



**Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan
Maastricht Aachen Airport (proefdraaien)**

Provincie Limburg

projectnummer 0464473.100
16 november 2023

Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan

Maastricht Aachen Airport (proefdraaien)

Provincie Limburg

Datum:

16 november 2023

Projectgegevens:

TOE04-0464473-01H

REG04-0464473-01H

TEK04-0464473-01F

Identificatienummer:

NL.IMRO.9931.PIPMAA-ON01

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
16 november 2023	definitief	CS	PK

Inhoud

Samenvatting	1
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Het plangebied	9
1.3 Geldende bestemmingsplannen	10
1.4 Leeswijzer	12
2 Proefdraaien op Maastricht Aachen Airport	13
2.1 Het initiatief	13
2.2 Akoestisch onderzoek en vastleggen van de geluidzone	18
3 Opzet van het PIP	38
3.1 Luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport	38
3.2 Gronden binnen de geluidzone	42
3.3 Zonerings Maastricht Aachen Airport	43
4 Beleidskader	48
4.1 Nationaal beleid	48
4.2 Provinciaal beleid	53
4.3 Gemeentelijk beleid	61
5 Milieuaspecten	65
5.1 Onderzoeksopgave	65
5.2 M.e.r.-beoordeling	65
5.3 Bodem	67
5.4 Geluid	68
5.5 Water	68
5.6 Verkeer en parkeren	70
5.7 Luchtkwaliteit	71
5.8 Emissies zeer zorgwekkende stoffen	74
5.9 Geurhinder	76
5.10 Externe veiligheid	78
5.11 Natuur	80
5.12 Kabels en leidingen	83
5.13 Archeologie en cultuurhistorie	83
5.14 Gezondheid	85
5.15 Rooilijnenbeleid langs A2	91
6 Juridische planopzet	92
6.1 Plansystematiek	92
6.2 De bestemmingen	94
7 Economische uitvoerbaarheid	97
7.1 Kostenverhaal	97
7.2 Financiële uitvoerbaarheid	97

8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	98
8.1	Communicatietraject	98
8.2	Inspraak en vooroverleg	98
8.3	Zienswijzen	101
8.4	Horen van de gemeenteraden	101
8.5	Vaststelling	102

Bijlagen:

- Bijlage 1: Akoestisch onderzoek provinciaal inpassingsplan en omgevingsvergunning milieu Maastricht Aachen Airport, Peutz, 19 oktober 2023
- Bijlage 2: Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling Proefdraaien Maastricht Aachen Airport, Antea Group, 9 november 2023
- Bijlage 3: Luchtkwaliteitsonderzoek omgevingsvergunning milieu Maastricht Aachen Airport, Peutz, 19 oktober 2023
- Bijlage 4: Notitie ultrafijnstof Maastricht Aachen Airport, WSP, 9 november 2023
- Bijlage 5: Inventarisatie emissies (potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen Maastricht Aachen Airport, Peutz, 5 november 2023
- Bijlage 6: Geuronderzoek omgevingsvergunning milieu Maastricht Aachen Airport, Peutz, 5 november 2023
- Bijlage 7: Toetsing soortenbescherming Wnb PIP MAA proefdraaien, Antea Group, 16 november 2022
- Bijlage 8: Nota van vooroverleg en inspraak

Samenvatting

Aanleiding en doel van het PIP

Maastricht Aachen Airport beschikt over een proefdraaiplaats voor vliegtuigen aan de westzijde van het luchthaventerrein. Onderhoudsbedrijven gebruiken de proefdraaiplaats om vliegtuigmotoren te testen na onderhoud of reparatie. Een andere locatie op de luchthaven (het C-platform) wordt ook gebruikt voor het proefdraaien. De omgevingsvergunning voor milieu (milieuvergunning) van Maastricht Aachen Airport staat nu alleen het proefdraaien van propellermotoren toe. Er is behoefte om ook het proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken, omdat steeds meer straalmotoren in onderhoud worden gegeven bij de onderhoudsbedrijven.

Om het proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken, heeft Maastricht Aachen Airport een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu aangevraagd. Deze vergunning maakt het mogelijk om op de proefdraaiplaats en op het C-platform proef te draaien met straalmotoren. De activiteit 'proefdraaien met straalmotoren' is een zogenaamde geluidzoneringsplichtige activiteit. Dit betekent dat, gelijktijdig met het verlenen van de nieuwe vergunning, een geluidzone moet worden vastgelegd in een bestemmingsplan. Deze geluidzone geeft aan hoe groot de geluidruimte voor de grondgebonden activiteiten van Maastricht Aachen Airport is. Voor een aantal woningen binnen de geluidzone is de geluidbelasting vanwege de grondgebonden activiteiten op de luchthaven hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Voor deze woningen moet een hogere waarde worden verleend. Vliegtuiglawaai (het geluid van startende, landende en taxiënde vliegtuigen) wordt niet via deze geluidzone geregeld, maar wordt geregeld via de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht.

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

Coördinatie van verschillende besluiten

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

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

Omdat alle besluiten over hetzelfde onderwerp gaan, wordt de coördinatieregeling toegepast. Dit betekent dat alle besluiten gelijktijdig worden voorbereid. Tijdens de terinzagelegging van het ontwerp PIP en de ontwerpbesluiten mag iedereen een zienswijze indienen. Na de periode van terinzagelegging worden de zienswijzen beoordeeld en worden besluiten genomen door de verschillende bevoegde gezagen: Provinciale Staten beslissen over de vaststelling van het PIP, Gedeputeerde Staten beslissen over het vaststellen van de hogere waarden, burgemeester en wethouders van Beek beslissen over de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu en het ministerie van LNV beslist over de vergunning Wet natuurbescherming.

Inhoud van het PIP

Het PIP is opgesteld om het proefdraaien met straalmotoren op Maastricht Aachen Airport te regelen en om de geluidzone rond het vliegveld vast te leggen. Het geldende bestemmingsplan uit 2006 staat het proefdraaien met straalmotoren op de proefdraaiplaats al toe, maar op het C-platform niet. Daarom wordt de bestemming 'Luchthaven' in dit PIP aangepast, zodat ook op het C-platform proefdraaien met straalmotoren wordt toegestaan. Verder zijn voor de luchthaven en de gronden die aan het luchthaventerrein grenzen de bouw- en gebruiksmogelijkheden uit de geldende bestemmingsplannen overgenomen. In de bestemming 'Luchthaven' is aanvullend daarop nu een specifieke regeling opgenomen voor de bouw van zonnepanelen, waarvoor inmiddels een vergunning is verleend. Daarnaast is een regeling toegevoegd die de bouw van kleinschalige transformatorgebouwtjes en kleinschalige gebouwen ten behoeve van parkeervoorzieningen (bijvoorbeeld een portiers- en sanitairgebouw) mogelijk maakt.

Rond de luchthaven wordt de geluidzone vastgelegd. Dit gebeurt door een zogenaamde 'parapluherziening'. Met zo'n herziening wordt aan de geldende bestemmingsplannen een regeling voor de geluidzone toegevoegd. De bestemmingsplannen worden verder niet gewijzigd.

Onderzoek naar de geluidzone

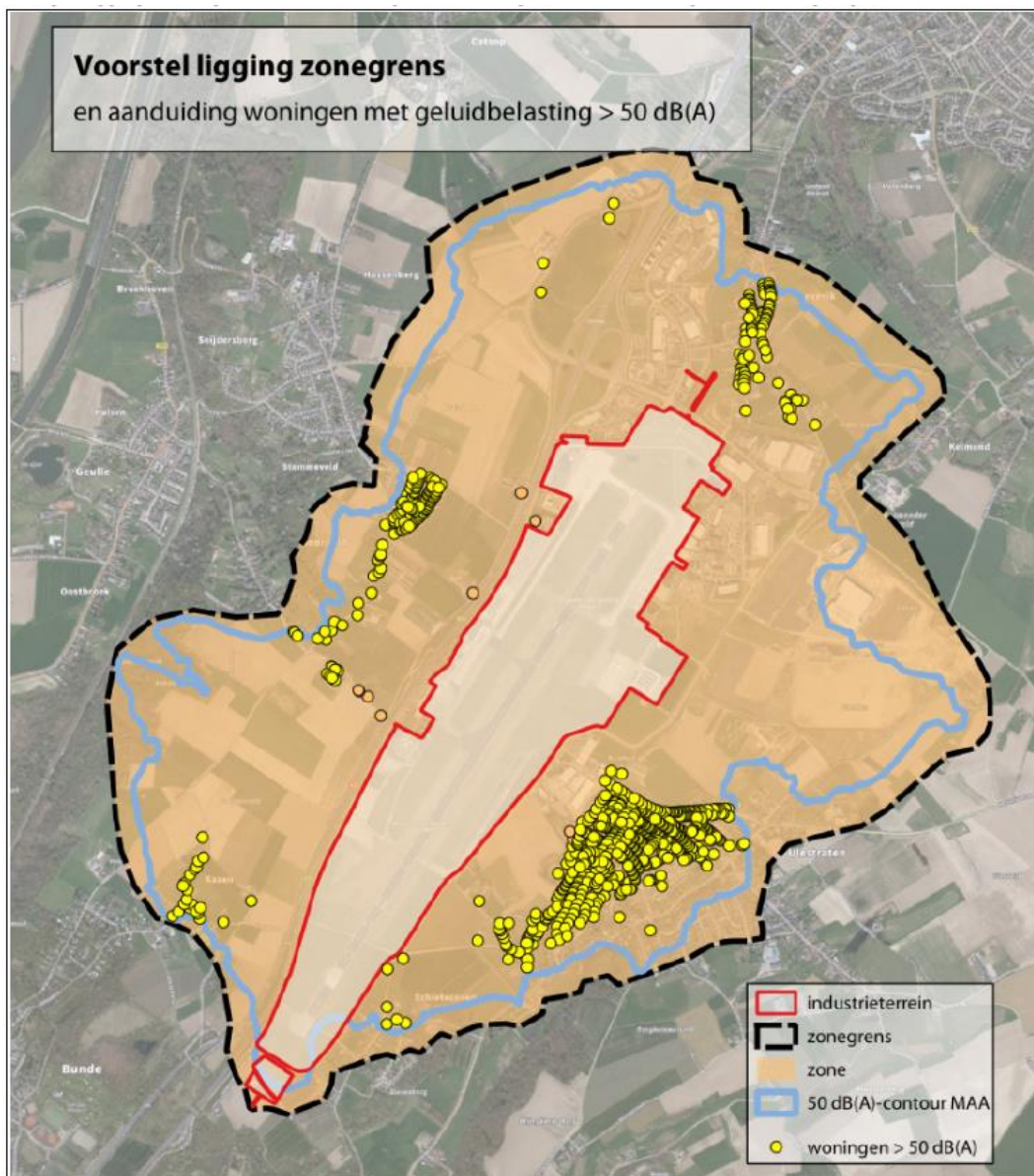
Om te bepalen hoe hoog de geluidbelasting is en waar de geluidzone moet liggen, is geluidonderzoek gedaan. In het geluidonderzoek zijn verschillende maatregelen onderzocht om de geluidhinder te beperken. Een deel van de onderzochte maatregelen is niet doelmatig of is om andere redenen (bijvoorbeeld technische en/of economische redenen) niet haalbaar. De volgende maatregelen worden wél getroffen:

- beperken van de bedrijfsduur van het proefdraaien;
- beperken van het aantal proefdraaibeurten tot maximaal 362 per jaar, waarvan maximaal 62x op full power;
- kiezen voor de proefdraaiplaats of het C-platform afhankelijk van de windrichting;
- inzet van grondmateriaal om APU-gebruik te verminderen;
- aanbrengen van geluidabsorptie op de paardenloods;
- realiseren van twee geluidschermen langs de A2 nabij de woningen Vliegveldweg 51 en 53;
- realiseren van een geluidscherm tussen MAA en de woning Vliegveldweg 62;
- verlengen van het geluidscherm op de proefdraaiplaats.

In het geluidonderzoek is de nieuwe situatie – inclusief maatregelen – vergeleken met de huidige situatie: de situatie die is toegestaan in de geldende omgevingsvergunning voor milieu. De nieuwe situatie verandert ten opzichte van de huidige situatie. Aan de ene kant mag op het C-platform langer worden proefgedraaid dan de huidige vergunning toestaat. Aan de andere kant mag op de proefdraaiplaats minder lang worden proefgedraaid dan de huidige vergunning toestaat.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting in de nieuwe vergunning afneemt ten opzichte van de huidige vergunning. In de nieuwe situatie neemt het totaal aantal woningen met een geluidbelasting > 50 dB(A) af ten opzichte van de huidige, vergunde situatie: van 1.091 woningen (*ten gevolge van alleen het proefdraaien*) tot 720 woningen (*ten gevolge van het proefdraaien én alle overige grondgebonden activiteiten op de luchthaven*). Het aantal woningen met een zeer hoge geluidbelasting neemt sterk af. De huidige, vergunde situatie staat toe dat 248 woningen een geluidbelasting ondervinden tussen de 56 en 60 dB(A). In de nieuwe situatie neemt dit af naar 9 woningen. Voor de woningen met een geluidbelasting > 50 dB(A) wordt door Gedeputeerde Staten een hogere waarde verleend. In het geluidonderzoek zijn de hogere waarden getoetst aan de eisen van de Wet geluidhinder en aan de Beleidsregel hogere waarden van de provincie.

De geluidzone die in het PIP is vastgelegd, regelt de maximale geluidruimte voor alle grondgebonden activiteiten die plaatsvinden binnen het geluidgezoneerde terrein. Het geluidgezoneerde terrein bestaat uit het volledige terrein van de inrichting Maastricht Aachen Airport en enkele percelen die niet tot de inrichting Maastricht Aachen Airport behoren, maar die wel op of nabij de luchthaven liggen. Hieronder vallen het hotel en de verkeerstoren. Grondgebonden activiteiten zijn het proefdraaien, maar bijvoorbeeld ook het rijden met materieel op het luchthavenplatform en andere activiteiten op het terrein die te maken hebben met de passagiers- en vrachtafhandeling. Buiten de geluidzone mag de geluidbelasting vanwege de grondgebonden activiteiten die plaatsvinden binnen het geluidgezoneerde terrein niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde, oftewel 50 dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) in de avondperiode en 40 dB(A) in de nachtperiode. Het geluid van startende en landende vliegtuigen valt hier niet binnen. De geluidruimte die nodig is voor het vliegverkeer is geregeld in de Omzettingsregeling en niet in het PIP.



Geluidzone (oranje vlak) zoals opgenomen in het PIP. Voor de woningen die met een gele en oranje stip zijn aangegeven wordt een hogere waarde verleend (bron: akoestisch onderzoek)

De geluidruimte voor grondgebonden activiteiten is de maximale 'langtijdgemiddelde geluidbelasting' die op een dag mag worden veroorzaakt door alle grondgebonden activiteiten samen. De 'langtijdgemiddelde geluidbelasting' wordt bepaald door de combinatie van het geluidniveau van een activiteit en de tijdsduur daarvan. De geluidruimte kan bijvoorbeeld de ene dag worden benut door activiteiten met een hoog geluidniveau (proefdraaien op vol vermogen) die slechts korte tijd duren, en de volgende dag door activiteiten met een lager geluidniveau (bijvoorbeeld proefdraaien op lager vermogen), die langer duren of meerdere keren per dag plaatsvinden. Uiteindelijk mag elke dag niet meer 'langtijdgemiddelde geluidbelasting' worden geproduceerd dan de geluidzone en de verleende hogere waarden binnen de geluidzone toestaan. In de omgevingsvergunning voor milieu voor Maastricht Aachen Airport zijn aanvullende voorschriften opgenomen voor het gebruik van de geluidruimte. In de vergunning wordt onderscheid gemaakt in de geluidruimte voor proefdraaien en de geluidruimte voor overige activiteiten. Hiermee wordt voorkomen dat geluidruimte die niet wordt benut doordat op een dag niet, of niet maximaal, wordt proefgedraaid, wordt opgevuld door overige grondgebonden activiteiten op de luchthaven.

In het geluidonderzoek is berekend hoe groot de geluidruimte moet zijn en waar de geluidzone dus moet liggen. De geluidzone ligt zo, dat het mogelijk is dat op een dag 1x op vol vermogen wordt proefgedraaid op de proefdraaiplaats of op het C-platform. Er zal niet elke dag worden proefgedraaid op vol vermogen en er zijn ook beperkingen voor het aantal keer dat op een lager vermogen mag worden proefgedraaid. In de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu is daarom vastgelegd hoe vaak mag worden proefgedraaid. Per jaar mogen maximaal 62 proefdraaibeurten op 'full power' (hoogste stand) plaatsvinden. Er is ook een maximum opgenomen voor de proefdraaibeurten op minder vermogen: er mogen maximaal 100 proefdraaibeurten op 'cruise setting' (middelste stand) plaatsvinden en maximaal 200 proefdraaibeurten op 'ground idle' (laagste stand). In totaal mogen dus maximaal 362 proefdraaibeurten per jaar plaatsvinden. Het maximum aantal proefdraaibeurten is ook in de regels van dit PIP vastgelegd.

Overige aspecten

Voor het PIP zijn, naast het geluidonderzoek, verschillende andere onderzoeken uitgevoerd. Er is onderzocht wat de effecten van het proefdraaien met straalmotoren zijn voor de omgeving. Proefdraaien wordt in het PIP toegestaan op locaties die in de huidige situatie al worden gebruikt voor proefdraaien en die al volledig zijn verhard. Er zijn daarom geen of weinig gewijzigde effecten voor bijvoorbeeld bodem, water en archeologie. Er is wel gericht onderzoek gedaan naar de gevolgen van het proefdraaien voor de luchtkwaliteit, voor geur en voor beschermde natuur. De resultaten van deze onderzoeken zijn in de toelichting van het PIP beschreven. In het PIP is ook toegelicht hoe het plan past in het beleid van het Rijk, de provincie Limburg en de gemeenten Beek, Meerssen en Stein.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Maastricht Aachen Airport beschikt over een proefdraaiplaats voor het proefdraaien van vliegtuigmotoren. De proefdraaiplaats ligt aan de westzijde van het luchthaventerrein, langs de A2 en ten zuiden van de terminal. Daarnaast wordt voor het proefdraaien gebruikgemaakt van een uitwijklocatie op het C-platform, op het noordelijk deel van het luchthaventerrein. Beide proefdraailocaties worden gebruikt door onderhoudsbedrijven die op of nabij de luchthaven zijn gevestigd, op dit moment door SAMCO Aircraft Maintenance. Onder invloed van ontwikkelingen in de luchtvaart is een verschuiving zichtbaar waardoor steeds minder vliegtuigen met turboprops (propellermotoren) en steeds meer vliegtuigen met straalmotoren in onderhoud worden gegeven. Gelet op het belang van vliegtuigonderhoud op het luchthaventerrein – als onderdeel van de Maastricht Maintenance Boulevard – is het wenselijk om op Maastricht Aachen Airport proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken.

Het geldende bestemmingsplan ‘Maastricht Aachen Airport’ staat proefdraaien met straalmotoren op de proefdraaiplaats langs de A2 al toe, op het C-platform niet. Op basis van de huidige omgevingsvergunning voor milieu mag op de luchthaven alleen worden proefgedraaid met vliegtuigen met turboprops. Daarom is voor de luchthaven een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu aangevraagd. In de nieuwe omgevingsvergunning wordt het proefdraaien met turboprops en straalmotoren geregeld, zowel op de proefdraaiplaats als op het C-platform. Omdat proefdraaien met straalmotoren is aangewezen als geluidzoneringsplichtige activiteit in het kader van de Wet geluidhinder, moet in een bestemmingsplan (of inpassingsplan) een geluidzone worden vastgelegd die de geluidruimte voor de grondgebonden activiteiten begrenst. Om het proefdraaien planologisch te regelen, is het dus nodig om het bestemmingsplan voor Maastricht Aachen Airport en de bestemmingsplannen rond de luchthaven te herzien. Herziening van de bestemmingsplannen heeft tot doel om:

1. zowel voor de proefdraaiplaats als voor de uitwijkplaats op het C-platform een juridisch-planologische regeling te treffen voor het proefdraaien;
2. rond de luchthaven een actuele geluidzone vast te leggen, die de geluidruimte voor de grondgebonden activiteiten van Maastricht Aachen Airport inkadert.

Het huidige bestemmingsplan voor het luchthaventerrein dateert uit 2006 en is in 2010 en 2014 op onderdelen herzien. Gelet op de leeftijd van het oorspronkelijke bestemmingsplan is een herziening van het bestemmingsplan ook gewenst om te beschikken over een actueel juridisch-planologisch kader voor de luchthaven.

Provinciaal belang en keuze voor provinciaal inpassingsplan

De gemeenten Beek en Meerssen hebben de provincie Limburg in 2017 per brief verzocht een provinciaal inpassingsplan op te stellen voor het proefdraaien met straalmotoren op het luchthaventerrein. Het voortbestaan en de groei van vliegtuigonderhoud op Maastricht Aachen Airport zijn van wezenlijk belang voor de duurzame verankering van de Maastricht Maintenance Boulevard. Het proefdraaien met straalmotoren levert een bijdrage aan de realisatie van een toekomstbestendig Maastricht Aachen Airport. Er is daarom sprake van een provinciaal belang om de proefdraai-activiteiten te reguleren. Daarnaast hebben de (proefdraai)activiteiten op het luchthaventerrein effecten op het grondgebied van meerdere gemeenten. De geluidzone strekt zich uit over het grondgebied van de gemeenten Beek en Meerssen en voor een klein deel ook over het grondgebied van de gemeente Stein. Gelet op het provinciaal belang, het gemeente-overschrijdende schaalniveau en de omvangrijke, juridisch complexe context is besloten om een provinciaal inpassingsplan (PIP) op te stellen.



Ligging Maastricht Aachen Airport en kernen in de omgeving (bron: opentopo)

Een PIP is vergelijkbaar met een bestemmingsplan, maar kan de gemeentegrens overschrijden en wordt niet vastgesteld door de gemeenteraad maar door Provinciale Staten. Verder gelden vergelijkbare eisen als voor een bestemmingsplan. Een PIP bestaat – net als een bestemmingsplan – uit een verbeelding en planregels (die samen het juridisch bindende deel van het PIP vormen) en een toelichting. Een PIP kan gemeentelijke bestemmingsplannen integraal vervangen en/of regelingen aan de huidige bestemmingsplannen toevoegen of juist uit die bestemmingsplannen verwijderen. Dit PIP heeft een gemengd karakter: deels is het een zelfstandig werkend instrument en deels fungeert het als partiële herziening van de onderliggende bestemmingsplannen.

Relatie van het PIP met overige wet- en regelgeving

Voor de activiteiten die plaatsvinden op en rond een luchthaven gelden verschillende wetten en regelingen. Voor Maastricht Aachen Airport zijn - naast de Wet luchtvaart - onder andere de Wet milieubeheer, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Wet geluidhinder, de Wet ruimtelijke ordening en de Wet natuurbescherming van belang. Hoewel in feite sprake is van één inrichting (namelijk de luchthaven) zijn de diverse onderdelen daarvan afzonderlijk gereguleerd. Op hoofdlijnen geldt het volgende onderscheid:

- De **Wet luchtvaart** vormt de wettelijke basis voor het vaststellen van Luchthavenbesluiten, waarin alle luchtgebonden activiteiten van een luchthaven (startende, landende en taxiënde vliegtuigen) worden gereguleerd. Tot het moment dat een Luchthavenbesluit is vastgesteld, geldt voor Maastricht Aachen Airport de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht, die op 1 januari 2014 in werking is getreden. De Omzettingsregeling reguleert onder meer de geluidcontouren voor vliegtuiglawaai.
- De **Wet milieubeheer** vormt de wettelijke basis voor de omgevingsvergunning voor milieu, waarin alle grondgebonden activiteiten op het luchthaventerrein worden gereguleerd.
- De **Wet geluidhinder** vormt de wettelijke basis voor de geluidzone rond geluidzoneringsplichtige inrichtingen en voor de verlening van hogere waarden.
- De **Wet algemene bepalingen omgevingsrecht** vormt de wettelijke en procedurele basis voor de verlening van omgevingsvergunningen (onder andere voor milieu en bouwen).
- De **Wet ruimtelijke ordening** vormt de wettelijke basis voor het provinciaal inpassingsplan.
- De **Wet natuurbescherming** vormt de wettelijke basis voor de bescherming van natuurgebieden en beschermde planten- en diersoorten.

Een inpassingsplan moet zich op grond van de Wet ruimtelijke ordening beperken tot de ruimtelijk relevante aspecten binnen het plangebied. Het PIP kan (mag) geen regelingen bevatten voor aspecten die op grond van andere wet- en regelgeving al uitputtend zijn geregeld. Dit betekent bijvoorbeeld dat in het PIP geen regelingen kunnen worden opgenomen voor het aantal vliegbewegingen of voor de (geluid)belasting vanwege vliegbewegingen: de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht – die wordt vervangen door een Luchthavenbesluit – vormt hiervoor het exclusieve toetsingskader. Ook aspecten die primair worden gereguleerd in de omgevingsvergunning voor milieu horen niet thuis in het PIP. Wel moet in het PIP rekening worden gehouden met de afzonderlijke wettelijke kaders: het PIP mag de uitvoering van vliegbewegingen zoals toegestaan op grond van de Omzettingsregeling en de uitvoering van de omgevingsvergunning voor milieu niet onmogelijk maken. Daarnaast vormen de onderzoeken die zijn gedaan in het kader van de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu een deel van de onderbouwing van het PIP.

Toepassing van de coördinatieregeling

Om proefdraaien met straalmotoren op het luchthaventerrein mogelijk te maken, is primair een herziening van de omgevingsvergunning voor milieu nodig. Aangezien de huidige vergunning in de basis dateert uit 2003 is ervoor gekozen een nieuwe, de gehele inrichting omvattende, omgevingsvergunning aan te vragen. Naast een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu moet ook het juridisch-planologisch kader worden aangepast om de actuele geluidzone vast te leggen en de uitwijkplaats op het C-platform te reguleren.

Daarnaast moeten hogere waarden worden verleend binnen de geluidzone en is een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb-vergunning) nodig.

Omdat er verschillende plannen, vergunningen en toestemmingen nodig zijn, hebben Provinciale Staten op 15 juni 2018 met toepassing van artikel 3.33, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening een coördinatiebesluit genomen. Provinciale Staten hebben daarmee de mogelijkheid geboden om de voorbereiding en bekendmaking van het PIP te coördineren met (een deel van) de voor de verwezenlijking van het initiatief benodigde uitvoeringsbesluiten, waaronder:

- omgevingsvergunningen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (met inbegrip van eventueel benodigde verklaringen van geen bedenkingen);
- vergunningen, ontheffingen en vrijstellingen op grond van de Wet natuurbescherming;
- besluiten op grond van de Wet geluidhinder;
- eventuele andere besluiten die benodigd zijn voor het mogelijk maken van proefdraaien met straalmotoren.

Daarnaast hebben Provinciale Staten met toepassing van artikel 3.33, derde lid van de Wet ruimtelijke ordening besloten dat besluiten ingevolge de Wet geluidhinder (de verlening van hogere waarden binnen de geluidzone) door Gedeputeerde Staten worden genomen en niet door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Beek. Voor de overige besluiten die worden gecoördineerd, is het bevoegd gezag niet gewijzigd. Dit betekent onder meer dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Beek bevoegd gezag blijft voor het verlenen van de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu.

Op grond van de coördinatieregeling worden het PIP en alle ontwerpbesluiten die met het PIP worden gecoördineerd, voorbereid volgens afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (de uniforme openbare voorbereidingsprocedure). Tijdens de periode van terinzagelegging van het ontwerp PIP en de ontwerpbesluiten wordt eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Vervolgens nemen de verschillende bevoegde gezagen een besluit omtrent de vaststelling van het PIP en de verlening van de benodigde vergunningen. Dit betekent onder meer dat Provinciale Staten het PIP vaststellen, dat Gedeputeerde Staten hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder verlenen en dat het college van burgemeester en wethouders van Beek beslist over de omgevingsvergunning voor milieu. Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is bevoegd gezag voor de Wnb-vergunning. Na vaststelling van het PIP en verlening van de benodigde vergunningen is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling behandelt de beroepen tegen het PIP en/of de gecoördineerde besluiten in één keer.

Crisis- en herstelwet

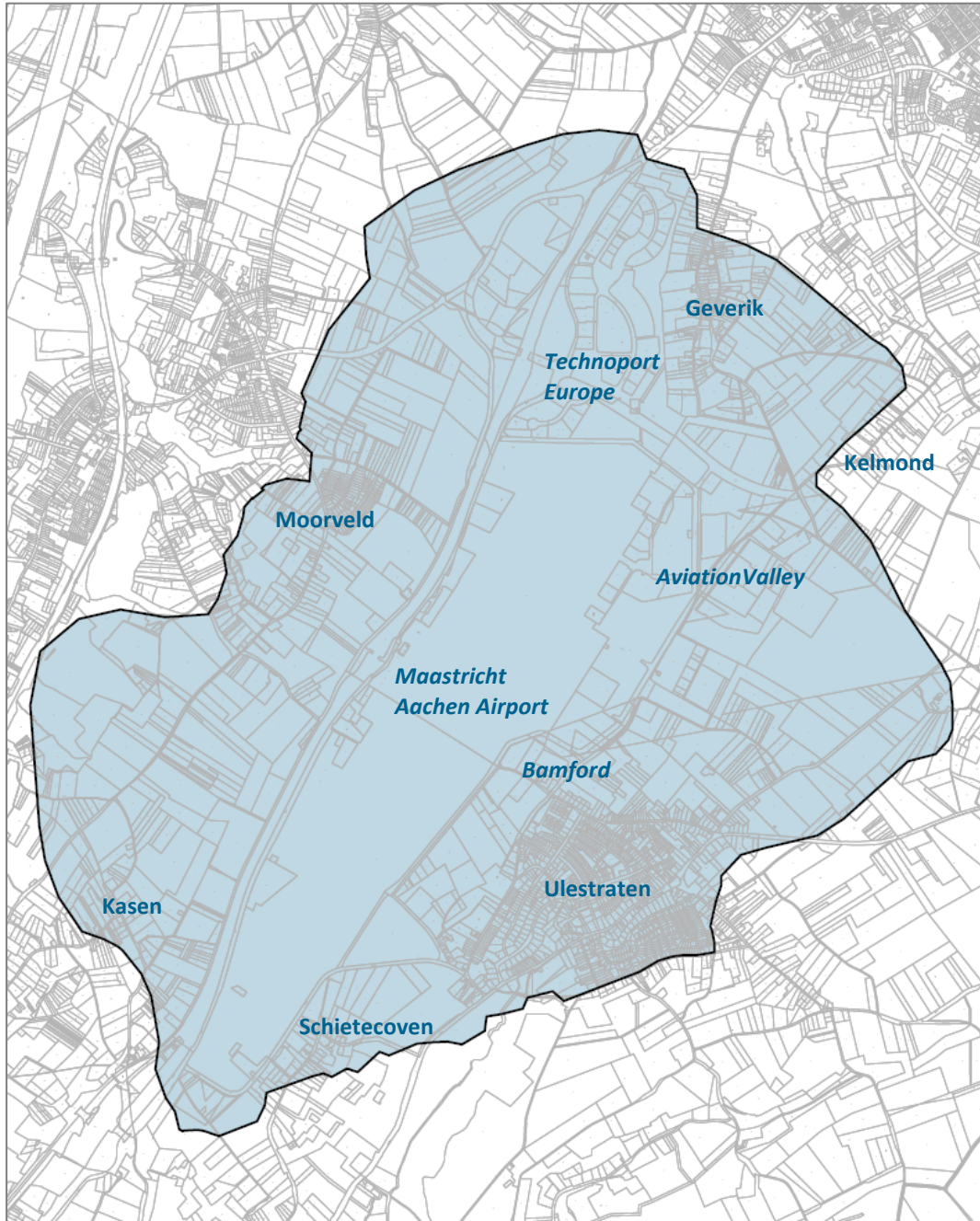
Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Deze wet is onder meer gericht op de versnelling van projecten in het ruimtelijk domein en voorziet daarom in een versnelling van procedures. De Crisis- en herstelwet is van rechtswege van toepassing op provinciale inpassingsplannen.

In afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet zijn procedurele bepalingen opgenomen die een spoedig verloop van de beroepsprocedure bevorderen. Deze bepalingen hebben de volgende procedurele gevolgen:

- De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State behandelt beroepen tegen het inpassingsplan versneld en doet uitspraak binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.
- Indien advies van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak wordt ingewonnen, wordt dat advies binnen twee maanden uitgebracht.
- Beroepschriften tegen het inpassingsplan moeten beroepsgronden bevatten; pro forma beroepen zijn niet-ontvankelijk.
- Na afloop van de beroepstermijn kunnen geen beroepsgronden meer worden aangevoerd.

1.2 Het plangebied

Het plangebied van dit PIP omvat het luchthaventerrein van Maastricht Aachen Airport en alle gronden die binnen de geluidzone liggen. De plangrens van het PIP valt samen met de geluidzone rond Maastricht Aachen Airport.



Begrenzing van het plangebied

Het plangebied strekt zich daardoor uit over delen van het grondgebied van de gemeenten Beek, Meerssen en Stein. Naast delen van het buitengebied vallen Ulestraten, Schietecoven en delen van Kasen (Bunde), Moorveld (Geulle), Geverik en Kelmond binnen het plangebied. Ook Businesspark AviationValley, Bedrijvenpark Technoport Europe en bedrijventerrein Bamford vallen (grotendeels) binnen de plangrenzen.

Het PIP kent niet aan alle gronden binnen het plangebied nieuwe bestemmingen toe. Het luchthaventerrein is in het PIP opnieuw bestemd, maar voor de gronden die buiten het luchthaventerrein (maar binnen de geluidzone) liggen, is slechts een regeling toegevoegd die verband houdt met de geluidzone. Het PIP heeft op deze gronden het karakter van een partiële herziening in plaats van een integrale herziening. Het PIP valt dus uiteen in twee onderdelen:

1. Een nieuwe bestemmingsplanregeling voor Maastricht Aachen Airport, waarin de huidige bestemmingsregeling is overgenomen en waarin het proefdraaien met turboprops en straalmotoren op de proefdraaiplaats en het C-platform is geregeld.
2. Een regeling voor de gronden binnen de geluidzone. Het PIP herzielt hier de geldende bestemmingsplannen partieel, maar laat deze verder ongemoeid. Op deze gronden legt het PIP de actuele geluidzone vast.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden momenteel diverse bestemmingsplannen. Deze bestemmingsplannen worden deels integraal vervangen door dit PIP en worden deels partieel herzien. In de tabellen op de volgende pagina is een overzicht van de geldende bestemmingsplannen opgenomen.

Ontwerpbestemmingsplan 'Meerssen'

Op het moment van schrijven van het ontwerp PIP gelden in de gemeente Meerssen nog verschillende bestemmingsplannen en een beheersverordening. De gemeente Meerssen heeft een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding, dat het volledige gemeentelijke grondgebied dekt en dat de huidige bestemmingsplannen en de beheersverordening 'Kernen' vervangt. Het ontwerpbestemmingsplan 'Meerssen' wordt in het najaar van 2023 ter inzage gelegd en zal worden vastgesteld vóór vaststelling van dit PIP. In het PIP is er daarom vanuit gegaan dat in de gemeente Meerssen één bestemmingsplan geldt dat partieel wordt herzien: het bestemmingsplan 'Meerssen'.

Verlegging gemeentegrens Beek en Meerssen

Op 1 januari 2022 is de gemeentegrens tussen de gemeenten Beek en Meerssen verlegd. Gronden ten noorden van Ulestraten zijn onderdeel geworden van het grondgebied van Meerssen, zodat de beoogde rondweg ten noorden van het dorp volledig op Meerssens grondgebied kan worden aangelegd. Businesspark AviationValley ligt door de grenscorrectie vanaf 1 januari 2022 volledig in de gemeente Beek, net als de A2 met afslag 50. Ter hoogte van de Nieuwe Vliekerweg en Bamfordweg is de gemeentegrens op het hekwerk van Maastricht Aachen Airport gelegd: de gronden binnen het hek behoren tot de gemeente Beek en de gronden buiten het hek tot de gemeente Meerssen. Bestemmingsplannen die zijn vastgesteld door de gemeente waarbinnen de gronden voorheen lagen, blijven in de nieuwe gemeente van kracht. Het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley', zoals vastgesteld door de gemeente Meerssen, geldt nu bijvoorbeeld in de gemeente Beek. Hetzelfde geldt voor het bestemmingsplan 'Buitengebied' zoals vastgesteld door de gemeente Meerssen: dat plan geldt nu deels in de gemeente Beek. In de volgende tabellen is bij ieder bestemmingsplan aangegeven wanneer het is vastgesteld en door welke gemeente.

Bestemmingsplannen voor Maastricht Aachen Airport (plannen worden integraal vervangen door PIP)		
Naam	Vaststelling	Vastgesteld door
Maastricht Aachen Airport	12 oktober 2006	Beek en Meerssen
Maastricht Aachen Airport, herziening 1	4 februari 2010 17 december 2009	Beek Meerssen
Maastricht Aachen Airport, herziening 2	21 mei 2014	Beek
Wijzigingsplan Fasering Maastricht Aachen Airport	28 februari 2012	Beek en Meerssen
Kazerne militaire zaken Vliegveldweg	8 november 2012	Beek
Maastricht Aachen Airport, herziening brandweertainingsobject	18 december 2014	Beek
Maastricht Aachen Airport, Hotelzone	24 september 2015	Beek
Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley ¹	29 september 2016	Beek
<p>¹ In dit PIP wordt de volledige inrichting Maastricht Aachen Airport opnieuw bestemd. Voor delen van de inrichting (waaronder de cargoloods aan de oostzijde van het luchthaventerrein) geldt nu het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley'. Voor de gronden die onderdeel zijn van de inrichting Maastricht Aachen Airport wordt het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' integraal vervangen door het PIP.</p>		

Bestemmingsplannen binnen geluidzone (plannen worden partieel herzien door PIP)		
Gemeente Beek		
Naam	Vaststelling	Vastgesteld door
Fietspad Vliegveldweg ²	28 april 2011	Beek
Buitengebied Beek 2011 ²	7 juli 2011	Beek
Partiële herziening bestemmingsplannen Buitengebied Beek 2011 en Maastricht Aachen Airport – Kelmonderstraat 64 te Beek ²	8 november 2012	Beek
Bedrijvenpark Technoport Europe 2012 ²	28 maart 2013	Beek
Buitengebied ³	25 april 2013	Meerssen
Kern Geverik ²	23 mei 2013	Beek
Kelmonderstraat ong. ²	26 maart 2015	Beek
Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley ¹	29 september 2016	Beek
Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley ³	13 oktober 2016	Meerssen
Kapelstraat 76 te Geverik ²	18 mei 2017	Beek
Herziening TPE, Aziëlaan 30 ²	18 mei 2017	Beek
Herziening TPE, Aziëlaan 8	16 mei 2019	Beek
Beeldentuin Geverikerstraat	27 juni 2019	Beek
Parkeerplaats Amerikalaan te Beek	1 juli 2021	Beek
<p>¹ Voor het grootste deel van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' regelt dit PIP een partiële herziening. Voor de gronden die deel uitmaken van de inrichting Maastricht Aachen Airport is sprake van een integrale herziening (zie ook de voorgaande tabel).</p>		

² Op 8 november 2018 is het paraplubestemmingsplan 'Parkeren' vastgesteld. De regels van het bestemmingsplan 'Parkeren' zijn van toepassing op de met een ² aangegeven plannen en gelden in aanvulling op de regels uit die bestemmingsplannen.

