resultaten daarvan staan beschreven in de Notitie ultrafijnstof Maastricht Aachen Airport van WSP (bijlage 4 bij het PIP). Hieruit volgt dat Maastricht Aachen Airport in zijn totaliteit een beperkte bijdrage levert aan de jaargemiddelde concentratie ultrafijnstof in de omgeving van de luchthaven.

Verder geldt dat MAA– ter voorbereiding van een aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit – milieuonderzoeken aan het uitvoeren is en een m.e.r.-beoordelingsrapportage opstelt. Daarbij wordt ook nader ingegaan op de effecten van de aan te vragen luchtgebonden activiteiten op de concentraties ultrafijnstof. In de effectbeoordeling ultrafijnstof worden recente nieuwe inzichten meegenomen, waaronder de resultaten van metingen op het platform van MAA en de metingen die zijn uitgevoerd in Schietecoven.

Gelet op de beperkte bijdrage van grondgebonden activiteiten aan de concentraties ultrafijnstof, het ontbreken van een wettelijk toetsingskader en het feit dat het PIP voor een belangrijk deel een bestendiging is van de bestaande situatie, zijn er vanuit het oogpunt van ultrafijnstof geen belemmeringen voor de vaststelling van dit PIP.

Daarnaast geldt dat Maastricht Aachen Airport de doelstelling heeft in 2030 CO2-neutraal te zijn. Maatregelen die in dit verband worden getroffen hebben in de regel ook positieve invloed op negatieve gezondheidseffecten vanwege luchtmissies en geluid. Zo is er binnen MAA sprake van een toenemende elektrificatie. Naast geluidwinst wordt zo ook een afname van emissies van ZZS, geur en ultrafijnstof bewerkstelligt. De elektrische GPU's produceren geen geluid en hebben geen uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Ook wordt overgegaan op GTL als alternatief voor diesel, wat schoner is en waardoor sprake is van een lager brandstofverbruik en lagere uitstoot.

Meetsysteem geluid en lucht

Omdat er nog veel onduidelijkheid bestaat over de mate waarin verschillende bronnen bijdragen aan de concentraties ultra fijnstof (UFP) heeft de Provincie Limburg in 2022 in het kader van het Schone Lucht Akkoord subsidie aangevraagd om op 4 locaties in Limburg de concentraties UFP structureel te gaan meten. Naar verwachting zijn de UFP meetstations uiterlijk begin 2024 operationeel. Deze meetresultaten worden gebruikt om de betrouwbaarheid van berekeningen concentraties ultra fijnstof te verbeteren en bij onderzoeken naar de gezondheidseffecten van ultra fijnstof. Eén van deze meetlocaties wordt ingericht in de directe omgeving van MAA.

Op 15 augustus 2023 is de stichting Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport opgericht. De stichting heeft tot doel "het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de leefomgeving rondom Maastricht Aachen Airport". Dit Omgevingsfonds gaat op 1 januari 2024 van start. De Stichting zal het omgevingsfonds beheren naar analogie van de omgevingsfondsen bij Schiphol en Eindhoven Airport. De Stichting wil met het fonds een positieve bijdrage leveren aan de omgeving van de luchthaven en allen die hier wonen. De behoeften van en de communicatie met de omwonenden staan hierin centraal. Het fonds verstrekt daartoé subsidies aan particuliere initiatieven voor activiteiten of projecten die een bijdrage leveren aan het bevorderen van de leefbaarheid rondom luchthaven MAA en het voorkomen van overlast.

Onder deze projecten kan ook het plaatsen van (bovenwettelijke) meetapparatuur zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit en de geluidniveaus vallen.

Ad 12

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 9 en 11.

Luchtkwaliteit

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.

Geur

Naar aanleiding van de reactie op het voorontwerp is nader onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke gevolgen voor geurhinder die onder andere samenhangen met het proefdraaien. Dit onderzoek is uitgevoerd als onderdeel van de aanvraag van de omgevingsvergunning. De geurconcentraties die voorkomen ten gevolge van grondgebonden activiteiten van MAA zijn berekend en beoordeeld ter plaatse van de geurgevoelige bestemmingen.

Overslag van kerosine en verbranding van kerosine kan in sommige situaties geurhinder veroorzaken. Op het terrein van MAA vindt geuremissie met name plaats als gevolg van het gebruik van APU's, het proefdraaien van vliegtuigen na onderhoud en het tanken van vliegtuigen. Op basis van uitgevoerde geurmetingen en -berekeningen is, de ter plaatse van geurgevoelige bestemmingen in de omgeving van MAA optredende geurbelasting, berekend. Bij alle woningen en andere geurgevoelige bestemmingen in de omgeving van MAA is de berekende geurbelasting (zowel 98- als 99,9-percentiel) lager dan de richtwaarde. Uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van een aanvaardbaar hinderniveau.

Ad 13

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.

Ad 14

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 9, 11 en 12.

De impact die het proefdraaien heeft op de leefomgeving is voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit onderzocht en beoordeeld. Uitkomst van deze onderzoeken is dat zowel de geluidbelasting als de concentraties luchtverontreinigende stoffen blijven voldoen aan de wettelijke grenswaarden. Naar aanleiding van de inspraakreacties is tevens onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van ZZS, Ultrafijnstof en de mogelijke gevolgen voor geurhinder. Zie voor deze onderwerpen de antwoorden op 9, 11 en 12.

Ad 15

De gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn in het kader van het PIP onderzocht. Hierbij is naar de invloed van verschillende effecten gekeken (geluid, stikstof, licht, trillingen etc). Daaruit is gebleken dat er geen sprake is van significant negatieve gevolgen.

Specifieke of aangepaste inspraakreacties:

In de ***specifieke inspraakreacties*** wordt voor die onderdelen die overeenkomen met onderdelen van de standaard inspraakreacties verwezen naar die betreffende onderdelen. Voor de inspraakreactie die niet elders is genoemd is de reactie van Gedeputeerde Staten onderstaand opgenomen.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 1372 [REDACTED] (uniforme inspraakreactie in aangepaste vorm)

Samenvatting inspraakreactie

Hinderbeperkende maatregelen moeten worden genomen.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 1.

Samenvatting inspraakreactie

Er technische alternatieven bestaan om geluidsoverlast tijdens testruns te reduceren.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 2.

Samenvatting inspraakreactie

Ook zijn wij van mening dat een Milieueffectrapportage een breed en integraal Onderzoek naar geluidsbeschermende maatregelen, een structureel meetsysteem en een handhavingkader voor cumulatieve geluids-/emissiebelasting minimale randvoorwaarden zijn verbonden aan voortgang van dit PIP.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 3.

Samenvatting inspraakreactie

De overlast in de vorm van geluid, kerosinestank en uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van 650 testruns per jaar een belasting vormt voor het leefklimaat van de omgeving.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 4.

Samenvatting inspraakreactie

De voorkeurgrenswaarde uit de Wet Geluidshinder van 50 dB(A) moet worden gehandhaafd.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 5.

Samenvatting inspraakreactie

Er met betrekking tot ervaren geluidsbelasting gerekend wordt met gemiddelden over 24 uur.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 6.

Samenvatting inspraakreactie

Geluidsruimte die in 2021 is vrijgekomen door de aanschaf van de PCA en GPU, waar omwonende zich

sterk voor hebben gemaakt, nu grotendeels opgevuld wordt met het testen van straalmotoren.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 7.

Samenvatting inspraakreactie

Er wordt voorbijgegaan aan het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) met betrekking tot maximale geluidsbelasting in relatie tot gezondheidsrisico's. De WHO hanteert max 45 dB(A) als grens die ook door de GGD wordt toegepast. Volgens het PIP gaat mijn woning belast worden tussen de 45 en 59 dB(A) Lden.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 8.

Samenvatting inspraakreactie

Waardevermindering van mijn woning kan optreden (planschade).

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 10.

Samenvatting inspraakreactie

Wij onze zorgen hebben over de toename van de stikstofuitstoot.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 13.

Samenvatting inspraakreactie

Het proefdraaien op zeer korte afstand van de bebouwing (500 meter) geen geschikte locatie kan zijn.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 14.

Samenvatting inspraakreactie

Een bedreiging van de Natura 2000 gebieden kan optreden.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 15.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 1373 [REDACTED] (uniforme inspraakreactie in aangepaste vorm

Samenvatting inspraakreactie

Er technische mogelijkheden bestaan om geluidsoverlast tijdens testruns te reduceren maar deze zijn niet meegenomen of overwogen in het PIP. Überhaupt zijn overlast reducerende maatregelen niet of onvoldoende onderzocht. Blijkbaar wenst de provincie hierin niet te investeren ten koste van omwonenden.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 1 en nr. 2.

Samenvatting inspraakreactie

De overlast in de vorm van geluid, uitstoot van schadelijke stoffen en kerosine als gevolg van 650 testruns per jaar een onacceptabele extra belasting vormen voor de gezondheid van omwonenden en leefbaarheid en leefklimaat van de omgeving.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 4.

Samenvatting inspraakreactie

De voorkeurgrenswaarde uit de Wet Geluidhinder van 50 dB(A) voor onze woning wordt overschreden. Daarmee tevens de kritische WHO grens van 45 dB(A).

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 5.

Samenvatting inspraakreactie

Er met betrekking tot ervaren geluidsbelasting gerekend wordt met gemiddelden van 24 uur terwijl het proefdraaien in de praktijk op tal van woning van piekbelasting van 75 dB(A) veroorzaakt.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 6.

Samenvatting inspraakreactie

Geluidsruimte die in 2021 is vrijgekomen door de aanschaf van de PCA, waar omwonenden zich sterk voor hebben gemaakt, nu opgevuld wordt met het testen van straalmotoren. Daarmee wordt een investering van 1 miljoen euro belastinggeld, bedoeld om overlast te reduceren, oneigenlijk gebruikt. Ten koste van omwonenden.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 7.

Samenvatting inspraakreactie

Naar hoge waarschijnlijkheid substantiële waardevermindering van onze woning optreedt. Deze waardevermindering wordt niet gecompenseerd.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 10.

Samenvatting inspraakreactie

Volstrekt wordt voorbijgegaan aan het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) met betrekking tot maximale geluidsbelasting in relatie tot gezondheidsrisico's. De WHO hanteert max 45 dB(A) als grens die ook door de GGD wordt toegepast. Volgens het PIP gaat mijn woning belast worden tussen de 45 en 59 dB(A) Lden. Dat houdt in dat testen met straalmotoren op MAA niet alleen een grote impact op de leefbaarheid maar ook een gezondheidsrisico inhoudt. Dit is niet onderzocht.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 8.

Samenvatting inspraakreactie

Vrijkomende emissies als gevolg van proefdraaien niet structureel worden gemeten maar wel (volgens recente inzichtenonderzoek Schiphol) een ernstige bedreiging kunnen vormen voor onze gezondheid.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 11.

Samenvatting inspraakreactie

Het cumulatief effect van de luchtgebonden plus grondgebonden emissies gerelateerd aan MAA niet verantwoord is voor de gezondheid van de omwonenden en de leefomgeving. Voor deze cumulatie bestaat ook geen toepasbaar handavingskader. Omwonenden kunnen hiervoor nergens terecht

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 9.

Handhavingskader voor cumulatie:

Met het PIP worden 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 (geluid van alle activiteiten op de grond, exclusief het starten, landen en taxiën van vliegtuigen), wordt bij het vaststellen van deze kaders wel degelijk aandacht besteed aan de samenloop van verschillende geluidbronnen. Het vormen van een oordeel over de aanvaardbaarheid van deze 'cumulatieve geluidbelasting' is onderdeel van de besluitvorming. Daarbij is ook gekeken naar de maximale geluidbelasting van andere geluidbronnen zoals het verkeer op de A2 en het vliegverkeer binnen de kaders die daarvoor gelden. Ook voor andere belangrijke geluidbronnen in de omgeving van de Luchthaven liggen immers kaders vast waar het geluid aan moet voldoen.

Het is aan de betreffende bevoegde gezagen om handhavend op te treden of maatregelen te treffen op het moment dat de geluidbelasting van deze bronnen niet voldoet. Op deze manier is indirect geborgd dat ook de cumulatieve geluidbelasting naar de toekomst niet ongemerkt toeneemt.

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.

In het kader van handhaving (al dan niet naar aanleiding van klachten) zal in het voorkomende geval bekeken worden wie (gemeente/Provincie of Rijk) het bevoegd gezag is.

Samenvatting inspraakreactie

Er wordt geen MER uitgevoerd – een beslissing die niet is gebaseerd op actuele inzichten.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 3.

Samenvatting inspraakreactie

MAA heeft nog altijd geen natuurvergunning. MAA en SAMCO zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden (zie bijvoorbeeld Webinar PIP door Provincie). Effecten van emissies SAMCO dienen in besluitvorming Natuurvergunning meegenomen te worden.

Reactie Gedeputeerde Staten

Door MAA is bij het Ministerie van LNV voor het project Exploitatie luchthaven Maastricht Aachen Airport een vergunning aangevraagd. Hierin zijn de onlosmakelijk met elkaar verbonden activiteiten meegenomen.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 1374 C. [REDACTED]

Samenvatting inspraakreactie

Hinderbeperkende maatregelen zijn niet of duidelijk niet voldoende onderzocht en zullen dus niet leiden tot een aanscherping van de eventueel te verlenen vergunning c.q. implementatie van daaraan gerelateerde maatregelen.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 1.

Samenvatting inspraakreactie

Er wordt geen aandacht besteed aan het feit dat er technische alternatieven bestaan om geluidsoverlast tijdens het testen te reduceren. Praktijkvoorbeelden zijn beschikbaar maar worden waarschijnlijk genegeerd vanwege de financiële implicaties.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 2.

Samenvatting inspraakreactie

Behalve de overlast door geluid, en met name de pieken daarvan, is er zeker ook in Kelmond sprake van ernstige kerosineoverlast, - die zelfs te proeven is in het fruit dat ik aan huis teel-, nog te zwijgen van de uitstoot van andere schadelijke stoffen.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 4.

Samenvatting inspraakreactie

De voorkeursgrenswaarde uit de Wet Geluidshinder wordt stelselmatig overschreden. Daar komt voor Kelmond nog specifiek bij dat het halfopen landschap aan de noordwestkant, richting Geverik, werkt als geluidsresonerend element, - zoals in het verleden door metingen van DSM nadrukkelijk is aangetoond-. Nog erger, de bosrand van het Kelmonderhellingsbos werkt als weerkaatser van SAMCO-geluid, dat zo zelfs het directe geluid overstijgt. Daar komt nog bij dat zodoende ook nog eens sprake is van verstoring van de leefgebieden van ettelijke beschermde diersoorten, wat niet is toegestaan in het kader van de Flora-Faunawetgeving. Om die reden zijn jaren geleden hoge lichtmasten bij het bedrijventerrein na korte tijd weer weggehaald.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie ook beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 5.

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 als gevolg van 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 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.

Ten behoeve van het PIP is een onderzoek verricht naar de soortenbescherming van de Wet natuurbescherming. In dit onderzoek is inzicht gegeven in de natuurwaarden binnen de invloedssfeer van het de planactiviteiten en de mogelijke consequenties hiervan. De onderzoeksrapportage is als bijlage bij de planstukken opgenomen.