³ De met een ³ gemarkeerde bestemmingsplannen 'Buitengebied' en 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' zijn vastgesteld door de gemeenteraad van Meerssen, maar liggen door aanpassing van de gemeentegrens op 1 januari 2022 nu (deels) in de gemeente Beek

Gemeente Meerssen

Naam	Vaststelling	Vastgesteld door
Meerssen	p.m.	Meerssen

Gemeente Stein

Naam	Vaststelling	Vastgesteld door
Buitengebied 2019 ⁴	12 december 2019	Stein

⁴ Het bestemmingsplan 'Buitengebied 2019' is partieel herzien door het bestemmingsplan 'Erfgoed Stein', vastgesteld op 22 juli 2021. De regels in het bestemmingsplan 'Erfgoed Stein' ten aanzien van archeologie en erfgoed hebben de regels uit het onderliggende bestemmingsplan vervangen. Voor het overige zijn de regels ongewijzigd gebleven.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze toelichting beschrijft het voornemen om op Maastricht Aachen Airport proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken. In dat hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het initiatief en aan de geluidzone die in dit PIP wordt vastgelegd. In hoofdstuk 3 is de opzet van het PIP beschreven. In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan het nationale, provinciale en gemeentelijke beleidskader. Hoofdstuk 5 betreft de milieuaspecten. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de juridische opzet van het PIP en in hoofdstuk 7 op de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 8 betreft de maatschappelijke uitvoerbaarheid en geeft onder meer een overzicht van de procedures.

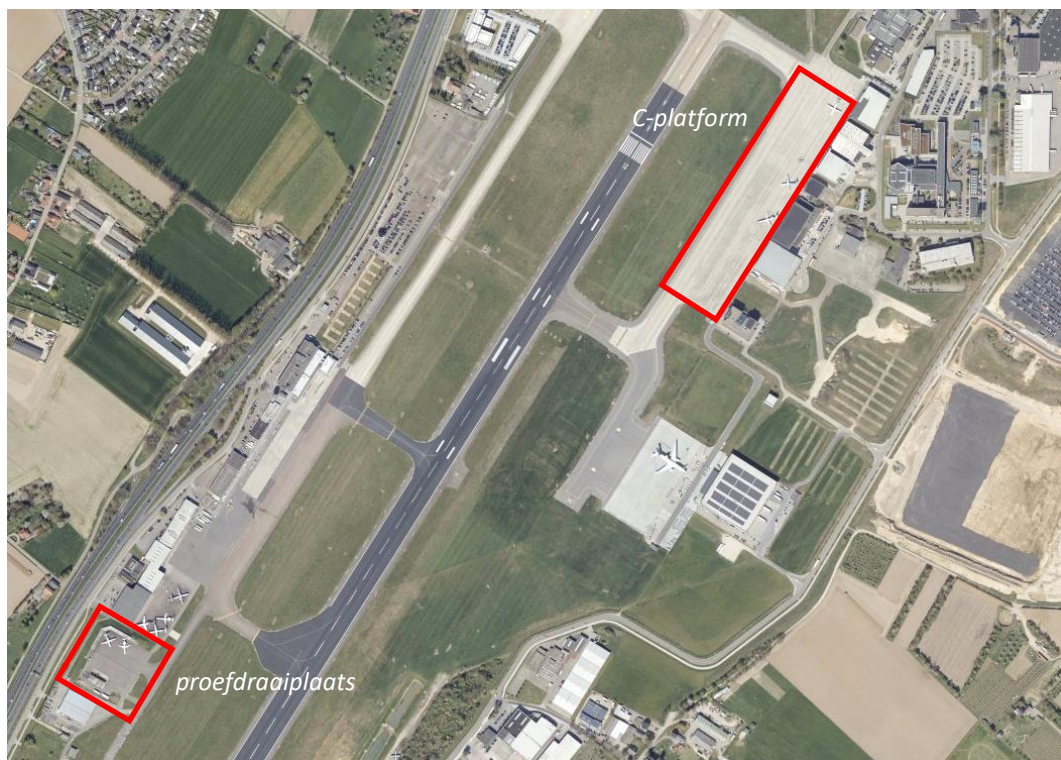
2 Proefdraaien op Maastricht Aachen Airport

Dit provinciaal inpassingsplan heeft betrekking op het luchthaventerrein van Maastricht Aachen Airport en op de gronden die buiten het luchthaventerrein, maar binnen de geluidzone liggen. Het PIP is met name opgesteld om het proefdraaien met straalmotoren op Maastricht Aachen Airport juridisch-planologisch te reguleren en om de bijbehorende geluidzone vast te leggen. Buiten de nieuwe regelingen die verband houden met het proefdraaien, zijn in het PIP voor het luchthaventerrein de bouw- en gebruiksmogelijkheden uit de huidige bestemmingsplannen overgenomen. In de bestemming 'Luchthaven' zijn daarbij – naast de aanpassingen die nodig zijn in verband met het proefdraaien – een aantal beperkte aanpassingen gedaan. Er is nu een specifieke regeling opgenomen voor de bouw van zonnepanelen, waar deze eerder onder de generieke regels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde vielen. De (inmiddels vergunde) zonnepanelen worden daardoor eenduidig geregeld. Daarnaast is een regeling toegevoegd die de bouw van kleinschalige transformatorgebouwtjes en kleinschalige gebouwen ten behoeve van parkeervoorzieningen (bijvoorbeeld portiers- en sanitairgebouwen) mogelijk maakt.

Paragraaf 2.1 bevat een omschrijving van het initiatief om proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken. In paragraaf 2.2 wordt ingegaan op de ligging van de geluidzone en op het akoestisch onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt. De overige uitgangspunten voor de planregeling voor de luchthaven worden toegelicht in paragraaf 3.1.

2.1 Het initiatief

De proefdraaivoorzieningen op het luchthaventerrein maken deel uit van de inrichting Maastricht Aachen Airport en zijn daarom gereguleerd in de omgevingsvergunning voor milieu voor de luchthaven.



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

De proefdraaivoorzieningen kunnen worden gebruikt door vliegtuigonderhouds- en reparatiebedrijven die zijn gevestigd op de Maastricht Maintenance Boulevard en worden op dit moment gebruikt door SAMCO Aircraft Maintenance. SAMCO voert onderhoudswerkzaamheden uit aan diverse typen vliegtuigen, zowel in de vorm van regulier onderhoud als in de vorm van structurele reparaties en modificaties. Onderdeel van de bedrijfsvoering van vliegtuigonderhoudsbedrijven is het proefdraaien van vliegtuigmotoren. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van de proefdraaiplaats die op het westelijk deel van het luchthaventerrein ligt, langs de A2 en ten zuiden van de terminal. Daarnaast wordt het C-platform gebruikt als proefdraailocatie. Het C-platform is in de huidige omgevingsvergunning van de luchthaven opgenomen als uitwijklocatie en wordt vooral gebruikt als de weersomstandigheden zodanig zijn dat proefdraaien op de proefdraaiplaats leidt tot (veel) hinder in Ulestraten. Het C-platform ligt direct vóór de onderhoudsloods van SAMCO en ligt noordelijker dan de proefdraaiplaats. De locatie is daarom met name bij westenwind in akoestisch opzicht gunstiger voor Ulestraten. Daarom geldt vanaf 2014 de werkafpraak dat bij proefdraaien op full power, afhankelijk van de windrichting, wordt gekozen voor de proefdraaiplaats of voor het C-platform.

Huidige omgevingsvergunning voor milieu

De huidige omgevingsvergunning voor milieu voor Maastricht Aachen Airport (revisievergunning hele inrichting) dateert uit 2003 en is in 2010 (realisering nieuwe cargoloads) aangepast. In 2006, 2008 en 2021 zijn milieuneutrale wijzigingen doorgevoerd (sloop en herbouw transformatorstations, herinrichting infiltratievoorzieningen, verlegging tracé dienstweg en aanleg zonneparken). De omgevingsvergunning staat nu uitsluitend het proefdraaien met turboprops toe, en wel als volgt:

- proefdraaien op de proefdraaiplaats (met een turboprop) gedurende 18 minuten full power of akoestisch vergelijkbaar in de dagperiode en gedurende 1,8 minuten in de avondperiode;
- proefdraaien op het C-platform (met een turboprop) gedurende 4,5 minuten full power of akoestisch vergelijkbaar in de dagperiode en gedurende 0,5 minuten in de avondperiode.

Er is in de huidige omgevingsvergunning geen maximum opgenomen voor het aantal dagen dat mag worden proefgedraaid. De omgevingsvergunning maakt het dus mogelijk dat iedere dag maximaal 18 minuten full power wordt proefgedraaid op de proefdraaiplaats. In de huidige omgevingsvergunning voor milieu worden daarnaast niet alle proefdraai-activiteiten gereguleerd. Proefdraaien op de laagste powersetting ('stationair' of 'ground idle') wordt op grond van de huidige omgevingsvergunning niet als proefdraaien aangemerkt en is dus niet gelimiteerd in duur en frequentie.

Aanpassing omgevingsvergunning milieu en aanpassing juridisch-planologisch kader

Onder invloed van de ontwikkelingen in de luchtvaart vindt een verschuiving plaats waardoor steeds minder vliegtuigen met turboprops en steeds meer vliegtuigen met straalmotoren in onderhoud worden gegeven. Het is daarom wenselijk dat ook proefdraaien met straalmotoren mogelijk wordt op het luchthaventerrein. Door de huidige proefdraaiplaats en het C-platform tevens te benutten voor het proefdraaien van straalmotoren worden het voortbestaan en de groei van vliegtuigonderhoudsbedrijven op het luchthaventerrein gefaciliteerd. Gebruik van de proefdraaiplaats voor het proefdraaien van straalmotoren is op grond van het huidige bestemmingsplan juridisch-planologisch al mogelijk (vergunningstechnisch nog niet), voor het gebruik van het C-platform voor proefdraaien is nu geen juridisch-planologische basis. Aanpassing van het bestemmingsplan is daarom wenselijk, zodat ook het C-platform kan worden benut voor proefdraaien.

De aanvraag voor een nieuwe omgevingsvergunning wordt tevens aangegrepen om het proefdraaien van alle typen vliegtuigmotoren (zowel propellermotoren als straalmotoren) op een eenduidige manier te reguleren. Daarbij worden – in tegenstelling tot in de huidige vergunning – ook regels gesteld voor het proefdraaien op de laagste powersetting ('stationair' of 'ground idle').

2.1.1 Alternatieve locaties voor proefdraaien

In de huidige omgevingsvergunning voor milieu zijn de proefdraaiplaats en het C-platform aangegeven als locaties voor het proefdraaien van vliegtuigmotoren. De proefdraaiplaats is in gebruik vanaf 2005 en is gerealiseerd op de locatie die op basis van onderzoek destijds als meest gunstig is aangemerkt. De proefdraaiplaats is aan twee zijden voorzien van akoestische afscherming om geluidhinder te beperken. Het C-platform is als uitwijklocatie in gebruik. Deze locatie grenst direct aan de onderhoudsloods voor vliegtuigen van SAMCO en ligt verder noordelijk op het luchthaventerrein dan de proefdraaiplaats.

Nu het gewenst is om de omgevingsvergunning voor milieu aan te passen door daarin ook het proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken, is onderzocht of - naast de huidige locaties - andere locaties op het luchthaventerrein zouden kunnen worden ingericht voor het proefdraaien. Gelet op de ruimte die nodig is voor het proefdraaien van vliegtuigen en de conflicten die kunnen optreden met startend en landend vliegverkeer, is daarvoor op het luchthaventerrein slechts beperkt ruimte. Er zijn twee realistische locaties nader beschouwd: Maintenance Boulevard Oost en de gronden naast Platform D Oost. De vier locaties (twee bestaande en twee alternatieve) zijn ten opzichte van elkaar afgewogen op de aspecten hinder, veiligheid, operationele aspecten en kosten. In de volgende tabel is een overzicht opgenomen.

Locatie	Hinder	Veiligheid	Operationeel	Kosten	Overig
Huidige locatie proefdraaiplaats	Proefdraaien op deze locatie blijft binnen de vergunde geluidruimte. Omgeving ondervindt desondanks geluidhinder bij proefdraaien met westenwind.	Vliegtuigen dienen de baan te kruisen om te kunnen proefdraaien. Dit vergt afstemming.	Locatie is relatief ver verwijderd van onderhoudsbedrijf.	Aan behoud van de proefdraaiplaats zoals die nu aanwezig is, zijn geen kosten verbonden.	Bezien kan worden of naast de wettelijke vereisten ook geluidreductie ten behoeve van reductie van de overlast behaald kan worden met technische maatregelen (mobiele afscherming).
Naast platform D Oost	Afscherming richting Ulestraten, overlast richting noordwesten blijft (ook in relatie tot vrachtafhandeling).	Verkeer voor onderhoud kruist het verkeer voor vracht.	Coördinatie vereist tussen vrachtverkeer en verkeer voor onderhoud.	Geschatte kosten voor het realiseren van een proefdraaiplaats zonder alzijdige afscherming: 2.000.000 euro.	Niet wenselijk voor Maastricht Aachen Airport in verband met uitbreidingswens van platform D in zuidelijke richting.
Maintenance Boulevard Oost	Hinder voor Ulestraten zal minder zijn, hinder voor VISTA college neemt fors toe. Beperkt ontwikkelingsmogelijkheden op de aangrenzende percelen op het bedrijventerrein.	Doorgang tussen Aviation House en sprinklergebouw van de Cargooods is erg smal. Kruisen van operationele randwegen (dienstwegen) is niet gewenst.	Ontsluiting van proefdraaiplaats op Maintenance Boulevard verloopt via platform D, waardoor positie 1 minder bruikbaar wordt voor afhandeling.	Geschatte kosten voor het realiseren van een proefdraaiplaats zonder alzijdige afscherming: 2.200.000 euro.	Beperkt ontwikkelingsmogelijkheden op de aangrenzende percelen op het bedrijventerrein.

Locatie	Hinder	Veiligheid	Operationeel	Kosten	Overig
Platform C	Hinder voor Ulestraten fors minder dan op proefdraaiplaats, overlasterichting noordwesten blijft	Proefdraaien vergt afstemming met overige gebruikers van het platform en taxi-baan E in het kader van veiligheid.	Taxibaan E zal steeds frequenter worden gebruikt door verlegging operatie Maastricht Aachen Airport naar het oosten. Intensievere afstemming noodzakelijk voor gebruik.	Nihil.	Om zo optimaal mogelijk te kunnen proefdraaien, is het wenselijk om een reserveringsvlak/-zone op te nemen waarbinnen het vliegtuig kan worden gepositioneerd om zo de meest optimale locatie (voor dat moment) te kiezen en zo doende hinder te beperken.

Op grond van deze alternatievenafweging is geconcludeerd dat de twee alternatieve locaties (naast platform D Oost en Maintenance Boulevard Oost) geen (grote) voordelen hebben ten opzichte van de huidige proefdraailocaties. Door gebruikmaking van twee locaties (de proefdraaiplaats en het C-platform) kan de hinder voor de omgeving worden gespreid. De keuze voor een proefdraaiplaats naast platform D Oost of op de Maintenance Boulevard Oost brengt hierin geen wezenlijk verschil: de hinder naar de omgeving kan ook op deze locaties niet worden weggenomen. Gelet hierop, en met het oog op de kosten die gepaard gaan met de aanleg van een nieuwe proefdraaiplaats en de (operationele) belemmeringen die samenhangen met de alternatieve locaties, is geconcludeerd dat de alternatieven niet de voorkeur hebben. Het proefdraaien op de proefdraaiplaats en het C-platform is de meest wenselijke variant.

2.1.2 Wettelijk kader voor proefdraaien en de geluidzone

Een proefdraaiplaats voor straalmotoren is – anders dan een proefdraaiplaats voor turboprops – aangewezen als geluidzoneringsplichtige inrichting.¹ Het wettelijk kader voor geluidzoneringsplichtige inrichtingen wordt gevormd door de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder is bepaald dat voor bedrijventerreinen waar geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn gevestigd of zijn toegestaan ('industrieterreinen' in de terminologie van de Wet geluidhinder) een geluidzone moet worden vastgesteld.² De geluidzone is het gebied tussen de grens van het industrieterrein en de zonegrens. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting die wordt geproduceerd door alle bedrijven die op het industrieterrein zijn gevestigd, niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Binnen de 50 dB(A)-contour zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies (objecten en terreinen) toegestaan, tenzij een hogere waarde is verleend of de feitelijke geluidbelasting minder dan 50 dB(A) bedraagt.

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

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

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

Bij het vaststellen of wijzigen van een geluidzone moet, indien noodzakelijk, een maximaal toelaatbare geluidbelasting (een 'hogere waarde') worden vastgesteld voor geluidgevoelige objecten of terreinen binnen de zone, als de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ter plaatse van deze objecten wordt overschreden. Voor nieuwe woningen bedraagt de maximaal toelaatbare geluidbelasting ten hoogste 55 dB(A). Voor aanwezig of in aanbouw zijnde woningen mag de maximaal toelaatbare geluidbelasting ten hoogste 60 dB(A) bedragen. Als sprake is van de wijziging van een bestaande geluidzone geldt aanvullend dat de verhoging van een bestaande maximaal toelaatbare geluidbelasting maximaal 5 dB(A) mag zijn. Als de bestaande geluidbelasting op een woning lager is dan 50 dB(A), geldt voor die woning 50 dB(A) als basiswaarde. Daarnaast geldt bij wijziging van een geluidzone dat de geluidbelasting op woningen die zijn gebouwd nadat de zone is ontstaan of vastgelegd niet meer dan 55 dB(A) mag bedragen. Uitgaande van een zone van rechtswege (zie paragraaf 2.1.3) geldt dit voor Maastricht Aachen Airport voor woningen gebouwd na 1 juli 1993. Ook bij de toekomstige realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone moeten hogere waarden worden vastgesteld als de geluidbelasting meer bedraagt dan 50 dB(A).

2.1.3 Huidige planregeling en vastleggen van de geluidzone

Het proefdraaien van straalmotoren is een geluidzoneringsplichtige activiteit. Dat betekent dat rond het terrein waarop de geluidzoneringsplichtige activiteit is toegestaan, een geluidzone moet worden vastgelegd in een bestemmingsplan (of inpassingsplan), waarbuiten de geluidbelasting niet meer dan 50 dB(A) mag bedragen. De bestemmingsplannen voor de luchthaven maken al sinds 1954 activiteiten mogelijk die nu als geluidzoneringsplichtig worden gezien. Op grond van de Wet geluidhinder is daarom op 1 juli 1993 een geluidzone van rechtswege ontstaan.

In het huidige bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport', dat is vastgesteld in 2006, is voor de proefdraaiplaats aan de westzijde van het luchthaventerrein de aanduiding 'proefdraaiplaats' opgenomen. Op grond van artikel 5.1, sub d van de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden' is ter plaatse van deze aanduiding een bedrijf in milieucategorie 5, uitsluitend in de vorm van een proefdraaiplaats voor vliegtuigen met bijbehorende voorzieningen, toegestaan. In de planregels is niets bepaald over het toegestane soort vliegtuigen of het maximale vermogen van vliegtuigen die gebruik mogen maken van de proefdraaiplaats. Het proefdraaien van straalmotoren is ter plaatse van de aanduiding 'proefdraaiplaats' op grond van het huidige bestemmingsplan dus toegestaan. Omdat de bestemming hierdoor geluidzoneringsplichtige activiteiten mogelijk maakt, is sprake van een geluidgezoneerd bedrijventerrein. De bijbehorende geluidzone is echter nooit in een bestemmingsplan vastgelegd. Omdat nu een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu is aangevraagd, die onder meer ziet op het proefdraaien met straalmotoren (en daarmee op een geluidzoneringsplichtige activiteit), moet de geluidzone rond Maastricht Aachen Airport alsnog juridisch-planologisch worden vastgelegd. Door het vastleggen van de geluidzone in dit PIP is sprake van een objectief toetsingskader voor de normering van het grondgebonden geluid van het luchthaventerrein. In de nieuwe geluidzone is rekening gehouden met proefdraaien op de proefdraaiplaats en op het C-platform.

2.1.4 Relatie met de Omzettingsregeling

Voor Maastricht Aachen Airport geldt de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht. De Omzettingsregeling is met ingang van 1 januari 2014 in werking en heeft zijn wettelijke grondslag in artikel X van de 'Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens)'. De Omzettingsregeling is gebaseerd op het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht van 27 december 2004, rekening houdend met de gevolgen van latere gerechtelijke uitspraken.

In de Omzettingsregeling zijn het luchthavengebied en de beperkingengebieden vastgelegd. De beperkingengebieden bestaan uit geluidzones: Ke-geluidzones (gebaseerd op het inmiddels vervallen Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart) en Bkl-geluidzones (gebaseerd op het eveneens vervallen Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart).

Binnen de beperkingengebieden gelden ruimtelijke beperkingen voor de bouw van geluidgevoelige objecten in verband met de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer. Op grond van artikel X, vijfde lid van de Wijzigingswet Wet luchtvaart worden deze beperkingengebieden gelijkgesteld aan de beperkingengebieden die op grond van de Wet luchtvaart in nieuwe Luchthavenbesluiten worden vastgelegd, met dien verstande dat de bepalingen van het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart van toepassing zijn. In de Omzettingsregeling is tevens een aantal handhavingpunten vastgelegd waar een grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting van het vliegverkeer (gemeten in dB(A) L_{den}) is bepaald. Deze grenswaarden bepalen de maximale geluidruimte voor het vliegverkeer en reguleren daarmee het maximumaantal vliegbewegingen op Maastricht Aachen Airport.

De Omzettingsregeling bepaalt dus niet het maximum aantal vliegbewegingen op jaarbasis, maar legt handhavingpunten vast met een daarbij behorende grenswaarde voor de geluidbelasting. Deze grenswaarde mag niet worden overschreden. De handhavingpunten en daaraan gekoppelde grenswaarden begrenzen daardoor indirect de maximale gebruikruimte voor de luchthaven. Binnen deze maximale gebruikruimte zijn verschillende scenario's mogelijk voor wat betreft het aantal vluchten en de verdeling ervan (vracht/passagiers/general aviation). De Omzettingsregeling is gebaseerd op een luchthaven die 1.439.000 passagiers per jaar vervoert en 170.000 ton vracht per jaar verwerkt.

De Omzettingsregeling is het wettelijk kader voor vliegverkeer op Maastricht Aachen Airport (de luchtgebonden activiteiten van de luchthaven). De regulering van het aantal vliegbewegingen en de effecten daarvan op het gebied van geluid vindt exclusief plaats via de Omzettingsregeling. Dat betekent dat de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu niet kan zien op aspecten die samenhangen met startende, landende en taxiënde vliegtuigen. Alle overige aspecten, waaronder het platformmaterieel, de verwerking van bezoekers, de afhandeling van vracht én het proefdraaien (de grondgebonden activiteiten van de luchthaven), worden wél via de omgevingsvergunning voor milieu gereguleerd. De geluidzone die in dit inpassingsplan wordt vastgelegd, ziet uitsluitend op het grondgebonden geluid afkomstig van de luchthaven en niet op het luchtvaartlawaai: daarvoor gelden de geluidzones uit de Omzettingsregeling.

2.2 Akoestisch onderzoek en vastleggen van de geluidzone

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten geluidniveaus in de omgeving van de luchthaven als gevolg van de grondgebonden activiteiten op Maastricht Aachen Airport.³ Het onderzoek vormt de akoestische onderbouwing bij de omgevingsvergunning milieu en bij dit PIP en is als bijlage bij deze toelichting opgenomen. In het onderzoek is in beeld gebracht hoe hoog de geluidbelasting vanwege de grondgebonden activiteiten op Maastricht Aachen Airport is en wat de wijzigingen in de te vergunnen situatie voor effecten hebben voor (de geluidbelasting op) woningen en andere geluidgevoelige objecten. In het onderzoek is ook de ligging van de geluidzone bepaald.

Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op geluid vanwege de inrichting Maastricht Aachen Airport zoals bedoeld in de milieuregelgeving (industrielawaai). Het betreft geluid vanwege de grondgebonden activiteiten op het terrein van de luchthaven, zoals rijdende voertuigen, materieel, installaties op gebouwen en het proefdraaien. Luchtvaartlawaai (starten, landen en taxiën van vliegtuigen) maakt hier geen onderdeel van uit, omdat dit binnen de kaders van de Wet luchtvaart met een Luchthavenbesluit of Omzettingsregeling is geregeld. Wel is in het onderzoek aandacht besteed aan de cumulatie van Industrielawaai, wegverkeerslawaai en luchtvaartlawaai.

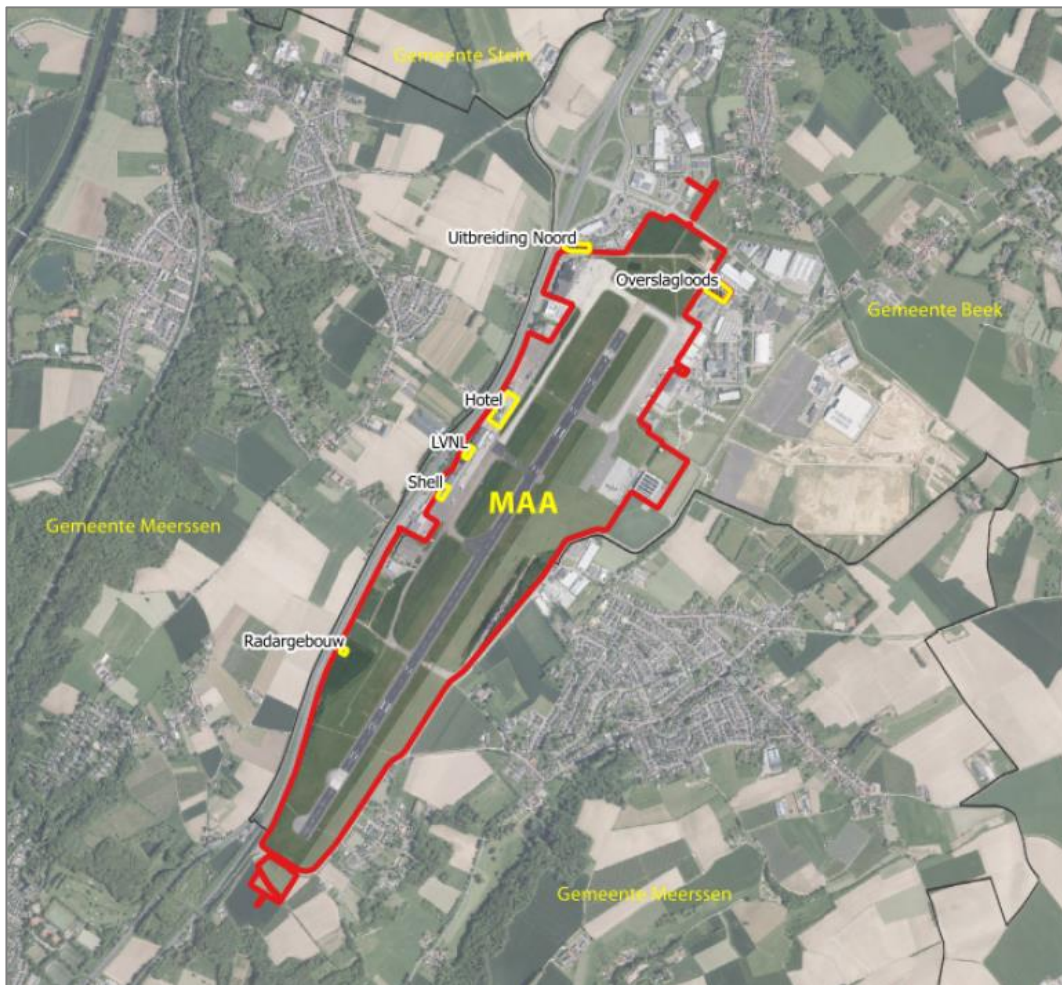
³ Akoestisch onderzoek provinciaal inpassingsplan en omgevingsvergunning milieu Maastricht Aachen Airport, Peutz, 19 oktober 2023

Opzet van het akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek is in een aantal stappen gewerkt naar een situatie die akoestisch inpassbaar is en die voldoet aan de regels van de Wet geluidhinder en aan de provinciale beleidsregels voor het verlenen van hogere waarden. In eerste instantie is in het onderzoek de beoogde situatie zonder maatregelen doorgerekend. Vervolgens zijn mogelijke maatregelen in beeld gebracht en is afgewogen welke maatregelen worden doorgevoerd. Daarna is de beoogde situatie inclusief maatregelen doorgerekend. Die situatie is vervolgens getoetst aan de Wet geluidhinder en het provinciale beleid en is het uitgangspunt voor de vergunningaanvraag en voor dit PIP.

2.2.1 Grens van het geluidgezoneerde terrein

Voor Maastricht Aachen Airport is een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu aangevraagd. Maastricht Aachen Airport is één inrichting in de zin van de milieuwetgeving en alle grondgebonden activiteiten op het luchthaventerrein worden via de nieuwe vergunning gereguleerd. Omdat op twee locaties binnen de inrichtingsgrenzen proefdraaien met straalmotoren wordt toegestaan, wordt de hele inrichting geluidzoneringsplichtig. De inrichting betreft vrijwel de volledige luchthaven, inclusief de zones in het verlengde van de start- en landingsbaan waar de start- en landingslichten staan: ten noorden van de Europalaan en ten zuiden van de Nieuwe Vliekerweg.



Grens van het geluidgezoneerde terrein (rode lijn), met daarbinnen de inrichting Maastricht Aachen Airport; de geel weergegeven locaties zijn geen onderdeel van de inrichting Maastricht Aachen Airport, maar maken wel deel uit van het geluidgezoneerde terrein (bron: akoestisch onderzoek)

Op en nabij het luchthaventerrein zijn enkele activiteiten aanwezig die geen onderdeel uitmaken van de inrichting Maastricht Aachen Airport. Het betreft de verkeerstoren (LVNL), het radargebouw (LVNL), het hotel, het brandstofdepot van Shell, de overslagloods en een onbebouwd kavel aan de noordzijde van de luchthaven. Deze gronden zijn geen onderdeel van de inrichting Maastricht Aachen Airport, maar maken wel deel uit van het geluidgezoneerde terrein. Hierdoor ontstaat een logische begrenzing van het geluidgezoneerde terrein, die de gehele inrichting Maastricht Aachen Airport omvat alsmede enkele percelen die direct aan deze inrichting grenzen.

De naast de luchthaven gelegen kazerne voor de Koninklijke Marechaussee Brigade en de bedrijven die grenzen aan de platforms (zoals SAMCO en MAAS, alsmede de bedrijven die zijn gevestigd op Businesspark AviationValley) behoren ook niet tot de inrichting Maastricht Aachen Airport. Voor zover van toepassing beschikken deze bedrijven over een eigen omgevingsvergunning voor milieu of hebben zij een melding Activiteitenbesluit gedaan. Die situatie wijzigt niet door het verlenen van een nieuwe vergunning aan Maastricht Aachen Airport. De inrichtingen blijven functioneren op basis van hun eigen vergunning/melding. De bestemmingsplannen die nu voor deze gronden gelden, sluiten de vestiging van geluidzoneringsplichtige inrichtingen uit. Deze gronden zijn geen onderdeel van het geluidgezoneerde terrein. De woning aan de Vliegveldweg 62 blijft ook buiten de grens van het geluidgezoneerde terrein.

2.2.2 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek

Representatieve bedrijfssituatie

De in de praktijk optredende activiteiten op de luchthaven kunnen van dag tot dag sterk verschillen. Maatgevend voor het akoestisch onderzoek is de zogenaamde representatieve bedrijfssituatie. De representatieve bedrijfssituatie wordt gedefinieerd als 'de voor de geluiduitstraling kenmerkende bedrijfsvoering bij volledige capaciteit van de inrichting', derhalve de normaliter maximaal optredende bedrijfssituatie (een 'drukke dag'). De representatieve bedrijfssituatie is dus niet de jaargemiddelde situatie, maar omvat aanzienlijk meer activiteiten (en leidt derhalve tot een aanzienlijk hogere geluidbelasting) dan de jaargemiddelde situatie.

Naast de representatieve bedrijfssituatie kan er sprake zijn van incidentele afwijkingen. Hierbij gaat het om bijzondere activiteiten die niet onder de representatieve bedrijfssituatie vallen en die niet vaker voorkomen dan maximaal 12 keer per jaar, de zogenaamde incidentele bedrijfssituatie. De incidentele bedrijfssituatie is in het akoestisch onderzoek ook in beeld gebracht, zodat hier in de omgevingsvergunning voor milieu passende voorschriften voor kunnen worden opgenomen. Voor de ligging van de geluidzone en de daarmee samenhangende verlening van hogere waarden is de incidentele bedrijfssituatie niet van belang. De geluidzone wordt bepaald op basis van de representatieve bedrijfssituatie (de 'drukke dag').

Uitgangspunten activiteiten op het luchthaventerrein

In het akoestisch onderzoek zijn alle akoestisch relevante activiteiten op het luchthaventerrein in een akoestisch rekenmodel opgenomen. Uitgangspunt daarvoor is een luchthaven die (luchtzijdig) in bedrijf is conform de Omzettingsregeling 2014. De Omzettingsregeling is gebaseerd op een luchthaven die 1.439.000 passagiers per jaar vervoert en 170.000 ton vracht per jaar verwerkt. Naast het proefdraaien van vliegtuigmotoren en helikopters zijn in het model meegenomen:

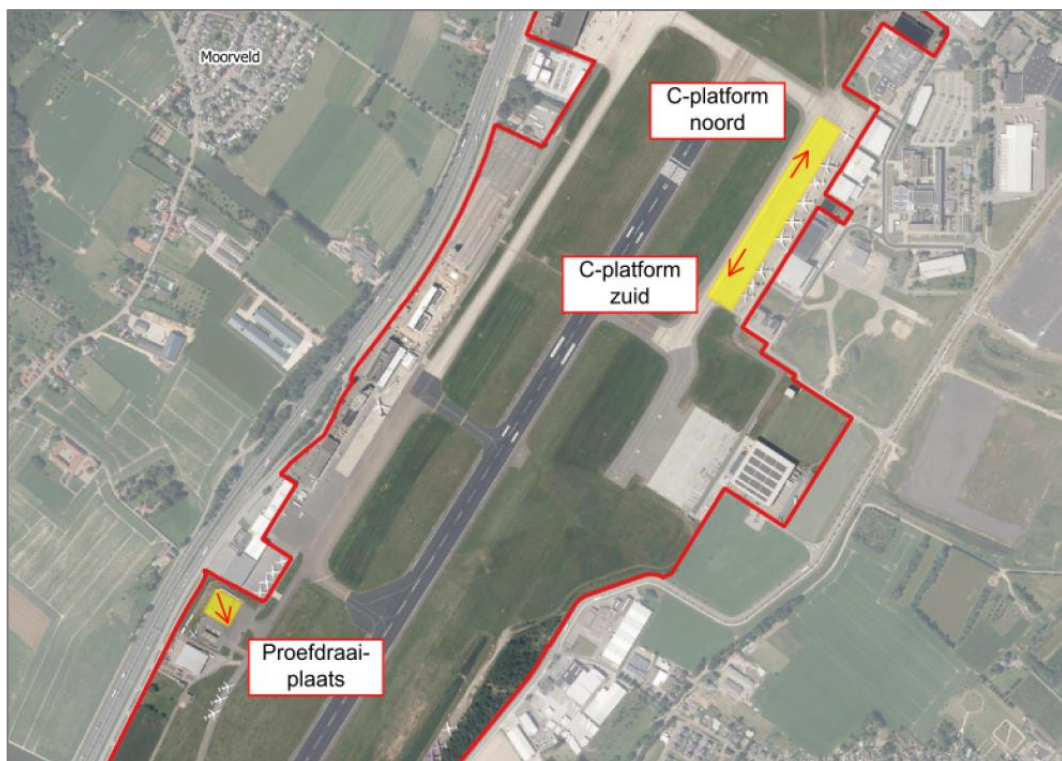
- het verkeer van en naar de luchthaven (personenauto's, bussen en vrachtverkeer);
- het platformmaterieel (tankauto's, vliegtuigtrekkers, ground power units, highloaders, speedloaders, trekkers met dollies of bagagekarren, trappen, transportbanden, de-icing en dergelijke);
- het gebruik van auxiliary power units (APU's) in stilstaande vliegtuigen (tijdens het in- en uitstappen van passagiers of het laden en lossen van vracht);
- het gebruik van bird-controlapparatuur;
- overige activiteiten, onder andere terreinonderhoud, algemeen verkeer en dakinstallaties.

Voor de gronden die geen deel uitmaken van de inrichting Maastricht Aachen Airport, maar die wel onderdeel zijn van het geluidgezoneerde terrein (de geel aangegeven locaties in voorgaande afbeelding), is een representatieve geluidreservering van 60 dB(A)/m² etmaalwaarde opgenomen in het rekenmodel.

De uitgangspunten voor de bedrijfsactiviteiten van Maastricht Aachen Airport, waaronder de hoeveelheid platformmaterieel en de aankomende en vertrekkende (vracht)auto's waarmee in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden, zijn afgestemd op de Omzettingsregeling 2014. De nieuwe omgevingsvergunning voor milieu sluit hierdoor aan op de toegelaten hoeveelheid vliegbewegingen op de luchthaven en de daarmee samenhangende passagiers- en vrachtstromen.

Uitgangspunten proefdraaien vliegtuigmotoren

Voor het proefdraaien van vliegtuigmotoren zijn in het akoestisch onderzoek twee locaties meegenomen: de proefdraaiplaats aan de westzijde van het luchthaventerrein en het C-platform. Op de proefdraaiplaats wordt één opstelrichting voor vliegtuigen gehanteerd, op het C-platform zijn twee opstelrichtingen mogelijk. De opstelplaatsen en -richtingen zijn in de volgende figuur schematisch weergegeven met een pijl. De neus van het vliegtuig wordt altijd aan de pijlzijde gesitueerd.



Proefdraailocaties op Maastricht Aachen Airport: de proefdraaiplaats en het C-platform (noord en zuid); de pijlrichting geeft de stand van het vliegtuig aan (bron: akoestisch onderzoek)

Categorieën proefdraaibeurten

Voor het proefdraaien is uitgegaan van drie categorieën proefdraaibeurten, onderscheiden naar de akoestische effecten die deze categorieën hebben. Categorie A (full power) is uit akoestisch oogpunt de zwaarste categorie is en categorie C (ground idle) de lichtste. Bij proefdraaibeurten in de incidentele bedrijfssituatie (maximaal 12 keer per jaar) kunnen variabele powersettings voorkomen.