Wat betreft het aspect verstoring van beschermde diersoorten is de volgende afweging gemaakt. Er is geen sprake van een volledig nieuwe activiteit in een voorheen stille, rustige omgeving. Rondom MAA is in de bestaande situatie, vanwege onder andere de aanwezigheid van vliegbewegingen, de A2 en bedrijventerrein AviationValley, reeds sprake van een dynamische omgeving met hoge geluidbelastingen. Het bijkomende geluid als gevolg van het op een gewijzigde manier proefdraaien valt daardoor grotendeels weg tegen het bestaande geluid. Bovendien geldt dat ook de aard van geluid, al aanwezig is in het gebied (er wordt immers al proefgedraaid en vliegbewegingen van vliegtuigen met straalmotoren vinden al plaats). Het is dan ook voldoende aannemelijk dat eventueel aanwezige vogelsoorten (waaronder de roek) reeds aangepast zijn en gedijen ter plaatse van de verhoogde geluidsniveaus (gewinning). Om deze reden is ook geen sprake van (nieuwe) verstoring op de soorten die, ondanks de reeds bestaande activiteiten, aanwezig zijn in de directe omgeving van het projectgebied. Op grond hiervan is overwogen dat voor wat betreft soortenbescherming, overtredingen in het kader van de Wet natuurbescherming uitgesloten zijn.

Samenvatting inspraakreactie

Wat de geluidsoverlast betreft is er, geheel conform de uiterst dubieuze praktijken in de luchtvaartsector, uitgegaan van daggemiddelden en niet van piekbelastingen. In de burgerpraktijk zou dat bijvoorbeeld betekenen dat een paar snelheidsovertredingen weggestreept kunnen worden door de te middelen over een heel jaar.

Reactie Gedeputeerde Staten

Overtredingen van de geluidnormen als gevolg van het proefdraaien zijn uiteraard niet toegestaan. Voor wat betreft de kortdurende geluidbelastingen is het goed om op te merken dat de geluidnormen die van toepassing zijn op het proefdraaien op een aantal punten wezenlijk afwijken van de geluidnormen voor vliegverkeer.

De voorkeurswaarde en grenswaarden voor industrielawaai waar ook het proefdraaien onder valt, hebben allereerst betrekking op de geluidbelasting op een *maatgevende drukke dag*. De normstelling verschilt op dit punt wezenlijk van de normstelling voor vliegverkeer die uitgaat van jaargemiddelde geluidbelastingen. Die ligt in de regel altijd lager dan de geluidbelasting op een maatgevende drukke dag.

Daarnaast geldt dat in het kader van de vergunningverlening ook grenzen zijn gesteld aan de toegestane piekbelastingen. Ook daarin verschilt de normering voor het proefdraaien van de normering voor vliegverkeer waarin pieken niet genormeerd zijn. De grondgebonden activiteit die leidt tot de hoogste piekbelastingen is het full-power proefdraaien. Deze activiteit is op grond van de vergunning ten hoogste dan 62 x per jaar en alleen overdag toegestaan.

Samenvatting inspraakreactie

Van een zelfde aanvechtbaarheid is het benutten van door het aanschaffen van PCA en GPU vrijgekomen geluidsruimte door die ter beschikking te stellen van SAMCO: winst 0%, investeringen weggegooid.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 7.

Samenvatting inspraakreactie

Het mogelijke rendement van SAMCO is in veelvoud weg te strepen tegen alle schade die er ontstaat voor de omgeving. Daarvan blijft in het algemeen de waardevermindering van woningen onderbelicht. Die is in de optelsom groter dan de WOZ-gelden die de Gemeente Beek van MAA, en SAMCO, krijgt. Het effectueren van de vergunning aan SAMCO zal dan ook een stroom aan hertaxaties opleveren.

Reactie Gedeputeerde Staten

Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP onherroepelijk is geworden.. Over een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.

Samenvatting inspraakreactie

Dat de WHO-norm voor geluid door de luchtvaartsector genegeerd wordt is een bekend gegeven, maar daarmee nog niet gerechtvaardigd, De impact op de leefomgeving is echter een vaststaand gegeven

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 8.

Samenvatting inspraakreactie

Emissies van vrijkomende schadelijke stoffen worden niet gemeten: daarmee wordt niet alleen de gezondheid van de medewerkers van het bedrijf onrechtmatig in de waagschaal gesteld, maar ook die van de omwonenden. Voeg daar de luchtvaartgebonden emissies aan toe en de zaak wordt nog ernstiger. Maar gehandhaafd wordt er niet.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 11.

Samenvatting inspraakreactie

Daar komt nog bij dat MAA, en dus ook bedrijven als SAMCO, niet voldoen aan een nieuw stikstofbesluit, geen natuurvergunning hebben, en al helemaal geen oog voor het cumulatieve effect van de diverse vervuilingbronnen. Daarnaast ontbreekt ook een luchthavenbesluit dat voor een kader zou kunnen zorgen maar wordt stilzwijgend voortgemodderd met verouderde regelingen.

Reactie Gedeputeerde Staten

De gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn in het kader van het PIP onderzocht. Hierbij is naar de invloed van verschillende effecten gekeken (geluid, stikstof, licht, trillingen etc). Daaruit is gebleken dat er geen sprake is van significant negatieve gevolgen. Voor wat betreft de gevolgen van stikstof is een vergunningaanvraag ingediend bij het Ministerie van LNV. In de onderliggende onderzoeken is –

mits nodig op grond van de Wet natuurbescherming - rekening gehouden met cumulatieve effecten. Op grond van jurisprudentie is het zo dat voor zover de conclusie is dat er geen sprake is van negatieve effecten als gevolg van het project, cumulatie met andere plannen of projecten niet aan de orde is.

Samenvatting inspraakreactie

Dat heeft niet alleen gevolgen voor de omwonenden maar ook voor natuur en milieu, te beginnen in Natura 2000-gebieden.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 15.

Samenvatting inspraakreactie

Dat het, kortom, volstrekt onverantwoord is om een bedrijf dat niet strikt aan MAA is gebonden ten koste van omwonenden en de verdere omgeving te faciliteren, met name ook van wege de uiterst geringe afstand tussen SAMCO en de wereld buiten de vliegveldhekken.

Reactie Gedeputeerde Staten

Het voortbestaan en de groei van vliegtuigonderhoud op Maastricht Aachen Airport zijn van wezenlijk belang voor de duurzame verankering van de Maastricht Maintenance Boulevard. Gedeputeerde Staten is van mening dat het proefdraaien met straalmotoren een belangrijke bijdrage levert aan de realisatie van een toekomstbestendig Maastricht Aachen Airport.

Samenvatting inspraakreactie

Het is zeer discutabel dat er geen MER wordt uitgevoerd.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 3.

Samenvatting inspraakreactie

Er moet een deugdelijk en onafhankelijk beheerd meetsysteem komen, waarmee alle vormen van overlast in beeld en kaart kan worden gebracht.

Reactie Gedeputeerde Staten

Omdat er nog veel onduidelijkheid bestaat over de mate waarin verschillende bronnen bijdragen aan de concentraties ultra fijnstof (UFP) heeft de Provincie Limburg in 2022 in het kader van het Schone Lucht Akkoord subsidie aangevraagd om op 4 locaties in Limburg de concentraties UFP structureel te gaan meten. Naar verwachting zijn de UFP meetstations uiterlijk begin 2024 operationeel. Deze meetresultaten worden gebruikt om de betrouwbaarheid van berekeningen concentraties ultra fijnstof te verbeteren en bij onderzoeken naar de gezondheidseffecten van ultra fijnstof. Een van deze meetlocaties wordt ingericht in de omgeving van MAA.

Op 15 augustus 2023 is de stichting Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport opgericht. De stichting heeft tot doel "het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de leefomgeving rondom Maastricht Aachen Airport". Dit Omgevingsfonds gaat op 1 januari 2024 van start. De Stichting zal het omgevingsfonds beheren naar analogie van de omgevingsfondsen bij Schiphol en Eindhoven Airport. De Stichting wil met het fonds een positieve bijdrage leveren aan de omgeving van de luchthaven en allen die hier wonen. De behoeften van en de communicatie met de omwonenden staan hierin centraal. Het fonds verstrekt daartoe subsidies aan particuliere initiatieven voor activiteiten of projecten die een bijdrage leveren aan het bevorderen van de leefbaarheid rondom luchthaven MAA en het voorkomen van overlast

Onder deze projecten kan ook het plaatsen van (bovenwettelijke) meetapparatuur zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit en de geluidsniveaus..

Samenvatting inspraakreactie

Volgens de KvK staat er slechts één werknemer geregistreerd bij SAMCO. Met 380 oproepkrachten levert dit bedrijf geen fundamentele bijdrage aan de regionale economie.

Reactie Gedeputeerde Staten

Op basis van cijfers van het Etil heeft het bedrijf SAMCO in de afgelopen jaren 200 tot circa 300 werknemers in dienst. Gedeputeerde Staten is van mening dat het bedrijf daarmee een substantiële bijdrage levert aan de regionale werkgelegenheid en economie. Daarnaast heeft SAMCO een directe relatie met een technische MBO opleiding (Vista college) bij de luchthaven van waaruit jaarlijks vele leerlingen stage lopen bij SAMCO.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 1375 XXXXXXXXXX

Samenvatting inspraakreactie

Onevenredige geluidsbelasting

Geen enkel plan mag de bestaande geluidsbelasting verder aantasten. Volgens het voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) wordt de woning belast met geluid dat meerdere malen groter is dan WHO voorschrijft als zijnde maximaal toelaatbaar. WHO adviseert in 2018 dringend de grens van 45 dB, een grens die door GGD veelvuldig wordt toegepast. Volgens het PIP wordt de woning belast tussen de 50 en 60 dB Lden. Hieruit kan men vaststellen dat het testen met straalmotoren op MAA een grote impact op de leefbaarheid van de omgeving heeft. Ik deel niet de mening dat hogere waarden voor de geluidsbelasting toegestaan mogen worden

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 8.

Samenvatting inspraakreactie

Onvoldoende onderzoek hinder beperkende maatregelen.

Voorstellen van omwonenden evenals het advies Pieter van Geel om beperkende maatregelen te nemen zijn als niet uitvoerbaar of niet doeltreffend betiteld. Er zijn tal van manieren om geluid voor de omgeving te reduceren die op andere luchthavens met succes wereldwijd toegepast worden, deze zijn niet onderzocht of zijn niet meegenomen in het PIP. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de mogelijkheid om een effectieve 'Ground Run-up Enclosure' (GRE) te maken zodat de geluidsbelasting daadwerkelijk wordt gereduceerd. (Zie bijlage).

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 1 en 2.

Samenvatting inspraakreactie

Indien deze voorziening op welke reden dan ook niet mogelijk bijvoorbeeld vanwege plaatsgebrek op het terrein dan moeten wij concluderen dat testen met straalmotoren op MAA oftewel in een dichtbevolkte omgeving nooit een geschikte plaats kan zijn. Gezien de korte afstand van de woonhuizen ten opzichte van de proefdraailocatie is het zeer aannemelijk dat wij als omwonende tegen dezelfde gezondheidsrisico aanlopen als uit de documentatie blijkt.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 14.

In aanvulling merken wij op dat effecten die op het platform optreden ten aanzien van emissies niet gelijkgesteld kunnen worden aan de effecten bij de woonbebouwing in de omgeving van MAA.

Samenvatting inspraakreactie

Emissies

Emissies die vrijkomen bij het proefdraaien zoals kerosine CO₂ en fijnstof zijn nadelig voor de luchtkwaliteit. De adviezen van Pieter van Geel inzake waternevelen blijken niet uitvoerbaar. Hier heb ik grote twijfels over en eis een second opinion. MAA en SAMCO spreken 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?

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nrs. 1, 2, 11 en 12.

In de toelichting bij het PIP beschrijft MAA dat maatregelen ter beperking van geluidhinder in de vorm van anti-geluid, geluiddempers, waterinjectie, waterschermen, diffractoren een experimenteel karakter kennen. Dergelijke maatregelen zijn technisch/operationeel redelijkerwijs niet toepasbaar of bevinden zich nog in een experimentele fase en kunnen niet als 'stand der techniek' worden aangemerkt.

Maastricht Aachen Airport streeft er naar om in 2030 CO₂-neutraal te zijn. Maatregelen die in dit verband worden getroffen hebben in de regel ook invloed op het beperken van negatieve gezondheidseffecten of hinder. Zo is er binnen MAA sprake van een toenemende elektrificatie. Naast geluidwinst wordt zo ook een afname van emissies van ZZS, geur en ultrafijnstof bewerkstelligt. De elektrische GPU's produceren geen geluid en hebben geen uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Ook wordt overgegaan op GTL als alternatief voor diesel, wat schoner is en waardoor sprake is van een lager brandstofverbruik en lagere uitstoot

Samenvatting inspraakreactie

Wij eisen tevens dat op basis van metingen, en niet op basis van rekenmodellen uit de PIP, wordt waargenomen wat de overlast daadwerkelijk is waarbij zowel emissies van luchtvaart en overige verkeer cumulatief wordt meegenomen. Argumenten om een serieus onderzoek te laten doen blijkt uit de rapportage van Zemblu over de gezondheidsschade die Schiphol toebrengt aan het grondpersoneel. De uitzending is te bekijken op: <https://voutu.be/dFF3Y-2neaU>
Gezien de korte afstand van de woonhuizen ten opzichte van de proefdraailocatie is het zeer aannemelijk dat wij als omwonende tegen dezelfde gezondheidsrisico aanlopen als uit de documentatie blijkt.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nrs. 3 en 11.

In aanvulling merken wij op dat effecten die op het platform optreden ten aanzien van emissies niet gelijkgesteld kunnen worden aan de effecten bij de woonbebouwing in de omgeving van MAA.

Samenvatting inspraakreactie

Stikstof

Voor de stikstof dient een apart besluit te worden genomen in het kader van de Wet natuurbescherming. De conclusie dat significante effecten zijn uit te sluiten is echter wel overgenomen

in het voorontwerp. Het lijkt mij in strijd met de Habitatrichtlijn om de stikstofdepositie in de aanlegfase geheel buiten beschouwing te laten aangezien die richtlijn daartoe geen grondslag biedt

Reactie Gedeputeerde Staten

De gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn in het kader van het PIP onderzocht. Hierbij is naar de invloed van verschillende effecten gekeken (geluid, stikstof, licht, trillingen etc). Daaruit is gebleken dat er geen sprake is van significant negatieve gevolgen. Er is bovendien een vergunning aangevraagd bij het Ministerie van LNV.

Samenvatting inspraakreactie

Second Opinion

Wij eisen een second opinion voor de stikstofberekening Natura 2000 gebieden en het onderzoek naar hinderbeperkende maatregelen

Reactie Gedeputeerde Staten

Mede naar aanleiding van inspraakreacties is aanvullend onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en effectiviteit van verschillende maatregelen. Ook is, mede naar aanleiding van inspraakreacties het toegestane aantal proefdraaisessies op jaarbasis sterk naar beneden bijgesteld.

van Naar de mening van Gedeputeerde Staten zijn, ter voorbereiding op voorliggend inpassingsplan de juiste onderzoeken uitgevoerd die inhoudelijk in voldoende mate zijn getoetst. Voor Gedeputeerde Staten is er geen reden een tweede toets te laten uitvoeren.

Samenvatting inspraakreactie

Maximale geluidsniveaus

De totale geluidsbelasting rondom MAA mag op geen enkele wijze toenemen. Zoals de afbeelding "gecumuleerde geluidsbelasting" uit het PIP weergeeft wordt de leefbaarheid door het luchtgebonden geluid, wat niet meegerekend wordt in het PIP, plus het grondgebonden geluid waaronder proefdraaien bovengemiddeld aangetast! De piekgeluiden zijn gemiddeld 20 dB(A) meer als weergegeven. 20 dB(A) is in werkelijkheid x 100.

We eisen dat een overschrijding van de 70 dB(A) niet toegestaan wordt, ook niet gemotiveerd zoals in het PIP staat weergegeven.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 4, 5 en 6.