Categorieën proefdraaibeurten.

Categorie	Powersetting	Beschrijving type onderhoud	Toerental (rpm)	Torque / thrust
C	Ground idle / "stationair"	Leak checks, airconditioning & pressurization checks, aux generator checks, electrical checks	50 – 60 %	5 – 10 %
B	Cruise setting / flight idle	Autofeather checks, governor checks, prop balancing, system checks, oil consumption checks	70 – 80 %	30 – 50 %
A	Motorinstallatie / full power	Motorinstallatie, power assurance run	90 – 100 %	80 – 100 %
IBS	Variabel	Incidentele bedrijfssituatie		

Proefdraaibeurten in representatieve bedrijfssituatie

De duur en de gebruikte powersettings tijdens een proefdraaibeurt kunnen sterk variëren. In algemene zin kan het volgende worden aangehouden:

- een proefdraaibeurt van type C is veelal een korte sessie waarbij sprake is van een tijdsduur van 5 tot 10 minuten op de powersetting ground idle;
- een proefdraaibeurt van type B is veelal een sessie waarbij sprake is van een tijdsduur van circa 5 tot 15 minuten op de powersetting flight idle, aangevuld met circa 5 minuten op de powersetting ground idle;
- een proefdraaibeurt van type A is veelal een sessie waarbij sprake is van een tijdsduur van circa 3 tot 8 minuten op de powersetting full power, aangevuld met circa 5 tot 10 minuten ground idle.

Proefdraaibeurten kunnen afwijken van de hierboven geschetste 'standaardprofielen', afhankelijk van het vliegtuigtype en het soort onderhoud dat gepleegd wordt. Een proefdraaibeurt kan zowel korter als langer zijn dan het 'standaardprofiel', of kan plaatsvinden in een andere combinatie van powersettings. Als relevante afwijkende langere sessies, die wel regelmatig voor kunnen komen (en dus onderdeel zijn van de representatieve bedrijfssituatie) en akoestisch ook maatgevend kunnen zijn, zijn te benoemen:

- een proefdraaibeurt met vliegtuigtype Embraer of CRJ, waarbij sprake is van 12 minuten full power, 10 minuten flight idle en 23 minuten ground idle;
- een proefdraaibeurt met vliegtuigtype Dash8, waarbij sprake is van 5 minuten full power, 17 minuten flight idle en 5 minuten ground idle.

Op basis hiervan geldt de situatie zoals weergegeven in de volgende tabel als representatieve bedrijfssituatie voor het proefdraaien. Deze situatie is hetgeen redelijkerwijs op een 'drukke dag' maximaal kan voorkomen, maar is dus ook fors hoger dan hetgeen op een gemiddelde dag zal voorkomen. Het opgenomen aantal minuten/power settings in de tabel is toereikend om - uitgaande van het genoemde 'standaardprofiel' – op één dag één proefdraaibeurt van categorie A uit te voeren en één tweede (kleinere) proefdraaibeurt (categorie B).⁴ Als een langere proefdraaisessie van type A plaatsvindt, die afwijkt van het 'standaardprofiel', is dat de enige proefdraaibeurt die op die dag plaats kan vinden.

⁴ N.B. De te bestemmen/vergunning situatie gaat uit van óf proefdraaien op de proefdraaiplaats óf op het C-platform. Er kan dus bijvoorbeeld niet op één dag én een proefdraaibeurt van type A plaatsvinden op de proefdraaiplaats én ook op het C-platform.

Voor de avondperiode is het uitgangspunt dat er gedurende maximaal 10 minuten proefdraaien op de laagste powersetting ground-idle (categorie C) plaats kan vinden. In de volgende tabel is de aldus tot stand gekomen representatieve bedrijfssituatie voor het proefdraaien samengevat.

Representatieve bedrijfssituatie proefdraaiactiviteiten.

Locatie	Bedrijfsduur		
	dagperiode (7-19 uur)	avondperiode (19-23 uur)	nachtperiode (23-7 uur)
Afgeschermd proefdraaiplaats óf	8 minuten full power &	10 minuten ground idle	--
Platform C locatie noord óf	15 minuten cruise setting &		
Platform C locatie zuid	15 minuten ground idle		
	óf		
	met vliegtuigtype EMB/CRJ		
	12 minuten full power &		
	10 minuten cruise setting &		
	23 minuten ground idle		
	óf		
	met vliegtuigtype Dash8		
	5 minuten full power &		
	17 minuten cruise setting &		
	5 minuten ground idle		

* het gebruik van de APU tijdens een proefdraaibeurt is akoestisch verwaarloosbaar ten opzichte van de overige proefdraaiactiviteiten en derhalve niet nader beschouwd.

De representatieve bedrijfssituatie geeft een beeld van wat in de normaliter optredende bedrijfs-situatie maximaal mogelijk is (een 'drukke dag') en vormt de basis voor de akoestische berekenin-gen - en dus ook voor de ligging van de geluidzone. Binnen de geluidruimte die op deze manier wordt berekend, kan akoestisch gelijkwaardig proefgedraaid worden (bijvoorbeeld korter full po-
wer maar langer ground idle). Er wordt een proefdraairegistratie opgezet waarin op basis van de beoogde proefdraaibeurt (type vliegtuig, proefdraailocatie, duur en powersettings) vooraf kan worden uitgerekend welk percentage van de beschikbare geluidruimte verbruikt wordt door de proefdraaibeurt.

Beoogde aantal proefdraai beurten

In de beoogde situatie (zonder maatregelen) is per jaar uitgegaan van 662 proefdraai beurten:

- 62 proefdraai beurten categorie A, waarvan maximaal 12 onderdeel van de incidentele bedrijfs-situatie;
- 200 proefdraai beurten categorie B; en
- 400 proefdraai beurten categorie C.

Dit is voor de proefdraailocaties gezamenlijk (dus niet per proefdraailocatie). Proefdraaien vindt overwegend plaats in de dagperiode, maar soms ook in de avondperiode, bijvoorbeeld omdat het onderhoud uitloopt of gewacht moet worden op betere weersomstandigheden. In de avondperi-
ode wordt niet proefgedraaid op full power (A) of flight idle (B) maar alleen op de laagste power-setting ground idle (C).

Uitgangspunten proefdraaien helikopters

Aan de noordzijde van het C-platform – net buiten de proefdraaiplaats voor vliegtuigmotoren - wordt proefgedraaid met helikopters. Dit proefdraaien met helikopters bestaat enerzijds uit 'ground runs', waarbij de helikopter idle (stationair) draait op de grond en anderzijds uit 'hoveren', waarbij de helikopter laag boven het platform hangt. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van 15 minuten ground runs en 5 minuten hoveren, uitsluitend in de dagperiode.

2.2.3 Resultaten van het akoestisch onderzoek (zonder maatregelen)

In het akoestisch onderzoek is eerst de beoogde representatieve bedrijfssituatie doorgerekend zonder dat aanvullende maatregelen zijn getroffen. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en de maximale geluidniveaus ('piekniveaus') zijn bepaald in de dagperiode (07.00-19.00 uur), de avondperiode (19.00-23.00 uur) en de nachtperiode (23.00-07.00 uur). Uit de rekenresultaten blijkt dat in deze situatie voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau geluidbelastingen optreden die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Bij enkele woningen wordt ook de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau overschreden, ofwel omdat de geluidbelasting met meer dan 5 dB(A) toeneemt, ofwel omdat de geluidbelasting bij woningen met een bouwjaar na 1993 meer dan 55 dB(A) bedraagt, ofwel omdat de geluidbelasting meer dan 60 dB(A) bedraagt. Ook worden als gevolg van het full power proefdraaien op het C-platform op een aantal woningen piekniveaus berekend die hoger zijn dan 75 dB(A): de waarde die op grond van de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening normaalgesproken als bovengrens voor de maximaal vergunbare waarde wordt aangehouden.

Daarom is onderzocht of en welke maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting vanwege de inrichting Maastricht Aachen Airport in de (woon)omgeving te reduceren. Uit de rekenresultaten blijkt dat de proefdraaiactiviteiten op de luchthaven en het APU-gebruik van vrachtvliegtuigen tijdens laden/lossen maatgevend zijn voor de in de omgeving optredende geluidbelasting. Overige geluidbronnen (verkeer, technische installaties, platformmaterieel, bird-control et cetera) dragen slechts beperkt en lokaal bij aan de optredende geluidbelasting. Maatregelen zijn om deze reden met name beschouwd voor de proefdraaiactiviteiten en het APU-gebruik van vrachtvliegtuigen.

2.2.4 Mogelijke geluidreducerende maatregelen

In het akoestisch onderzoek zijn mogelijke maatregelen beschouwd op basis van de in de Wet geluidhinder genoemde voorkeursvolgorde:

- maatregelen aan de bron van het geluid;
- maatregelen in de overdracht (bijvoorbeeld geluidschermen);
- maatregelen bij de ontvanger (bijvoorbeeld gevelmaatregelen).

In oktober 2018 zijn dialoogsessies met vertegenwoordigers van omwonenden gevoerd en zijn de gemeenteraden van Beek en Meerssen geïnformeerd. Tijdens deze gesprekken zijn diverse suggesties gedaan voor mogelijke maatregelen. Naar aanleiding van de terinzagelegging van het voorontwerp PIP (voorjaar 2022) zijn diverse inspraakreacties gegeven met aanvullende suggesties. De suggesties zijn in het akoestisch onderzoek betrokken.

In het akoestisch onderzoek zijn de mogelijke maatregelen uitgebreid beschreven en onderzocht. In de volgende paragraaf wordt volstaan met een korte opsomming van de onderzochte maatregelen en de (belangrijkste) redenen waarom deze wel of niet worden doorgevoerd. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek.

Nuance bij de berekende geluidbelasting proefdraaien

De optredende geluidbelasting is in het akoestisch onderzoek berekend voor de 'representatieve bedrijfssituatie'. Dit is de situatie die in geluidonderzoek gehanteerd moet worden, maar deze situatie komt in de praktijk niet elke dag voor. In dit geval wordt de beoogde representatieve bedrijfsvoering voor wat betreft het proefdraaien gevormd door het proefdraaien met vliegtuigen op 'full power' en 'flight idle', elk gedurende een beperkt aantal minuten per dag. Het type proefdraaibeurt waarbij gebruik wordt gemaakt van de powersetting 'full power' is beperkt tot maximaal 62 keer per jaar (waarvan maximaal 12 incidentele bedrijfssituaties) verspreid over meerdere proefdraailocaties. Ook zal niet altijd sprake zijn van het luidste vliegtuigtype. Het effect en de kosten van mogelijke maatregelen inzake het proefdraaigeluid dienen afgewogen te worden binnen een kader waarin ook deze nuance een plaats heeft.

Maatregelen aan de bron

- **Maatregelen aan het vliegtuig.** Dit ligt niet binnen de invloedssfeer van Maastricht Aachen Airport of de onderhoudsbedrijven. Vliegtuigen zijn in de loop van de jaren weliswaar stiller geworden, maar hierop kan door de luchthaven niet worden gestuurd. Er is in het onderzoek gerekend met maatgevende vliegtuigen: vliegtuigen die qua geluid de ‘bovenkant’ vormen van het type vliegtuigen dat wordt onderhouden. Proefdraaien met luidere/grotere vliegtuigen is dus niet mogelijk binnen de nieuwe geluidzone.
- **Tijdsduur van het proefdraaien.** De tijdsduur van proefdraaien is reeds beperkt. Er wordt niet langer proefgedraaid dan noodzakelijk is op basis van de onderhoudsinstructies van de vliegtuigen. Uit de berekeningen blijkt dat vanwege het proefdraaien bij enkele woningen de maximaal toelaatbare geluidbelasting wordt overschreden. Teneinde tot een inpasbare situatie te komen, kan het proefdraaien gereduceerd worden tot één proefdraaibeurt van type A óf B per dag, in plaats van beide op dezelfde dag toe te staan. Dit geeft derhalve (uitgaande van een proefdraaibeurt type A) maximaal:
 - 8 minuten op powersetting full power en 10 minuten op powersetting ground idle; óf
 - in het geval van een Embraer of CRJ: maximaal 12 minuten op powersetting full power, 10 minuten op powersetting flight idle en 23 minuten op power setting ground idle; óf
 - in het geval van een Dash8 maximaal 5 minuten full power, 17 minuten flight idle en 5 minuten ground idle.

De genoemde verbijzonderingen met betrekking tot de Embraer/CRJ en Dash8 (het 2e en 3^e element van bovenstaande opsomming) mogen hierbij uitsluitend op de proefdraaiplaats plaatsvinden, en niet op het C-platform.

Het genoemde aantal minuten is noodzakelijk om een proefdraaibeurt goed uit te kunnen voeren (conform de onderhoudsinstructies) en kan dus niet nog verder naar beneden bijgesteld worden.

- **Tijdstip van het proefdraaien.** De geluidhinder wordt zoveel mogelijk beperkt door proefdraaien met name plaats te laten vinden in de dagperiode. In de avondperiode is uitsluitend ruimte voor proefdraaien in ‘ground idle’. In de nachtperiode wordt in het geheel geen proefdraaien aangevraagd/vergund. Daarnaast streeft SAMCO ernaar om in de dagperiode het proefdraaien niet vóór 09.00 uur te laten aanvangen, zodat ook in de vroege dagperiode sprake is van aanvullende bescherming tegen geluidhinder.
- **Aantal proefdraai beurten per jaar.** In overleg met SAMCO is beschouwd of het aantal proefdraai beurten per jaar zoals eerder beoogd aangescherpt kan worden. Besloten is om in plaats van de in eerste aanleg aangehouden 662 proefdraai beurten per jaar (62 van type A, 200 van type B en 400 van type C) het aantal aan te vragen proefdraai beurten te verlagen tot 362 per jaar (62 van type A (waarvan 12 incidenteel), 100 van type B en 200 van type C).
- **Andere proefdraailocaties.** Voorafgaand aan de realisatie van de afgeschermdde proefdraaiplaats, die sinds 2005 in gebruik is, is onderzocht welke locaties op de luchthaven geschikt zijn voor het accommoderen van proefdraaiactiviteiten. Uit dit onderzoek is destijds de afgeschermdde proefdraaiplaats als locatie naar voren gekomen die het beste aan alle randvoorwaarden voldoet, samen met platform C dat al langer voor proefdraaien gebruikt werd. In het kader van voorliggend onderzoek is door Maastricht Aachen Airport opnieuw bekeken of andere proefdraailocaties denkbaar zijn, zie hiervoor ook paragraaf 2.1.1 van deze toelichting.

- **Keuze te gebruiken proefdraailocatie op basis van windrichting.** In de loop der jaren is gebleken dat met name afhankelijk van de windrichting het gebruik van de afgeschermd proefdraaiplaats tot hinder in Ulestraten leidt. Naar aanleiding hiervan is in 2014 door Maastricht Aachen Airport en SAMCO in overleg met de provincie Limburg een werkafpraak gemaakt op basis waarvan bij proefdraaibeurten op de powersetting ‘full power’ afhankelijk van de windrichting wordt gekozen voor het proefdraaien op platform C in plaats van de proefdraaiplaats. Deze systematiek heeft geleid tot een afname van klachten vanuit Ulestraten. Teneinde hinder-minimalisatie na te streven, kan de werkafpraak worden voortgezet en in vergunningvoorschriften worden opgenomen.
- **Full-power proefdraaien beperken tot één van beide proefdraailocaties.** De meeste geluidbelasting ontstaat bij het proefdraaien op de powersetting ‘full power’ (proefdraaibeurt type A). In de beoogde situatie is proefdraaien op full power mogelijk op zowel de proefdraaiplaats als op het C-platform. Onderzocht is of het concentreren van het full-power proefdraaien op één van deze locaties kan leiden tot een verbetering van de akoestische situatie. Op de andere locatie beperkt de representatieve bedrijfssituatie zich in dat geval tot proefdraaien op powersettings ‘cruise setting’ en ‘ground idle’ (proefdraaibeurten type B en C).

In eerste aanleg is gezocht naar optimalisaties die leiden tot een afname van het aantal gehinderden. Op aangeven van het bevoegd gezag is hierbij het aantal woningen met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde c.q. het aantal woningen met een hogere waarde als objectieve maat gehanteerd. Uit de beschouwingen blijkt dat het beperken van het full-power proefdraaien tot óf de proefdraaiplaats óf het C-platform leidt tot een reductie van het aantal woningen waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. De reductie is het grootst als proefdraaien op ‘full power’ (proefdraaibeurt type A) als onderdeel van de representatieve bedrijfssituatie uitsluitend plaatsvindt op de proefdraaiplaats. Ook als het proefdraaien op full power juist wordt geconcentreerd op het C-platform is sprake van een reductie van het aantal woningen waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde.

- **APU-gebruik vrachtvliegtuigen beperken door inzet van grondmaterieel.** Het APU-gebruik tijdens laden en lossen van vliegtuigen kan worden vermeden/beperkt door inzet van Ground Power Units (GPU’s) en Pre-conditioned Air Units (PCA’s). Maastricht Aachen Airport heeft de hiermee samenhangende investering inmiddels gedaan, waardoor het D-platform nu beschikt over elektrische GPU’s en een PCA-unit. Dit levert een behoorlijke beperking van het APU-gebruik op. Aanvullend kunnen de meest luidruchtige vrachtvliegtuigen op het D-platform worden opgesteld op de opstelplaatsen die het verst van woningen liggen. Als meerdere vliegtuigen tegelijk koeling behoeven tijdens de afhandeling, wordt indien mogelijk het vliegtuig met de APU met het hoogste geluidvermogen aangesloten via het grondmaterieel. Op platform B worden ook vrachtvliegtuigen geladen en gelost. Dit platform ligt verder van woonkernen af, waardoor de bijdrage van APU-gebruik op dit platform aan de totale geluidbelasting lager is. Een aanvullende investering in een PCA voor platform B leidt niet tot een relevante reductie van de geluidbelasting bij een significant aantal woningen en wordt dan ook als niet doelmatig gekwalificeerd.

Maastricht Aachen Airport ontmoedigt het gebruik van APU's op de luchthaven. Zo zijn op de platformen B en D borden geplaatst waarop is aangegeven dat de APU alleen kort na aankomst en kort na vertrek ingeschakeld mag zijn ten behoeve van de noodzakelijke vluchtvoorbereiding en vluchtbeëindiging. Afwijking hiervan dient door de piloot beargumenteerd afgestemd te worden met de havendienst.

Maatregelen in het overdrachtsgebied

- **Geluidschermen rond de proefdraaiplaats aanpassen/vergroten.** Onderzocht is of het geluidsscherm rond de proefdraaiplaats kan worden uitgebreid naar een U-vorm. De mogelijkheden daarvoor worden beperkt door technische en operationele randvoorwaarden en door veiligheidsoverwegingen. Bovendien mag een geluidsscherm niet te grote invloed hebben op de luchtstromingen rondom het vliegtuig, zowel aan de voorzijde als achterzijde. Voorts gelden er hoogtebeperkingen vanwege de in- en uitvliegfunnels die dienen te worden aangehouden vanuit het oogpunt van vliegveiligheid.

Gelet op deze randvoorwaarden is slechts een schermuitbreiding mogelijk aan de noordzijde van de proefdraaiplaats. Richting Ulestraten wordt hiermee geen geluidreducerend effect bereikt. Wel wordt bij de woning Vliegveldweg 51 de geluidbelasting gereduceerd tot onder de 60 dB(A). Hiervoor is een verlenging van het scherm nodig van circa 27 meter lengte en 6 meter hoogte. Op het C-platform is technisch en operationeel geen ruimte voor geluidschermen en is dit uit veiligheidsoogpunt niet toegestaan.

- **Realisatie Ground Runup Enclosure (GRE).** Als een nieuwe afgeschermdde proefdraaiplaats (een zogenaamde Ground Runup Enclosure of GRE) zou worden gerealiseerd, kan direct vanaf het eerste ontwerpstadium rekening worden gehouden met de luchtstromingen en veiligheidsaspecten die verhinderen dat de huidige proefdraailocatie verder doelmatig afgeschermd kan worden. De mogelijkheden voor de realisatie van een nieuwe GRE zijn door Maastricht Aachen Airport in overleg met een leverancier van dergelijke constructies onderzocht. Een samenvatting van het uitgevoerde haalbaarheidsonderzoek is opgenomen als bijlage bij het akoestisch onderzoek.

Voor verschillende locaties op de luchthaven zijn varianten (2-, 3- of 4-zijdige GRE) en oriëntaties beschouwd, waarbij steeds zowel de geluideffecten als de benodigde investeringen uiteengezet zijn. Uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat een deel van de varianten die zijn onderzocht kan leiden tot een relevante geluidreductie en daarmee tot een relevante afname van het benodigde aantal hogere waarden bij woningen. Wel is hiertoe een zeer forse investering noodzakelijk. Overigens is - vanwege de eerder geschetste beperkingen qua luchtstromingen - een dergelijke GRE niet 100% van de tijd bruikbaar. Bij bepaalde meteo-omstandigheden (windrichting en -sterkte) kan de GRE niet gebruikt worden en dient alsnog uitgeweken te worden naar een andere locatie.

- **Geluidschermen ten behoeve van geluidreductie bij woningen Vliegveldweg 51, 53 en 62.** Vanwege het proefdraaien op full power op het C-platform treden bij drie woningen aan de Vliegveldweg maximale geluidniveaus op van meer dan 75 dB(A) in de dagperiode. Voor deze woningen is onderzocht of de maximale geluidniveaus door middel van geluidschermen teruggebracht kunnen worden tot ten hoogste 75 dB(A). Door toepassing van twee schermen van respectievelijk 25 meter lengte/3,5 meter hoogte en 20 meter lengte/2,5 meter hoogte langs de rijksweg A2 worden de maximale geluidniveaus bij de woningen Vliegveldweg 51 en 53 in de dagperiode beperkt tot ten hoogste 75 dB(A). Door toepassing van een scherm van 60 meter lengte en 6 meter hoogte langs de terreingrens van MAA worden ook de maximale geluidniveaus bij de woning Vliegveldweg 62 in de dagperiode beperkt tot ten hoogste 75 dB(A).

Deze voorzieningen worden als technisch en financieel haalbaar en akoestisch doeltreffend beoordeeld. Twee van de geluidschermen worden geplaatst op gronden van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft reeds aangegeven dat zij akkoord gaat met de plaatsing van geluidschermen op haar grond.

De plaatsing van de geluidschermen langs de A2 is mogelijk op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Beek 2011'. De bouw van een geluidscherm langs de terreingrens van MAA ter hoogte van het perceel Vliegveldweg 62 is mogelijk op grond van dit PIP. Met de bewoners van de betrokken woningen zal nog nader overleg gevoerd worden over de uitvoering van de geluidschermen.

- **Grondwal/bebouwing tussen proefdraaiplaatsen en Ulestraten, Moorveld en Kelmond/Geverik.** Er is onderzocht of afschermdende voorzieningen op verschillende locaties kunnen leiden tot een relevante reductie van de geluidbelasting. Toepassing van grondwallen, geluidschermen of parkeergebouwen op deze locaties leidt niet tot een relevante geluidreductie van de geluidbelasting bij een significant aantal woningen. De voorzieningen zijn dus niet doelmatig.
- **Inpandige proefdraaivoorziening.** Een inpandige proefdraaivoorziening zou een zeer forse omvang dienen te krijgen met een zeer stevige constructie, waarbij waarschijnlijk de deuren en een deel van het dak geopend moeten zijn tijdens het proefdraaien. 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 GRE (zie hiervóór) 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.
- **Geluidsabsorptie gebouwen platform C.** De reflectie van de gebouwen naast het C-platform kan enigszins worden tegengegaan door het bekleden van (delen van) de bebouwing met geluidabsorberend materiaal. Het aanbrengen van geluidabsorberende panelen op een deel van de gevel van de paardenloods (tussen MAAS en SAMCO) leidt bij een deel van de woningen in Moorveld tot 1 à 2 dB(A) reductie.
- **Verdiepte ligging proefdraaiplaats.** Omdat hiervoor een langzaam hellende toegangsweg nodig is, is de afschermdende werking van een verdiepte proefdraaiplaats zeer beperkt. Deze voorziening is daarom niet doeltreffend.
- **Anti-geluid, geluiddempers, waterinjectie, waterschermen, diffractoren.** Deze voorstellen hebben een meer experimenteel karakter. 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.

Maatregelen bij de ontvanger

- **Maatregelen op woningniveau.** Bij maatregelen bij de ontvanger (op woningniveau) kan worden gedacht aan een andere indeling van woningen of het toepassen van dove gevels. Deze maatregelen zijn echter niet aan de orde, omdat het bestaande woningen betreft. Bij woningen met een hoge geluidbelasting kan ook het aanbrengen van (extra) geluidisolatie aan de gevel denkbaar zijn. Voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld wordt nog een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd om te bezien of gevelmaatregelen nodig zijn en, zo ja, om welke maatregelen het gaat. Dit is met name aan de orde bij woningen met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A). Overigens is in de periode 2001-2004 en aanvullend in 2007 een woningisolatie-project uitgevoerd, waarbij veel woningen rondom de luchthaven (met name in Meerssen, Schietecoven en Geverik) zijn geïsoleerd in verband met luchtvaartlawaai.

2.2.5 Afweging van maatregelen

Uit de beschouwingen van de mogelijke geluidreducerende maatregelen blijkt dat de volgende maatregelen als technisch en operationeel haalbaar kunnen worden gekwalificeerd (dus los van de financiële aspecten van de maatregelen):

1. terugbrengen van de bedrijfsduur van het proefdraaien op zowel de proefdraaiplaats als platform C;
2. aanschaf van grondmaterieel (PCA-unit) teneinde het gebruik van de APU van vrachtvliegtuigen op platform D sterk te reduceren (reeds in uitvoering);
3. aanbrengen van geluidabsorptie op de paardenloods van Maastricht Aachen Airport teneinde de reflectie van proefdraaigeluid naar Moorveld te verminderen;
4. realiseren van twee geluidschermen langs de A2 nabij de woningen Vliegveldweg 51 en 53;
5. realiseren van een geluidscherm tussen Maastricht Aachen Airport en de woning Vliegveldweg 62;
6. verlengen van het geluidscherm op de proefdraaiplaats met circa 27 meter;
7. beperken van de geluidhinder van het proefdraaien door het aantal proefdraaibeurten per jaar te beperken tot maximaal 362 (62x type A (inclusief maximaal 12 incidentele proefdraaibeurten), 100x type B, 200x type C);
8. beperken van de geluidhinder van het proefdraaien door één van de volgende maatregelen:
 - a. bepalen van de preferente proefdraailocatie op basis van windrichting teneinde hinder-minimalisatie na te streven bij proefdraaibeurten op de powersetting 'full power'; óf
 - b. het proefdraaien op de powersetting 'full power' uitsluitend toestaan op de proefdraaiplaats, waarbij het proefdraaien op het C-platform in de representatieve bedrijfssituatie beperkt wordt tot maximaal de powersetting 'cruise setting'; óf
 - c. andersom, het proefdraaien op de powersetting 'full power' uitsluitend toestaan op het C-platform, waarbij het proefdraaien op de proefdraaiplaats in de representatieve bedrijfssituatie beperkt wordt tot maximaal de powersetting 'cruise setting'; óf
 - d. realisatie van een Ground Runup Enclosure, waarin proefdraaien afgeschermd kan plaatsvinden.

In de afweging tussen de opties zoals hierboven omschreven onder 8a, 8b, 8c en 8d spelen diverse factoren een rol. Bij alle opties is sprake van een beperking in de mogelijkheden van de bedrijfsvoering van SAMCO enerzijds, en een reductie van hinder anderzijds. Uitgedrukt in het aantal benodigde hogere waarden bij woningen is bij optie 8a sprake van het de kleinste afname in dit aantal (tot 720), gevolgd door optie 8c (tot 639), 8b (tot 494) en 8d (tot 137). Bij optie 8d (de realisatie van een GRE) is sprake van de grootste reductie van hinder en tevens van de grootste investering.

In het akoestisch onderzoek en in dit PIP wordt uitgegaan van de uitvoering van optie 8a. Deze optie geeft op papier weliswaar de meeste hogere waarden, maar heeft toch de voorkeur boven optie 8b en 8c. In de opties 8b en 8c zijn weliswaar minder woningen geluidbelast vanwege het proefdraaien, maar de woningen die geluidbelast zijn, zijn dit vaker per jaar doordat het proefdraaien op full power geconcentreerd wordt op één locatie in plaats van wordt verdeeld over twee locaties. De opties 8b en 8c geven ook niet de mogelijkheid om gebruik te maken van de windrichting om hinder zoveel mogelijk te beperken, terwijl juist met deze maatregel in het verleden goede ervaringen zijn opgedaan. Er is bij deze optie sprake van een zekere mate van inperking van de mogelijkheden voor SAMCO, maar die is aanvaardbaar.

Realisering van een GRE leidt tot de grootste reductie van geluidhinder. Er is dan echter ook sprake van een miljoeneninvestering. Deze zeer forse investering moet worden afgezet tegen:

- het maximum aantal toegelaten proefdraaibeurten op 'full power': maximaal 62 per jaar, waarvan maximaal 12 incidentele proefdraaibeurten;
- de tijdsduur van deze proefdraaibeurten: een beperkt aantal minuten full power per proefdraaibeurt;

- het gegeven dat ‘full power’ proefdraaibeurten uitsluitend in de dagperiode plaatsvinden en dus niet leiden tot overlast in de avondperiode of tot slaapverstoring; én
- het gegeven dat ook zonder de bouw van een GRE wordt voldaan aan de wettelijke eisen van de Wet geluidhinder en de randvoorwaarden van het provinciaal geluidbeleid.

Gelet op deze afweging van akoestische en financiële aspecten is de bouw van een GRE geen doelmatige maatregel in de zin van de Wet geluidhinder. Bij het vastleggen van de geluidzone in dit PIP wordt daarom niet uitgegaan van de bouw van een GRE.

2.2.6 Gekozen maatregelen

Op basis van voorgaande afweging van geluidreducerende maatregelen worden de volgende maatregelen als technisch en economisch haalbaar (en daarmee als Best Beschikbare Technieken) gekwalificeerd:

1. terugbrengen van de bedrijfsduur van het proefdraaien op zowel de proefdraaiplaats als platform C;
2. aanschaf van grondmaterieel (PCA-unit) teneinde het gebruik van de APU van vrachtvliegtuigen op platform D sterk te reduceren (reeds in uitvoering);
3. aanbrengen van geluidabsorptie op de paardenloods van Maastricht Aachen Airport teneinde de reflectie van proefdraaigeluid naar Moorveld te verminderen;
4. realiseren van twee geluidschermen langs de A2 nabij de woningen Vliegveldweg 51 en 53;
5. realiseren van een geluidscherm tussen Maastricht Aachen Airport en de woning Vliegveldweg 62;
6. verlengen van het geluidscherm op de proefdraaiplaats met circa 27 meter;
7. terugbrengen van het aantal proefdraaibeurten per jaar tot 362 (62x type A (inclusief maximaal 12 incidentele proefdraaibeurten), 100x type B en 200x type C);
8. bepalen van de preferente proefdraailocatie op basis van windrichting teneinde hinderminimalisatie na te streven bij proefdraaibeurten op de powersetting ‘full power’.

Deze maatregelen worden uitgevoerd en zijn daarom doorgerekend in het akoestisch onderzoek. Voor het proefdraaien is de volgende representatieve bedrijfssituatie maatgevend in de situatie inclusief maatregelen.

Categorieën proefdraaibeurten.

Categorie	Powersetting	Beschrijving type onderhoud	Toerental (rpm)	Torque / thrust	Aantal per jaar
C	Ground idle / "stationair"	Leak checks, airconditioning & pressurization checks, aux generator checks, electrical checks	50 – 60 %	5 – 10 %	200
B	Cruise setting / flight idle	Autofeather checks, governor checks, prop balancing, system checks, oil consumption checks	70 – 80 %	30 – 50 %	100
A	Motorinstallatie / full power	Motorinstallatie, power assurance run	90 – 100 %	80 – 100 %	62 (waarvan ≤ 12 IBS)
IBS	Variabel	Incidentele bedrijfssituatie			

Representatieve bedrijfssituatie proefdraaiactiviteiten (inclusief maatregelen).

Locatie	Bedrijfsduur		
	dagperiode (7-19 uur)	avondperiode (19-23 uur)	nachtperiode (23-7 uur)
Afgeschermd proefdraaiplaats	8 minuten full power & 10 minuten ground idle óf met vliegtuigtype EMB / CRJ 12 minuten full power & 10 minuten flight idle & 23 minuten ground idle óf met vliegtuigtype Dash8 5 minuten full power & 17 minuten flight idle & 5 minuten ground idle	10 minuten ground idle	--
Platform C	8 minuten full power & 10 minuten ground idle	10 minuten ground idle	

* in plaats van de in de tabel genoemde aantallen minuten kan er ook akoestisch gelijkwaardig proefgedraaid worden met andere powersettings (bijvoorbeeld korter full power maar langer idle). De gezamenlijke netto-duur op de powersettings full power en flight idle bedraagt hierbij normaliter niet meer dan 30 minuten.

2.2.7 Resultaten van het akoestisch onderzoek (inclusief maatregelen)

In het akoestisch onderzoek is de representatieve bedrijfssituatie doorgerekend inclusief de gekozen maatregelen. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en de maximale geluidniveaus ('piekniveaus') zijn bepaald in de dagperiode (07.00-19.00 uur), de avondperiode (19.00-23.00 uur) en de nachtperiode (23.00-07.00 uur).

Langtijdgemiddelde geluidbelasting

In de volgende tabel is het aantal woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen (per woonkern) aangegeven waar de geluidbelasting vanwege alle activiteiten op het gezonde bedrijventerrein (proefdraaien én overige activiteiten) hoger is dan 50 dB(A).

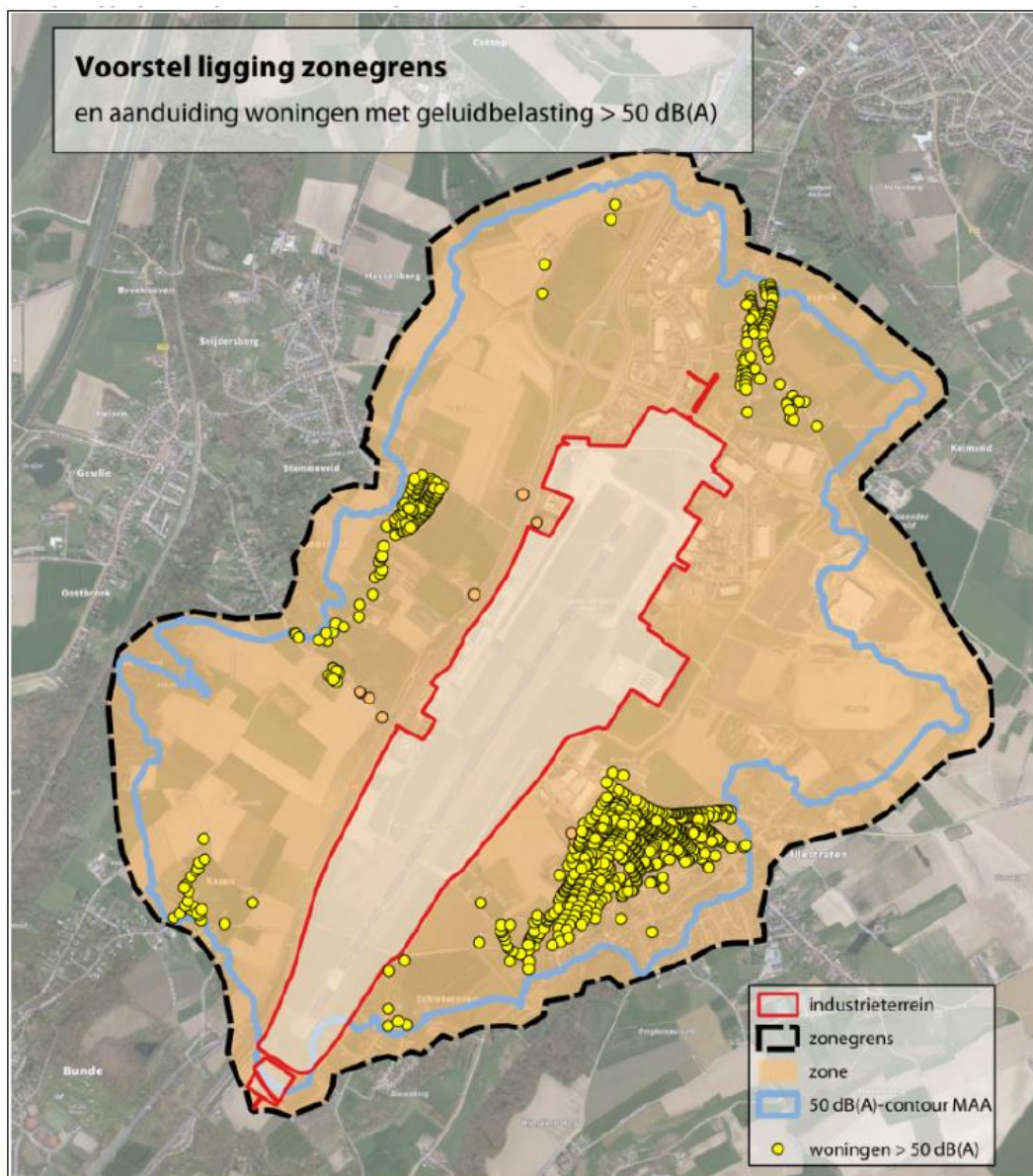
Aantal woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) – alle activiteiten (proefdraaien plus overige activiteiten).

Woonkern (conform BAG)	Aantal woningen met een geluidbelasting > 50 dB(A)		
	vanwege beoogde situatie (proefdraaien en overige activiteiten) – inclusief maatregelen		
	51 – 55 dB(A)	56 – 60 dB(A)	> 60 dB(A)
Ulestraten	495	2	0
Bunde	21	0	0
Moorveld	106	5	0
Geulle	5	1	0
Beek (Geverik)	83	0	0
Elsloo	1	0	0
Maastricht-Airport	0	1	0
Totaal	720	711	0

In totaal is voor 720 woningen sprake van een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A). Het overgrote deel van de woningen (711 stuks) valt in de categorie 51-55 dB(A). Voor negen woningen is sprake van een geluidbelasting tussen de 56 en 60 dB(A):

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

Voor deze 720 woningen wordt een hogere waarde vastgesteld.



Voorstel ligging zonegrens (bron: akoestisch onderzoek)

Ligging van de geluidzone

In het akoestisch onderzoek is de voorgestelde ligging van de geluidzone weergegeven, zoals die in dit PIP is opgenomen (zwarte stippellijn in de voorgaande afbeelding). De geluidzone omvat conform de Wet geluidhinder ten minste alle gronden waar de geluidbelasting vanwege de inrichting hoger is dan 50 dB(A) (de blauwe lijn in de afbeelding). Alle woningen waar een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) is berekend, liggen binnen de begrenzing van de geluidzone en zijn in de figuur in geel aangeduid. De overige woningen binnen de aangegeven geluidzone hebben een geluidbelasting die niet hoger is dan 50 dB(A) en zijn niet nader aangeduid.