De stelling dat het PIP leidt tot een bovengemiddelde toename van de geluidbelasting volgen wij niet. De stelling gaat namelijk voorbij aan het feit dat de geluidbelasting onder de huidige vergunning van MAA meer mag bedragen dan onder het PIP. Ter illustratie; op grond van de huidige vergunning mag de geluidbelasting vanwege het proefdraaien bij 1.091 woningen meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde bedragen en bij 248 woningen meer dan 55 dB(A) etmaalwaarde. In het PIP wordt dit, door beperkingen op te leggen aan de duur en locatie van het proefdraaien, terug gebracht naar 720 woningen met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) en 9 woningen met een geluidbelasting meer dan 55 dB(A).

Wat betreft de kortstondige verhogingen van de geluidsniveaus (piekgeluiden) tot 75 dB(A) geldt dat deze zich op grond van vergunning alleen overdag mogen voordoen. In de avond- en nachtperiode wordt op 3 woningen na bij alle woningen voldaan aan de richtwaarde voor piekgeluiden van respectievelijk 65 en 60 dB(A). Met betrekking tot de opmerking dat de piekniveaus van 75 dB(A) 100x meer zijn dan de gemiddelde geluidsniveaus van 55 dB(A) merken wij op dat deze vergelijking niet goed gemaakt kan worden. Piekgeluiden van 75 dB(A) zijn vergelijkbaar of lager dan het geluidsniveaus van een op korte afstand voorbij rijdende auto.

Samenvatting inspraakreactie

Nieuwe vergunning meer overlast dan oude vergunning.

Indien de aantallen testen tijdsduur vermenigvuldigd worden dan blijkt dat de geluidsbelasting in het nieuwe PIP op jaarbasis groter is dan de oude vergunning toeschrijft. De nieuwe vergunning mag niet qua aantallen en duur de oude vergunning overschrijden. In de oude vergunning hieronder wordt gesproken over totaal 220 keer Fullpower Totale geluidsbelasting nieuwe vergunning komt overeen met 259.6 keer Fullpower gedurende 4 minuten.

Reactie Gedeputeerde Staten

De berekening gaat nog uit van de aantallen proefdraaibeurten die in het voorontwerp PIP zijn gehanteerd. Naar aanleiding van de inspraakreacties is met MAA beoordeeld of het aantal proefdraaibeurten kan worden beperkt. Dit heeft ertoe geleid dat het aantal aangevraagde proefdraaibeurten ten opzichte van het voorontwerp naar beneden is bijgesteld:

Het aantal toegestane proefdraaibeurten op jaarbasis in de categorieën B (Flight Idle) en C (Ground Idle) is gehalveerd ten opzichte van het voorontwerp-PIP. Eerder werd uitgegaan van maximaal 200 proefdraaibeurten per jaar in categorie B en maximaal 400 proefdraaibeurten per jaar in categorie C. Nu is uitgegaan van maximaal 100 x type B en 200 x type C. Daarnaast kunnen op jaarbasis maximaal 62 proefdraaibeurten in categorie A (full power) plaatsvinden. Daarmee komt het totaal aantal toegestane proefdraaibeurten in het ontwerp-PIP op uit op 362 per jaar.

In de omgevingsvergunning milieu is met voorschriften geborgd dat (ook bij de inzet van stillere toestellen) een proefdraaibeurt in de powersettings A of B in zijn totaliteit niet langer duurt dan 30 minuten waarvan maximaal 12 minuten in powersetting A (Full Power).

Samenvatting inspraakreactie

Meetpunten op Cargo Oost

Gesteld wordt dat er meetpunten komen die handhaven mogelijk maakt. Wij eisen dat er op platform oost een meetpunt wordt geïnstalleerd die het handhaven gebruik APU mogelijk maakt. Deze gegevens dienen live inzichtelijk gemaakt worden voor omwonenden

Reactie Gedeputeerde Staten

Op 15 augustus 2023 is de stichting Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport opgericht. De stichting heeft tot doel "het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de leefomgeving rondom Maastricht Aachen Airport". Dit Omgevingsfonds gaat op 1 januari 2024 van start. De Stichting zal het omgevingsfonds beheren naar analogie van de omgevingsfondsen bij Schiphol en Eindhoven Airport. De Stichting wil met het fonds een positieve bijdrage leveren aan de omgeving van de luchthaven en allen die hier wonen. De behoeften van en de communicatie met de omwonenden staan hierin centraal. Het fonds verstrekt daartoe subsidies aan particuliere initiatieven voor activiteiten of projecten die een bijdrage leveren aan het bevorderen van de leefbaarheid rondom luchthaven MAA en het voorkomen van overlast

Onder deze projecten kan ook het plaatsen van (bovenwettelijke) meetapparatuur zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit en de geluidniveaus..

Omdat er daarnaast nog veel onduidelijkheid bestaat over de mate waarin verschillende bronnen bijdragen aan de concentraties ultra fijnstof (UFP) heeft de Provincie Limburg in 2022 in het kader van het Schone Lucht Akkoord subsidie aangevraagd om op 4 locaties in Limburg de concentraties UFP structureel te gaan meten. Naar verwachting zijn de UFP meetstations uiterlijk begin 2024 operationeel. Deze meetresultaten worden gebruikt om de betrouwbaarheid van berekeningen concentraties ultra fijnstof te verbeteren en bij onderzoeken naar de gezondheidseffecten van ultra fijnstof. Een van deze meetlocaties wordt ingericht in de omgeving van MAA.

Samenvatting inspraakreactie

Geluidswal cargoloods Oost

De afbeelding op blz. 44 van het PIP laat 2 opties zien die zijn onderzocht. Namelijk containerwand (blauw) en grondwal (groen). Echter zijn dit onzinnige onderzoeken die op voorhand al uitwijzen het gewenste resultaat niet haalbaar is. Hiermee wordt gesuggereerd dat elke andere afscherming geen zin heeft. De meest effectieve oplossing ontbreekt, nml een geluidsabsorberende wal even hoog als de naastliggende loods van 13 meter hoog (voorzien van geluidsabsorberende materialen) loodrecht op de cargo loods. (Blauw). Wij eisen een second opinion inzake afscherming op deze plaats, (paars)

Reactie Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten is van mening dat de betreffende onderzoeken op een juiste en verantwoorde wijze zijn uitgevoerd. Er is daarom geen reden de onderzoeken nogmaals te laten uitvoeren.

Samenvatting inspraakreactie

Uitstoot

Wij eisen dat er een opstelling door Buro Peutz gemaakt wordt waarin wij kunnen zien hoe de milieubelasting zich gaat verhouden in vergelijking met het nu toegestane. Een opstelling van de uitstoot van de bestaande propellertoestellen en van de nu voorgestelde Straaltoestellen. Niet alleen stikstofoxide, fijnstof en ultrafijnstof maar ook CO₂ en andere stoffen.

1. Vliegtuig handling emissies
2. Infrastructurele of stationaire bronnen
3. Verkeer van voertuigen?

Reactie Gedeputeerde Staten

In de onderzoeken die ten grondslag liggen aan de aanvraag voor een omgevingsvergunning (Lucht, Geur, ZZS etc) zijn de maximale effecten beschouwd. Voor wat betreft de uitkomst van het onderzoek naar Lucht: de vanwege de activiteiten van MAA in de omgeving optredende concentraties verontreinigende stoffen (met name stikstofdioxide en fijn stof) zijn onderzocht met behulp van verspreidingsberekeningen.

Uit het onderzoek blijkt dat aan de geldende normen voldaan wordt.

Uit de berekeningen volgt dat zowel op de terreingrens van MAA als ter plaatse van omliggende woningen wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀/PM_{2,5}) in de Wet milieubeheer.

Aangezien de achtergrondconcentraties in de toekomst zullen afnemen 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.

Er bestaan inzake luchtkwaliteit derhalve geen belemmeringen aan MAA een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu te verlenen voor de beoogde activiteiten op de luchthaven.

Voor de uitkomsten van de onderzoeken naar Geur, ZZS etc wordt verwezen naar de beantwoording van 11 en 12.

Samenvatting inspraakreactie

Hinderbeperkende maatregel platform Oost

Op Bladzijde 23 van het PIP wordt gesproken over het gebruik van PCA en GPU als hinderbeperkende maatregel. Dit heeft betrekking op apparatuur die na inzet van omwonende is aangeschaft. Zie bijlage krantenartikel De Limburger.

Door de inzet van de PCA en GPU is er geluidsruimte vrijgekomen. Wij zijn van mening dat het opnieuw vullen van deze ruimte onacceptabel is, zowel voor de omgeving alsook voor de belastingbetalers. Deze geluidsruimte wordt oneigenlijk gebruikt. Wij eisen dat geluidsruimte die is

vrijgekomen door flinke investeringen in dit geval ca 1 miljoen euro, niet opnieuw ingevuld mag worden!

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 1, 2 en 7.

Samenvatting inspraakreactie

Kerosine en geur

Uit ervaring kunnen wij als omwonenden zeggen dat de kerosine geur die een straalmotor produceert aanzienlijk groter is dan van een propellermotor. Dit aspect dient uitvoerig onderzocht te worden en zien wij als een groot bezwaar om te gaan testen met straalmotoren en om aan te nemen dat het nieuwe PIP minder overlast geeft.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 4.

De vanwege de activiteiten van MAA in de omgeving optredende geurbelasting (o.a. vanwege het proefdraaien met straalmotoren) is ten behoeve van de aanvraag Omgevingsvergunning onderzocht met behulp van verspreidingsberekeningen. De optredende geurconcentraties vanwege de activiteiten van MAA ter plaatse van omliggende geurgevoelige bestemmingen zijn berekend en beoordeeld. Uit het onderzoek blijkt dat sprake is van een aanvaardbaar hinderniveau.

In hoofdstuk 2 van het geuronderzoek is onderbouwd dat vliegtuigen met een straalmotor een lagere geuremissie hebben dan de turboprop vliegtuigen waarmee in de huidige situatie reeds proefgedraaid wordt.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 1376 [REDACTED] (uniforme inspraakreactie met aanvullingen)

Samenvatting inspraakreactie

Het betreft de uniforme inspraakreactie die door inspreker is ingediend

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 1 tot en met 15.

Samenvatting inspraakreactie

Geluidsoverlast van proefdraaien weegt zwaarder dan het landen of opstijgen van vliegtuigen. Deze vorm van geluidsoverlast is van korte duur. Geluidsoverlast van proefdraaien weegt zwaarder. Testen is langdurig, hard en monotoon. Dat creëert veel meer overlast want wij weten niet hoelang het gaat duren.

Reactie Gedeputeerde Staten

Naar aanleiding van de inspraakreacties is met MAA beoordeeld of het aantal proefdraaibeurten kan worden beperkt. Dit heeft ertoe geleid dat het aantal aangevraagde proefdraaibeurten ten opzichte van het voorontwerp naar beneden is bijgesteld.

Het aantal toegestane proefdraaibeurten op jaarbasis in de categorieën B (Flight Idle) en C (Ground Idle) is gehalveerd ten opzichte van het voorontwerp-PIP. Eerder werd uitgegaan van maximaal 200 proefdraaibeurten per jaar in categorie B en maximaal 400 proefdraaibeurten per jaar in categorie C. Nu is uitgegaan van maximaal 100 x type B en 200 x type C. Daarnaast kunnen op jaarbasis maximaal 62 proefdraaibeurten in categorie A (full power) plaatsvinden. Daarmee komt het totaal aantal toegestane proefdraaibeurten in het ontwerp-PIP op uit op 362 per jaar.

In de omgevingsvergunning milieu is met voorschriften geborgd dat (ook bij de inzet van stillere toestellen) een proefdraaibeurt in de powersettings A of B in zijn totaliteit niet langer duurt dan 30 minuten waarvan maximaal 12 minuten in powersetting A (Full Power).

Daarnaast worden aan de vergunning voorschriften toegevoegd met het oog op de verbetering van de communicatie over het proefdraaien.

Samenvatting inspraakreactie

Stankoverlast is erger dan geluid en je went er niet aan.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 6.

We nemen kennis van de constatering. De vanwege de activiteiten van MAA in de omgeving optredende geurbelasting (o.a. vanwege het proefdraaien met straalmotoren) is ten behoeve van de aanvraag Omgevingsvergunning onderzocht met behulp van verspreidingsberekeningen. De optredende geurconcentraties vanwege de activiteiten van MAA ter plaatse van omliggende geurgevoelige bestemmingen zijn berekend en beoordeeld. Uit het onderzoek blijkt dat sprake is van een aanvaardbaar hinderniveau.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 1377 [REDACTED]

Samenvatting inspraakreactie

Een gelijkkluidende inspraakreactie ingediend als inspreker genoemd onder nummer 1376

Reactie Gedeputeerde Staten

Wij verwijzen naar onze reactie op de gelijkkluidende inspraakreactie 1376.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 1378 [REDACTED]

Samenvatting inspraakreactie

De huidige vergunning staat het proefdraaien van straalmotoren niet toe.

Reactie Gedeputeerde Staten

Door het onderhavige PIP wordt een planologisch juridisch kader geboden voor het proefdraaien. Dit kader dient tevens als basis voor het verlenen van een nieuwe actuele omgevingsvergunning voor de activiteit milieu (milieuvergunning). In de toelichting op het PIP is een en ander uitgelegd.

Samenvatting inspraakreactie

Hinder beperkende maatregelen zijn niet toegepast.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 1.

Samenvatting inspraakreactie

Er worden geen geluid reducerende maatregelen getroffen. Denk aan een geluidswal om overlast voor de omgeving te beperken.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 2.

Samenvatting inspraakreactie

De overlast in de vorm van geluid, kerosinestank en uitstoot van schadelijke stoffen een onacceptabele belasting vormt voor en een aanslag is op de leefbaarheid en het leefklimaat van de omgeving.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 4.

Samenvatting inspraakreactie

Er is geen onderzoek gedaan naar de effecten van het proefdraaien van straalmotoren op het milieu. (M.E.R.)

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 3.

Samenvatting inspraakreactie

Er is niet gemeten/onderzocht of het proefdraaien van straalmotoren nadelig is voor Natura-2000 gebieden, leefbaarheid en gezondheid.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 14 en 15.

Samenvatting inspraakreactie

De voorkeursgrenswaarde uit de Wet Geluidhinder van 50 dB(A) wordt voor onze woning overschreden.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 5.

Samenvatting inspraakreactie

In 2014 zijn afspraken gemaakt met de RUD, MAA en de gemeente Beek, over proefdraaien met straalmotoren waarbij het proefdraaien met straalmotoren in de omgevingsvergunning alleen onder bepaalde omstandigheden is toegestaan ("wegenwachtfunctie" = reparatie na een storing bij landing) Proefdraaien bij structureel regulier onderhoud zoals nu door SAMCO wordt gedaan is niet toegestaan maar wordt gedoogd.

Reactie Gedeputeerde Staten

In 2014 zijn inderdaad tussen het bevoegd gezag (gemeente Beek) / RUD en MAA specifieke werkafspraken gemaakt. Aanleiding voor het maken van deze werkafspraken was het signaal van omwonenden dat de vergunning uit 2003 (waarbij hoofdzakelijk op de proefdraaiplaats werd proefgedraaid) tot ongewenste overlast leidde. Het proefdraaien met straalmotoren (jets) was ook onderdeel van de werkafspraken uit 2014. Een vertegenwoordiging van de omwonenden is over de totstandkoming van deze werkafspraken geïnformeerd. Door middel van het toepassen van de werkafspraken is de overlast ook daadwerkelijk substantieel verminderd. Proefdraaien met straalmotoren na onderhoud behoorden ook tot deze werkafspraken. In de vigerende omgevingsvergunning milieu is dit nog niet toegestaan. MAA heeft daartoe een nieuwe Omgevingsvergunning activiteit milieu aangevraagd. Gelijktijdig met het ontwerp-PIP ligt deze in ontwerp ter inzage, waarmee de proefdraai-activiteiten onder voorwaarden mogelijk worden gemaakt.