Maximale geluidniveaus

Rekening houdend met de maatregelen om geluidhinder te beperken, kunnen vanwege de activiteiten van Maastricht Aachen Airport bij woningen in de omgeving maximale geluidniveaus optreden tot circa 75 dB(A). Maatgevend hierbij is het proefdraaien op hogere power-settings. In de avondperiode kunnen vanwege de activiteiten van Maastricht Aachen Airport maximale geluidniveaus optreden tot circa 64 dB(A). Maatgevend hierbij zijn het proefdraaien (op 'ground idle', proefdraaibeurt type C) en de APU's van vrachtvliegtuigen.

In de nachtperiode is geen sprake van proefdraaien en worden de optredende maximale geluidniveaus vanwege Maastricht Aachen Airport veroorzaakt door onder andere APU's van vliegtuigen, rijdende voertuigen (personenauto's, vrachtauto's, materieel), dichtslaande autoportieren en de bird-controlinstallaties. De maximale geluidniveaus in de nachtperiode bedragen bij vrijwel alle woningen tot 60 dB(A). Bij twee woningen aan de Vliegveldweg bedragen de maximale geluidniveaus tot 64 dB(A). Maatgevend hierbij zijn de APU's van vrachtvliegtuigen op platform B.

2.2.8 Vergelijking vergunde en beoogde situatie

In het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting vanwege het proefdraaien in de vergunde situatie vergeleken met de geluidbelasting in de beoogde situatie (na maatregelen). In de beoogde situatie is zowel gekeken naar alleen de proefdraai-activiteiten als naar alle activiteiten (proefdraai-activiteiten én overige activiteiten op het geluidgezoneerde terrein). In de volgende tabel is deze vergelijking weergegeven.

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

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

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

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

2.2.9 Cumulatie met overige geluidbronnen

Omdat sprake is van meer dan één geluidbron is de gecumuleerde geluidbelasting van belang. Het geluid afkomstig van de grondgebonden activiteiten binnen het geluidgezoneerde terrein 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.

2.2.10 Beoordeling en conclusie

De rekenresultaten zijn getoetst aan de kaders van de Wet geluidhinder, aan de Beleidsregel hogere waarden van de provincie Limburg en aan de te hanteren grenswaarde voor het maximale geluidniveau.

Toetsing aan de Wet geluidhinder (langtijdgemiddelde geluidbelasting)

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat - na het treffen van de als realistisch en haalbaar gekwalificeerde maatregelen - vanwege de activiteiten binnen de inrichting van MAA geluidbelastingen in de omgeving optreden tot 60 dB(A). Bij 720 woningen (bestaande woningen, onbenutte bouwtitels en/of andere geluidgevoelige bestemmingen zoals scholen) wordt de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder van 50 dB(A) overschreden. Bij 711 van de 720 woningen bedraagt de geluidbelasting tussen de 51 en 55 dB(A), bij 9 van de 720 woningen is sprake van een geluidbelasting tussen de 56 en 60 dB(A). De maximale ontheffingswaarde van 60 dB(A) voor bestaande of in aanbouw zijnde woningen en 55 dB(A) voor nieuwe woningen wordt niet overschreden.

In geval van een bestaande zone van rechtswege geldt dat bij wijziging van de zone een verhoging van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting maximaal 5 dB(A) mag bedragen (waarbij geldt dat als de bestaande geluidbelasting lager is dan de voorkeurswaarde van 50 dB(A), deze waarde van 50 dB(A) als basiswaarde gehanteerd wordt). Ook geldt bij wijziging van een bestaande zone in voorliggende situatie dat voor woningen die gebouwd zijn na 1 juli 1993 de maximale ontheffingswaarde 55 dB(A) bedraagt. Aan beide voorwaarden wordt voldaan.

Voor de woningen kan daarom een hogere waarde verleend worden door Gedeputeerde Staten van Limburg. Hierbij dient wel aan de voorwaarden uit het geluidbeleid van de provincie voldaan te worden.

Toetsing aan Beleidsregel hogere waarden provincie Limburg

In het akoestisch onderzoek is getoetst of wordt voldaan aan de voorwaarden van de Beleidsregel hogere waarden provincie Limburg. Gebleken is dat voor alle woningen waarvoor een hogere waarde moet worden verleend, aan de relevante voorwaarden wordt voldaan. Het verlenen van hogere waarden is dus mogelijk op grond van het provinciaal beleid omtrent hogere waarden. Voor een nadere toetsing aan de beleidsregel wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek.

Toetsing maximale geluidniveaus

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat - na het treffen van de als realistisch en haalbaar gekwalificeerde maatregelen - vanwege de activiteiten binnen de inrichting van Maastricht Aachen Airport maximale geluidniveaus kunnen optreden tot circa 75 dB(A) in de dagperiode, tot circa 64 dB(A) in de avondperiode en tot circa 64 dB(A) in de nachtperiode. In de dagperiode wordt de normaliter te hanteren grenswaarde van 70 dB(A) overschreden vanwege de proefdraaiactiviteiten op de powersetting 'full power'. Dit is zowel het geval bij proefdraaien met turboprops als bij proefdraaien met straalmotoren, die beide leiden tot maximale geluidniveaus tot 75 dB(A).

De Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening biedt ruimte voor het verlenen van maximale geluidniveaus van 75 dB(A) in de dagperiode. Het betreft hier - voor wat betreft de turboprops - een reeds lange tijd vergunde activiteit, die een beperkt aantal keren per jaar voorkomt (het aantal proefdraaibeurten waarbij 'full power' gedraaid wordt, is in de nieuwe situatie immers beperkt tot maximaal 62 per jaar). Bovendien is sprake van een dynamische omgeving, waarin reeds sprake is van activiteiten die hogere maximale geluidniveaus veroorzaken bij de omliggende woningen. Zo zijn de optredende maximale geluidniveaus vanwege starten en landen van vliegtuigen hoger dan de berekende maximale geluidniveaus vanwege de proefdraaiactiviteiten. Ook passerende (vracht)auto's over de rijksweg A2 veroorzaken bij woningen nabij deze weg reeds hoge maximale geluidniveaus. Gegeven het vorenstaande worden deze verhoogde maximale geluidniveaus, die alleen in de dagperiode optreden, als acceptabel gekwalificeerd.

In de avondperiode wordt voldaan aan de normaliter te hanteren grenswaarden van 65 dB(A). In de nachtperiode wordt de normaliter te hanteren grenswaarde van 60 dB(A) bij twee woningen aan de Vliegveldweg overschreden. Vanwege de APU's van vrachtvliegtuigen op platform B bedragen de maximale geluidniveaus in de nachtperiode bij deze twee woningen tot 64 dB(A). Het betreft hier een reeds lang bestaande activiteit, die alleen in de vroege ochtend plaatsvindt (vanaf circa 06.00 uur). Passerende (vracht)auto's over de rijksweg A2 veroorzaken bij deze woningen overigens reeds hogere maximale geluidniveaus.

2.2.11 Vergelijking met huidige situatie en reeds getroffen maatregelen

Het akoestisch onderzoek ligt ten grondslag aan de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu voor Maastricht Aachen Airport. Daarom is in het akoestisch onderzoek primair een vergelijking gemaakt tussen de situatie zoals die nu is vergund (*huidige omgevingsvergunning voor milieu*) en de situatie zoals die is aangevraagd (*nieuwe omgevingsvergunning voor milieu*). Uit de vergelijking tussen deze situaties blijkt dat het totaal aantal woningen met een geluidbelasting > 50 dB(A) afneemt van ruim 1.091 woningen naar 720 woningen en dat het aantal woningen met een geluidbelasting > 55 dB(A) zeer sterk afneemt tot 9 stuks. Er is qua geluidhinder een verschuiving zichtbaar tussen de huidige vergunde situatie en de nieuw aangevraagde situatie, met minder geluidhinder aan de zuid- en oostzijde van de luchthaven en meer hinder aan de noord- en westzijde van de luchthaven.

In de nieuwe aangevraagde situatie is gekozen voor formalisering van de huidige werkafpraak om afhankelijk van de windrichting 'full power' te proefdraaien op de proefdraaiplaats óf op het C-platform te formaliseren. Formalisering van deze afspraak leidt niet tot een andere (kleinere) geluidzone, omdat voor het bepalen van de geluidzone moet worden uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie, en een geluidzone niet 'windafhankelijk' kan worden vastgesteld. Deze werkwijze leidt daarom ook niet tot een vermindering van het aantal te verlenen hogere waarden, maar leidt wél tot een betere spreiding van de hinder die vanwege het proefdraaien wordt ondervonden. Daarbij wordt nu ook het maximumaantal proefdraaibeurten op jaarbasis ingeperkt: in totaal zijn maximaal 362 proefdraaibeurten per jaar toegestaan, waarvan maximaal 62x type A (waarvan maximaal 12x incidenteel), maximaal 100x type B en maximaal 200x type C.

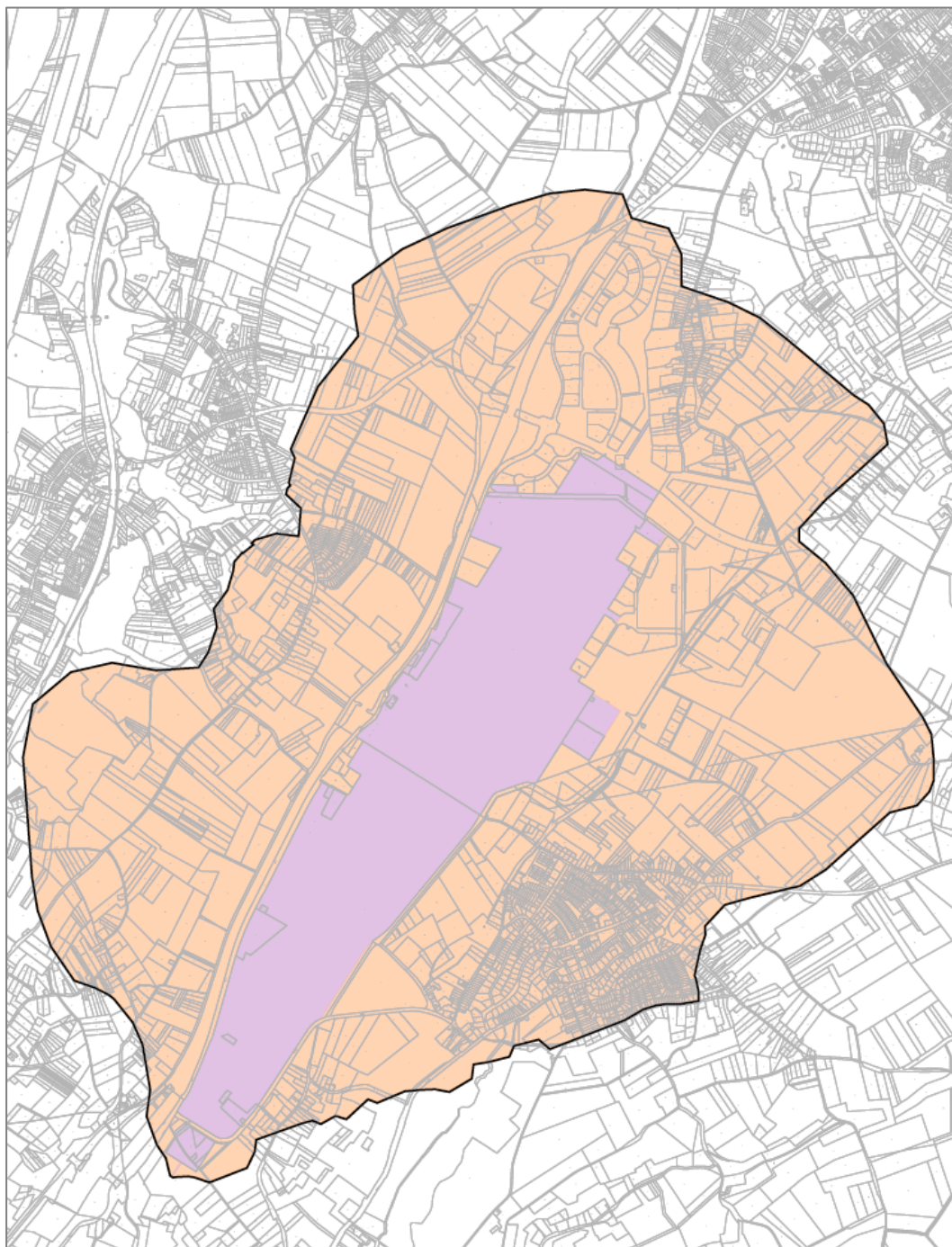
De (proefdraai)activiteiten die worden aangevraagd in de nieuwe vergunning en die zijn doorgerekend in het akoestisch onderzoek, zijn niet nieuw. Proefdraaien met vliegtuigmotoren vindt al lange tijd plaats op Maastricht Aachen Airport, zowel op de proefdraaiplaats als op het C-platform, en ook de overige activiteiten die in de nieuwe omgevingsvergunning zijn aangevraagd, zijn inherent aan het gebruik van de luchthaven en vinden reeds plaats. Hoewel proefdraaien met straalmotoren – in tegenstelling tot proefdraaien met turboprops – een geluidzoneringsplichtige activiteit is, zijn de geluidniveaus voor de omgeving vergelijkbaar. De activiteiten die in de nieuwe omgevingsvergunning worden toegestaan – en de (akoestische) effecten daarvan – komen dan ook in grote lijnen overeen met de huidige, feitelijke situatie op het luchthaventerrein.

In de afgelopen jaren zijn door de luchthaven al diverse maatregelen getroffen om hinder naar de omgeving te beperken, waarvan het (akoestisch) effect nu ook is meegerekend in het kader van de nieuwe omgevingsvergunningaanvraag en de vast te leggen geluidzone. Dit is onder andere zichtbaar op het D-platform, waar recent elektrisch materieel (PCA-unit) in gebruik is genomen om het APU-gebruik van vrachtvliegtuigen te verminderen. Voor het bepalen van de geluidniveaus en voor het bepalen van de geluidzone is in het akoestisch onderzoek uitgegaan van de maatregelen die recent door de luchthaven zijn getroffen en enkele aanvullende maatregelen (waaronder de oprichting en vergroting van enkele geluidschermen, geluidabsorptie op de paardenloods en inperking van de maximale duur van proefdraaibeurten). De nieuwe omgevingsvergunning voor milieu is daarmee voor een belangrijk deel een continuering en bevestiging van de bestaande situatie zoals die zich nu reeds voordoet op de luchthaven.

Door het beperken van de tijdsduur voor het proefdraaien én van het maximale aantal proefdraaibeurten per jaar, in combinatie met reeds getroffen en nog te treffen geluidbeperkende maatregelen, is sprake van een geluidbelasting die aanvaardbaar is uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, past binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders en past binnen het provinciale beleid ten aanzien van het verlenen van hogere waarden.

2.2.12 Verwerking van de geluidzone in het PIP

In het akoestisch onderzoek is een voorstel gedaan voor de ligging van de geluidzone. De (grillige) berekende 50 dB(A)-contour is daarbij vertaald naar een logische zone. De voorgestelde geluidzone is als 'geluidzone – industrie' opgenomen op de verbeelding van dit PIP en vormt de plangrens. Om duidelijk te maken welke gronden deel uitmaken van het geluidgezoneerde bedrijventerrein is voor die gronden (in feite de 'witte vlek' binnen de geluidzone) de aanduiding 'overige zone – industrieterrein' toegevoegd. Op de afbeelding op de volgende pagina zijn de ligging van het geluidgezoneerde terrein en de ligging van de geluidzone weergegeven.



Ligging van het geluidgezonde terrein (paars) en de geluidzone (oranje)

3 Opzet van het PIP

Dit inpassingsplan valt in twee delen uiteen:

1. In het PIP is voor het **luchthaventerrein van Maastricht Aachen Airport** een volledige bestemmingsregeling opgenomen, bestaande uit (enkel)bestemmingen met bouw- en gebruiksregels, waaronder specifieke regels voor het gebruik van de proefdraaiplaatsen. Het PIP vervangt hier het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' en de overige geldende bestemmingsplannen, waaronder de bestemmingsplannen voor de hotelzone en voor de marechausseekazerne. Omdat de gehele inrichting Maastricht Aachen Airport geluidzoneringsplichtig wordt, is ook voor de delen van de inrichting waarvoor nu nog het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Bedrijvenpark AviationValley' geldt (waaronder de cargoloods aan de oostzijde van het luchthaventerrein) een volledige bestemmingsregeling opgenomen.
2. Voor de **geluidzone** heeft het PIP het karakter van een parapluplan. Op de gronden binnen de geluidzone worden de geldende bestemmingsplannen partieel herzien door toevoeging van een regeling voor de geluidzone. Voor het overige blijven de geldende bestemmingsplannen ongewijzigd van toepassing. Aan deze gronden zijn daarom geen bestemmingen toegekend, maar uitsluitend een aanduiding voor de geluidzone.

Hierna wordt in paragraaf 3.1 ingegaan op (de planregeling voor) het luchthaventerrein. In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op de gronden binnen de geluidzone. Tenslotte wordt in paragraaf 3.3 specifiek ingegaan op de zoneringsen die over het plangebied liggen in verband met het vliegverkeer.

3.1 Luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport

3.1.1 Bestaande situatie

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

De start- en landingsbaan van Maastricht Aachen Airport ligt centraal op het luchthaventerrein en verdeelt het terrein in een westelijk deel (de A2-zone) en een oostelijk deel. De passagiersactiviteiten van de luchthaven vinden plaats in de terminal aan de westzijde van het luchthaventerrein. Ten noorden van de terminal ligt het parkeerterrein voor lang parkeren (P1) en staat een hotel. Zuidelijk van de terminal staan de verkeerstoren en diverse bedrijfspanden waarin luchthavengerelateerde bedrijfsactiviteiten plaatsvinden. Hier bevindt zich tevens een brandstofdepot, dat buiten de inrichtingsgrens van Maastricht Aachen Airport valt. Verder zuidelijk ligt de proefdraaiplaats, die aan de noord- en westzijde is omgeven door een (deels verharde) omwalling. Naast de proefdraaiplaats is een brandweertrainingsobject geplaatst, dat wordt gebruikt voor oefeningen. Aan de A2-zijde van de luchthaven, in het noordwestelijk deel van het terrein, staan enkele bedrijfsloodsen die worden gebruikt voor vrachtafhandeling. Tussen de vrachtafhandelingsloodsen en het parkeerterrein staat een kazerne die gebruikt wordt door de marechaussee en de douane. Zuidelijk daarvan bevindt zich een woning op een ruim woonperceel (Vliegveldweg 62).



Luchtfoto Maastricht Aachen Airport (bron: globespotter)

Aan de oostzijde grenst het luchthaventerrein aan bedrijventerrein AviationValley. Hier bevinden zich verschillende luchthavengerelateerde bedrijven, waaronder SAMCO Aircraft Maintenance (Horsterweg 19) en een cargoloods. Het VISTA-college aan de Horsterweg 13 verzorgt opleidingen vliegtuigonderhoud en vliegtuigtechniek. De cargoloods en de omringende gronden maken deel uit van de inrichting Maastricht Aachen Airport. De overige (al dan niet platformgebonden) bedrijven op AviationValley - waaronder SAMCO - zijn afzonderlijke inrichtingen. De bedrijfsgebouwen grenzen deels direct aan het luchthavenplatform. Verspreid op en rond het luchthaventerrein staan diverse gebouwen en bouwwerken die nodig zijn voor de begeleiding en veiligheid van het luchtvaartverkeer. Daaronder vallen een radartoren (zuidwestelijk deel van het luchthaventerrein, nabij de A2) en de naderingslichten die zijn opgesteld in het verlengde van de start- en landingsbaan.

In 2021 is een omgevingsvergunning verleend voor de aanleg van zonneparken op Maastricht Aachen Airport. De opgewekte energie wordt op de luchthaven gebruikt voor het eigen energieverbruik van onder andere de gebouwen en het grondmaterieel en kan op termijn ook worden gebruikt voor het opladen van elektrische vliegtuigen. De zonnepanelen worden deels gerealiseerd in de vorm van zonnevelden op maaiveld en deels in de vorm van carports op het bestaande parkeerterrein ten noorden van de terminal (P1) en het beoogde nieuwe parkeerterrein aan de zuidzijde van de terminal (P7). De zonnepanelen op carports worden circa 4 meter hoog. Tussen de zonnepanelen worden kleinschalige transformatorstations gebouwd. Op de te realiseren parkeerplaats P7 wordt een kleinschalig portiers- en sanitairgebouw gerealiseerd (< 100 m²).

3.1.2 Huidige planregeling

Voor Maastricht Aachen Airport geldt het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'. Dit bestemmingsplan dateert uit 2006 en is een aantal keer partieel herzien. In het bestemmingsplan is aan het volledige luchthaventerrein de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden' gegeven. Gebouwen zijn binnen deze bestemming uitsluitend toegestaan binnen de bouwvlakken. De bouwvlakken liggen in de A2-zone en zijn strak rond de bestaande gebouwen gelegd. Specifieke activiteiten – waaronder de proefdraaiplaats – zijn aangeduid op de plankaart en van een (gebruiks-)regeling voorzien. Voor het hotel en de marechausseekazerne gelden afzonderlijke (postzegel)bestemmingsplannen waarin voor deze functies een maatbestemming is opgenomen.

Een deel van de gronden op bedrijvenpark AviationValley maakt deel uit van de inrichting Maastricht Aachen Airport en/of het geluidgezoneerde terrein. Het betreft de gronden rond de cargoloods en het daarvoor gelegen platform (oostelijk van de start- en landingsbaan) en de percelen Horsterweg 5 (overslagloods) en Horsterweg 21. Deze percelen zijn in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' bestemd als 'Bedrijventerrein'. Die bestemming maakt bedrijven in milieucategorie 2 tot en met 4.1 mogelijk (met uitzondering van geluidzoneringsplichtige inrichtingen, risicovolle inrichtingen en zelfstandige kantoren), alsmede platformgebonden bedrijven, waaronder het luchthavenbedrijf, vliegtuigbouw-, vliegtuigreparatie- en vliegtuigonderhoudsbedrijven en luchthavengerelateerde bedrijven. In het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' zijn geen bouwvlakken opgenomen, maar wordt via de bouwregels gestuurd op de situering en omvang van bebouwing.

3.1.3 Uitgangspunten voor nieuwe planregeling

Het uitgangspunt voor de planregeling in het PIP is het zoveel mogelijk overnemen van de huidige bestemmingsregeling voor Maastricht Aachen Airport, waarbij een adequate regeling wordt opgenomen voor de proefdraailocaties (zowel de proefdraaiplaats als het C-platform) om zodoende het proefdraaien met turboprops en straalmotoren op beide locaties planologisch te reguleren. Het huidige bestemmingsplan staat proefdraaien (met turboprops én straalmotoren) namelijk uitsluitend toe op de proefdraaiplaats in de A2-zone en niet op het C-platform.

In het PIP zijn de bestemmingen en de bouw- en gebruiksregels van de geldende bestemmingsplannen overgenomen. Daarnaast is een regeling toegevoegd voor het gebruik van de proefdraailocaties. Daarnaast zijn enkele aanpassingen gedaan om reeds verleende vergunningen (bijvoorbeeld voor de zonneparken) in het plan te verwerken en iets meer flexibiliteit te bieden voor het toevoegen van kleinschalige gebouwen op het luchthaventerrein, bijvoorbeeld in de vorm van portiersloges/sanitairgebouwen op de parkeerplaatsen van de luchthaven.

De bestemming 'Luchtvaartdoeleinden' uit het geldende bestemmingsplan is in dit PIP overgenomen als de bestemming 'Luchthaven'. De bouwvlakken uit het geldende bestemmingsplan zijn, inclusief de maximaal toelaatbare bouwhoogte, één op één overgenomen op de verbeelding van het PIP. De bestemming is inhoudelijk gelijk aan de huidige bestemming, maar is aangevuld met een gedetailleerde regeling voor het gebruik van de proefdraailocaties (zowel de proefdraaiplaats als het C-platform). Beide proefdraailocaties zijn op de verbeelding aangeduid als 'specifieke vorm van bedrijf – proefdraailocatie'. In de gebruiksregels is aangegeven hoe vaak mag worden proefgedraaid in de verschillende categorieën (full power, cruise setting/flight idle of ground idle). Voor de categorie-indeling en de maximale aantallen proefdraaibeurten is aangesloten bij de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu, zodat de planologische mogelijkheden in het PIP aansluiten bij hetgeen wordt vergund.

In de bestemming 'Luchthaven' is daarnaast expliciet geregeld dat voorzieningen voor de opwekking van energie in de vorm van zonneparken zijn toegestaan. Er zijn bouwregels toegevoegd die de maximale bouwhoogte van zonnepanelen, al dan niet in de vorm van een overkapping, maximaleren tot 4,5 meter. De zonnepanelen vallen in het huidige plan nog onder de (generieke) regeling voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maar een specifieke regeling is duidelijker. In de bestemming 'Luchthaven' is de oprichting van kleinschalige transformatorstations buiten de bouwvlakken mogelijk gemaakt. Tenslotte is een algemene regeling toegevoegd die het mogelijk maakt om buiten de bouwvlakken kleinschalige gebouwen te bouwen ten dienste van het gebruik van parkeervoorzieningen (oppervlakte maximaal 100 m², bouwhoogte maximaal 4 meter).

De overige bestemmingen uit het geldende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' en uit de (postzegel)bestemmingsplannen voor het hotel en de marechausseekazerne zijn overgenomen in het PIP. Deze bestemmingen liggen op het grondgebied van de gemeente Beek en zijn daarom afgestemd op de systematiek die de gemeente Beek hanteert in haar bestemmingsplannen.

Voor de gronden waarvoor nu het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' geldt, is de bestemming 'Bedrijventerrein' overgenomen. Omdat de gronden onderdeel zijn van de inrichting Maastricht Aachen Airport - en dus ook deel gaan uitmaken van het geluidgezoneerde terrein - zijn geluidzoneringsplichtige inrichtingen niet langer uitgesloten. In het geldende bestemmingsplan was voorzien in een regeling voor de verdeling van de geluidruimte op het terrein. Die regeling is niet overgenomen in dit PIP, omdat de geluidruimte voor het geluidgezoneerde terrein wordt gereguleerd via de in dit PIP vastgelegde geluidzone.

3.2 Gronden binnen de geluidzone

3.2.1 Ligging van de geluidzone

De geluidzone rond Maastricht Aachen Airport ligt op het grondgebied van de gemeenten Beek, Meerssen en Stein. De zone ligt voor een groot deel over agrarische gronden en strekt zich tevens uit over de bedrijventerreinen AviationValley, Technoport Europe en Bamford. Daarnaast ligt de zone over delen van Geverik en Kelmond, beide gelegen in de gemeente Beek, en over (delen van) Ulestraten, Schietecoven, Kasen (Bunde) en Moorveld (Geulle), gelegen in de gemeente Meerssen.

3.2.2 Huidige planregeling

Voor de gronden binnen de geluidzone gelden op dit moment verschillende bestemmingsplannen en een beheersverordening. Naast de bestemmingsplannen 'Buitengebied Beek 2011' (gemeente Beek), 'Buitengebied' (gemeente Meerssen) en 'Buitengebied 2019' (gemeente Stein) gelden voor de gronden binnen de geluidzone nu de bestemmingsplannen 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' (gemeente Beek), 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' (gemeente Beek en gemeente Meerssen, door de aanpassing van de gemeentegrenzen inmiddels volledig gelegen in Beek), 'Kern Geverik' (gemeente Beek) en diverse postzegelbestemmingsplannen en veegbestemmingsplannen. Voor de kernen Ulestraten, Schietecoven, Kasen (Bunde) en Moorveld (Geulle) geldt op dit moment de beheersverordening 'Kernen'. In paragraaf 1.3 is een overzicht van de geldende plannen binnen de geluidzone opgenomen.

In de gemeente Meerssen is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding, dat alle geldende bestemmingsplannen én de beheersverordening 'Kernen' vervangt. Het ontwerpbestemmingsplan 'Meerssen' wordt in het najaar van 2023 in ontwerp ter inzage gelegd en zal worden vastgesteld voordat voorliggend PIP wordt vastgesteld. Op het moment van vaststelling van het PIP hoeft in de gemeente Meerssen daarom nog maar één bestemmingsplan partieel te worden herzien om de geluidzone te regelen: het bestemmingsplan 'Meerssen'. In de juridische regeling van het PIP is hierop geanticipeerd.

3.2.3 Uitgangspunten voor nieuwe planregeling

Het PIP heeft voor de gronden binnen de geluidzone het karakter van een parapluplan: het voegt aan de huidige bestemmingsplannen een regeling toe voor de geluidzone, maar laat de bestemmingsplannen voor het overige ongewijzigd. In dit PIP is aan de gronden die deel uitmaken van de geluidzone de aanduiding 'geluidzone – industrie' toegekend. In de regels is bepaald dat deze gronden mede zijn aangewezen voor de geluidzone van een industrieterrein en dat de nieuwbouw van geluidgevoelige objecten slechts is toegestaan als daarvoor een hogere waarde is vastgesteld of als is aangetoond dat de geluidbelasting – ondanks de ligging in de geluidzone – lager is dan 50 dB(A). Voor de gronden rond de landingslichten (noordelijk van de Europalaan en zuidelijk van de Nieuwe Vliekerweg) wordt via de parapluherziening de aanduiding 'overige zone – industrieterrein' toegevoegd. Deze gronden maken immers deel uit van de inrichting Maastricht Aachen Airport en worden daarom ook onderdeel van het geluidgezoneerde bedrijventerrein.

3.3 Zonerings Maastricht Aachen Airport

Rond het luchthaventerrein van Maastricht Aachen Airport gelden verschillende zones waarin beperkingen gelden voor het oprichten van bebouwing en voor het gebruik van gronden. Deze zones hangen samen met het functioneren van de luchthaven. Het betreft geluidzones, veiligheidszones en zones waarbinnen bouwhoogtebeperkingen gelden vanwege de vliegveiligheid en de werking van radar- en communicatieapparatuur. De zones zijn opgenomen in de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht (geluidzones) of gebaseerd op het aantal vliegbewegingen dat op grond van de Omzettingsregeling is toegelaten (zones externe veiligheid). Daarnaast gelden zones met hoogtebeperkingen vanwege het luchtverkeer en vanwege de antennes van Eurocontrol. Hierna wordt ingegaan op de verschillende zones en de wijze waarop deze in het PIP zijn opgenomen.

3.3.1 Zones op grond van de Omzettingsregeling

Op grond van de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht en het aantal vliegbewegingen dat op grond van die Omzettingsregeling is toegestaan, gelden de volgende zones:

- geluidzones in de vorm van Ke- en Bkl-contouren;
- interimbeleid voor externe veiligheid;
- zones die verband houden met vliegveiligheid (invliegfunnel);
- zones die verband houden met CNS-apparatuur.

Geluidzones (Ke- en Bkl-contouren)

Over het plangebied vallen verschillende contouren die verband houden met het aspect geluid. Het betreft Ke-contouren (gebaseerd op het voorheen geldende Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart) en Bkl-contouren (gebaseerd op het voorheen geldende Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart). Binnen de geluidcontouren gelden beperkingen voor de bouw van nieuwe woningen en andere geluidgevoelige objecten. Deze beperkingen gelden niet binnen het luchthavengebied van Maastricht Aachen Airport zoals aangewezen in de Omzettingsregeling.

De gronden waarvoor in dit PIP een enkelbestemming is opgenomen, liggen binnen het aangewezen luchthavengebied. De bestemmingen die voor deze gronden zijn opgenomen, maken de toevoeging van nieuwe geluidgevoelige objecten niet mogelijk. De Ke- en Bkl-contouren zijn daarom niet opgenomen op de verbeelding en in de planregels van dit PIP.

Interim-beleid externe veiligheid

Luchtvaart is te beschouwen als een risicovolle activiteit. Het huidige externe veiligheidsbeleid en de daarmee samenhangende wet- en regelgeving zijn hoofdzakelijk gericht op risicovolle bedrijfsactiviteiten (opslag en bewerking van risicovolle stoffen in inrichtingen), wegen, spoorwegen, vaarwegen en buisleidingen. Voor luchthavens wordt externe veiligheid gereguleerd via de Luchthavenbesluiten. Tot het moment dat voor Maastricht Aachen Airport een Luchthavenbesluit van kracht is, is met betrekking tot externe veiligheid sprake van interim-beleid. Het interim-beleid houdt in dat er restricties gelden met betrekking tot nieuwbouw van kwetsbare objecten, zoals woningen, binnen de 10^{-6} /jaar-contour voor het plaatsgebonden risico (de PR 10^{-6} /jaar contour). Deze restricties gelden niet binnen de grens van het aangewezen luchtvaartterrein.

De PR 10^{-6} /jaar contouren die de basis zijn voor het interim-beleid strekken zich uit vanaf de koppen van de start- en landingsbaan. Waar de contouren binnen het plangebied van dit PIP liggen, zijn geen enkelbestemmingen opgenomen, maar alleen de aanduiding 'geluidzone – industrie' of 'overige zone – industrieterrein'. Het PIP maakt hierdoor binnen de PR 10^{-6} /jaar contouren geen (nieuwe) kwetsbare objecten mogelijk. De contouren hoeven daarom niet op de verbeelding te worden opgenomen.

Invliegfunnel

De invliegfunnel is een obstakelvrij start- en landingsvlak waarbinnen hoogtebeperkingen gelden voor bebouwing. De invliegfunnel bestaat uit een bebouwingsvrije zone en diverse oplopende vlakken. Voor dit PIP zijn met name de vlakken aan weerszijden van de start- en landingsbaan (de zogenaamde transitional surfaces) van belang, omdat de (bedrijfs)percelen op AviationValley binnen dit vlak vallen. De invliegfunnel bestaat uit een bebouwingsvrije zone van 150 meter aan weerszijden van de start- en landingsbaan en een oplopend vlak in het gebied tussen de 150 en 465 meter. De bouwhoogte - gemeten ten opzichte van het maaiveldniveau van de start- en landingsbaan - loopt in dit vlak op in de verhouding 1:7 (voor elke 70 meter afstand mag 10 meter hoger worden gebouwd). Op 150 meter afstand van het hart van de start- en landingsbaan mag de bouwhoogte niet meer bedragen dan de maaiveldhoogte van de start- en landingsbaan, op 465 meter afstand niet meer dan de maaiveldhoogte van de start- en landingsbaan + 45 meter. Omdat de start- en landingsbaan op Maastricht Aachen Airport niet vlak ligt, is de toelaatbare bouwhoogte in de invliegfunnel variabel: die wordt namelijk gerelateerd aan de hoogte van de start- en landingsbaan ter hoogte van de locatie waar een bouwwerk wordt gerealiseerd.

Omdat de invliegfunnel beperkingen oplegt aan de hoogte van bebouwing in delen van het plangebied, is hiervoor een aanduiding 'luchtvaartverkeerszone – invliegfunnel' opgenomen op de verbeelding. In de regels is een formule opgenomen die dient te worden gehanteerd om de maximaal toelaatbare bouwhoogte van een gebouw of ander bouwwerk te bepalen. De variabelen zijn de afstand van het bouwwerk tot aan het hart van de start- en landingsbaan en de maaiveldhoogte van de start- en landingsbaan ter hoogte van het beoogde bouwwerk. De formule luidt als volgt:

$$\text{bouwhoogte (m+NAP)} = \text{referentiehoogte (m+NAP)} + \frac{(\text{afstand tot startbaan} - 150\text{m})}{7}$$

waarin:

referentiehoogte = Referentiehoogte van de start- en landingsbaan (in m+NAP) zoals opgenomen in de bijlage bij de regels, gemeten haaks ten opzichte van de start- en landingsbaan. Indien bebouwing verder noordelijk of zuidelijk ligt dan de threshold, geldt als referentiehoogte de hoogte van de threshold.

afstand tot startbaan = Afstand tot het hart van de start- en landingsbaan, gemeten haaks ten opzichte van de start- en landingsbaan. Indien bebouwing verder noordelijk ligt dan de threshold, wordt de afstand gemeten ten opzichte van het verlengde van het hart van de start- en landingsbaan.

Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland (CNS apparatuur)

Als gevolg van haar wettelijke taken beheert Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) technische installaties en systemen ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging. Een belangrijk deel hiervan betreft de apparatuur voor Communicatie-, Navigatie- en Surveillance infrastructuur (CNS). CNS apparatuur wordt gebruikt om het radiocontact tussen de verkeersleiding en de piloten te onderhouden, navigatie in het naderingsgebied en en-route mogelijk te maken en de plaatsbepaling van vliegtuigen zeker te stellen. De technische installaties en systemen staan met name op en in de omgeving van luchthavens. LVNL is verplicht haar taken te verrichten overeenkomstig het bepaalde in de voor Nederland verbindende verdragen, waaronder het Verdrag van Chicago. Op basis van het Verdrag van Chicago, dat Nederland heeft geratificeerd, is de International Civil Aviation Organization (ICAO) opgericht. ICAO vaardigt internationale burgerluchtvaartcriteria uit die de Nederlandse Staat dient te implementeren. LVNL dient aldus te handelen conform ICAO.

Alle CNS apparatuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen.

Objecten, zowel vast (gebouwen, windmolens et cetera) als mobiel (bouwkransen, heistellingen et cetera), vormen in potentie een bedreiging voor de goede werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren. Verstoring van de apparatuur maakt de CNS apparatuur minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar, waardoor de veiligheid van het luchtverkeer direct kan worden beïnvloed. Het is daarom in het belang van de luchtvaartveiligheid om de systemen tegen verstoringen te beschermen. De CNS systemen kennen elk een eigen driedimensionaal toetsingsvlak ter bescherming. De afmetingen van de toetsingsvlakken zijn berekend op basis van internationale burgerluchtvaartcriteria. Objecten die het toetsingsvlak doorsnijden kunnen verstoring van de apparatuur opleveren. LVNL beoordeelt bij ieder initiatief of de uitvoering van voorgenomen (bouw)plannen die hoger zijn dan toegestaan op basis van de obstakelvlakken, van invloed is op de correcte werking van CNS apparatuur. LVNL toetst onder meer op vorm, situering en materiaalgebruik.

Rond Maastricht Aachen Airport ligt een groot aantal verschillende toetsingsvlakken vanwege CNS apparatuur. De toetsingsvlakken zijn opgebouwd uit horizontale en oplopende vlakken van verschillende vorm en grootte, met ieder een eigen hoogtebeperking. Het betreft onder meer toetsingsvlakken voor het Instrument Landing System (ILS), het ontvangststation, de zendstations A en B, het noodontvangststation, het noodzendstation en de VHF Directional Finder (VDF). De CNS-apparatuur staat op diverse locaties op en rond de luchthaven, waardoor de toetsingsvlakken over vrijwel het gehele plangebied liggen. De beperkingen die voortvloeien uit de aanwezigheid van CNS-apparatuur zijn deels neergelegd in de Regeling 'veilig gebruik luchthavens en andere terreinen' (voor ontwikkelingen binnen het luchthavengebied) en hebben daarnaast externe werking (voor ontwikkelingen buiten het luchthavengebied).

Beperkingen binnen het luchtvaartgebied

De (ruimtelijke) beperkingen die gelden binnen het luchtvaartgebied worden op grond van titel 8a.1 van de Wet luchtvaart gereguleerd via een veiligheidscertificaat en/of via het bepaalde in de Regeling 'veilig gebruik luchthavens en andere terreinen'. In artikel 12 van de regeling is bepaald dat de exploitant van de luchthaven ervoor zorgdraagt dat de aanleg, inrichting, uitrusting en het gebruik van de luchthaven niet leiden tot:

- a. verstoring van de goede werking van de ten behoeve van de luchthaven aanwezige communicatie-, navigatie- en radarapparatuur;
- b. zog-turbulenties of wervelstraten die de veiligheid van het vliegverkeer verstoren;
- c. een belemmering van het zicht van de luchtverkeersleiding vanuit de verkeersstoren.

Op basis van deze regeling (of een afgegeven veiligheidscertificaat) wordt bij (bouw)plannen binnen het luchtvaartgebied door de exploitant advies gevraagd aan LVNL over de correcte werking van de aanwezige CNS-apparatuur en de relatie met overige veiligheidszones voor het vliegverkeer. LVNL toetst daarbij onder meer aan de obstakelvlakken van de CNS-apparatuur. Maastricht Aachen Airport beschikt over een geldig veiligheidscertificaat, dat de luchthaven in staat stelt om het verkeer af te wikkelen overeenkomstig de Omzettingsregeling. Omdat via het veiligheidscertificaat is gegarandeerd dat binnen het luchtvaartgebied voor ieder voornemen afstemming met LVNL plaatsvindt, is het opnemen van beperkende regelingen in het PIP niet noodzakelijk voor de gronden die onderdeel zijn van het luchtvaartgebied (de bestemmingen 'Luchthaven' en 'Groen'). Om een zorgvuldige afstemming tussen bouwvoornemens en de obstakelvlakken en veiligheidszones te garanderen, is in deze bestemmingen wel een afstemmingsregeling opgenomen, die bepaalt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen uitsluitend mag worden verleend na instemming van LVNL.

De bestemming 'Bedrijventerrein', die geldt voor een aantal percelen aan de oostzijde van het luchthaventerrein, is overgenomen uit het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley'.

In het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' zijn de beperkingengebieden vanwege de CNS apparatuur vertaald in gebiedsaanduidingen met bouwregels. Voor de gronden die (opnieuw) als 'Bedrijventerrein' worden bestemd in dit PIP zijn de relevante gebiedsaanduidingen overgenomen. Ook ter plaatse van de bestemmingen 'Gemengd' (hotel), 'Maatschappelijk – Militaire Zaken' (marechausseekazerne) en 'Wonen' (woning Vliegveldweg 62) zijn aanduidingen overgenomen. In het PIP zijn de volgende gebiedsaanduidingen overgenomen voor deze gronden:

- luchtvaartverkeerzone – ILS;
- luchtvaartverkeerzone – noodontvangers Beek;
- luchtvaartverkeerzone – noodzenders Beek Toren;
- luchtvaartverkeerzone – ontvangstation Beek;
- luchtvaartverkeerzone – VDF;
- luchtvaartverkeerzone – zendstation Beek.

In de regels zijn voor alle luchtvaartverkeerzones regels opgenomen die de bouwhoogte beperken. Van deze bouwhoogtebeperking kan worden afgeweken na toetsing door LVNL.

3.3.2 Toetsingsvlakken Eurocontrol

Eurocontrol verzorgt het radiocontact met vliegtuigen die boven ongeveer 7,5 km hoogte vliegen boven de Benelux en een groot gedeelte van Duitsland. De antennes staan op twee opstelpunten op het terrein van Eurocontrol, dat ten noordoosten van de luchthaven ligt. De antennes van één van de opstelpunten zijn continu in gebruik, de antennes op het andere opstelpunt worden gebruikt als één of meer antennes op het eerste opstelpunt (tijdelijk) niet in gebruik zijn, bijvoorbeeld in het geval van onderhoud of een calamiteit. Beide opstelpunten hebben cirkels waarbinnen hoogtebeperkingen gelden: binnen een straal van 200 meter mag niet hoger worden gebouwd dan het laagste punt van de antennes en in het gebied tussen de 200 meter en de 1.000 meter mag niet hoger worden gebouwd dan het laagste punt van de antennes vermeerderd met 2 meter. Het laagste punt van de antennes ligt op 136 m+NAP. Dit betekent dat binnen 200 meter van de antenneopstelplaatsen niet hoger mag worden gebouwd dan 136 m+NAP en in het gebied tussen de 200 en 1.000 meter niet hoger dan 138 m+NAP.

Het PIP maakt voor het grootste deel van de gronden binnen het plangebied geen (nieuwe) bebouwing mogelijk die hoger is dan de toetsingsvlakken van Eurocontrol. De hoogste gebouwen op het westelijk deel van de luchthaven (in de A2-zone) zijn de terminal, de marechausseekazerne, het hotel en een aantal bedrijfsgebouwen. De maximaal toegestane bouwhoogte van deze gebouwen bedraagt 18 meter, terwijl de maaiveldhoogte hier tussen de 110 en 115 m+NAP ligt. Uitgaande van de maximale bouw mogelijkheden bedraagt de hoogte van deze gebouwen dus ten hoogste 133 meter + NAP. Uitzondering is de verkeerstoren, die maximaal 27 hoog mag zijn, maar dit betreft een bestaand gebouw. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde op het luchthaventerrein is in de planregels beperkt tot maximaal 18 meter (lichtmasten, reclamemast), zodat ook deze bouwwerken de toetsingsvlakken van Eurocontrol niet overschrijden. De toetsingsvlakken voor Eurocontrol hoeven daarom voor deze gronden niet op de verbeelding te worden opgenomen.

Voor de gronden waarvoor de bestemming 'Bedrijventerrein' is opgenomen ligt dit anders. Op deze gronden aan de oostzijde van het luchthaventerrein is bebouwing mogelijk tot een maximum bouwhoogte van 25 meter. Omdat deze bebouwing de toetsingsvlakken van Eurocontrol kan doorsnijden, zijn op de gronden die zijn bestemd als 'Bedrijventerrein' de volgende gebiedsaanduidingen opgenomen:

- luchtvaartverkeerzone – Eurocontrol 0-200 m nieuw;
- luchtvaartverkeerzone – Eurocontrol 200-1000 m nieuw.

De aanduidingsvlakken en de bijbehorende regelingen zijn overgenomen uit het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley'.

3.3.3 Uitgangspunten voor de planregeling

Zoals aangegeven in de inleiding van dit hoofdstuk, omvat dit PIP twee onderdelen:

1. een volledige bestemmingsplanregeling voor het terrein van Maastricht Aachen Airport, bestaande uit (enkel)bestemmingen met bouw- en gebruiksregels;
2. een partiële herziening van de gronden binnen de geluidzone waarvoor nu een bestemmingsplan geldt.

Ad 1

De regels voor geluid (Ke- en Bkl-contouren) en externe veiligheid (interim-beleid) gelden niet op de gronden die onderdeel zijn van het luchthavengebied zoals aangewezen in de Omzettingsregeling. Het PIP maakt binnen deze gronden geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk en voorziet ook niet in nieuwe bouw mogelijkheden binnen de maatgevende PR 10^{-6} /jaar contouren. De geluidcontouren en PR 10^{-6} /jaar contouren hoeven daarom niet te worden opgenomen in dit PIP.

Op grond van de Regeling 'veilig gebruik luchthavens en andere terreinen' en het veiligheidscertificaat gelden binnen het luchtvaartgebied al beperkingen voor het oprichten van nieuwe bebouwing. De exploitant van de luchthaven is wettelijk verplicht om rekening te houden met de belangen van de CNS-apparatuur en met de veiligheid van het vliegverkeer en is verplicht om bij nieuwe ontwikkelingen afstemming te zoeken met LVNL. Omdat reeds is voorzien in een wettelijke regeling, hoeven in het PIP geen beperkende regels te worden opgenomen voor de bebouwing en het gebruik van de gronden binnen het luchtvaartgebied. Wel is in de bouwregels van de bestemmingen die gelden ter plaatse van het luchtvaartgebied ('Luchthaven' en 'Groen') een afstemmingsregeling opgenomen, die bepaalt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen slechts mag worden verleend na instemming van LVNL. Hiermee is een zorgvuldige afstemming tussen het verlenen van omgevingsvergunningen en de vliegveiligheid gegarandeerd. Voor de gronden die zijn bestemd als 'Bedrijventerrein', 'Gemengd', 'Wonen' en 'Maatschappelijk – Militaire zaken' zijn verschillende gebiedsaanduidingen met daaraan gekoppelde bouwregels opgenomen.

Ad 2

Voor de gronden waarvoor dit PIP slechts een partiële herziening is, zijn aanvullende regelingen met betrekking tot de zoneringen vanwege Maastricht Aachen Airport niet nodig. Het PIP heeft hier slechts tot doel om de geluidzone te reguleren en doet voor het overige geen aanpassingen in de geldende bestemmingsplannen.

4 Beleidskader

4.1 Nationaal beleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Algemeen

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De NOVI is vastgesteld als structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening maar geldt na inwerkingtreding van de Omgevingswet als de Nationale Omgevingsvisie in de zin van die wet. De NOVI geeft richting aan de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Nederland tot 2050. De ruimte in Nederland is schaars en het maken van keuzes is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat Nederland over 30 jaar nog steeds een prettig, veilig en gezond land is om in te wonen, te werken en te recreëren. Het Rijk benadrukt dat gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk samen verantwoordelijk zijn voor de fysieke leefomgeving en streeft ernaar om opgaven als één overheid samen met de samenleving op te pakken. De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties en met meer regie vanuit het Rijk.

Grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland in de komende jaren flink veranderen. De NOVI biedt een perspectief om deze opgaven op te pakken met oog voor de omgevingskwaliteit: het samenspel van ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. Daarbij wordt telkens uitgegaan van de specifieke kenmerken en kwaliteiten van gebieden. Sommige belangen overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en worden als nationaal belang gezien. In de NOVI zijn 21 nationale belangen benoemd. De NOVI richt zich hoofdzakelijk op de ontwikkelingen waar meerdere nationale belangen en opgaven bij elkaar komen en waar keuzes moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Prioriteiten en afwegingsprincipes

Waar de opgaven vragen om een integrale benadering, komen deze samen in vier prioriteiten:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om richting te geven aan het afwegingsproces en de omgevingsinclusieve benadering worden in het nationale omgevingsbeleid drie afwegingsprincipes gehanteerd:

1. combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.

Op basis van de vier prioriteiten en de drie afwegingsprincipes zijn in de NOVI beleidskeuzes gemaakt. Daarbij is ook aangegeven welke beleidskeuzes verder zullen worden uitgewerkt in programma's. De NOVI gaat vergezeld van een Uitvoeringsagenda, waarin is aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. De Uitvoeringsagenda wordt periodiek geactualiseerd.

Duurzaam economisch groeipotentieel en (inter)nationale bereikbaarheid

In de NOVI is de prioriteit duurzaam economisch groeipotentieel verder uitgewerkt in beleidskeuzes. Eén van de beleidskeuzes is de inzet op een optimale (inter)nationale bereikbaarheid van steden en economische kerngebieden. De luchtvaartsector is hier onderdeel van.

Luchtvaart verbindt Nederland met de rest van de wereld. De internationale bereikbaarheid en de vooraanstaande positie van de luchthaven Schiphol zijn zowel van belang voor de inwoners van Nederland als voor de concurrentiekracht en de direct of indirect daarmee verbonden activiteiten en arbeidsplaatsen. De ontwikkeling van de nationale en regionale luchthavens heeft echter ook invloed op de leefomgeving, gezondheid en het milieu. Het rijksbeleid voor de luchtvaart is verder uitgewerkt in de Luchtvaartnota 2020-2050.

4.1.2 Contourennotitie Nota Ruimte

Algemeen

Het Rijk wil de regie op de ruimtelijke ordening in Nederland hernemen en heeft daarom een nieuwe Nota Ruimte aangekondigd. De Nota Ruimte zal op termijn de NOVI vervangen als nieuwe nationale omgevingsvisie. De minister van Binnenlandse Zaken, Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft op 6 oktober 2023 de Contourennotitie Nota Ruimte naar de Tweede Kamer gestuurd. De contourennotitie schetst de richting voor de nieuwe Nota Ruimte en richt zich op de ruimtelijke ontwikkeling van heel Nederland. De notitie benoemt urgente keuzes op het gebied van energie, natuur, woningbouw, landbouw, economie en infrastructuur en geeft een eerste inhoudelijke richting voor een verdeling van de ruimte in Nederland.

Leidende principes en ruimtelijke bewegingen

De omvang van de ruimtelijke opgaven in Nederland is groot en de ruimte is schaars. Om ook toekomstige generaties te verzekeren van een hoge kwaliteit van leven is een rechtvaardige verdeling van de schaarse ruimte nodig. De Contourennotitie beschrijft drie leidende principes voor het rechtvaardig verdelen van de ruimte in Nederland:

- Keuzes mogen niet leiden tot het afschuiven van problemen. Niet naar volgende generaties en niet naar andere gebieden. Lasten en lusten moeten eerlijk worden verdeeld.
- Er moet recht worden gedaan aan de schaarse en waardevolle ruimte. Waar het kan moeten functies slim en met kwaliteit gecombineerd worden.
- Er moet recht worden gedaan aan de eigenheid van de regio's: beschermen en benutten wat er is en werken aan lokaal passende oplossingen.

In de Contourennotitie zijn drie ruimtelijke bewegingen genoemd waar het kabinet op wil inzetten:

- Naar een evenwicht tussen landbouw en natuur in heel Nederland, op basis van herstel van het water- en bodemsysteem, landschappelijke kwaliteit en een nieuw perspectief voor de landbouw.
- Naar een klimaatneutrale en circulaire samenleving, zodat toekomstbestendige transities worden ingezet ten aanzien van energie, grondstoffen en duurzaam vervoer, in combinatie met een hoogwaardige en circulaire economie.
- Naar sociaal en economisch sterke regio's, steden en dorpen in heel Nederland, waar een goede balans tussen wonen, werken en voorzieningen samengaat met duurzame mobiliteit en een gezonde, natuurinclusieve en aantrekkelijke leefomgeving.

In de drie bewegingen worden sectorale onderwerpen met elkaar in verbinding gebracht en worden nationale keuzes in samenhang gemaakt. In de opmaat naar een nieuwe Nota Ruimte werkt het kabinet aan een nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Hierin laten kaarten zien hoe Nederland zich tot 2050 kan ontwikkelen.

Beweging naar een klimaatneutrale en circulaire samenleving

Mede door de goede infrastructuur is Nederland leefbaar en heeft het een aantrekkelijk ondernemersklimaat. Nederland heeft als goed verbonden delta binnen Noordwest-Europa al eeuwenlang een spilfunctie voor het vervoer van grondstoffen, goederen en mensen. Lucht- en zeevaart verbinden Nederland met andere continenten via een wereldwijd netwerk van bestemmingen.

Direct gekoppeld hieraan is een gevarieerde economie van grondstoffenverwerking, hoogwaardige industrie, handel, distributie en internationaal reizigersverkeer ontstaan. De uitstekende internationale verbindingen droegen ook bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor andere bedrijfstakken, zoals de zakelijke en financiële dienstverlening. Recent vormden uitstekende dataverbindingen hier een nieuwe aanvulling op.

Om ook op langere termijn leveringszekerheid te garanderen is het noodzakelijk dat op een duurzame wijze wordt voorzien in voldoende energie, voedsel en goederen. Dankzij de strategische ligging kan Nederland binnen Europa als hub een centrale rol blijven vervullen in de transitie naar een duurzame energievoorziening, schoon vervoer en de circulaire economie. Daarvoor is ook in de toekomst leveringszekerheid essentieel. Daarbij kan worden voortgebouwd op de bestaande netwerken van energieopwekking en -aanlanding vanaf zee en vervoer over weg, spoor, water, ondergronds en door de lucht. Lokale, regionale en nationale verbindingen en clusters moeten slim en samenhangend aan elkaar verbonden worden. De positie van de zee- en luchthavens als mainports zijn daarin een steeds urgenter vraagstuk. Deze locaties en hun achterlandverbindingen zijn onmisbaar voor de verschillende transitie. Tegelijk stellen de invloed op de directe omgeving en het botsen met andere ruimteclaims het Rijk voor keuzes.

Grote vraag voor de langere termijn is hoe vervoer binnen Europa wordt georganiseerd. Internationaal personenvervoer zal moeten verduurzamen, met aandacht voor het effect op de leefomgeving. Voor nu is vliegverkeer nog vaak de meest efficiënte manier om te verplaatsen binnen en buiten Europa. Het vliegverkeer trekt in zijn huidige vorm een stevige wissel op de leefkwaliteit en botst steeds meer met vraag naar ruimte voor verstedelijking, zowel qua milieuruimte als fysiek op de grond. Het Rijk wil vervoer van personen binnen Europa meer dan nu per spoor laten gebeuren. Daarom is versterking van het huidige spoornet nodig in Nederland en in de buurlanden. Dat vraagt op Europees niveau om besluiten. Om de veiligheid van de luchtvaart te kunnen garanderen zijn er beperkingen aan obstakels onder de aanvlieg- en landingsroutes. De ontwikkelingen rond duurzame energievormen en woningbouw moeten in samenhang worden bekeken met een veilig gebruik van het luchtruim. Duurzame luchtvaart en stillere vliegtuigen geven op termijn nieuwe ruimte voor onder andere woningbouw. Het Rijk schets in de Contourennotitie dat een nieuwe balans moet worden gezocht tussen het belang van Schiphol als internationale luchthaven, het belang van de regionale luchthavens en de kwaliteit van de leefomgeving, met minder hinder en gezondheidseffecten voor de omgeving tot gevolg.

4.1.3 Luchtvaartnota 2020-2050

Algemeen

De Luchtvaartnota 2020-2050 'Verantwoord vliegen naar 2050' is in november 2020 vastgesteld door het kabinet en is de opvolger van de Luchtvaartnota uit 2009. De Luchtvaartnota 2020-2050 zet een nieuwe koers uit naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Het uitgangspunt voor de nota is 'slim en duurzaam', met veiligheid op plaats één. Een goed functionerende luchthaven Schiphol met een succesvolle thuismaatschappij is belangrijk voor de Nederlandse economie en de aantrekkingskracht van Nederland als vestigingsplaats. Het kabinet wil dat de luchtvaart klaar is voor de toekomst. Daarom moet de luchtvaart zorgen voor minder hinder en minder uitstoot van vervuilende stoffen. Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen.

Alleen als de luchtvaart erin slaagt om stiller en schoner te worden, kan groei worden gerealiseerd. Van ongeclausuleerde groei is niet langer sprake. De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen. Als door innovatie en vlootvernieuwing de negatieve effecten van de luchtvaart op het klimaat en de leefomgeving worden verminderd, kan er ruimte ontstaan voor groei. Deze koersaanpassing is niet in één keer te realiseren. De Luchtvaartnota vormt de agenda voor de lange termijn en geeft richting met een nieuw perspectief.

In de nota staat welke opgaven er zijn en welke koers het kabinet inzet: voor sommige keuzes is dat bestaand beleid en voor sommige keuzes worden nieuwe beleidsinstrumenten ontwikkeld.

Publieke belangen

In de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen centraal:

1. Nederland veilig in de lucht en op de grond;
2. Nederland goed verbinden;
3. aantrekkelijke en gezonde leefomgeving;
4. Nederland duurzaam.

Veel van de opgaven voor de luchtvaartsector zijn van nationaal belang. De Rijksoverheid heeft daarom de regie bij de ontwikkeling van de luchtvaart en waarborgt de publieke belangen. Het Rijk stelt voor de luchtvaart onder meer de normen vast voor veiligheid, hinder en de uitstoot van vervuilende stoffen en stuurt door de vaststelling van Luchthavenbesluiten voor de luchthavens waarvoor het Rijk bevoegd gezag is.

Nederland goed verbinden

In de Luchtvaartnota zijn onder meer de economische aspecten van de luchtvaartsector in beeld gebracht. Nederland is een klein land met een open economie en daarbij is bereikbaarheid van groot belang voor de internationale concurrentiepositie. Op internationaal niveau is zichtbaar dat de vraag naar luchtvaart toeneemt, maar de capaciteit achterblijft. In de Nota Luchtvaart is aangegeven hoe de Rijksoverheid hierop wil inspelen, met als doel om de goede internationale bereikbaarheid van Nederland te borgen. Luchtvracht zorgt voor een groot deel van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid op Schiphol en Maastricht. Nederland kent veel activiteiten voor de productie en het onderhoud van vliegtuigen. De maak- en onderhoudsindustrie is breed aanwezig in Nederland, met regionale specialisaties. Zo is de regio rond Amsterdam vooral actief op het terrein van onderhoud. De maakindustrie is vooral aanwezig in Zuid-Holland, Brabant en Overijssel. In Limburg ligt de focus op onderhoud van regionale vliegtuigen.

Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving

De Rijksoverheid stuurt op een afname van de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart, als voorwaarde voor toekomstige groei van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluidsbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en klimaat. Alleen door de uitstoot van geluid en schadelijke stoffen te verminderen, kan de burgerluchtvaart groeien. Het Rijk zal per luchthaven, samen met de luchthaven en de omgeving, normen ontwikkelen voor stapsgewijze vermindering van de geluidhinder. Er wordt nader onderzocht welke (aanvullende) normering hierbij moet worden geborgd. Het voortschrijdend inzicht wordt stapsgewijs verwerkt in (toekomstige wijzigingen van) Luchthavenbesluiten. Deze afweging kan regionaal verschillen, omdat de geluidssituatie rond bijvoorbeeld Schiphol een andere aanpak vergt dan die rond de regionale luchthavens. Dit vraagt dus maatwerk per luchthaven. Zolang er nog geen handhaafbare nieuwe normen zijn uitgewerkt in de regionale verkenningen, kan worden onderzocht of het meerwaarde heeft om de impact op de omgeving te begrenzen door andere regels. Dit kan bijvoorbeeld door een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer of door een maximum te stellen gedurende een bepaalde tijdsperiode.

Verschillende luchthavens

In de Luchtvaartnota wordt onderscheid gemaakt in verschillende luchthavens met verschillende rollen in het Nederlandse luchtvaartstelsel. Er is onderscheid gemaakt in 4 schillen:

- schil 1: Schiphol en Lelystad;
- schil 2: de overige burgerluchthavens voor handelsverkeer;
- schil 3: de kleine regionale luchthavens en militaire luchthavens met civiel medegebruik;
- schil 4: de recreatieve velden.

Maastricht Aachen Airport valt in schil 2. Dit betreft de burgerluchthavens van nationale betekenis die de faciliteiten hebben om handelsverkeer te accommoderen, zoals baanlengte en luchtverkeersleiding. Deze luchthavens hebben primair een rol voor het versterken van de regionale economie, maar kunnen vanuit nationaal perspectief ook ondersteunend zijn aan Schiphol en/of het verbindingennetwerk van Nederland. Ook kunnen de luchthavens experimenteeruimte bieden voor innovaties op het gebied van hinderbeperking, duurzaamheid, veiligheid of drones. Net als bij Schiphol en Lelystad is het Rijk voor deze luchthavens het bevoegd gezag. Het gaat om de luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en Eindhoven Airport (civiel medegebruik van een militaire luchthaven).

Het Rijk is als bevoegd gezag betrokken bij deze luchthavens vanwege de omvang van het verkeer en de impact op de omgeving. De sturing vanuit de publieke belangen voor deze luchthavens door het Rijk is primair ingegeven vanuit veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid. Opgaven die hiermee samenhangen betreffen het beperken en verminderen van de impact van luchtvaart op het gebied van geluid (bijvoorbeeld reductie van nachtverkeer), leefomgeving (emissies) en duurzaamheid (zoals het realiseren van zero CO₂ emissies voor de grondgebonden operatie in 2030). Het Rijk is voor de civiele luchthavens bevoegd gezag voor het vaststellen van de gebruiksvergunningen (Luchthavenbesluiten) en kan via dit instrument sturen op het borgen van de publieke belangen en het afdwingen van de opgaven. Het Rijk heeft vanwege de bestaande (Europese) wet- en regelgeving geen instrumenten om te sturen op de verdeling van handelsverkeer binnen Nederland en per luchthaven. Wel kan het Rijk luchthavens faciliteren met gebruiksbepalingen in Luchthavenbesluiten, bijvoorbeeld met betrekking tot openingstijden en/of baanlengte.

Relatie met proefdraaiactiviteiten op Maastricht Aachen Airport

De Luchtvaartnota 2020-2050 doet uitspraken over het rijksbeleid ten aanzien van de luchtvaart in Nederland, met name waar het gaat om de luchtgebonden activiteiten. De Luchtvaartnota speelt een rol bij het nog op te stellen Luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport, maar doet geen expliciete uitspraken over de verdere ontwikkeling van grondgebonden activiteiten, waaronder het proefdraaien in het kader van vliegtuigonderhoud. Wel is – in algemene zin – het belang van vliegtuigbouw- en reparatieactiviteiten als onderdeel van de luchtvaartsector benoemd in de Luchtvaartnota. Het faciliteren van proefdraaien met straalmotoren op het luchthaventerrein van Maastricht Aachen Airport – als onderdeel van de Maastricht Maintenance Boulevard – past hierbinnen.

4.1.4 Besluit en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende regeling (Rarro) vormen de juridische vertaling van het rijksbeleid en bevatten regels ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen, provinciale inpassingsplannen en bestemmingsplannen, zodat ze doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming. Voor het plangebied van dit PIP gelden op grond van het Barro en de Rarro geen specifieke regels waar rekening mee moet worden gehouden.

4.1.5 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op basis van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' moet bij iedere nieuwe stedelijke ontwikkeling worden aangegeven dat de ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte en wat de mogelijkheden zijn om deze behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied op te vangen (bijvoorbeeld door herstructurering of transformatie). De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is vastgelegd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. Artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening is als volgt geformuleerd:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is uitsluitend van toepassing op nieuwe stedelijke ontwikkelingen: ontwikkelingen die, ten opzichte van het geldende bestemmingsplan, leiden tot extra ruimtebeslag of tot een zodanige functiewijziging dat sprake is van een nieuwe ontwikkeling. Dit PIP is opgesteld in verband met de proefdraai-activiteiten op Maastricht Aachen Airport en de wens om hier – naast het proefdraaien met turboprops – ook het proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken. Proefdraaien vindt in de huidige situatie reeds plaats op het luchthaventerrein, zowel op de proefdraaiplaats als op het C-platform. Het proefdraaien met straalmotoren is een aanvulling op het proefdraaien met turboprops en gaat niet gepaard met extra ruimtebeslag of extra bebouwing. Bovendien is sprake van een bestaande functie, die op grond van het geldende bestemmingsplan al is toegelaten op de luchthaven. Er is dan ook geen sprake van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening, zodat de 'ladder voor duurzame verstedelijking' niet van toepassing is op dit PIP. Buiten de regeling voor het proefdraaien met straalmotoren - en de daarmee gepaard gaande geluidzone - zijn de huidige bestemmingsplanregelingen overgenomen en maakt het PIP geen (nieuwe) ontwikkelingen mogelijk.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Provinciale Omgevingsvisie Limburg

Provinciale Staten hebben op 1 oktober 2021 de Provinciale Omgevingsvisie Limburg vastgesteld. De Omgevingsvisie is een strategische en langetermijnvisie (tot 2030-2050) op de fysieke leefomgeving en beschrijft onderwerpen zoals wonen, infrastructuur, milieu, water, natuur, landschap, bodem, ruimtelijke economie, luchtkwaliteit en cultureel erfgoed. Ook de aspecten gezondheid, veiligheid en een gezonde leefomgeving hebben een plek gekregen in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie Limburg is een dynamisch document met een modulair karakter, zodat het steeds op onderdelen kan worden geactualiseerd. De (juridische) vertaling van het beleid uit de Omgevingsvisie vindt plaats in de provinciale omgevingsverordening.

De Omgevingsvisie bestaat uit twee delen: een thematisch deel en een gebiedsgericht deel. In het thematische deel worden opgaven en ambities voor de verschillende thema's benoemd en worden zaken beschreven die voor heel Limburg gelden. In het gebiedsgerichte deel wordt een visie gegeven op Limburg in bovenregionaal perspectief en wordt vanuit de regio's Noord- en Midden Limburg en Zuid-Limburg een kijk op deze thema's gegeven.

Hoofdoggaven

In de Omgevingsvisie is beschreven hoe de provincie richting wil geven aan toekomstbestendige ontwikkelingen en hoe daarbij steeds een balans wordt gezocht tussen het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving. In de Omgevingsvisie worden drie hoofdoggaven onderscheiden:

1. een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige leefomgeving
 - in stedelijk c.q. bebouwd gebied;
 - in landelijk gebied;
2. een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie, inclusief landbouwtransitie;
3. klimaatadaptatie en energietransitie.

Deze opgaven spelen Limburg-breed, maar de accenten verschillen per gebied en per sector. In de Omgevingsvisie worden deze accenten weergegeven.

Toekomstbeeld 2030-2050

De Omgevingsvisie geeft een toekomstbeeld voor 2030-2050. In dit toekomstbeeld is Limburg stevig ingebed in euregionaal verband, via goed verbonden infrastructuur, door sociale en economische banden én door bestuurlijke samenwerking. Limburg is een regio die haar inwoners goede omstandigheden biedt om te leven, leren, wonen en werken. De provincie kent een goed vestigingsklimaat met een sterke sociale cohesie en uitstekende omgevingskwaliteiten. Dit betekent onder meer dat Limburg welvaart, welzijn en een gezonde, leefbare en veilige leef- en woonomgeving biedt voor alle mensen in Limburg. Dit wordt bereikt doordat de provincie daar samen met andere overheden, maatschappelijke organisaties, het bedrijfsleven en de inwoners aan werkt, ieder vanuit zijn eigen kracht.

Limburgse principes

De Omgevingswet gaat uit van het zoeken naar de balans tussen het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving. De Provinciale Omgevingsvisie Limburg is geen blauwdruk voor de toekomst. Bij (nieuwe) ontwikkelingen kunnen nog keuzes worden gemaakt. Daarbij wordt gekozen voor maatwerk en houdt de provincie rekening met het karakter en mogelijkheden van een gebied en de afweging van belangen op lokale schaal. Als er door de provincie afwegingen moeten worden gemaakt, gebeurt dat aan de hand van de volgende Limburgse principes:

- er wordt gestreefd naar een inclusieve, gezonde en veilige samenleving;
- de kenmerken en identiteit van gebieden staan centraal;
- meer stad, meer land: de variatie in gebieden wordt gekoesterd en er wordt ingezet op zowel duurzame verstedelijking als op de transitie van het landelijk gebied; stedelijke ontwikkelingen horen in principe thuis in bestaand bebouwd gebied en landelijke gebieden worden als tegenhanger van de drukkere stedelijke gebieden ontwikkeld;
- er wordt zorgvuldig omgegaan met de ruimte en voorraden, zowel onder- als bovengronds.

Algemene zonering van Limburg

De Omgevingsvisie gaat uit van een indicatieve zonering voor heel Limburg. De zonering onderscheidt verschillende gebiedstypen in het landelijk gebied, in het bebouwd gebied en binnen de infrastructuur. De categorieën van gebieden vormen een mozaïek van aan elkaar grenzende zones die onderling een sterke samenhang en wisselwerking hebben. De zonering is in de Omgevingsvisie niet op kaart aangegeven. Het kaartmateriaal is/wordt opgenomen in de Omgevingsverordening Limburg, die de juridische vertaling van de Omgevingsvisie vormt. Maastricht Aachen Airport is – net als de rond de luchthaven gelegen bedrijventerreinen – in de Omgevingsverordening Limburg 2014 aangemerkt als bebouwd gebied en bedrijventerrein (zie ook paragraaf 4.2.4). In de (ontwerp) Omgevingsverordening Limburg, die gelijktijdig met de nieuwe Omgevingswet in werking zal treden, is de luchthaven ook aangeduid als bedrijventerrein.

Economie

De opgave voor Limburg is om te voorzien in een excellent vestigingsklimaat met een sterke economische structuur. Er is sprake van mondiale opgaven en transities op het gebied van energie, duurzaamheid, voedsel, gezondheid en digitalisering. De transities hangen samen en wijzen in de richting van een circulaire economie. Deze opgave biedt kansen voor innovatie en groei van de Limburgse bedrijvigheid. Het vraagt echter ook om een sterk adaptief vermogen van ondernemers en ondernemingen, vooral omdat de Limburgse economie met onder meer haar (maak-)industrie, agrofoodcomplex, logistiek, vrijetijdseconomie en zorg extra gevoelig is voor de grote technologische en digitale veranderingen.

De vier Brightlands campussen (Chemelot Campus in Sittard-Geleen, Health Campus in Maastricht, Smart Services Campus in Heerlen en Greenport Campus in Venlo) en de daarbij horende (euregionale) samenwerking tussen ondernemers, overheid en onderwijs, kunnen een belangrijke rol spelen in deze transities.

Limburg heeft met de Brightlands campussen en de daarbij behorende innovatieve sectoren, de triple helix samenwerkingen en de bijzondere natuur en cultuur meerdere troeven in handen. Het blijft voor ondernemers van belang dat er geïnvesteerd wordt in infrastructuur en bereikbaarheid via weg, spoor, water, lucht, buis en digitaal. Naast de campussen zijn grote economische dragers zoals Maastricht Aachen Airport, Chemelot Industrial Park, VDL Nedcar, Greenport Venlo, de centra van de grote steden, maar ook de mogelijke vestiging van de Einstein Telescoop in Zuid-Limburg van belang voor de economische structuur en werkgelegenheid in Limburg. Bij het behoud en de versterking van deze economische dragers speelt steeds de vraag hoe dit kan worden vormgegeven zonder de omgevingskwaliteit en de leefkwaliteit van omwonenden aan te tasten. Voor de economische ontwikkeling van Limburg blijft versterking van de regionale economische structuur binnen een excellent vestigingsklimaat het uitgangspunt. De ruimtelijke mogelijkheden zijn randvoorwaardelijk voor deze ambitie.

Maastricht Aachen Airport

Maastricht Aachen Airport is een belangrijk onderdeel van de internationale en regionale (lucht)infrastructuur. Het Rijk heeft Maastricht Aachen Airport bestempeld als regionale luchthaven van nationale betekenis. In het kader van multimodaliteit vervult Maastricht Aachen Airport een belangrijke rol in de provinciale infrastructuur. Connectiviteit via de lucht is van groot belang voor de regionale economie en het vestigingsklimaat. In de Provinciale Omgevingsvisie Limburg is het volgende aangegeven.

- Bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven is het van belang om te sturen op de balans tussen de economische kansen die de luchthaven biedt, veiligheid én de belangen van de leefomgeving, zoals milieu en gezondheid. Het aantal ernstig gehinderden mag ten opzichte van de huidige vergunde situatie in de toekomst niet toenemen.
- Verder zet de provincie in op een zorgvuldige voortgang van de lopende onderzoeken naar de meest efficiënte toekomst voor Maastricht Aachen Airport en haar omgeving, en zal middels een apart Statenvoorstel de provinciale toekomstvisie voor Maastricht Aachen Airport en AviationValley vorm worden geven.

Limburg in bovenregionaal perspectief

In het gebiedsgerichte deel van de Provinciale Omgevingsvisie Limburg is beschreven dat de luchthaven Maastricht Aachen Airport van provinciaal belang is als onderdeel van de basisinfrastructuur van Limburg. De provincie zet in op het versterken van de inbedding van de luchthaven in de regionale economie en de ontwikkeling van AviationValley, waar meer dan 5.000 fte werkzaam zijn in sectoren die ook ten dienste staan van Maastricht Aachen Airport. Bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven is het van belang om te sturen op de balans tussen de economische kansen die de luchthaven biedt, veiligheid en de belangen van de leefomgeving, zoals milieu en gezondheid. Het aantal ernstig gehinderden mag ten opzichte van de huidige vergunde situatie in de toekomst niet toenemen. Onder aansturing van een onafhankelijk verkenner wordt een ontwikkelvisie opgesteld voor de luchthaven, als vertaling van de 'Nationale Luchtvaartnota 2020-2050'. Hierbij worden alle relevante stakeholders bij de luchthaven betrokken. De uitkomst van de verkenning vormt input voor het Luchthavenbesluit (te verlenen door het Rijk).

Relatie met proefdraaiactiviteiten op Maastricht Aachen Airport

Dit PIP maakt op het luchthaventerrein proefdraaien met straalmotoren mogelijk. Hiermee wordt de verdere ontwikkeling van vliegtuigonderhoud op het luchthaventerrein en het naastgelegen AviationValley gefaciliteerd. Het PIP past daardoor binnen de Provinciale Omgevingsvisie Limburg, waarin Maastricht Aachen Airport als onderdeel van de provinciale basisinfrastructuur is aange-merkt.

4.2.2 Besluit Provinciale Staten over toekomst Maastricht Aachen Airport

In de nationale Luchtvaartnota 2020-2050 zijn de kaders verwoord voor de ontwikkeling van de (regionale) luchthavens in Nederland. Eén van de belangrijkste kaders is dat luchthavens zich moeten ontwikkelen binnen de kaders van 'veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid'. Groei is niet langer vanzelfsprekend, maar moet worden verdiend. Mede naar aanleiding van de vaststelling van deze Luchtvaartnota is de vraag gerezen hoe de toekomst van Maastricht Aachen Airport eruit ziet. De provincie Limburg heeft begin 2020 aan Pieter van Geel gevraagd om het proces te begeleiden om te komen tot een gedragen visie op de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Dit is uitgemond in de rapportage 'Op zoek naar verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021-2030' (januari 2021). In die rapportage zijn aanbevelingen gedaan voor politieke besluitvorming rond de luchthaven.

In het licht van de Luchtvaartnota 2020-2050 en de verkenning van Pieter van Geel hebben Provinciale Staten in juni 2022 een besluit genomen ten aanzien van de toekomst van de luchthaven. Op basis van onder meer een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), een marktverkenning en benchmark, financiële doorrekeningen en inhoudelijke verkenningen zijn vier scenario's in beeld gebracht voor de toekomst voor de luchthaven. De scenario's lopen uiteen van vol inzetten op groei tot een sluiting van de luchthaven. De scenario's zijn ten behoeve van besluitvorming afgezet tegen acht publieke waarden: gezondheid, mobiliteit, natuur en landschap, ruimte, economie, regionale verankering, klimaat en veiligheid. Hiermee zijn vanuit het 'brede welvaartsdenken' (zoals genoemd in de Provinciale Omgevingsvisie Limburg) duiding en publieke waarde gegeven aan de luchtvaart in het algemeen en Maastricht Aachen Airport in het bijzonder.