Samenvatting inspraakreactie

Omdat nu, ruim 7 jaar later nog steeds zonder vergunning wordt getest bij regulier onderhoud en het voorontwerp PIP dusdanig nadelig voor de leefbaarheid van de omgeving is, moeten wij vaststellen dat het toegestane gedoogbeleid onacceptabel is. Waardevermindering van mijn woning optreedt. Deze waardevermindering wordt niet gecompenseerd

Reactie Gedeputeerde Staten

Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP onherroepelijk is geworden. Over een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.

Samenvatting inspraakreactie

Vrijkomende emissies als gevolg van proefdraaien niet zijn gemeten maar kunnen wel (volgens recente inzichten onderzoek Schiphol) een ernstige bedreiging vormen voor onze gezondheid.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 11.

Samenvatting inspraakreactie

Omdat wij niet de enige zijn tegen het huidige gedoogbeleid, maar ons gesteund voelen door de gemeente Meerssen, sluiten wij ons aan bij de motie van Brug-M ingediend en aangenomen op 15-april-2021 en de tweede motie van Brug-M ingediend en aangenomen op 9-februari-2022 waarin het voorgestelde testen met staalmotoren in het concept PIP werd verworpen als zijnde niet acceptabel

Reactie Gedeputeerde Staten

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 1379 XXXXXXXXXX

Samenvatting inspraakreactie

Een gelijkkluidende inspraakreactie ingediend als inspreker genoemd onder nummer als 1378

Reactie Gedeputeerde Staten

Wij verwijzen naar onze reactie op inspreker nummer 1378.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 1380 XXXXXXXXXX

Samenvatting inspraakreactie

Bovengenoemd plan om de toegestane geluidsbelasting van mijn woning te verhogen naar 50 dB voor het proefdraaien van straalmotoren op platform C van MAA, acht ik een uiterst ongewenste ontwikkeling. Deze herrie gaat bovenop het oor dovende lawaai van de laag overvliegende vliegtuigen komen. De met het proefdraaien gepaard gaand kerosine stank en verspreiding van fijnstof acht ik tevens onacceptabel.

Reactie Gedeputeerde Staten

Voor deze woning geldt dat de geluidbelasting ook onder het PIP minder bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Op grond van het PIP én de voorschriften in de vergunning is het ook niet mogelijk voor MAA om de geluidbelasting in de toekomst te laten toenemen tot 50 dB(A) of meer bij deze woning. Een overzicht van de geluidbelastingen op adresniveau is opgenomen in bijlage 6 van het akoestisch onderzoek.

De vanwege de activiteiten van MAA in de omgeving optredende geurbelasting (o.a. vanwege het proefdraaien met straalmotoren) is ten behoeve van de aanvraag Omgevingsvergunning onderzocht met behulp van verspreidingsberekeningen. De optredende geurconcentraties vanwege de activiteiten van MAA ter plaatse van omliggende geurgevoelige bestemmingen zijn berekend en beoordeeld. Bij alle woningen en andere geurgevoelige bestemmingen in de omgeving van MAA is de berekende geurbelasting (zowel 98- als 99,9-percentiel) lager dan de richtwaarde (en dus ook lager dan de grenswaarde). Hoewel hinder daarmee niet is uitgesloten, is wel sprake van een algemeen geaccepteerd hinderniveau.

In het kader van het PIP en de omgevingsvergunning milieu zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgebreid onderzocht. Dit is gedaan met berekeningen omdat metingen niet geschikt zijn om in een groot gebied de concentraties in beeld te brengen. Ook zijn metingen ongeschikt om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in toekomstige jaren te bepalen.

Bij de berekeningen zijn de emissies (uitstoot) meegenomen van alle relevante 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 concentraties van de luchtverontreinigende stoffen zijn 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.

Uit de berekeningen volgt dat zowel op de terreingrens als ter plaatse van omliggende woningen wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀/PM_{2,5}) zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Hierna wordt ingegaan op de manier waarop onderzoek is gedaan naar de stoffen waarvoor geen grenswaarden zijn opgenomen in de Wet milieubeheer.

Zeer Zorgwekkende stoffen

Om in beeld te brengen of op Maastricht Aachen Airport sprake is van de emissie van ZZS of pZZS is een inventarisatie uitgevoerd. Op basis van deze inventarisatie zijn in de rapportage de emissies vanwege kerosineverbruik (bij gebruik APU's en bij proefdraaien van vliegtuigmotoren), vrijkomen van kerosinedamp bij het tanken van vliegtuigen en diesilverbruik van het platformmaterieel kwantitatief in beeld. De ZZS-stoffen waarvoor op basis van de Activiteitenregeling een grenswaarde (MTR) van toepassing is, zijn kwantitatief onderzocht en getoetst aan de MTR die voor de betreffende stof van toepassing is. Uit het onderzoek blijkt dat voor de getoetste stoffen geen sprake is van een overschrijding van de vastgestelde MTR-waarde ter plaatse van de terreingrens. De berekende concentraties zijn ruim lager dan de MTR-waarde. Maastricht Aachen Airport spant zich in om de uitstoot van ZZS zoveel mogelijk te beperken. Dit doet zij onder meer door instructies gebruik APU, door vervanging/investeringen in PCA's en elektrisch materieel en door gebruik GTL als alternatief voor diesel.

Ultrafijnstof

De kennis over de emissies en verspreiding van ultrafijnstof is nog in volle ontwikkeling: er is nog

geen gestandaardiseerde methode om ultrafijnstof vanwege luchthavenactiviteiten op een goede manier te meten of met berekeningen te voorspellen. Ook gelden er voor ultrafijnstof – in tegenstelling tot bijvoorbeeld fijn stof en stikstofdioxide – geen normen waaraan een ontwikkeling kan worden getoetst.

Uit de beschikbare studies van het RIVM naar de aanwezigheid van ultrafijnstof in de omgeving van Schiphol volgt wel dat de luchtvaart een belangrijke bron is van ultrafijnstof. Met name de emissies die vrijkomen bij het starten, landen en taxiën van vliegtuigen kunnen lokaal bijdragen aan een verhoging van de concentraties ultrafijnstof. In dit kader is het belangrijk dat niet het PIP maar de Omzettingsregeling en (op termijn) een nieuw Luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport bepaald hoeveel vliegbewegingen er plaatsvinden. Het PIP en de omgevingsvergunning milieu reguleren wel de grondgebonden activiteiten zoals het proefdraaien en overige activiteiten op het platform. Deze activiteiten wijzigen slechts beperkt ten opzicht van de vergunde situatie. Het PIP en de omgevingsvergunning milieu zijn beperkt van invloed op de totale concentraties ultrafijnstof.

Als aanvulling op het luchtkwaliteitsonderzoek bij het PIP is door MAA wel verkennend in beeld gebracht wat het effect is van Maastricht Aachen Airport op de concentraties ultrafijnstof in de omgeving van de luchthaven. De resultaten daarvan staan beschreven in de Notitie ultrafijnstof Maastricht Aachen Airport van WSP (bijlage 4 bij het PIP). Hieruit volgt dat Maastricht Aachen Airport in zijn totaliteit een beperkte bijdrage levert aan de jaargemiddelde concentratie ultrafijnstof in de omgeving van de luchthaven. MAA is – ter voorbereiding van een aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit – milieuonderzoeken aan het uitvoeren en een m.e.r.-beoordelingsrapportage aan het opstellen. Daarbij wordt ook nader ingegaan op de effecten van de aan te vragen luchtgebonden activiteiten op de concentraties ultrafijnstof. In de effectbeoordeling ultrafijnstof worden recente nieuwe inzichten meegenomen, waaronder de resultaten van metingen op het platform van MAA en de metingen die zijn uitgevoerd in Schietecoven.