Besluitvorming heeft plaatsgevonden op 3 juni 2022. Aan Provinciale Staten is een voorstel voorgelegd waarin is gevraagd te kiezen tussen vier scenario's:

1. Groeiruimte benut (inzet op volledige benutting van de vergunde geluidsruimte en een operatie binnen de kaders en normen van de huidige vergunning);
2. Omgevingsbewuste luchthaven (balans tussen belangen van de omgeving en de bijdrage aan de Nederlandse en regionale economie);
3. Innovatief en duurzaam vliegen (versnelde transitie naar een duurzame regionale hub met een sterke groei van het aandeel elektrische vliegtuigen vanaf 2030);
4. Alternatieve gebiedsontwikkeling (sluiting van de luchthaven en transformatie van het gebied passend bij de transitieopgaven en kansen voor Zuid-Limburg).

Provinciale Staten hebben op 3 juni 2022 besloten om in te stemmen met het open houden van Maastricht Aachen Airport, maar hebben niet gekozen voor één van de drie scenario's die waren geformuleerd in het geval van een keuze voor het openhouden van de luchthaven. In plaats daarvan hebben Provinciale Staten het college van Gedeputeerde Staten de opdracht gegeven om in de geest van scenario 2 en 3 eind 2022 een voorstel met uitgewerkte business case aan Provinciale Staten voor te leggen. In de business case moet onder meer worden ingegaan op de inzet op verduurzaming van zowel vliegverkeer als grondgebonden activiteiten en op de inzet van een omgevingsfonds. Onderdeel van de business case is ook een plan om het aantal ernstig gehinderden vanwege het vliegverkeer stapsgewijs te verlagen.

Relatie met proefdraaiactiviteiten op Maastricht Aachen Airport

Met het besluit van 3 juni 2022 hebben Provinciale Staten de keuze gemaakt voor het open houden van Maastricht Aachen Airport. Naar aanleiding van het PS-besluit is een businessplan voor Maastricht Aachen Airport uitgewerkt, waarvoor de door Provinciale Staten vastgestelde kaders het uitgangspunt zijn (zie paragraaf 4.2.3). In samenhang met de uitwerking van het businessplan bestaat de behoefte aan een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu voor de luchthaven, waarin het proefdraaien met straalmotoren wordt mogelijk gemaakt. Dit is van groot belang voor de continuering van de bedrijfsvoering van de onderhoudsbedrijven die rond de luchthaven zijn gevestigd.

De nieuwe omgevingsvergunning voor milieu en dit PIP geven kaders en randvoorwaarden voor het proefdraaien, die mede zijn ingegeven vanuit de wens om het aantal woningen met een hoge geluidbelasting zoveel mogelijk te beperken. In hoofdstuk 2 van deze toelichting is daar uitgebreid op ingegaan.

4.2.3 Besluit Provinciale Staten over businessplan Maastricht Aachen Airport

Naar aanleiding van het besluit van Provinciale Staten van 3 juni 2022 is een businessplan uitgewerkt voor Maastricht Aachen Airport. Het businessplan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven' is opgesteld door MAA BV en MAABI BV en schetst de toekomst voor de luchthaven. Het businessplan gaat uit van het toewerken naar een financieel gezonde, duurzame en omgevingsbewuste luchthaven. Dat gaat over het behouden en versterken van de potentie van de luchthaven, maar ook over nieuwe ontwikkelingen, waaronder het inspelen op de toekomstige markt voor elektrisch vliegen en het aantrekken van een omgevingsbewuste samenwerkingspartner. Die is gevonden met Schiphol Nederland BV.

In het businessplan zijn de huidige activiteiten van de luchthaven beschreven, waarna de missie van de luchthaven is uiteengezet. Dit is verder uitgewerkt in een visie, die op zijn beurt is uitgewerkt in strategische doelen en activiteiten. De visie gaat uit van vijf transitiepaden:

1. organisatorisch en financieel gezond;
2. maximaal profiteren van de goedlopende activiteiten;
3. toekomstbestendig worden door in te zetten op duurzame luchtvaart;
4. beperken van hinder voor de omgeving;
5. aandacht voor samenwerking met de omgeving en omgevingsmanagement.

Onderdeel van de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven is aandacht voor de omgeving. Enerzijds door te streven naar een afname van het aantal ernstig gehinderden, anderzijds door zorgvuldig omgevingsmanagement en de oprichting van een omgevingsfonds.

Het businessplan is een eigenstandig document van de luchthaven, waarmee wordt tegemoetgekomen aan het besluit van Provinciale Staten van 3 juni 2022. Provinciale Staten hebben op 16 december 2022 kennisgenomen van het businessplan.

Relatie met proefdraaiactiviteiten op Maastricht Aachen Airport

Het businessplan voor Maastricht Aachen Airport gaat over alle activiteiten die samenhangen met de luchthaven. In het voorstel aan Provinciale Staten is daarom ook ingegaan op voorliggend PIP, dat – in samenhang met de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu - de proefdraai-activiteiten op Maastricht Aachen Airport reguleert.

Op 3 juni 2022 hebben Provinciale Staten een amendement aangenomen waar in de considerans het volgende is aangegeven: 'Bij het binnenkort vast te stellen PIP voor het proefdraaien van straalmotoren op het luchthaventerrein dient een deugdelijke afscherming geplaatst te worden om de aangrenzende dorpskernen zoveel mogelijk te ontlasten.' In het statenvoorstel van 16 december 2022 is hier nader op ingegaan. Daarbij is aangegeven dat, mede naar aanleiding van inspraakreacties die zijn ingediend op het voorontwerp PIP, de mogelijkheden zijn onderzocht om een Ground Run-up Enclosure (GRE) te realiseren. In het akoestisch onderzoek dat is verricht in het kader van de omgevingsvergunning voor milieu en het PIP zijn verschillende maatregelvarianten onderzocht om het geluid vanwege het proefdraaien te beperken. Provinciale Staten is te kennen gegeven dat géén GRE zal worden voorgeschreven in het PIP. Redenen daarvoor zijn – kort samengevat – dat ook zonder GRE wordt voldaan aan de Wet geluidhinder en de beleidsregels van Gedeputeerde Staten voor het toestaan van hogere geluidbelastingen, dat reeds andere maatregelen worden getroffen om de geluidhinder te beperken, dat een GRE in dat kader als bovenwettelijke maatregel moet worden aangemerkt en dat de investeringskosten niet in verhouding staan tot de voordelen

die gepaard gaan met realisering van een GRE. In het akoestisch onderzoek (zie paragraaf 2.2 van deze toelichting) is hier nader op ingegaan.

4.2.4 Omgevingsverordening Limburg 2014

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn regels opgenomen die een juridische doorvertaling zijn van het beleid zoals opgenomen in de Provinciale Omgevingsvisie Limburg. De Omgevingsverordening is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening en is uitgebreid met een hoofdstuk Ruimte. Het hoofdstuk Ruimte bevat regels die zijn gericht op de doorwerking van het provinciaal ruimtelijke beleid in bestemmingsplannen.

Relatie met nieuwe Omgevingsverordening Limburg (2021)

In de aanloop naar de invoering van de Omgevingswet is een nieuwe Omgevingsverordening in voorbereiding, die de Omgevingsverordening Limburg 2014 vervangt op het moment dat de Omgevingswet in werking treedt. De nieuwe Omgevingsverordening past binnen de kaders en het instrumentarium van de Omgevingswet. Provinciale Staten hebben de nieuwe Omgevingsverordening vastgesteld op 17 december 2021. De inwerkingtreding van de Omgevingswet – en daarmee de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingsverordening – is voorzien op 1 januari 2024.

De Omgevingsverordening Limburg (2021) is hoofdzakelijk een beleidsneutrale omzetting van de Omgevingsverordening Limburg 2014, maar kent ook enkele nieuwe of inhoudelijk gewijzigde onderwerpen. Om te voorkomen dat er een gat valt in de bescherming van de bij de nieuwe regels behartigde belangen, worden de nieuwe regels toegevoegd aan zowel de geldende Omgevingsverordening Limburg 2014, als aan de komende Omgevingsverordening Limburg (2021).

Provinciale Staten hebben hiertoe op 30 september 2022 een wijziging van de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld. In deze paragraaf is rekening gehouden met deze wijziging.

Regels voor bedrijven

De Omgevingsverordening Limburg 2014 bevat geen expliciete regels voor de luchthaven. Wel is in artikel 2.4.5 bepaald dat ruimtelijke plannen in de regio Zuid-Limburg uitsluitend mogen voorzien in de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen aan de bestaande voorraad en aan de bestaande planvoorraad als die toevoeging in overeenstemming is met de principes van paragraaf 5.2 van het POL2014, de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Zuid-Limburg.

De Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg is eind 2017 vastgesteld door de gemeenteraden van alle 18 Zuid-Limburgse gemeenten. De Structuurvisie Ruimtelijke Economie is een gezamenlijk ruimtelijk-economische visie en handelingskader voor de winkel-, kantoren- en bedrijventerreinenmarkt in Zuid-Limburg en bevat concreet beleid over hoe om te gaan met de kwantitatieve en kwalitatieve opgaven, waarbij terugdringen van het (dreigende) overschot aan winkels, kantoren en bedrijventerreinen een belangrijk uitgangspunt is. De structuurvisie blijft echter ook handvatten bieden om economische initiatieven te faciliteren, ondanks dat er overall te veel meters zijn. Het doel van de visie is ruimte te creëren voor initiatieven die echt iets toevoegen.

De structuurvisie heeft geen betrekking op drie gebieden in Zuid-Limburg: Chemelot, VDL Nedcar en Maastricht Aachen Airport. Voor de verdere ontwikkeling van deze gebieden is het uitgangspunt dat deze ontwikkelingen leiden tot een kwalitatieve versterking van de hoofdstructuur en niet tot een verstoring daarvan. Dit PIP heeft geen betrekking op een uitbreiding van Maastricht Aachen Airport of de bedrijventerreinen in de directe omgeving, maar is opgesteld om op de luchthaven het proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken. Daarmee is sprake van een versterking van de positie van de luchthaven voor het onderhoud en de reparatie van vliegtuigen (op de zogenaamde Maastricht Maintenance Boulevard).

Vliegtuigonderhoud, en het daarmee gepaard gaande proefdraaien, kan vanzelfsprekend uitsluitend plaatsvinden op en in de directe nabijheid van een luchthaven. Het toevoegen van de mogelijkheid voor het proefdraaien met straalmotoren heeft dan ook geen effecten op de Zuid-Limburgse bedrijventerreinenstructuur en is niet strijdig met de bestuursafspraken en de algemene kaders van paragraaf 5.2 van het POL2014.

Overige regels

In de Omgevingsverordening zijn onder andere regels opgenomen ter bescherming van natuur- en landschapszones, grondwaterbeschermingsgebieden en het beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Deze regels moeten in sommige gevallen doorwerken in bestemmingsplannen.

Goudgroene/zilvergroene natuurzone en bronsgroene landschapszone

De luchthaven ligt niet binnen de goudgroene of zilvergroene natuurzone of binnen de bronsgroene landschapszone.⁵

Beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg

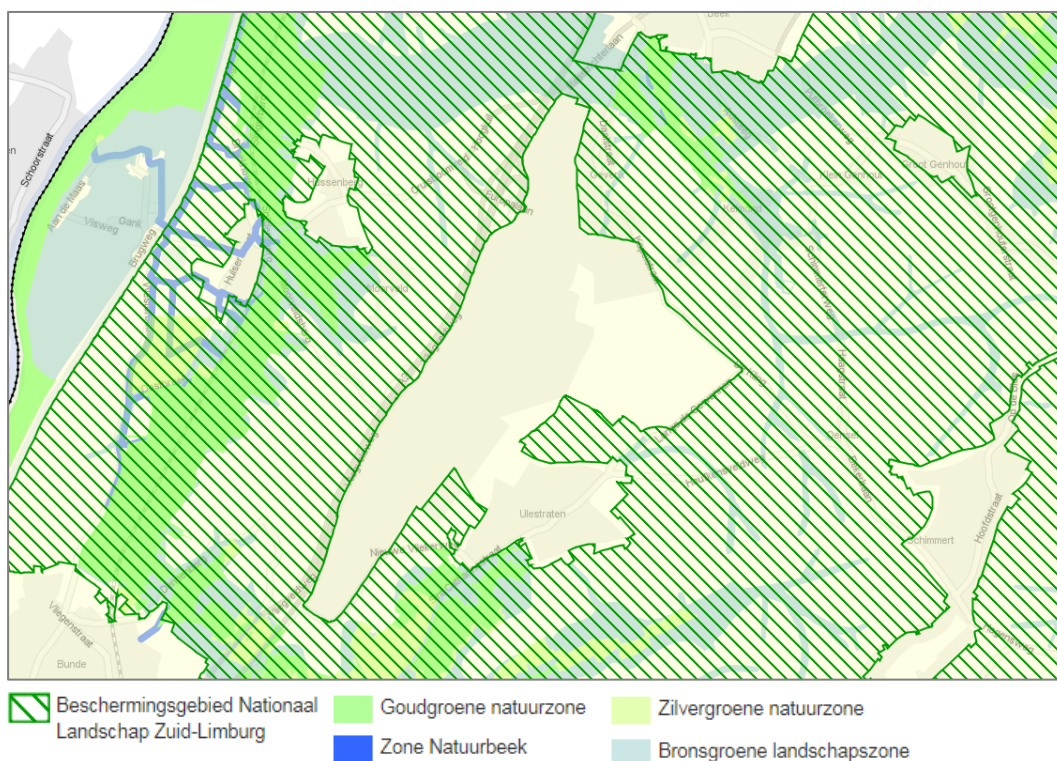
De luchthaven valt volledig binnen het bebouwd gebied. Blijkens de kaart 'Beschermingszones natuur en landschap' maakt het bebouwd gebied geen deel uit van het Beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg. De regels die op grond van paragraaf 2.8 van de Omgevingsverordening gelden ter bescherming van het Nationaal Landschap, zijn daarom niet van toepassing op de luchthaven.

Grondwaterbeschermingsgebied

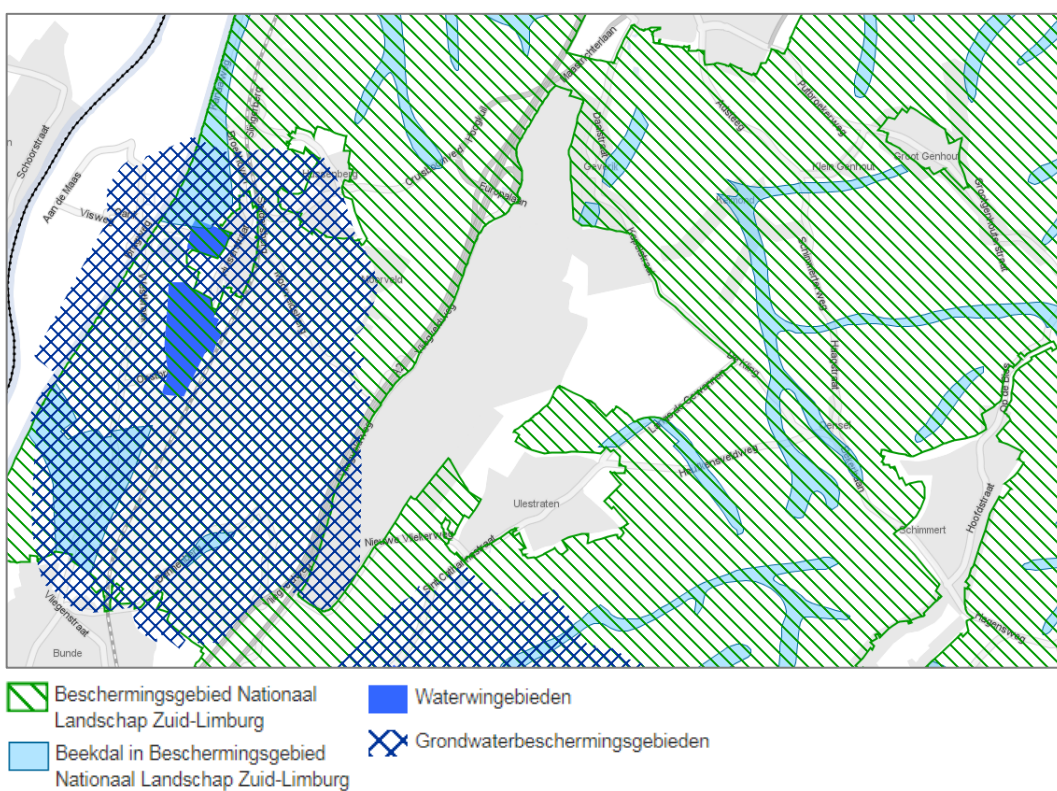
Een deel van het plangebied ligt binnen het grondwaterbeschermingsgebied Geulle. Bescherming van de kwaliteit van het grondwater is geregeld in paragraaf 4.3 van de Omgevingsverordening. Op grond van deze regels gelden een aantal verboden. In een grondwaterbeschermingsgebied is het onder meer verboden om bepaalde inrichtingen op te richten. Ook zijn er regels gesteld met betrekking tot het hebben en gebruiken van grote hoeveelheden schadelijke stoffen. Daarnaast zijn een aantal handelingen binnen grondwaterbeschermingsgebieden verboden.

Het zuidwestelijk deel van de luchthaven ligt binnen het grondwaterbeschermingsgebied. Hier ligt een deel van de start- en landingsbaan. De gronden zijn voor het overige grotendeels onverhard. Als op deze gronden ontwikkelingen plaatsvinden (bijvoorbeeld door verharding van een deel van de gronden, zoals bij de aanleg van P7) worden daarbij de regels van de Omgevingsverordening in acht genomen. De regels van paragraaf 4.3 van de Omgevingsverordening hebben rechtstreekse werking en hoeven dus niet in een bestemmingsplan (of inpassingsplan) te worden overgenomen. Omdat het inpassingsplan wel een signalerende werking kan hebben, is het grondwaterbeschermingsgebied op de verbeelding aangeduid als 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied'. In de regels is aangegeven dat hier de regels van de provinciale omgevingsverordening van toepassing zijn.

⁵ In de Omgevingsvisie Limburg en de Omgevingsverordening Limburg (2021) wordt in plaats van de term goudgroene natuurzone de term Natuurnetwerk Limburg gebruikt. De zilvergroene natuurzone en bronsgroene landschapszone worden in de nieuwe omgevingsverordening samengevoegd onder de noemer groenblauwe mantel.



Omgevingsverordening Limburg 2014: kaart Beschermingszones natuur en landschap



Omgevingsverordening Limburg 2014: kaart Milieubeschermingsgebieden

Zonneparken

In de Omgevingsverordening zijn instructieregels opgenomen voor zonneparken. Zo mogen geen zonneparken worden toegestaan in de goudgroene natuurzone, in een bestaand bos- of natuurgebied binnen de zilvergroeene natuurzone of bronsgroene landschapszone of in een waterwingebied. Op landbouwgronden zijn zonneparken alleen toegestaan na zorgvuldige ruimtelijke afweging. Voor Maastricht Aachen Airport is een vergunning verleend voor de realisering van zonneparken. De zonneparken liggen binnen de grens van de luchthaven en liggen niet in een waterwingebied of in de goudgroene/zilvergroeene natuurzone dan wel de bronsgroene landschapszone. Er is ook geen sprake van landbouwgronden met een agrarische bestemming. Realisering van zonneparken op de luchthaven is dus niet strijdig met de Omgevingsverordening. In de Omgevingsverordening Limburg 2014 is bepaald dat een opruimverplichting geldt voor zonneparken. Gelet hierop is in de planregels opgenomen dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van zonneparken uitsluitend wordt verleend onder de voorwaarde dat het zonnepark na beëindiging van de activiteit wordt verwijderd.

Na-ijlende effecten steenkoolwinning

De voormalige steenkoolwinning in Zuid-Limburg leidt tot na-ijlende effecten, met name in de vorm van bodembeweging. De na-ijlende effecten kunnen belemmeringen met zich meebrengen voor het gebruik van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld in geval van verzakkingen. In de Omgevingsverordening is daarom bepaald dat de toelichting bij een ruimtelijk plan dat het bouwen van een nieuw bouwwerk mogelijk maakt in de gemeenten Brunssum, Beekdaelen, Heerlen, Landgraaf, Voerendaal, Kerkrade, Simpelveld, Beek, Sittard-Geleen of Stein, beschrijft op welke wijze rekening is gehouden met de na-ijlende effecten van de voormalige steenkoolwinning.

Ter plaatse van de luchthaven heeft geen mijnbouw plaatsgevonden. Het plangebied ligt bovendien op zodanige afstand van het gemijnde gebied dat het valt buiten het onderzoeksgebied zoals eerder betrokken in het onderzoek naar na-ijlende effecten van de mijnbouw dat is verricht in opdracht van het toenmalige ministerie van Economische Zaken. Voor dit PIP hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met na-ijlende effecten van de steenkoolwinning.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Strategische toekomstvisie gemeente Beek

Op 10 december 2009 heeft de gemeenteraad van Beek de strategische toekomstvisie 2010-2030 vastgesteld. De toekomstvisie vormt voor een periode van ongeveer 20 jaar de basis voor de ontwikkeling van gemeentelijk beleid en speelt een belangrijke rol bij het nemen van tal van beslissingen. De strategische toekomstvisie is in 2021 herijkt en vervangen door een nieuwe visie. Onder de titel 'Baek to the future' werd het gesprek gevoerd met inwoners, maatschappelijke organisaties, volksvertegenwoordigers, bestuurders, ambtelijk adviseurs en buurgemeenten. De ingebrachte ideeën en verworven inzichten geven – halverwege de looptijd van de visie – geen aanleiding voor een drastische koerswijziging of een schaa sprong. Nieuwe ontwikkelingen vragen wel om het bijstellen van een aantal accenten in de koers en ontwikkeling van Beek naar 2030, waarbij ook al een beetje richting 2040 wordt gekeken.

Beek anno 2021 heeft 'het beste van twee werelden' en koestert zowel haar 'stedelijke' kwaliteiten (voorzieningsniveau, bedrijven, vliegveld) als haar meer 'landelijke' kwaliteiten (dorpskernen met toegang tot natuur in het buitengebied). Over het algemeen gaat het goed met Beek en haar inwoners. De waardering van het voorzieningsniveau door de huidige inwoners is over de hele breedte hoog. Het besteedbaar inkomen in Beek ligt hoger dan gemiddeld in Limburg. Beek biedt ook veel werkgelegenheid voor haar inwoners en voor inwoners van de regio. Drie trends stellen Beek richting 2030 en daarna voor flinke uitdagingen:

- de demografische transitie;
- de toenemende druk op ruimte en fysieke leefomgeving;

- de economische transitie.

Gelet op de uitdagingen is het de missie van de gemeente Beek om samen met haar inwoners, ondernemers, maatschappelijke partners en andere overheden de huidige 'brede welvaart' vast te houden en te verhogen door op onderdelen duurzamere keuzes te maken. Welvaart draait om meer dan alleen economische en materiële vooruitgang. Het gaat ook om welzijn, vitaliteit, positieve gezondheid, sociale vooruitgang en inclusie, ecologie en kwaliteit van de leefomgeving. Beek wil in 2030 nog steeds een vitale, gezonde en aantrekkelijke gemeente en gemeenschap zijn.

Om dit te bereiken, zet Beek bij de herijking van de strategische toekomstvisie in op een samenhangende en gelijktijdige versterking van:

- het menselijke en sociale kapitaal van Beek (people);
- het natuurlijke kapitaal van Beek (planet);
- het economische en woonkapitaal van Beek (prosperity).

Sleutelopgaven zijn het samen transformeren (andere vormen van wonen, verplaatsen, werken, ondernemen, beleven, ondersteunen en subsidiëren) en het samen vergroenen (duurzamer en groen maken van de openbare ruimte, gebouwde omgeving, bedrijventerreinen en het buitengebied). Energietransitie en klimaatadaptatie zijn de grote opgaven voor deze vergroening. Vergroenen gaat ook over het circulair gebruiken en dus hergebruiken van hulpbronnen en het verduurzamen van belangrijke (regionale) economische dragers zoals de chemie, logistiek en het vliegveld.

Een sterk ondernemend profiel en volop economische bedrijvigheid zijn ook in de toekomst van belang voor het 'verdienmodel' dat nodig is om de brede welvaart van Beek te kunnen blijven betalen. Beek wil de bedrijvigheid en het ondernemersklimaat en daarmee de regionale economie actief stimuleren. Bedrijven worden gefaciliteerd om zich te vestigen in de omgeving van de luchthaven (AviationValley) of op een van de andere bedrijventerreinen in Beek. Beek is een stedelijke werkgemeente met landelijke kwaliteiten en wil dat in de toekomst blijven. Het is belangrijk dat de economische belangen voor de regio en de leefbaarheid in balans zijn.

In het belang van het welzijn en de welvaart van Beek, haar omgeving en haar inwoners en bedrijven, is een toekomstbestendige en duurzame doorontwikkeling van Maastricht Aachen Airport nodig. Het is aan de eigenaar en exploitant van Maastricht Aachen Airport om hieraan nadere invulling te geven. Beek ziet het als gemeentelijke verantwoordelijkheid om de Beekse belangen in de luchthaven waar nodig en mogelijk op (de bestuurlijke) tafel te leggen.

4.3.2 Structuurvisie gemeente Beek

De Structuurvisie Beek 2012-2020 'ruimte voor veelzijdigheid en vitaliteit' is op 22 maart 2012 vastgesteld door de gemeenteraad. De structuurvisie is de ruimtelijke uitwerking en doorvertaling van de in de strategische toekomstvisie (2009) vervatte doelen en ambities. Centraal in de structuurvisie staat het streven van Beek om een goed woon-, leef- en werkklimaat te blijven bieden aan zowel de huidige als de toekomstige bewoners. Hoofddoel is het behoud en de versterking van een duurzame omgeving waarin het prettig wonen, werken en recreëren is. Beek wil zich blijven ontwikkelen tot een eigentijdse maar authentieke woon-, werk- en leefgemeente, met voorzieningen op maat in elke kern en in een hoogwaardige, duurzame landelijke omgeving met blijvende en beleefbare natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. De huidige ruimtelijk-economische structuur van Beek wordt gevormd door de combinatie van bedrijvigheid rond Maastricht Aachen Airport, enkele lokale bedrijventerreinen en verspreid gelegen bedrijven in de kernen en het buitengebied. Eén van de prioriteiten is de verdere ontwikkeling van de luchthaven en de bijbehorende bedrijventerreinen. Daarnaast wordt ingezet op het optimaliseren en revitaliseren van de huidige bedrijventerreinen en wordt kleinschalige bedrijvigheid in de kernen gestimuleerd.

Beek zet in op hoogwaardige en innovatieve bedrijvigheid op de bedrijventerreinen rond de luchthaven. Bij de invulling van de terreinen wordt gestreefd naar efficiënt en duurzaam ruimtegebruik. Om aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats voor bedrijven, zal er geïnvesteerd moeten worden in de kwaliteit en het imago van Beek als geheel. Beek zet hierbij in op haar imago als veelzijdige, vitale en ondernemende gemeente met goede voorzieningen en een uitstekende bereikbaarheid. In het kader van de logistieke ambities van de regio vormt luchthaven Maastricht Aachen Airport in kwalitatieve zin een onmisbare schakel in het totaal van goederen- en personenvervoer. De bereikbaarheid van de luchthaven is goed en dat moet zo blijven. Hoogwaardige en innovatieve bedrijven worden geïnteresseerd om zich in Beek te vestigen vanwege de aantrekkelijke vestigingsvoorwaarden, de gunstige ligging, de prettige woonomgeving, de goede voorzieningen en de uitdagende en aantrekkelijke omgeving.

4.3.3 Toekomstvisie gemeente Meerssen

Op 15 oktober 2009 heeft de gemeenteraad van Meerssen de Toekomstvisie gemeente Meerssen 2020 vastgesteld. De toekomstvisie beschrijft de koers van het gemeentebestuur en de aanpak van de belangrijkste opgaven en taken. De toekomstvisie bevat voornemens en ambities voor de verdere ontwikkeling van het fysieke, het maatschappelijke en het economische domein. Meerssen wil met nadruk een woon- en leefgemeente zijn en zet in op het behoud van haar vitale leefkernen en een landelijke en rustige woonomgeving. Meerssen ambieert een gemeente te zijn voor mensen die elders werken. De economische bedrijvigheid in Meerssen is dan ook hoofdzakelijk kleinschalig. Door te zorgen voor een goede fysieke en sociale woonomgeving en enkele goed bereikbare bedrijvenlocaties wil de gemeente aantrekkelijk blijven voor ondernemers. De gemeente investeert beperkt in de bestaande bedrijventerreinen om de vitaliteit ervan in stand te houden.

4.3.4 Omgevingsvisie Gemeente Stein 2040

Op 17 februari 2022 heeft de gemeenteraad van Stein de Omgevingsvisie Gemeente Stein 2040 vastgesteld. De omgevingsvisie is een integrale strategische visie voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren (tot en met 2040) en geeft richting aan de gemeente die Stein wil zijn op het gebied van de fysieke leefomgeving. De ambities en ontwikkelingen van de gemeente zijn beschreven aan de hand van vijf thema's:

- sociale en vitale wijken en kernen;
- een veilige, gezonde en groene leefomgeving;
- unieke omgevingskwaliteiten;
- een bereikbare en bedrijvige gemeente;
- energietransitie.

De vijf thema's geven ieder vanuit een bepaalde invalshoek invulling aan het begrip leefkwaliteit. Leefkwaliteit is een breed begrip en omvat fysieke, sociale, culturele, economische en milieukennmerken, veiligheid en gezondheid. Stein wil in 2040 een eigenzinnige, groene woongemeente in de Zuid-Limburgse Maasvallei zijn, waar het mogelijk is dorps te wonen in een verstedelijkt gebied met kwalitatief hoogwaardige voorzieningen en ruimte voor ondernemerschap en particulier initiatief.

Door de goede geografische ligging in de Euregio aan diverse snelwegen, de aanwezigheid van een haven, de nabijheid van de Chemelot Industrial Park, de Brightlands Chemelot Campus en Maastricht Aachen Airport, en zeker niet te vergeten een sterk MKB, heeft Stein een gunstig economisch klimaat. Om dit klimaat verder te versterken is het van belang om juist die kansen te benutten die aansluiten bij de economische identiteit van de gemeente en de economische diversiteit bevorderen. De coronacrisis heeft recentelijk aangetoond hoe belangrijk economische diversiteit is. Dit kan de gemeente Stein niet alleen: hiervoor is (Eu)regionale samenwerking noodzakelijk. Wat betreft logistiek ligt de gemeente aan één van de multimodale hotspots van Limburg: Sittard-Geleen/Stein-Beek (knooppunt 046).

Hier komen meerdere vervoersmodaliteiten samen (spoor, weg, water, lucht) en is overslag mogelijk. De logistieke sector is een voorname sector die een bijdrage kan leveren aan een de versterking van het lokale en regionale economische klimaat. Samen met de provincie Limburg, Rijkswaterstaat en buurgemeenten wil Stein bijdragen aan de verdere logistieke ontwikkeling van knooppunt 046.

5 Milieuaspecten

5.1 Onderzoeksopgave

5.1.1 Reikwijdte van het PIP en de onderzoeken

Dit PIP is primair opgesteld om het proefdraaien met straalmotoren op Maastricht Aachen Airport in juridisch-planologisch opzicht te reguleren. Voor het luchthaventerrein is in dit PIP de geldende planologische regeling overgenomen, aangevuld met een regeling voor het proefdraaien. Daarnaast is in de bestemming 'Luchthaven' een specifieke regeling opgenomen voor de bouw van zonnepanelen (die vielen eerder onder een generieke regeling) en is de mogelijkheid geboden om buiten de bouwvlakken gebouwtjes in de vorm van transformatorgebouwtjes en kleine gebouwen ten dienste van parkeervoorzieningen te realiseren. De huidige planologische regelingen - en daarmee dus ook de regeling in het PIP - bieden slechts beperkte ontwikkelingsruimte. Zo is de bestaande bebouwing op Maastricht Aachen Airport voorzien van strakke bouwvlakken en zijn buiten die bouwvlakken alleen gebouwen van beperkte omvang toegestaan. De onderzoeken die in het kader van dit PIP zijn verricht, richten zich dan ook hoofdzakelijk op de proefdraai-activiteiten. Voor het overige is onderzoek niet noodzakelijk.

Het PIP wordt gecoördineerd voorbereid met (onder andere) de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu en de Wnb-vergunning voor Maastricht Aachen Airport. Zowel voor het PIP als voor de onderzoeken die ten grondslag liggen aan de omgevingsvergunning en de Wnb-vergunning is uitgegaan van een luchthaven die (luchtzijdig) in bedrijf is conform de Omzettingsregeling 2014. De Omzettingsregeling begrenst de luchtzijdige activiteiten van de luchthaven door grenswaarden te stellen aan het geluid vanwege de vliegbewegingen en maximeert daarmee impliciet ook voor een belangrijk deel de grondgebonden activiteiten op de luchthaven. Een groot deel van de landzijdige activiteiten (gebruik van platformmaterieel, verwerken van vracht en passagiers, verkeersbewegingen van en naar de luchthaven) hangt immers sterk samen met het aantal vliegtuigbewegingen dat op jaarbasis maximaal door de luchthaven kan worden verwerkt.

De Omzettingsregeling is gebaseerd op een luchthaven die 1.439.000 passagiers per jaar vervoert en 170.000 ton vracht per jaar verwerkt. Deze capaciteiten zijn als basis gebruikt voor de onderzoeken inzake de grondgebonden activiteiten. In de voorbereiding van de aanvraag om een vergunning Wet natuurbescherming die MAA heeft ingediend bij het Ministerie van LNV, was een tweede scenario voor het luchtzijdig bedrijf van de luchthaven opgenomen. Dit scenario ging ook uit van de Omzettingsregeling en bleef binnen de in de Omzettingsregeling vastgelegde grenswaarden, maar gaf daaraan een andere invulling. Die invulling leidde tot een andere (kleinere) omvang van de grondgebonden activiteiten op de luchthaven. Voor de aanvraag omgevingsvergunning en voor voorliggend PIP is het scenario gebaseerd op het vervoer van 1.439.000 passagiers per jaar en 170.000 ton vracht per jaar maatgevend voor milieueffecten in de omgeving. Dit scenario is daarom voor de verschillende onderzoeken consequent als maatgevend (worst case) scenario beschouwd.

5.2 M.e.r.-beoordeling

5.2.1 Algemeen

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor een milieueffectrapportage (m.e.r.) of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. De m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordelingsprocedure is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van de milieueffectrapportage zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage.

In het Besluit milieueffectrapportage is bepaald welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht:

- in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r. moet worden verricht;
- in onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de C- of D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of tóch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden - aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de 'verplichte' of 'formele' m.e.r.-beoordeling. Voor deze toets wordt veelal de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' gehanteerd.

Op 7 juli 2017 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. De wetswijziging heeft voor vormvrije m.e.r.-beoordelingen geen inhoudelijke gevolgen, maar heeft wel een procedurele verandering voor vormvrije m.e.r.-beoordelingen tot gevolg gehad. Het bevoegd gezag dient op grond van de wetswijziging namelijk voorafgaand aan de terinzagelegging van een ontwerpbesluit of ontwerpbestemmingsplan – net als bij een 'formele' m.e.r.-beoordeling - te besluiten of al dan niet een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Als sprake is van een particuliere initiatiefnemer, dient deze een aanmeldnotitie in te dienen op basis waarvan het bevoegd gezag kan besluiten of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, geldt geen verplichting tot het opstellen van een aanmeldnotitie.

5.2.2 Toetsing

Activiteit en drempelwaarden

Dit PIP is opgesteld in verband met het proefdraaien met straalmotoren op Maastricht Aachen Airport. Hoewel deze activiteit in juridisch-planologisch opzicht niet nieuw is (proefdraaien met straalmotoren is in het geldende bestemmingsplan al toegestaan ter plaatse van de proefdraaiplaats), wordt de activiteit nu ook op het C-platform juridisch-planologisch gereguleerd en wordt de geluidzone rond Maastricht Aachen Airport gewijzigd. De voorgenomen activiteit valt onder twee categorieën uit de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage:

	Activiteiten	Gevallen
D 11.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.
D 32.7	De oprichting, wijziging of uitbreiding van testbanken voor motoren, turbines of reactoren of van installaties voor de bouw en reparatie van luchtvaartuigen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. het beproeven buiten een gesloten gebouw van motoren, reactoren of turbines met een stuwkracht van 500 kilonewton of meer dan wel met een vermogen van 10 megawatt of meer, of 2°. een productieoppervlak van 250.000 m ² of meer van een inrichting bestemd voor de bouw of reparatie van vliegtuigen

Tabel: Relevante activiteiten uit D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage met ondergrenzen

De ondergrenzen die gelden voor de activiteiten D11.3 en D32.7 worden niet overschreden. De proefdraai-activiteiten die plaatsvinden op Maastricht Aachen Airport leiden niet tot aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein met meer dan 75 hectare. Ook de drempelwaarden die in categorie D32.7 zijn genoemd (een stuwkracht van 500 kilonewton of een vermogen van 10 megawatt) worden bij het proefdraaien met vliegtuigmotoren bij lange na niet gehaald. Op grond van het Besluit m.e.r. is er daarom geen sprake van een ‘verplichte’ of ‘formele’ m.e.r.-beoordeling. Omdat de activiteiten wel voorkomen op de D-lijst moet een ‘vormvrije’ of ‘informele’ m.e.r.-beoordeling worden verricht.

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Ten behoeve van het proefdraaien met straalmotoren op Maastricht Aachen Airport is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.⁶ De meldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt gebruikt voor twee besluiten en voor twee bevoegde gezagen. De provincie Limburg is bevoegd gezag voor de vaststelling van het PIP, de gemeente Beek is bevoegd gezag in het kader van de verlening van de omgevingsvergunning voor milieu. De meldnotitie is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

In de meldnotitie is het voornemen getoetst aan de richtlijnen in bijlage II van de Europese richtlijn milieueffectbeoordeling. De beoordelingscriteria vallen overeenkomstig deze richtlijn uiteen in criteria ten aanzien van de kenmerken van de activiteit, ten aanzien van de plaats van de activiteit en ten aanzien van de kenmerken van het potentiële effect van de activiteit. In de meldnotitie is geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit, het proefdraaien van straalmotoren op de proefdraaiplaats en op het C-platform, naar verwachting niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is dan ook geen aanleiding om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

5.3 Bodem

5.3.1 Algemeen

Voor iedere functiewijziging dient een onderzoek te worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit. De bodem moet geschikt zijn, of geschikt te maken zijn, voor het voorgenomen gebruik. Een bodemonderzoek is niet alleen gekoppeld aan een bestemmingsplan of inpassingsplan, maar is ook onderdeel van omgevingsvergunningaanvragen voor bouwen.

5.3.2 Bodembeschermingsgebied

Maastricht Aachen Airport ligt niet binnen het Beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg zoals begrensd in de Omgevingsverordening Limburg 2014. De verbodsbepalingen uit de omgevingsverordening, die tot doel hebben om de kwaliteit van bodem en grondwater te beschermen (met name in de beekdalen, in bronnen en in graften of holle wegen) zijn op het luchthaventerrein dus niet van toepassing.

5.3.3 Toetsing

Het PIP maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk waarvoor onderzoek naar de kwaliteit van bodem en grondwater noodzakelijk is. Beide proefdraailocaties – zowel de proefdraaiplaats als het C-platform – zijn reeds verhard, zodat bodemingrepen niet aan de orde zijn. Onderzoek naar de bodem- en grondwaterkwaliteit is voor het PIP daarom niet noodzakelijk. In het kader van de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor milieu is een bodemrisicoanalyse uitgevoerd. In die analyse zijn de potentieel bodembedreigende activiteiten op Maastricht Aachen Airport geanalyseerd en is in beeld gebracht welke voorzieningen en maatregelen worden getroffen om het bodemrisico te beperken tot een verwaarloosbaar risico. Waar nodig worden de bodembeschermende voorzieningen en maatregelen voorgeschreven in de omgevingsvergunning voor milieu. In het PIP hoeven daarvoor geen aanvullende regels te worden opgenomen.

⁶ Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling Proefdraaien Maastricht Aachen Airport, Antea Group, 9 november 2023

5.4 Geluid

5.4.1 Algemeen

De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van railverkeerslawaai, wegverkeerslawaai en industriëlawaai (voor geluidgezoneerde bedrijventerreinen). Vliegtuiglawaai wordt gereguleerd via de Luchthavenbesluiten die op grond van de Wet luchtvaart moeten worden vastgesteld voor luchthavens. Totdat een Luchthavenbesluit is vastgesteld, gelden voor Maastricht Aachen Airport de beperkingengebieden voor geluid en de grenswaarden zoals opgenomen in de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht.

De Wet geluidhinder bepaalt dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan (of inpassingsplan) als het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen de geluidzone van een bestaande geluidsbron of als het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Akoestisch onderzoek moet in dat geval uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en, zo ja, welke maatregelen mogelijk zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Als maatregelen niet doelmatig zijn of op andere bezwaren stuiten, kan het bevoegd gezag een hogere waarde verlenen.

5.4.2 Toetsing

In hoofdstuk 2 is uitgebreid ingegaan op het proefdraaien met straalmotoren en het geluid vanwege de overige grondgebonden activiteiten van Maastricht Aachen Airport. In dat hoofdstuk is ook ingegaan op de geluidzone die daarmee samenhangt en op het akoestisch onderzoek dat is verricht. In dit PIP zijn regels opgenomen die het gebruik van de proefdraaiplaatsen reguleren en is voorzien in een regeling voor het vastleggen van de geluidzone, waarmee het grondgebonden geluid van de luchthaven is gereguleerd. Voor het overige is akoestisch onderzoek niet noodzakelijk, omdat het PIP geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk maakt en - buiten het proefdraaien - ook geen nieuwe geluidbronnen met een geluidzone mogelijk maakt.

5.5 Water

5.5.1 Algemeen

Beleid waterschap

Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap Limburg. Het waterschap heeft in het Waterbeheerprogramma 2022-2027 'Limburgs water in een veranderend klimaat' vastgelegd wat de wateropgaven zijn en hoe de doelen van het waterschap worden gerealiseerd. In de planperiode voorziet het waterschap grote veranderingen in Limburg, in de wereld en in de samenleving. De belangrijkste opgave is de klimaatverandering, waardoor de kans op extreme droogte en wateroverlast fors toeneemt. In de komende periode zijn ook forse inspanningen nodig om het watersysteem op orde te brengen overeenkomstig de Europese Kaderrichtlijn Water. Daarnaast moeten nog vele kilometers waterkering worden versterkt om de Maasvallei te beschermen tegen overstromingen.

In het waterbeheerplan worden de volgende watertaken onderscheiden:

- Hoogwaterbescherming Maasvallei: bescherming tegen overstromingen vanuit de Maas. Er is nog een grote opgave om de waterkeringen te laten voldoen aan de normen en voor te bereiden op steeds hogere rivierafvoeren.
- Klimaatadaptatie: balans tussen water afvoeren en water vasthouden. Extreme regenval en extreme droogte stellen de omgeving en het waterschap voor een uitdaging. Het watersysteem aanpassen aan een extremer klimaat is een grote operatie. Klimaatadaptief handelen en handelen is de basis van al het werk van het waterschap.

- Waterkwaliteit en ecologie: het water is schoon en wateren zijn natuurlijk ingericht. Het waterschap zet onder meer in op een gebiedsgerichte aanpak van de waterkwaliteit en het doorzetten van beekherstel.
- Zuiveren en waterketen: zuiveren rioolwater en grondstoffen terugwinnen en gebruiken.

De opgaven rond wateroverlast, watertekort en waterkwaliteit kunnen niet los van elkaar worden gezien. Maatregelen voor de ene opgave hebben gevolgen voor andere opgaven. Dit vereist dat alle vraagstukken in samenhang met elkaar (integraal) worden bekeken. Bij iedere maatregel wordt daarom bedacht hoe andere waterdoelen kunnen worden gekoppeld. Omgekeerd kijkt het waterschap bij projecten van andere overheden ook of waterdoelen kunnen worden ingebracht.

De kerntaken van het waterschap bestaan uit het beheer van het totale watersysteem in het beheersgebied. Dit betekent dat het waterschap de zorg heeft voor kwaliteit en kwantiteit van de oppervlaktewateren, voor de waterkeringen langs de Maas en (via het Waterschapsbedrijf Limburg) voor het beheer van de zuiveringsinstallaties. Het waterschap is verantwoordelijk voor een correcte inpassing van water en de belangen van waterbeheer en waterveiligheid in ruimtelijke plannen.

Het waterschap wordt via de watertoets betrokken in het voortraject van het opstellen van ruimtelijke plannen. Het waterschap adviseert daarbij over waterneutraal plannen en bouwen door voldoende ruimte voor berging en afvoer van regenwater te reserveren. Regenwater van nieuwe daken en verharding wordt zoveel mogelijk opgevangen op eigen terrein en de afkoppeling van bestaand bebouwd/verhard oppervlak wordt gestimuleerd. De voorkeursvolgorde bij afkoppelen is vasthouden – bergen – afvoeren, waarbij infiltreren in de bodem voorgaat op lozen op oppervlaktewater. Het waterschap hanteert daarnaast een voorkeurstabel voor het afkoppelen: een visie op het verantwoord afkoppelen van verhard oppervlak die is opgenomen in de notitie 'Regenwater schoon naar beek en bodem'. In de voorkeurstabel is voor verschillende situaties beschreven welke systemen de voorkeur hebben, welke aanvaardbaar zijn en welke worden afgeraden.

Beleid provincie Limburg

Het provinciale waterbeleid is opgenomen in het Provinciaal Waterprogramma 2022-2027. Het provinciaal waterprogramma is een uitwerking van de Omgevingsvisie Limburg en bevat de doelstellingen die de provincie samen met haar partners wil bereiken op het gebied van water. Centraal staat het realiseren van een duurzaam, robuust en ecologisch gezond watersysteem dat kan omgaan met wateroverlast en droogte en dat voorziet in voldoende water van goede kwaliteit.

Het waterbeheerprogramma geeft aandacht aan de volgende onderwerpen:

- de Maasvallei en hoogwaterbescherming;
- een duurzame klimaatbestendige inrichting van het watersysteem;
- een ecologisch gezond watersysteem;
- een duurzaam gebruik en bescherming van grondwater;

In de ruimtelijke inrichting dient steeds meer rekening te worden gehouden met het veranderende weer, met droogte en met wateroverlast. Dat betekent dat niet meer alles overal mogelijk is. Klimaatadaptatie stelt randvoorwaarden aan locatiekeuze, ruimtelijke inrichting, ontwerp, bouwwijze en grondgebruik. Nieuwe functies worden zo mogelijk daar gesitueerd waar ze passen bij het natuurlijke water- en bodemsysteem. Water moet een leidend principe worden voor de ruimtelijke inrichting. Om dit te borgen, neemt de provincie in de omgevingsverordening, aanvullend op de in het Besluit kwaliteit leefomgeving verplichte watertoets, specifieke regels op die gemeenten verplichten om bij ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijke inrichting rekening te houden met het veranderende klimaat. In de omgevingsverordening zijn ook regels opgenomen voor de bescherming van de kwaliteit van het grondwater in de grondwaterbeschermingsgebieden en de boringsvrije zones.

Beleid gemeenten Beek, Meerssen en Stein

De gemeenten Beek, Meerssen en Stein hanteren in hun waterbeleid het uitgangspunt dat geen afvoer van regenwater van nieuwe verharde oppervlakken naar het (gemengde) gemeentelijke rioolstelsel mag plaatsvinden. Om het rioolstelsel zoveel mogelijk te ontlasten, dient het regenwater zoveel mogelijk te worden vastgehouden. Daarnaast is het wenselijk om de (gedoseerde) regenwaterafvoer vanuit de regenwaterbuffers van het luchthaventerrein naar de rioolstelsels van de gemeenten Beek en Meerssen op te heffen.

Grondwaterbeschermingsgebied

Het zuidwestelijk deel van het luchthaventerrein ligt binnen het grondwaterbeschermingsgebied Geulle. Op grond van paragraaf 4.3 van de Omgevingsverordening Limburg 2014 gelden ter bescherming van de kwaliteit van het grondwater diverse verbodsbepalingen voor het gebruik van gronden binnen het grondwaterbeschermingsgebied. Het grondwaterbeschermingsgebied is als 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' opgenomen op de verbeelding van het PIP. Omdat bescherming rechtstreeks is geregeld via de Omgevingsverordening, heeft de aanduiding in het PIP slechts een signalerende werking.

De provincie is momenteel bezig de bescherming van de drinkwaterwinning in Limburg te verbeteren. Omdat de vraag naar drinkwater de komende jaren waarschijnlijk zal stijgen, de huidige bronnen voor drinkwatervoorziening onder druk staan en er weinig tot geen ruimte is voor nieuwe winningen, is het van belang de huidige bronnen goed te beschermen zodat er duurzaam drinkwater kan worden gewonnen. Dit past onder het adagium 'beschermen om te blijven' zoals dat in de Beleidsnota Drinkwater van het Rijk is opgenomen. Dit kan op termijn ook gevolgen hebben voor de omvang van de grondwaterbeschermingsgebieden. Het besluitvormingsproces hieromtrent moet nog worden opgestart.

5.5.2 Toetsing

Het PIP maakt ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk die hydrologische effecten hebben. Zowel de proefdraaiplaats als het C-platform zijn reeds verhard (en worden ook al gebruikt als luchthaventerrein voor proefdraai-activiteiten). Er is op deze gronden geen sprake van een toename van verharding of van andere ingrepen die gevolgen hebben voor de waterhuishoudkundige situatie op en rond het luchthaventerrein. Het PIP maakt het – net als het geldende bestemmingsplan – wel mogelijk om gronden te verharden die nu nog onverhard zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de aanleg van P7, aan de westzijde van het luchthaventerrein. Dergelijke ontwikkelingen worden, overeenkomstig de visie van de Limburgse waterbeheerders, hydrologisch neutraal uitgevoerd. Bij ontwikkelingen in het grondwaterbeschermingsgebied wordt daarnaast voldaan aan de regels uit de Omgevingsverordening Limburg 2014.

5.6 Verkeer en parkeren

5.6.1 Verkeer

Algemeen

Indien een bestemmingsplan (of inpassingsplan) een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te worden beschreven of dit gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling en, zo ja, of maatregelen nodig zijn in verband met de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid.

Toetsing

Het PIP bevat een regeling voor het proefdraaien met straalmotoren op Maastricht Aachen Airport en voor de geluidzone die daarmee samenhangt. Het proefdraaien van straalmotoren leidt ten opzichte van de huidige situatie niet, of slechts te verwaarlozen, tot meer verkeersbewegingen van en naar de luchthaven.

Het onderhoud en de reparatie van vliegtuigen vindt in de huidige situatie immers ook al plaats, de enige wijziging is dat in de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu het proefdraaien van straalmotoren mogelijk wordt gemaakt als aanvulling op het proefdraaien met turboprops.

Verkeersveiligheid

Op de belangrijkste wegen van en naar de luchthaven en de bedrijventerreinen rond de luchthaven zijn het langzaam en snel verkeer van elkaar gescheiden met een berm. De functie van de wegen is gericht op het ontsluiten van de luchthaven en de nabijgelegen bedrijventerreinen. De wegen hebben geen functie voor op grotere afstand gelegen bestemmingen. Bij de inrichting van de wegen zijn maatregelen getroffen die horen bij de functie ervan. De inrichting van de wegen is dan ook zodanig dat deze het verkeer van en naar de luchthaven en de daaromheen gelegen bedrijventerreinen verkeersveilig kunnen afwikkelen.

Capaciteit

De wegen rond Maastricht Aachen Airport hebben voldoende capaciteit voor de huidige en toekomstige verkeersbewegingen rond de luchthaven. Een groei van het vliegtuigonderhoud op Maastricht Aachen Airport leidt mogelijk tot een beperkt aantal extra verkeersbewegingen. Gelet op de huidige verkeersstromen rond de luchthaven en de daaraan grenzende bedrijventerreinen, gaat deze toename volledig op in het heersende verkeersbeeld.

5.6.2 Parkeren

Algemeen

In een bestemmingsplan (of inpassingsplan) dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te worden beschreven op welke wijze wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Vanwege het vervallen van de mogelijkheid om parkeren te toetsen via de Bouwverordening dient daarnaast in bestemmingsplannen te worden voorzien in een parkeerregeling.

Toetsing

Rond Maastricht Aachen Airport is parkeergelegenheid aanwezig voor personeel en bezoekers van de luchthaven. Dit PIP maakt binnen de bestemming 'Luchthaven' parkeervoorzieningen algemeen mogelijk, zodat – indien nodig – parkeerruimte kan worden toegevoegd. Op dit moment worden voorbereidingen gedaan voor de aanleg van een nieuw parkeerterrein aan de westzijde van het luchthaventerrein (P7). Aanleg van parkeerplaatsen is hier op grond van het geldende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' al bij recht toegestaan en blijft mogelijk op grond van dit PIP. In de planregels is een parkeerregeling opgenomen. Met deze regeling is aangesloten bij de 'standaard' parkeerregeling die de gemeente Beek hanteert in haar bestemmingsplannen.

5.7 Luchtkwaliteit

5.7.1 Algemeen

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen) bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is bepaald dat bestuursorganen bevoegdheden (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of een inpassingsplan) mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

- a. er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- b. de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft tenminste gelijk;
- c. het plan draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
- d. de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Niet in betekende mate

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate' en de 'Regeling niet in betekende mate'. Als regel geldt dat projecten die minder dan 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ bijdragen (3% van 40 µg/m³ ofwel 1,2 µg/m³) als 'niet in betekende mate' kunnen worden aangemerkt. Voor deze projecten kan een toetsing aan de grenswaarden dus achterwege blijven. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt.

5.7.2 Toetsing luchtkwaliteitseisen Wet milieubeheer

Ten behoeve van de aanvraag voor een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu is luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.⁷ Omdat het PIP inhoudelijk aansluit bij hetgeen in de omgevingsvergunning milieu is aangevraagd, en de omgevingsvergunning op zijn beurt aansluit bij hetgeen mogelijk is op grond van de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht, is het onderzoek ook bruikbaar voor de onderbouwing van het PIP. De onderzoeksrapportage is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

Uitgangspunten

In het onderzoek zijn de gevolgen van de door Maastricht Aachen Airport aangevraagde activiteiten op de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) in kaart gebracht. In het onderzoek zijn, naast de activiteiten binnen de inrichting Maastricht Aachen Airport, ook de achtergrondconcentratie, de bijdrage van het wegverkeer (autonoom en verkeer van en naar de luchthaven) en de bijdrage van het vliegverkeer beschouwd.

Rekenresultaten

Met behulp van een rekenmodel zijn de optredende jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in de omgeving van Maastricht Aachen Airport berekend, alsook het aantal dagen en uren overschrijding van de dag- en uurgemiddelde grenswaarden ter plaatse van de terreingrens en ter plaatse van woningen voor het jaar 2024 (worst case berekeningsjaar). Berekend zijn de concentraties vanwege de inrichting Maastricht Aachen Airport in samenhang met het verkeer op de omliggende wegen en de achtergrondconcentraties. De bijdrage van de luchtvaart (startende en landende vliegtuigen) is niet in de berekeningen betrokken, maar is afzonderlijk gecumuleerd (zie de volgende paragraaf). De hoogst berekende waarden (exclusief bijdrage van de luchtvaart) op de terreingrens van Maastricht Aachen Airport en ter plaatse van woningen in de omgeving zijn weergegeven in de volgende tabel.

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

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

Cumulatie met luchtverontreiniging vanwege luchtvaart

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

⁷ Luchtkwaliteitsonderzoek omgevingsvergunning milieu Maastricht Aachen Airport, Peutz, 19 oktober 2023

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

Beoordeling en conclusie

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. 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.

Geconstateerd wordt dat voldaan wordt aan het gestelde in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (eerste lid 1 onder a), aangezien de beoogde bedrijfsactiviteiten van Maastricht Aachen Airport niet leiden tot het overschrijden van de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Er bestaan inzake luchtkwaliteit daarom geen belemmeringen voor het verlenen van een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu aan de luchthaven. Omdat er geen sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden, is er uit oogpunt van luchtkwaliteit ook geen belemmering voor de vaststelling van het PIP.

5.7.3 Toetsing ultrafijnstof

Als aanvulling op het luchtkwaliteitsonderzoek zijn de effecten van Maastricht Aachen Airport op het gebied van (de emissie van) ultrafijnstof in beeld gebracht.⁸ De onderzoeksrapportage is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

Algemeen

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 middels berekeningen te voorspellen. Daarom is aangesloten bij de informatie die ook is gebruikt ten behoeve van het adviesrapport 'Op zoek naar verbinding' van de heer Van Geel (2021). Deze informatie is gebaseerd op een onderzoeksrapport van het RIVM uit 2019 over ultrafijnstof in de omgeving van Schiphol. Inmiddels heeft het RIVM nieuwe rapporten gepubliceerd over dit onderwerp. In de onderzoeksrapportage is de informatie uit deze nieuwe rapporten toegevoegd aan de informatie die reeds beschikbaar was bij het opstellen van het Van Geel-advies.

Beoordeling en conclusie

Ten behoeve van het Van Geel-advies zijn de resultaten van het RIVM-rapport 'Metingen en berekeningen van ultrafijn stof van vliegverkeer rond Schiphol voor onderzoek naar de gezondheid van omwonenden' (2019) vertaald naar de situatie bij Maastricht Aachen Airport. Indicatief is berekend dat de jaargemiddelde bijdrage van het vliegverkeer op Maastricht Aachen Airport aan de concentratie ultrafijnstof enkele 100-tallen deeltjes/cm³ bedraagt. In vergelijking met het referentieniveau van een landelijke gemeente/stad met weinig verkeer (10.000 deeltjes/cm³), bedraagt de extra bijdrage van de vliegbewegingen minder dan 1%.

Een nieuw onderzoeksrapport van het RIVM (een erratum op het eerder uitgevoerde rapport, uit 2022) leidt niet tot andere conclusies dan in het onderzoek van 2019 zijn getrokken. Een verfijning van de gebruikte rekenmethode heeft tot gevolg dat de bijdrage van vliegtuigen aan de concentratie ultrafijnstof lager wordt. Als deze aangepaste verscaling (circa 30% lager) wordt toegepast op Maastricht Aachen Airport, blijft de bijdrage van Maastricht Aachen Airport aan de jaargemiddelde concentraties ultrafijnstof beperkt.

⁸ Notitie ultrafijnstof Maastricht Aachen Airport, WSP, 9 november 2023

In een andere rapportage van het RIVM (ook uit 2022) is onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof van vliegverkeer rond Schiphol. In dat rapport wordt het volgende geconcludeerd:

- Er zijn geen aanwijzingen voor een effect van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof van vliegverkeer op de totale sterfte, sterfte rond de geboorte en ervaren gezondheid.
- Langdurige blootstelling aan ultrafijnstof van vliegverkeer heeft mogelijk effect op het hart- en vaatstelsel. In gebieden met hoge concentraties zijn bijvoorbeeld meer mensen medicijnen tegen hartaandoeningen gaan gebruiken dan in gebieden met lage concentraties. Er kan echter niet definitief geconcludeerd worden dat er sprake is van een oorzakelijk verband.
- Blootstelling aan ultrafijnstof heeft bij zwangere vrouwen mogelijk een nadelig effect op de ontwikkeling van ongeboren kinderen. Er kan echter niet definitief geconcludeerd worden dat er sprake is van een oorzakelijk verband.
- Er zijn geen aanwijzingen dat langdurige blootstelling aan ultrafijnstof van vliegverkeer de oorzaak is van aandoeningen aan de luchtwegen.
- Een korte blootstelling aan ultrafijnstof kan bestaande aandoeningen aan de luchtwegen verergeren en het medicijnverbruik voor deze aandoeningen verhogen.
- Er is niet genoeg wetenschappelijk bewijs dat blootstelling aan ultrafijnstof van vliegverkeer effect heeft op het zenuwstelsel of diabetes veroorzaakt. De deelonderzoeken spreken elkaar op deze punten tegen of zijn niet duidelijk.
- Met uitzondering van een mogelijk effect op sterfte aan hartritmestoornis, zijn er geen aanwijzingen dat mensen eerder overlijden als zij jarenlang aan ultrafijnstof van vliegverkeer blootstaan.
- Er zijn geen aanwijzingen dat de gezondheidsrisico's van ultrafijnstof van vliegverkeer wezenlijk anders zijn dan de gezondheidsrisico's van ultrafijn stof van wegverkeer.

De vaststelling van het RIVM inzake de gezondheidseffecten vanwege ultrafijnstof nabij Schiphol gelden, vanwege de lagere concentraties rondom Maastricht Aachen Airport, in afgezwakte vorm ook voor de omgeving van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Voor Maastricht Aachen Airport zal nog moeilijker dan voor Schiphol een relatie gelegd kunnen worden tussen blootstelling aan ultrafijnstof door de luchthavenactiviteiten en gezondheidseffecten.

Gelet op de resultaten van de RIVM-onderzoeken en de zeer beperkte bijdrage van het vliegverkeer van Maastricht Aachen Airport op de jaargemiddelde concentratie ultrafijnstof zijn er vanuit het oogpunt van ultrafijnstof geen belemmeringen voor de vaststelling van dit PIP. Daarbij geldt dat dit PIP niet meer of minder vliegbewegingen mogelijk maakt dan in de huidige situatie: voor vliegverkeer is immers niet de regeling in het PIP maatgevend, maar hetgeen is toegelaten op grond van de Omzettingsregeling en (op termijn) een nieuw Luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport. Voor wat betreft de emissies van (ultra)fijnstof vanwege grondgebonden activiteiten geldt dat de reeds in gang gezette en toenemende elektrificatie van grondmaterieel een positief effect heeft omdat emissies daardoor afnemen.

5.8 Emissies zeer zorgwekkende stoffen

5.8.1 Algemeen

Zeer zorgwekkende stoffen (afgekort als ZZS) zijn stoffen die gevaarlijk zijn voor mens en milieu. Potentieel zeer zorgwekkende stoffen (afgekort als pZZS) zijn stoffen waarvan nog niet met zekerheid te zeggen is of ze wel of niet een ZZS zijn. Doel van het overheidsbeleid is om deze stoffen zoveel mogelijk uit de leefomgeving te weren. Stoffen worden aangemerkt als ZZS als ze één of meer van de volgende eigenschappen hebben:

- kankerverwekkend (C);
- mutageen (M);
- giftig voor de voortplanting (R);
- persistent, bioaccumulerend en giftig (PBT);

- zeer persistent en zeer bioaccumulerend (vPvB);
- een andere eigenschap die reden is voor soortgelijke zorg.

Het RIVM beheert een lijst met stoffen die worden aangemerkt als ZZS of pZZS. Op grond van het Activiteitenbesluit zijn bedrijven verplicht om lozingen en uitstoot van ZZS naar lucht en water te voorkomen of, voor zover dit haalbaar is, zoveel mogelijk te beperken.

5.8.2 Toetsing

Om in beeld te brengen of op Maastricht Aachen Airport sprake is van de emissie van ZZS of pZZS is een inventarisatie uitgevoerd.⁹ De rapportage dient primair als input voor de omgevingsvergunningaanvraag voor milieu, maar is ook als bijlage bij dit PIP opgenomen.

Inventarisatie en kwantificering emissies

Uit de inventarisatie blijkt dat bij de volgende (grondgebonden) activiteiten op Maastricht Aachen Airport sprake kan zijn van relevante emissies van ZZS of pZZS:

- kerosineverbruik bij gebruik van APU's en bij het proefdraaien;
- verdamping van kerosine en AVgas bij het tanken van vliegtuigen;
- diesilverbruik van het platformmaterieel;
- emissies van bezoekende en parkerende vrachtauto's en personenauto's: deze emissies zijn gerelateerd aan voertuigen die onderdeel zijn van het generieke wegverkeer in Nederland en zijn daarom niet nader beschouwd;
- op- en overslag van verpakte goederen in cargoloodsen: mogelijk komen in deze goederen ZZS-componenten voor, maar het betreft goederen in gesloten verpakking zodat geen sprake is van emissies vanuit deze goederen;
- gebruik van overige stoffen in bijvoorbeeld de werkplaats (spuitbussen, oliën, schoonmaakmiddelen en dergelijke): het betreft 'reguliere' onderhoudsmiddelen waarvan het gebruik beperkt is tot het onderhoud van materieel en dergelijke.

Op basis van deze inventarisatie zijn in de rapportage de emissies vanwege kerosineverbruik (bij gebruik APU's en bij proefdraaien van vliegtuigmotoren), vrijkomen van brandstofdamp bij het tanken van vliegtuigen en diesilverbruik van het platformmaterieel kwantitatief in beeld gebracht.

Kwantificering emissies en toetsing aan grenswaarden

Met behulp van een rekenmodel zijn de concentraties van ZZS-stoffen berekend op de terreingrens van Maastricht Aachen Airport. De concentraties zijn getoetst aan de grenswaarden. Als grenswaarde kan het MTR (maximaal toelaatbaar risiconiveau) worden gehanteerd. Het doel van een MTR is het beschermen van het ecosysteem en de mens tegen langdurige blootstelling aan een stof. Toetsing van het MTR vindt plaats aan de jaargemiddelde waarde van de immissie. Niet voor iedere ZZS-stof is een MTR vastgesteld. Op nationaal niveau vastgestelde MTR-waarden zijn vermeld in bijlage 13 van de Activiteitenregeling.

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.

⁹ Inventarisatie emissies (potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen Maastricht Aachen Airport, Peutz, 5 november 2023

Minimalisatieverplichting

Maastricht Aachen Airport spant zich in om de uitstoot van ZZS zoveel mogelijk te beperken. Voor wat betreft de emissies van ZZS die samenhangen met kerosineverbruik wordt dit waar mogelijk beperkt door piloten en luchtvaartmaatschappijen te instrueren de APU zo kort mogelijk in bedrijf te hebben na aankomst en voor vertrek van het vliegtuig.

Ook is door Maastricht Aachen Airport geïnvesteerd in grondmaterieel (onder andere een Pre-Conditioned Air Unit – PCA) teneinde het APU-gebruik tijdens de turnaround van vliegtuigen te beperken en daarmee ook het kerosineverbruik terug te dringen. Tijdens het proefdraaien wordt - mede ingegeven door het aspect geluid - reeds gestuurd op het zo kort mogelijk proefdraaien tijdens een proefdraaisessie. Uiteraard dienen hierbij wel de procedures gevolgd te worden die in de onderhoudsinstructies zijn opgenomen. Hierdoor wordt beoogd het kerosineverbruik tijdens het proefdraaien tot een minimum te beperken. In de toekomst wordt verwacht dat de verhouding turboprop/straalvliegtuigen zal verschuiven bij het proefdraaien, waarbij proefdraaien minder met turboprops zal plaatsvinden. Dit leidt tot een lagere VOS-uitstoot, omdat de Dash8-turboprop maatgevend is hiervoor. Verder is sprake van ontwikkelingen in de brandstofsamenstelling (niet alleen voor wat betreft Maastricht Aachen Airport, maar luchtvaart-breed). Door de bijmengverplichting van biobrandstoffen is sprake van een kleiner aandeel aromaten in de brandstof, hetgeen leidt tot een lagere VOS-uitstoot.

Tijdens het tanken van vliegtuigen komt damp vrij die ZZS bevat. Op Maastricht Aachen Airport wordt hierop geen dampretour toegepast; het is in de luchtvaart niet toegestaan om kerosinedamp uit een vliegtuig terug te voeren naar de tankauto, omdat dan de absolute kwaliteit van de brandstof niet gegarandeerd kan worden. Andere maatregelen om deze damp af te zuigen zijn thans technisch, operationeel en financieel niet haalbaar. Het gebruik van loodhoudende brandstoffen in de luchtvaart is de afgelopen jaren sterk aan het verminderen in Europa. Steeds meer lichte vliegtuigen kunnen vliegen op niet-loodhoudende brandstof. Ook wordt gewerkt aan alternatieven voor 100LL. Maastricht Aachen Airport volgt de ontwikkelingen en verwacht op termijn - als dat in het kader van de vliegveiligheid op een verantwoorde wijze kan - over te kunnen stappen op niet-loodhoudende benzine.

Voor wat betreft de emissies van ZZS die samenhangen met dieserverbruik is Maastricht Aachen Airport reeds overgestapt naar GTL (gas to liquid) als alternatief voor diesel. GTL-brandstof verbrandt schoner dan conventionele diesel uit aardolie en produceert daardoor minder lokale uitstoot (fijnstof, stikstofoxiden, zwaveloxiden, aromaten). Daarnaast wordt bij vervanging van materieel steeds gekozen voor modern materieel met minder brandstofverbruik en lagere uitstoot en wordt ook steeds een afweging gemaakt of elektrisch materieel aangeschaft kan worden. Op deze wijze werkt Maastricht Aachen Airport stapsgewijs toe naar een lager brandstofverbruik en lagere emissies. Maastricht Aachen Airport heeft de ambitie om in 2030 een net-zero-emissions luchthaven te zijn.

5.9 Geurhinder

5.9.1 Algemeen

Als gevolg van agrarische activiteiten en (industriële) bedrijfsactiviteiten kan sprake zijn van geurhinder ter plaatse van geurgevoelige objecten in de omgeving. De Wet geurhinder en veehouderij en de daarop afgestemde regels in het Activiteitenbesluit milieubeheer hebben betrekking op geurhinder afkomstig van veehouderijen. De geurhinder van (industriële) bedrijven wordt gereguleerd via de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit milieubeheer. Artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit bepaalt dat, indien bij een activiteit emissies naar de lucht plaatsvinden, geurhinder bij geurgevoelige objecten wordt voorkomen dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt.

Bij het bepalen van een aanvaardbaar niveau voor geurhinder wordt rekening gehouden met bestaande toetsingskaders, waaronder lokaal geurbeleid. De provincie Limburg en de gemeente Beek hebben geen eigen geurbeleid.

5.9.2 Toetsing

Als gevolg van de activiteiten op Maastricht Aachen Airport kan sprake zijn van geurhinder naar de omgeving. Ten behoeve van de aanvraag voor een nieuwe omgevingsvergunning voor milieu is daarom een geuronderzoek uitgevoerd.¹⁰ Omdat het PIP inhoudelijk aansluit bij hetgeen in de omgevingsvergunning milieu is aangevraagd, en de omgevingsvergunning op zijn beurt aansluit bij hetgeen mogelijk is op grond van de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht, is het onderzoek ook bruikbaar voor de onderbouwing van het PIP. De onderzoeksrapportage is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

Uitgangspunten

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

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

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

Rekenresultaten

Er is een rekenmodel opgesteld op basis van de geuremissie die optreedt tijdens het gebruik van APU's, tijdens het proefdraaien van vliegtuigen en tijdens het tanken van vliegtuigen. De berekeningen zijn uitgevoerd ter plaatse van representatieve toetslocaties bij nabijgelegen woningen, ter plaatse van de randen van omliggende woonkernen en bij andere, minder geurgevoelige bestemmingen zoals een hotel of kantoor. De berekende waarden zijn, bij gebrek aan provinciaal of gemeentelijk beleid, getoetst aan het geurbeleid zoals de provincie Noord-Brabant dat hanteert. Uit de berekeningen blijkt dat de geurbelasting vanwege Maastricht Aachen Airport bedraagt:

- bij verspreid liggende woningen in de omgeving van Maastricht Aachen Airport: tot 0,15 ouE(H)/m³ als 98-percentiel en tot 5,64 ouE(H)/m³ als 99,9-percentiel;
- bij woonkernen in de omgeving van Maastricht Aachen Airport: tot 0,05 ouE(H)/m³ als 98-percentiel en tot 3,23 ouE(H)/m³ als 99,9-percentiel;
- bij andere bestemmingen (hotel, kantoren) in de directe nabijheid van Maastricht Aachen Airport: tot 0,20 ouE(H)/m³ als 98-percentiel en tot 7,05 ouE(H)/m³ als 99,9-percentiel.

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.

¹⁰ Geuronderzoek omgevingsvergunning milieu Maastricht Aachen Airport, Peutz, 5 november 2023

Cumulatie met geur vanwege luchtvaart

Naast geuremissies vanwege de grondgebonden activiteiten van Maastricht Aachen Airport (proefdraaien, gebruik APU's op de platformen, tanken) kan ook sprake zijn van geuremissies van vliegverkeer (starten, landen, taxiën). Deze emissies vormen geen onderdeel van het beoordelingskader van de omgevingsvergunning milieu. Wel kan sprake zijn van cumulatie van geur van het vliegverkeer met geur van grondgebonden activiteiten. Gegeven de zeer beperkte bijdrage van de grondgebonden activiteiten aan de geurbelasting in de omgeving zal het cumulatie-effect echter beperkt zijn.

Beoordeling en conclusie

Bij alle woningen en andere geurgevoelige bestemmingen in de omgeving van Maastricht Aachen Airport is de berekende geurbelasting (zowel 98- als 99,9-percentiel) lager dan de richtwaarde, en dus ook lager dan de grenswaarde. Uitgaande van het Brabants geurbeleid is daarmee sprake van een aanvaardbaar hinderniveau. Verwacht mag worden dat er inzake geur geen belemmeringen zijn om aan Maastricht Aachen Airport een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu te verlenen voor de beoogde activiteiten op de luchthaven. Omdat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor geurhinder, is er uit oogpunt van geur ook geen belemmering voor de vaststelling van het PIP.

5.10 Externe veiligheid

5.10.1 Algemeen

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen, vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg, spoor en water) en leidingen (onder andere aardgas en vloeibare brandstof).

Ook aan vliegverkeer zijn externe veiligheidsrisico's verbonden. Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen.

Voor risicovolle inrichtingen wordt het wettelijk kader gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor buisleidingen door het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), waarin – in combinatie met de Regeling basisnet - de Basisnetten voor weg, spoor en water zijn geïmplementeerd. Voor vliegverkeer gelden risicocontouren, waarvoor op dit moment interimbeleid geldt. In paragraaf 3.3.1 van deze toelichting is hierop ingegaan.

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR.

Binnen de 10^{-6} /jaar contour (die als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaar contour niet als grenswaarde, maar als richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve. Als een ontwikkeling plaatsvindt binnen het invloedsgebied van een risicobron, is in veel gevallen een verantwoording van het GR nodig.

5.10.2 Toetsing

Risicovolle inrichtingen

In het plangebied bevinden zich geen inrichtingen die onder het regime van het Bevi vallen. De luchthaven is geen Bevi-inrichting en ook het proefdraaien van vliegtuigmotoren betreft geen risicovolle activiteit in het kader van het Bevi. De inrichtingen die buiten het luchthaventerrein, maar binnen de grens van het PIP liggen (waaronder het brandstofdepot van Shell), vallen ook niet onder het Bevi. Wel zijn in en rond het plangebied een aantal propaantanks aanwezig, onder andere op het woonperceel aan de Vliegveldweg 62. De tanks vallen onder het Activiteitenbesluit en niet onder het Bevi en de PR 10^{-6} /jaar-contouren liggen niet buiten het eigen perceel of over (beperkt) kwetsbare objecten. De propaantanks leveren daarom geen belemmeringen op voor (ontwikkelingen op) de luchthaven.

Transport van gevaarlijke stoffen

De luchthaven ligt op korte afstand van de A2, die onderdeel uitmaakt van het Basisnet Weg. De overige wegen in het plangebied en in de omgeving van het plangebied maken geen deel uit van het Basisnet en zijn uit oogpunt van externe veiligheid niet relevant. Voor wegen die zijn opgenomen in het Basisnet Weg gelden de afstanden voor het plaatsgebonden risico, die zijn opgenomen in de bijlage van de Regeling basisnet. Voor de A2 is ter hoogte van het plangebied sprake van een veiligheidszone van 0 meter. Er is dus geen sprake van een PR 10^{-6} /jaar contour, waardoor het plaatsgebonden risico geen beperkingen oplegt voor het PIP. Het groepsrisico ten gevolge van de A2 ligt onder de oriëntatiewaarde. Dit inpassingsplan maakt ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk waarmee het aantal personen dat verblijft in het plangebied toeneemt. De hoogte van het groepsrisico neemt dus niet toe.

Buisleidingen

In het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied liggen geen buisleidingen die onder het Bevb vallen.

Groepsrisico

Omdat in het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied geen inrichtingen voorkomen die onder het Bevi vallen en er geen buisleidingen liggen die onder het Bevb vallen, is voor (de verantwoording van) het groepsrisico uitsluitend het transport van gevaarlijke stoffen over de A2 van belang. Omdat dit bestemmingsplan – behoudens het proefdraaien – geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, neemt het groepsrisico niet toe. Er hoeft daarom geen (uitgebreide) groepsrisicoverantwoording plaats te vinden. Op grond van artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes dient wel te worden ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de weg en op de mogelijkheden voor zelfredzaamheid van de personen in geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

Dit PIP heeft geen gevolgen voor de mogelijkheden om een calamiteit op de A2 te bestrijden of de omvang van een ramp te beperken. Het PIP bevat geen bestemmingsregeling voor de A2 en biedt ook geen (ontwikkelings)mogelijkheden die van invloed zijn op de bereikbaarheid van de A2 of op de bereikbaarheid van (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving van de A2. In de A2-zone van de luchthaven zijn de bouwvlakken uit de geldende bestemmingsplannen opgenomen. Die bouwvlakken liggen strak rond de bestaande bebouwing en maken dus geen uitbreiding van de bestaande (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk. Doordat langs de A2 bebouwingsvrije zones zijn geregeld op de gronden binnen 100 meter van de snelweg (zie ook paragraaf 5.15) wordt bovendien voorkomen dat op korte afstand van de snelweg wordt gebouwd. Overigens ondersteunt de brandweer van Maastricht Aachen Airport nu al in sommige gevallen bij calamiteiten in de omgeving van de luchthaven, onder andere op de A2.