Gelet op de beperkte bijdrage van grondgebonden activiteiten aan de concentraties ultrafijnstof, het ontbreken van een wettelijk toetsingskader en het feit dat het PIP voor een belangrijk deel een bestendinging is van de bestaande situatie, zijn er vanuit het oogpunt van ultrafijnstof geen belemmeringen voor de vaststelling van dit PIP.

Daarnaast geldt dat Maastricht Aachen Airport de doelstelling heeft in 2030 CO₂-neutraal te zijn. Maatregelen die in dit verband worden getroffen hebben ook een positieve invloed op het beperken van negatieve gezondheidseffecten vanwege luchtmissies en geluid. Zo is er binnen MAA sprake van een toenemende elektrificatie. Naast geluidwinst wordt zo ook een afname van emissies van ZZS, geur en ultrafijnstof bewerkstelligt. De elektrische GPU's produceren geen geluid en hebben geen uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Ook wordt overgegaan op GTL als alternatief voor diesel, wat schoner is en waardoor sprake is van een lager brandstofverbruik en lagere uitstoot.

Samenvatting inspraakreactie

Om het bedrijf SAMCO welwillend te zijn, dat zonder toestemming om extra overlast te veroorzaken zijn heil elders zal gaan zoeken, mogen de inwoners van Geverik gaan meegenieten van hun werkzaamheden. Het zogenaamde economische belang van MAA prevaleert wederom boven het belang van de bewoners van de kleine kernen vlakbij het vliegveld.

Reactie Gedeputeerde Staten

In het kader van het inpassingsplan wordt beoordeeld of de activiteiten voldoen aan een goede ruimtelijke ordening en wordt de van toepassing zijnde wet- en regelgeving in acht genomen. Er heeft in dat kader naar de mening van Gedeputeerde Staten een brede en integrale belangenafweging plaatsgevonden.

Samenvatting inspraakreactie

Aangezien de gemeente Beek onder de paraplu van de Provincie de omgevingsvergunning gaat verlenen, maak ik ook bezwaar tegen deze voorgenomen omgevingsvergunning. Inwoners van Meerssen, Stein en Beek, is door deze PIP constructie, de mogelijkheid ontnomen bij hun eigen gemeente bezwaar aan te tekenen. Zodoende kan de eigenaar van MAA (provincie Limburg), zijn klanten –SAMCO in dit geval – eenvoudiger bedienen ten koste van onwetende burgers, die door de gemeente Beek minimaal geïnformeerd worden.

Reactie Gedeputeerde Staten

De gemeente Beek is en blijft bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu. Het indienen van zienswijzen tegen een ontwerp omgevingsvergunning is mogelijk bij het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning (gemeente Beek in dit geval) op het moment dat een ontwerp omgevingsvergunning ter inzage ligt. Het coördineren van de beide procedures, PIP en omgevingsvergunning, (gelijktijdig ter visie leggen van het ontwerp PIP en de ontwerp omgevingsvergunning voor de activiteit milieu), betekent niet dat de provincie bevoegd gezag is voor de omgevingsvergunning. Indien de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu wordt verleend is het mogelijk om daartegen beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 1381 [REDACTED]

Samenvatting inspraakreactie

Medio 2017 is overleg geweest tussen MAA, de gemeente Beek en inspreker over de mogelijkheden tot afscherming op het woon- / bedrijfsperceel.

Reactie Gedeputeerde Staten

Medio 2022 en begin 2023 is vervolgoverleg geweest tussen inspreker en MAA. Inspreker heeft eerder te kennen gegeven dat zij afziet van de plannen om geluidafschermende bedrijfsgebouwen te realiseren en voornemens is om de bestaande bedrijfsgebouwen te slopen. Om die reden is in de geluidonderzoeken geen rekening gehouden met een geluidafschermende werking van de bestaande en mogelijk te realiseren bedrijfsgebouwen op het terrein van inspreker. Om de maximale geluidbelasting bij de woning van inspreker te verminderen tot 75 dB(A) is het noodzakelijk dat binnen het luchthaventerrein, nabij de erfgrens van inspreker een geluidscherm wordt gerealiseerd van 65 meter lang en 6 meter hoog. MAA treedt in contact met inspreker over de verschillende mogelijkheden waarop deze afscherming kan worden gerealiseerd.

Samenvatting inspraakreactie

Met de presentatie van het inpassingsplan komt niet naar voren welke geluidsisolatie dan wel andere reducerende maatregelen genomen kunnen worden bij het proefdraaien op de woonlocatie van inspreker.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 1 en 2.

Wat betreft het onderzoek naar eventuele gevelisolatie merken wij op dat voor de woningen waar de geluidbelasting als gevolg van het PIP meer bedraagt dan de voorkeurswaarde aanvullend een gevelisolatieonderzoek worden uitgevoerd. Eigenaren van woningen waarvoor een gevelisolatieonderzoek wordt uitgevoerd worden daarvan persoonlijk op de hoogte gesteld. Het gevelisolatieonderzoek wordt pas opgestart nadat het (definitieve) PIP is vastgesteld door Provinciale Staten.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 3001 Stichting Donatiefonds Boze Moeders

Samenvatting inspraakreactie

Inspraakreactie gelijkloidend aan de uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384)

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nrs. 1 tot en met 15.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 3002 Milieugroep Schinnen-Spaubeek

Samenvatting inspraakreactie

Inspraakreactie gelijkloidend aan de uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384)

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nrs. 1 tot en met 15.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 3003 Stichting Alliantie tegen uitbreiding MAA

Samenvatting inspraakreactie

Het proefdraaien van straalmotoren in de open lucht bij Maastricht Aachen Airport vinden wij onaanvaardbaar gezien de ligging van het vliegveld zo dicht bij vele woningen. Dat gezondheid en welzijn van mensen van minder belang wordt geacht dan de extra kosten van proefdraaien in een gesloten ruimte vinden wij maatschappelijk onaanvaardbaar. Als MAA pretendeert een duurzame luchthaven te worden dan past het ons inziens niet om in de open lucht te proefdraaien met straalmotoren.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 1 en 2.

Inspraakreactie ingediend door inspreker genoemd onder nummer 3004 Stichting Verontruste Artsen

Samenvatting inspraakreactie

Wat betreft de locatie van vliegveld MAA bent u regelmatig geïnformeerd over de ongunstige planologie: rondom liggen vele woongebieden op korte afstand van de startbaan, vaak met scholen en gezondheidsgebouwen. Uit het door u gepresenteerde onderzoek blijkt, dat vliegveld MAA geen ruimte heeft voor het verantwoord inpassen van de zeer luidruchtige activiteiten van het bedrijf Samco. Er is geen mogelijkheid om het lawaai af te schermen. Wij verwijzen hiervoor naar de informatie uit uw bijlage: 'Vragen en antwoorden'.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 1 en 2.

Samenvatting inspraakreactie

Ook bij Schiphol speelt het probleem van de overlast van proefdraaien. Daar neemt men wel beschermende maatregelen. Eventuele toekomstige technische aanpassingen zijn geen argument om bestaande overlast toe te staan.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nr. 2.

Samenvatting inspraakreactie

Wij concluderen dat vliegveld MAA te beperkt is voor de combinatie met het bedrijf Samco: er is geen ruimte voor beschermende maatregelen. Lawaai-overlast is een stressor. Stress, met name ongewenste stress, leidt tot gezondheidsklachten, zoals hart- en bloeddrukproblemen, slapeloosheid, depressie en daaruit volgende problemen. Hiervoor bestaan volop wetenschappelijke bewijzen.

Reactie Gedeputeerde Staten

Zie beantwoording uniforme inspraakreactie omwonenden (1001 t/m 1371 en 1382, 1383 en 1384) nrs. 1, 2 en 12.

De impact die het proefdraaien heeft op de leefomgeving is voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit onderzocht en beoordeeld. Uitkomst van deze onderzoeken is dat zowel de geluidbelasting als de concentraties luchtverontreinigende stoffen blijven voldoen aan de wettelijke grenswaarden.

Daarnaast is in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek gedaan naar ZZS, ultrafijnstof en de mogelijke effecten van geurhinder.

// einde document