Met betrekking tot zelfredzaamheid kan worden aangegeven dat op de luchthaven geen functies aanwezig zijn die specifiek zijn bedoeld voor verminderd zelfredzame personen. Personen die aanwezig zijn op de luchthaven zijn over het algemeen voldoende zelfredzaam. Bovendien beschikt de luchthaven over een professionele organisatie die voorbereid is op het omgaan met calamiteiten (op het luchthaventerrein of op de A2).

5.11 Natuur

5.11.1 Algemeen

De wet- en regelgeving op het gebied van natuur kent twee sporen: een soortgericht en een gebiedsgericht spoor. In de Wet natuurbescherming is de bescherming van soorten en de bescherming van Natura 2000-gebieden geregeld. Daarnaast zijn gronden die deel uitmaken van het Natuur Netwerk Nederland (in Limburg bekend onder de naam goudgroene natuurzone) planologisch beschermd via het provinciaal beleid. Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Er dient onderzocht te worden of het plan effect heeft op beschermde soorten of beschermde gebieden (Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland). Ontwikkelingen mogen niet zonder meer plaatsvinden indien deze negatieve gevolgen hebben op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna.

5.11.2 Toetsing soortenbescherming

Ten behoeve van het PIP is een onderzoek verricht naar de soortenbescherming van de Wet natuurbescherming.¹¹ In het onderzoek is inzicht gegeven in de natuurwaarden binnen de invloedssfeer van het voornemen en de mogelijke consequenties hiervan. De onderzoeksrapportage is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

In de onderzoeksrapportage is ingegaan op de soorten die beschermd zijn in het kader van de Wet natuurbescherming. Voor deze soorten geldt dat er inzicht verkregen dient te worden in de potentiële effecten van het voornemen op deze soorten. Het voornemen betreft het wijzigen in gebruik van de bestaande proefdraaiplaats en het juridisch-planologisch reguleren van de tweede proefdraaiplaats. Het voornemen betreft geen directe ingrepen in het landschap, waardoor ruimtebeslag en versnippering van leefgebieden niet aan de orde is. Er is enkel sprake van indirecte effecten, waarbij een toename in geluid maatgevend is. Doordat op twee locaties binnen de inrichtingsgrenzen proefdraaien met straalmotoren wordt toegestaan, zal de geluidscontour richting de omgeving wijzigen. Ook vindt een intensivering van de bedrijvigheid plaats, wat in bepaalde situaties kan leiden tot optische verstoring.

¹¹ Toetsing soortenbescherming Wnb PIP MAA proefdraaien, Antea Group, 16 november 2022

Huidige waarden

De proefdraailocaties zijn volledig verhard en de directe omgeving bestaat uit grazige vegetatie. Bij de westelijke proefdraailocatie is een grondlichaam aanwezig. Tevens is een aantal gebouwen aanwezig en staan enkele bomen en (coniferen)hagen op verdere afstand van de proefdraailocaties. Overige biotopen zijn niet aanwezig. Het vliegveldterrein wordt omzoomd door verharding, wegen en bedrijven. De verwachting is dat door de huidige aanwezige verstoring in combinatie met de intensief beheerde en weinig natuurlijke en beschutte biotopen, er binnen het vliegveldterrein geen leefgebied aanwezig is van in de Wet natuurbescherming zwaar beschermde soorten.

Daarnaast is veiligheid een wezenlijk aspect binnen het vliegveldterrein, waardoor de terreinen (inclusief aanwezige vegetatie) bewust kort en overzichtelijk gehouden worden. In het kader van veiligheid worden ook bird-control maatregelen uitgevoerd. Teneinde vogelaanvaringen zoveel mogelijk te voorkomen, zijn op het luchthaventerrein 16 installaties aanwezig voor bird-control. De bird-controlinstallaties bestaan uit acetyleen gaskanonnen, die tot ontsteking gebracht kunnen worden en daarmee een knal veroorzaken. Het gebruik van de installaties kan uiteraard van dag tot dag sterk verschillen, zowel qua aantal schoten als voor wat betreft welke van de 16 installaties gebruikt worden. Conform opgave van de Havendienst is sprake van in totaal maximaal 40 schoten per dag. Mogelijk dat op enige afstand van deze bird-controlinstallaties vogels tot broeden komen in de aanwezige dichte vegetatie die het terrein op enkele locaties begrenst. Overige beschermde soorten worden niet verwacht.

In de huidige situatie komen vogels met een jaarrond beschermd nest in de omgeving van het plangebied voor. Het betreft diverse soorten, die zijn onder te verdelen in soorten die individueel broeden binnen een territorium (zoals de buizerd) en koloniebroeders (zoals de roek). Het gegeven dat dergelijke soorten, ondanks de huidige activiteiten op het vliegveld en op andere locaties zoals een bedrijventerrein of A2, voorkomen in de omgeving van het plangebied toont aan dat er geen sprake is van wezenlijke verstoring van de soorten. Immers, als deze soorten wezenlijke hinder zouden ondervinden van de activiteiten zouden deze wegtrekken van het projectgebied.

Effectbeoordeling

Het wijzigen in gebruik van de proefdraaiplaatsen kan leiden tot een toename in geluid en zorgt voor een intensivering van menselijke activiteiten/bedrijvigheid. Deze intensivering van landschapsvreemde objecten (die optische verstoring kunnen veroorzaken) zal niet zorgen voor enige onderscheidende verstoring ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt met name omdat binnen hetzelfde terrein al sprake is van menselijke activiteiten. Optische verstoring ontstaat in zijn algemeenheid enkel indien er een wezenlijk verschil is tussen de bestaande situatie en nieuwe situatie. Dieren reageren dan bijvoorbeeld op beweging omdat een potentiële vijand wordt verwacht. Andersom kan optische verstoring juist ook het uitzicht van soorten beperken waardoor zij potentiële vijanden niet zien naderen. In de huidige situatie is ter plaatse van de proefdraaiplaatsen al sprake van (optische) verstoring. Er is geen sprake van additionele verstoring, waardoor er geen sprake is van een overtreding van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming.

Ook worden geen wezenlijke effecten verwacht door de toename in geluid. In de omgeving (en op de proefdraailocaties) is namelijk reeds sprake van een verstoorde omgeving met een hoge geluidsbelasting. Platformmaterieel, het verkeer op het luchthaventerrein, de vliegbewegingen en de huidige proefdraaiactiviteiten veroorzaken in de huidige situatie al een geluidsverstoorde omgeving op het vliegveld. Daarnaast is sprake van verhoogde geluidswaarden door de A2 en veroorzaken omliggende bedrijven industrielaawaai.

Kortom kan gesteld worden dat rondom MAA, vanwege onder andere de aanwezigheid van vliegbewegingen, de A2 en bedrijventerrein AviationValley, sprake is van een dynamische omgeving met hoge geluidbelastingen.

Gesteld wordt dat het vrijkomende geluid als gevolg van het voornemen wegvalt tegen het bestaande geluid en dat het type geluid reeds aanwezig is in het gebied (er wordt immers al proefgedraaid en vliegbewegingen van vliegtuigen met straalmotoren vinden al plaats). Eventueel aanwezige vogelsoorten (waaronder de roek) kunnen reeds aangepast zijn en gedijen ter plaatse van de verhoogde geluidsniveaus (gewinning). Er is geen sprake van een volledig nieuwe activiteit in een voorheen stille, rustige omgeving. 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.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat rondom Maastricht Aachen Airport sprake is van een dynamische omgeving met hoge geluidbelastingen en naar verwachting lage natuurwaarden. Gezien dit gegeven ontstaat er geen wezenlijk verschil in verstoring op beschermde soorten als gevolg van een wijziging in het gebruik van de proefdraaiplaatsen. Overtredingen in het kader van de Wet natuurbescherming zijn daarom uitgesloten. Vervolgstappen (in de vorm van het aanvragen van een Wnb-ontheffing) zijn niet aan de orde. Het plan is in het kader van de soortbescherming uit de Wet natuurbescherming uitvoerbaar.

5.11.3 Toetsing gebiedsbescherming (Natura 2000)

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

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

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

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

De Wnb-vergunning wordt via een zogenoemde één-op-één-inpassing in dit PIP opgenomen. Het PIP maakt voor de gronden waarop het project wordt uitgevoerd daardoor niet méér mogelijk dan de Wnb-vergunning voor het project toelaat. Omdat sprake is van een één-op-één-inpassing levert een nieuwe passende beoordeling in het kader van het plan (het PIP) redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten op.

Een passende beoordeling van het project in het kader van het PIP is daarom niet nodig. De één-op-één-inpassing is in dit PIP geregeld door het opnemen van gebruiksregels in de bestemmingen 'Luchthaven' en 'Bedrijventerrein' (artikel 3.5.2 en artikel 6.5.2). In deze gebruiksregels is bepaald dat de gronden en gebouwen die vallen binnen de grens van het project 'exploitatie MAA' (zoals aangegeven in de vergunning Wet natuurbescherming) uitsluitend mogen worden gebruikt voor zover dat in overeenstemming is met het project zoals vergund in de vergunning Wet natuurbescherming. De vergunning Wet natuurbescherming wordt - na verlening ervan door de minister van LNV - als bijlage bij de planregels opgenomen.

5.11.4 Toetsing gebiedsbescherming (Natuurnetwerk Nederland)

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is in de Omgevingsverordening Limburg 2014 begrensd als goudgroene natuurzone.¹² Voor de goudgroene natuurzone (het NNN) geldt in Limburg dat er geen externe werking van toepassing is. Dat wil zeggen dat er bij voornemens buiten de grenzen van de goudgroene natuurzone geen toetsing aan de goudgroene natuurzone hoeft plaats te vinden. Er is geen sprake van goudgroene natuurzone binnen de grenzen van het luchthaventerrein (zie ook paragraaf 4.2.3) en dus niet van aantasting van de goudgroene natuurzone.

5.12 Kabels en leidingen

5.12.1 Algemeen

In de ondergrond liggen grote aantallen kabels en leidingen. Het betreft hoofdzakelijk kabels en leidingen die geen planologische relevantie hebben en dus niet hoeven te worden geregeld en/of beschermd in bestemmingsplannen (of inpassingsplannen), zoals (reguliere) rioolleidingen en (huis)aansluitingen voor gas, water en elektriciteit. Bij sommige leidingen gelden beperkingen voor het gebruik en de bebouwing van gronden in de omgeving van de leiding. Deze leidingen zijn planologisch wel relevant. Het betreft onder meer hogedruk aardgasleidingen, brandstofleidingen, ondergrondse hoogspanningsleidingen en (grotere) rioolpersleidingen. Leidingen waardoor gevaarlijke stoffen (aardgas of brandstof) worden getransporteerd vallen onder het regime van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en hebben op grond daarvan een belemmeringsstrook aan weerszijden van de buisleiding. Voor overige leidingen (hoogspanningsleidingen, rioolwaterpersleidingen, drinkwaterleidingen) is veelal sprake van een zakelijk rechtstrook aan weerszijden van de leiding, waarbinnen de leidingbeheerder een recht van opstal heeft.

5.12.2 Toetsing

In het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied liggen geen kabels of leidingen die planologisch relevant zijn.

5.13 Archeologie en cultuurhistorie

5.13.1 Algemeen

Op 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1988 ingetrokken en is de Erfgoedwet in werking getreden. In de Erfgoedwet zijn de specifieke regelingen en wetten die er zijn voor het behoud en beheer van cultureel en archeologisch erfgoed gebundeld. In het Besluit ruimtelijke ordening is daarnaast bepaald dat in de toelichting van bestemmingsplannen (en inpassingsplannen) aandacht moet worden besteed aan cultuurhistorie.

¹² In de Omgevingsvisie Limburg en de Omgevingsverordening Limburg wordt in plaats van de term goudgroene natuurzone de term Natuurnetwerk Limburg gebruikt. De Omgevingsverordening Limburg treedt in werking als de Omgevingswet in werking treedt (1 januari 2024). Tot die tijd geldt de Omgevingsverordening Limburg 2014.

Een groot deel van de wetgeving rond cultuurhistorie en archeologie krijgt een plaats in de Omgevingswet, die momenteel in voorbereiding is. Omdat de Monumentenwet 1988 is ingetrokken en de Omgevingswet nog niet in werking is getreden, is in de Erfgoedwet overgangsrecht opgenomen. Het overgangsrecht regelt dat de onderdelen van de Monumentenwet 1998 die overgaan naar de Omgevingswet van kracht blijven tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet, zodat er geen lacunes in de bescherming ontstaan. Het gaat onder meer om de bescherming van archeologische waarden in ruimtelijke besluiten. Op grond van de Monumentenwet 1988 ligt de zorg voor het archeologisch erfgoed grotendeels in handen van de gemeenten. De gemeente Beek beschikt over archeologiebeleid, dat zijn vertaling krijgt in bestemmingsplannen. Ook de verantwoordelijkheid en de zorg voor het overige culturele erfgoed ligt grotendeels bij de gemeenten.

5.13.2 Archeologie

Archeologiebeleid gemeente Beek

De gemeente Beek hanteert een archeologische advieskaart, waarin voor het hele gemeentelijk grondgebied de archeologische verwachtingswaarden en de bekende archeologische waarden in beeld zijn gebracht. Op de kaart wordt onderscheid gemaakt in gebieden van archeologische waarde en in drie gebieden met verwachtingswaarden: een lage verwachtingswaarde (categorie 2), een middelhoge verwachtingswaarde (categorie 3) en een hoge verwachtingswaarde (categorie 4). De gebieden met archeologische (verwachtings)waarden worden door middel van dubbelbestemmingen vertaald in bestemmingsplannen.

Blijkens de archeologische advieskaart komen op het terrein van Maastricht Aachen Airport geen bekende archeologische waarden voor. Het terrein is grotendeels aangemerkt als terrein met een lage verwachtingswaarde. Langs de randen van het terrein liggen gronden met een middelhoge of hoge verwachtingswaarde. Deze zones zijn in het PIP vertaald in verschillende dubbelbestemmingen. Ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden kan het bevoegd gezag, als daar op basis van een archeologisch onderzoek aanleiding toe bestaat, voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen. Daarnaast is een omgevingsvergunning vereist voor werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd. In het PIP zijn de volgende dubbelbestemmingen opgenomen:

- Waarde – Archeologie 2 (gebied met lage archeologische verwachting): voorwaarden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen en voor werken en werkzaamheden groter dan 10.000 m² en dieper dan 30 cm.
- Waarde – Archeologie 3 (gebied met middelhoge archeologische verwachting): voorwaarden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen en voor werken en werkzaamheden groter dan 2.500 m² en dieper dan 30 cm.
- Waarde – Archeologie 4 (gebied met hoge archeologische verwachting): voorwaarden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen en voor werken en werkzaamheden groter dan 2.500 m² en dieper dan 30 cm.

Toetsing

Het PIP maakt – buiten het gebruik van gronden als proefdraaiplaats – geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het verrichten van archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk. In dit PIP zijn de archeologische verwachtingsgebieden als dubbelbestemmingen opgenomen op de verbeelding. Hiermee zijn de mogelijk aanwezige archeologische waarden binnen het plangebied beschermd. Als in de toekomst bouw- of aanlegactiviteiten plaatsvinden waarbij de bodem wordt geroerd, worden deze mede getoetst aan de dubbelbestemmingen en moet – indien de ondergrenzen voor onderzoek worden overschreden – archeologisch onderzoek worden verricht.

5.13.3 Cultuurhistorie

Cultuurhistorische waarden in het plangebied

De provincie Limburg en de Limburgse gemeenten hebben de Erfgoedkaart Limburg opgesteld. Op de Erfgoedkaart zijn de cultuurhistorische waarden in de provincie in beeld gebracht. De kaart geeft een overzicht van gemeentelijke monumenten, rijksmonumenten, karakteristieke panden, beschermde stads- en dorpsgezichten en waardevolle landschapsstructuren. Het terrein van Maastricht Aachen Airport is volledig ingericht als luchthaventerrein. Op het terrein komen blijkens de Erfgoedkaart geen cultuurhistorisch waardevolle panden of structuren voor die bescherming behoeven. Binnen de geluidzone staan wel diverse cultuurhistorisch waardevolle panden en monumenten. Het PIP regelt hier uitsluitend de geluidzone en heeft geen effect op de cultuurhistorische waarden van deze panden.

Toetsing

Het PIP maakt geen ontwikkelingen mogelijk die invloed hebben op de cultuurhistorische waarden in het plangebied.

5.14 Gezondheid

5.14.1 Algemeen

Bewoners en gebruikers van de leefomgeving moeten kunnen wonen, werken en ontspannen in een gezonde leefomgeving. In de Nederlandse wet- en regelgeving wordt het belang van deze gezonde leefomgeving steeds meer benadrukt. Met de Nationale Omgevingsvisie geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Hierbij wordt een versterkte samenwerking tussen het fysiek en sociaal domein benadrukt. Een stip op de horizon voor 2050 is dat de leefomgeving in Nederland inwoners verleidt tot een gezonde leefstijl. De Nationale Omgevingsvisie richt zich op vier prioriteiten. Eén van de vier prioriteiten is om sterke en gezonde steden en regio's te ontwikkelen. Ook in de toekomstige Omgevingswet is (naast veiligheid) gezondheid expliciet vastgelegd. Daarbij gaat het over het nadrukkelijk en op een slimme manier rekening houden met gezondheid bij de inrichting van de leefomgeving. Tot slot is de *Landelijke nota gezondheidsbeleid 2020-2024* naar de Tweede Kamer gestuurd. Eén van de eisen waaraan een gemeente in 2024 moet voldoen betreft de fysieke leefomgeving. Concreet betekent dit dat gemeenten de gebruiker centraal stellen en bewegen en een gezonde leefstijl stimuleren. Ook moeten ontmoetingen in de openbare ruimte gemakkelijker worden.

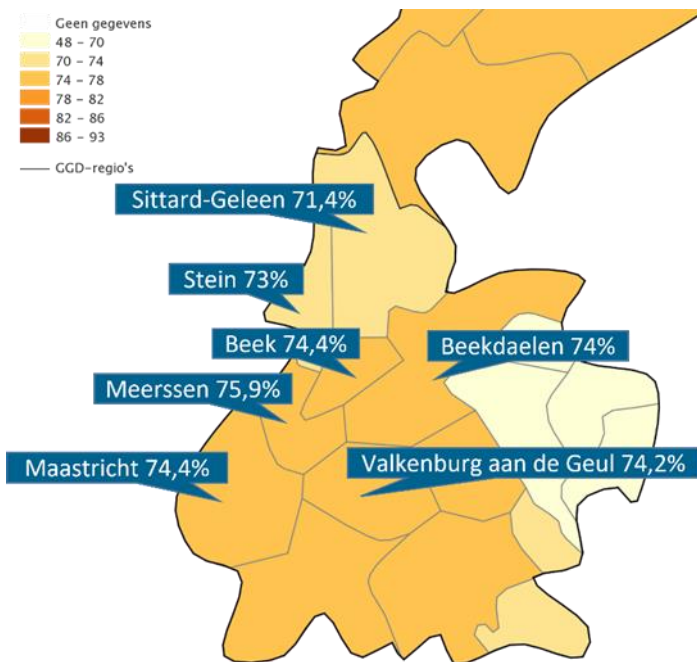
Gezondheidseffecten vanwege luchtvaart

Op het gebied van de burgerluchtvaart stuurt de Rijksoverheid aan op een afname van de negatieve gezondheidseffecten, als voorwaarde voor toekomstige groei. Hierbij gaat het om geluidsbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en klimaat. Alleen door de uitstoot van geluid en schadelijke stoffen te verminderen, kan de burgerluchtvaart groeien (zie ook paragraaf 4.1.2 van deze toelichting). Provinciale Staten hebben in hun besluit van 3 juni 2022 over de toekomst van Maastricht Aachen Airport ook voorwaarden gesteld aan de verdere groei van het luchtverkeer van en naar de luchthaven.

In het businessplan dat eind 2022 aan Provinciale Staten is voorgelegd, is onder meer ingegaan op de inzet op verduurzaming van zowel vliegverkeer als grondgebonden activiteiten en op de inzet van een omgevingsfonds. Onderdeel van het businessplan is het voornemen om het aantal ernstig gehinderden vanwege het vliegverkeer stapsgewijs te verlagen. Provinciale Staten zetten zich in voor een dalende lijn van het aantal ernstig gehinderden, waar met opeenvolgende nieuwe Luchthavenbesluiten stapsgewijs naar kan worden toegewerkt.

Ervaren gezondheid en hinder

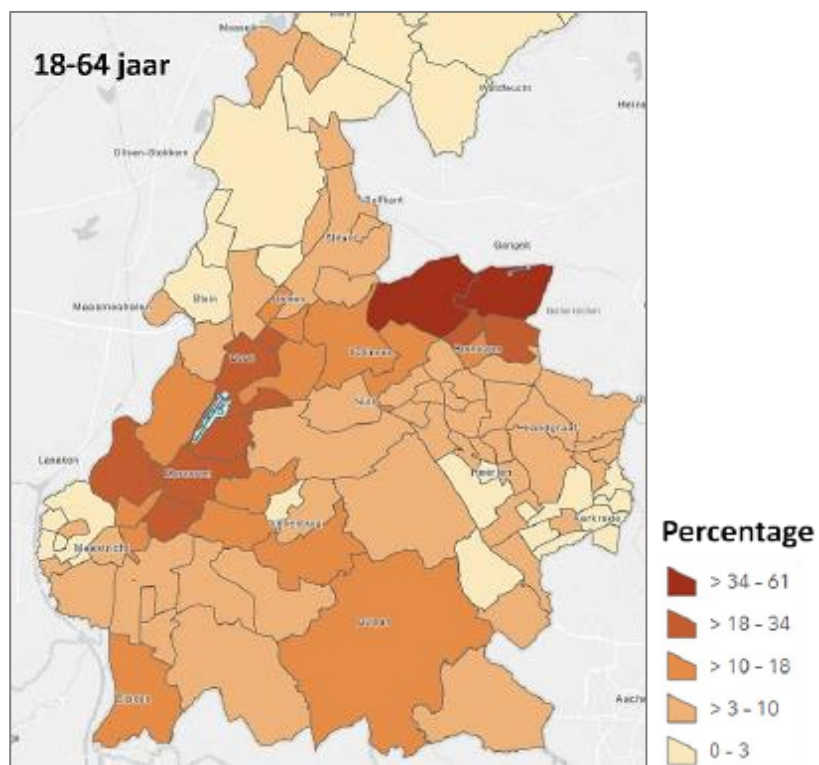
Vliegverkeer kan op verschillende manieren invloed hebben op de kwaliteit van de leefomgeving en op de hinder en gezondheid van mensen die in de (ruime) omgeving van een luchthaven wonen of verblijven. Met name het geluid en de uitstoot van vliegtuigen hebben effecten op de ervaren gezondheid en hinder. Met 'ervaren gezondheid' wordt bedoeld hoe mensen hun eigen gezondheid ervaren: of die bijvoorbeeld zeer slecht, zeer goed of iets daar tussenin is. De volgende figuur presenteert cijfers per regio over goede of zeer goede ervaren gezondheid in 2020 (bron: RIVM, 2020). Dit is het percentage personen van 19 jaar en ouder die met antwoordcategorie 'zeer goed' of 'goed' hebben geantwoord op de vraag naar de algemene gezondheidstoestand. De percentages algemene ervaren gezondheid lopen in deze regio uiteen tussen 71,4% (Sittard-Geleen) en 75,9% (Meerssen).



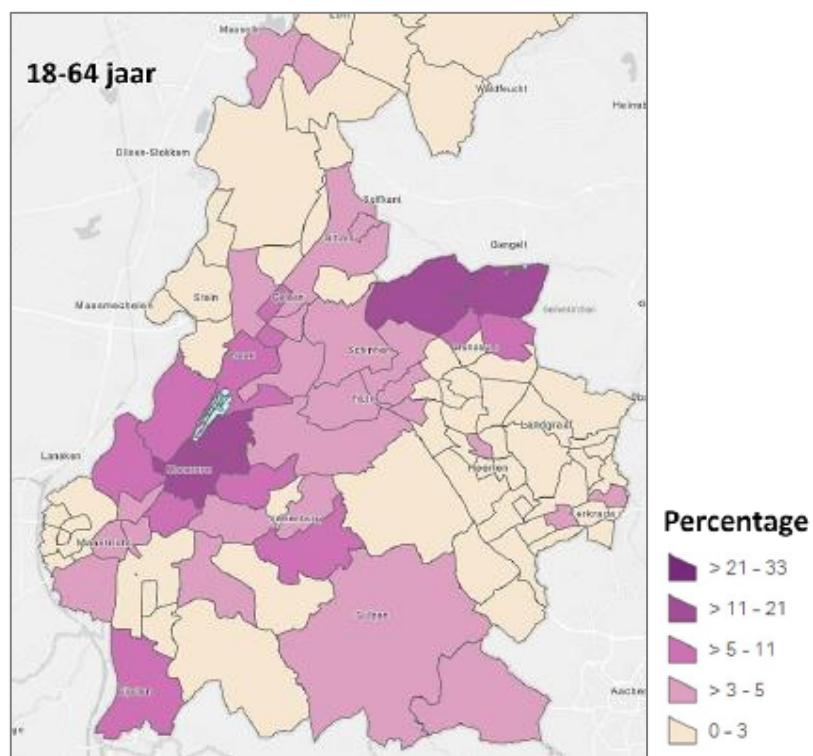
Ervaren gezondheid per regio in Zuid-Limburg in 2020 (in percentages) (bron: RIVM, 2020)

Geluid vanwege vliegverkeer

Het geluid van vliegtuigen heeft effect op de leefomgeving en kan hinder veroorzaken. Daarnaast kan geluidsoverlast zorgen voor gezondheidsklachten zoals slaapverstoring, stress en/of een hoge bloeddruk, wat de kans op hart- en vaatziekten en een hartinfarct vergroot. De volgende figuur geeft de ervaren ernstige geluidhinder door vliegverkeer in 2020 in Zuid-Limburg weer (bron: GGD GHOR, 2020). Het onderzoek is uitgevoerd onder 18-64-jarigen. In Zuid-Limburg kunnen bewoners onder meer geluidhinder ondervinden van vliegtuigen afkomstig van NAVO-Vliegbasis Geilenkirchen en van vliegverkeer van en naar Maastricht Aachen Airport. In de nabije omgeving van Maastricht Aachen Airport ligt het percentage inwoners dat ernstige geluidhinder ondervindt het hoogst in de gemeenten Beek en Meerssen: in beide gemeenten geeft circa 20% van de respondenten aan ernstige geluidhinder te ondervinden.



Ervaren ernstige geluidhinder door vliegverkeer onder 18-64-jarigen in 2020 (in percentages) (bron: GGD GHOR, 2020)



Ervaren ernstige slaapverstoring door vliegverkeer onder 18-64-jarigen in 2020 (in percentages) (bron: GGD GHOR, 2020)

Slaapverstoring vanwege vliegverkeer

Geluidhinder kan ook slaapverstoring tot gevolg hebben. De vorige figuur geeft de ervaren ernstige slaapverstoring door vliegverkeer in 2020 in Zuid-Limburg weer (bron: GGD GHOR, 2020). Het onderzoek is uitgevoerd onder 18-64-jarigen. In de nabije omgeving van Maastricht Aachen Airport ligt het percentage inwoners dat ernstige slaapverstoring ervaart het hoogst in de gemeente Meerssen. Hier geeft circa 10% van de respondenten aan ernstige slaapverstoring door vliegverkeer te ondervinden.

Algemeen beeld

Zoals blijkt uit voorgaande afbeeldingen heeft vliegverkeer effecten op de gezondheid en hinderbeleving van omwonenden. De effecten van vliegverkeer doen zich voor over een groot gebied. Hoewel uit de gegevens van GGD GHOR blijkt dat de ervaren hinder (ernstige geluidhinder dan wel ernstige slaapverstoring) het grootste zijn in de nabijheid van luchthavens (Geilenkirchen en Maastricht Aachen Airport), zijn ook op grotere afstanden effecten merkbaar. Het landelijk en provinciaal beleid is er in algemene zin op gericht om de hinder vanwege vliegverkeer (stapsgewijs) terug te brengen.

5.14.2 Toetsing

Dit PIP gaat niet over het aantal vliegbewegingen van en naar Maastricht Aachen Airport of over het type vluchten (vracht- of personenvervoer, type vliegtuigen en dergelijke). Voor de luchtgebonden activiteiten wordt een nieuw Luchthavenbesluit voorbereid. Ter voorbereiding van politieke besluitvorming - en daarmee ook ter voorbereiding van het nieuwe Luchthavenbesluit - is door Pieter van Geel advies uitgebracht over de ontwikkeling van de luchthaven ('*Op zoek naar verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2012-2030*'). In dit advies is veel aandacht voor hinderbeleving en gezondheid, waarbij ook hinderaspecten waar dit PIP niet op ziet, zijn betrokken. Provinciale Staten hebben in juni 2022 besloten te willen sturen op een afname van het aantal ernstig gehinderden rond de luchthaven. Daarvoor zullen meerdere opeenvolgende Luchthavenbesluiten nodig zijn.

Dit PIP gaat uitsluitend over de grondgebonden activiteiten op de luchthaven, en met name over de nieuwe regeling voor het proefdraaien. De afbeeldingen in de vorige paragraaf zeggen in algemene zin iets over de hinder die wordt ervaren vanwege de luchthaven, maar geven geen specifieke informatie over de hinder die wordt ervaren vanwege de grondgebonden activiteiten. Voor de grondgebonden activiteiten geldt echter - net als voor de luchtgebonden activiteiten - dat de inzet is om de hinder voor de omgeving tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Vliegverkeer en de daarmee samenhangende activiteiten op een luchthaven zijn per definitie activiteiten die hinder veroorzaken voor de omgeving en daardoor invloed hebben op de gezondheid van omwonenden. In de nieuwe omgevingsvergunning voor milieu en/of in dit PIP kan deze hinder nooit volledig worden weggenomen. Binnen de mogelijkheden van vergunningverlening is wel gezocht naar maatregelen om de hinder te beperken tot aanvaardbare waarden, waarbij met name is gestreefd naar het wegnemen van de hoge geluidbelastingen die zich kunnen voordoen op grond van de huidige omgevingsvergunning voor milieu. In deze paragraaf wordt ingegaan op de aspecten die invloed hebben op de hinderbeleving en gezondheid van omwonenden: geluidhinder, luchtkwaliteit, geur en de uitstoot van (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen. Tenslotte wordt ingegaan op het beleid van Maastricht Aachen Airport.

Geluid

In het akoestisch onderzoek, dat ten grondslag ligt aan de nieuwe omgevingsvergunning en aan dit PIP (zie hoofdstuk 2), is onderzocht hoe het effect en de mogelijke hinder van het proefdraaien van vliegtuigmotoren op het milieu en de mens kan worden beperkt. Er zijn hinderbeperkende maatregelen onderzocht en er worden verschillende maatregelen getroffen om het geluidsniveau te beperken.

Belangrijk uitgangspunt van de nieuwe vergunning is dat de werkafpraak om de preferente proefdraailocatie te bepalen op basis van windrichting wordt geformaliseerd. Hierdoor wordt de hinder die wordt ervaren door proefdraai-activiteiten gespreid, zodat niet telkens dezelfde woningen de hoogste geluidbelasting ondervinden. Daarnaast zijn hinderbeperkende maatregelen onderzocht en worden verschillende maatregelen getroffen om het maximale geluidsniveau te beperken. Deels zijn dat maatregelen in het overdrachtsgebied (uitbreiding geluidsscherm proefdraailocatie, geluidschermen langs de A2 en op de perceelsgrens van de woning Vliegveldweg 62, bekleden van de gevel van de paardenloods), deels zijn dat maatregelen aan de bron, door het aantal proefdraai-beurten in omvang én tijdsduur te beperken. Door het toepassen van deze maatregelen neemt in de beoogde situatie (inclusief maatregelen) het totaal aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) af ten opzichte van de huidige vergunning. Het aantal woningen met aanzienlijke geluidhinder vanwege de grondgebonden activiteiten (> 55 dB(A)) neemt zelfs sterk af, van 248 woningen naar 9 woningen.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder van 50 dB(A) bij 720 woningen (bestaande woningen, onbenutte bouwtitels en/of andere geluidgevoelige bestemmingen zoals scholen) wordt overschreden. Bij 711 van de 720 woningen bedraagt de geluidbelasting tussen de 51 en 55 dB(A), bij 9 van de 720 woningen is sprake van een geluidbelasting tussen de 56 en 60 dB(A). De maximale ontheffingswaarde van 60 dB(A) voor bestaande of in aanbouw zijnde woningen en 55 dB(A) voor nieuwe woningen wordt niet overschreden.

In het vergunningenspoor worden een aantal maatregelen getroffen die tot doel hebben om de situatie te verbeteren. Via vergunningvoorschriften worden het aantal proefdraai-beurten en de duur daarvan gemaximeerd. Daarbij wordt – in tegenstelling tot in de huidige vergunning – het proefdraaien in de setting ground idle ('stationair') ook gereguleerd. Daarnaast wordt een proefdraairegistratie opgezet, waarin alle proefdraai-beurten worden aangemeld en geregistreerd. Dit maakt helder hoeveel geluidruimte op een dag wordt verbruikt en verbetert de mogelijkheden voor toetsing op voorhand én controle achteraf. Hoewel een proefdraairegistratiesysteem op zichzelf niet leidt tot een beperking van de geluidhinder, geeft zo'n systeem wel de zekerheid (aan de luchthaven én het bevoegd gezag) dat niet meer geluidruimte wordt gebruikt dan is toegestaan.

Luchtkwaliteit

Luchtvaart heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit in de leefomgeving. Luchtvervuiling is een onzichtbaar probleem. In de lucht zitten veel verschillende stoffen, waarvan een deel slecht is voor de gezondheid en het milieu. Zo kan blootstelling aan stikstofdioxide (NO₂) luchtwegaandoeningen en hart- en vaatziekten verergeren en kan fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) klachten veroorzaken aan de luchtwegen, longen, hart en bloedvaten.

Uit luchtkwaliteitsonderzoek (zie paragraaf 5.7) volgt dat zowel op de terreingrens van Maastricht Aachen Airport als ter plaatse van omliggende woningen wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀/PM_{2,5} in de Wet milieubeheer. Uit dit onderzoek blijkt ook dat voor wat betreft overige luchtverontreinigende componenten waarvoor in de Wet milieubeheer grenswaarden gesteld worden (zoals lood, koolmonoxide, benzeen) geen sprake zal zijn van overschrijdingen van de grenswaarden. De luchtkwaliteit wordt ten gevolge van de beoogde ontwikkeling beperkt beïnvloed, waardoor ook het effect op gezondheid beperkt zal blijven. Als aanvulling op het luchtkwaliteitsonderzoek zijn ook de effecten van Maastricht Aachen Airport op het gebied van (de emissie van) ultrafijnstof in beeld gebracht. Geconcludeerd is dat het vliegverkeer van en naar Maastricht Aachen Airport slechts een zeer beperkte bijdrage heeft op de concentratie ultrafijnstof.

Geur

Bij activiteiten op Maastricht Aachen Airport kan geur vrijkomen. Ook geuren kunnen hinder opleveren en daarmee een effect hebben op de leefomgeving. Emissie van geur leidt indirect tot een breed scala aan gezondheidseffecten.

Als mensen een bepaalde geur als onaangenaam of bedreigend ervaren, ondervinden ze hinder in hun welbevinden en dagelijkse bezigheden. Daarnaast kunnen mensen lichamelijke klachten overhouden aan stank (zoals hoestbuien, hoofdpijn, benauwdheid en misselijkheid). Dit kan leiden tot maagklachten, slapeloosheid en zelfs angst en depressie.

Er is onderzoek gedaan naar geurhinder vanwege de activiteiten op het luchthaventerrein (zie paragraaf 5.9). Op het terrein van Maastricht Aachen Airport vindt geuremissie 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 Maastricht Aachen Airport optredende geurbelasting berekend. Bij alle woningen en andere geurgevoelige bestemmingen in de omgeving van Maastricht Aachen Airport is de berekende geurbelasting (zowel 98- als 99,99-percentiel) lager dan de richtwaarde (en dus ook lager dan de grenswaarde), waarmee sprake is van een aanvaardbaar hinder-niveau.

Emissies (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen

Zeer zorgwekkende stoffen zijn stoffen die gevaarlijk zijn voor mens en milieu. Deze stoffen zijn gevaarlijk omdat ze bijvoorbeeld kankerverwekkend kunnen zijn, de voorplanting kunnen belemmeren en/of zich in de voedselketen kunnen ophopen. De Nederlandse overheid zet zich in om deze stoffen zoveel mogelijk uit de leefomgeving te houden. Het overheidsbeleid hiervoor is vastgelegd in het Activiteitenbesluit milieubeheer en heeft als doel om bedrijven te verplichten hun lozingen en uitstoot van (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen naar lucht en water te voorkomen of voor zover haalbaar zoveel mogelijk te beperken.

Er is onderzoek verricht naar de emissies van (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen afkomstig van Maastricht Aachen Airport (zie paragraaf 5.8). Er is gekeken naar vier mogelijke bronnen: kerosineverbruik van de APU, kerosineverbruik tijdens het proefdraaien, vrijkomen van brandstofdamp bij het tanken van vliegtuigen en diesilverbruik van het platformmaterieel. Uit het onderzoek blijkt dat voor de stoffen waarvoor in het Activiteitenbesluit een maximaal toelaatbaar risico (MTR) is gedefinieerd, op de terreingrens van de luchthaven ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarde. Maastricht Aachen Airport zet spant zich in om de uitstoot van (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen zoveel mogelijk te beperken, zowel vanwege vliegtuigen (zo kort mogelijk gebruik van APU's, inzet van elektrisch grondmaterieel) als vanwege grondmaterieel (gebruik van GTL als alternatief voor diesel en verdergaande elektrificatie).

Beleid Luchthaven

Maastricht Aachen Airport heeft sinds 2017 verschillende maatregelen getroffen om de hinder voor de omgeving te verminderen. Een aantal maatregelen was het gevolg van overleg met omwonenden, een aantal is een eigen initiatief van de luchthaven om zorgvuldig gebruik te bevorderen. Getroffen maatregelen hebben onder andere te maken met het beperken van lichtoverlast, geluidsoverlast en uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen, maar ook met intensivering en verbetering van de communicatie tussen de luchthaven en omwonenden.

De luchthaven blijft ook naar de toekomst maatregelen treffen voor een duurzame bedrijfsvoering. Verdere verduurzaming van de luchthaven en beperking van hinder naar de omgeving zijn onderdeel van het businessplan, dat op 16 december 2022 aan Provinciale Staten is aangeboden. De maatregelen die worden getroffen hebben ook invloed op het beperken van negatieve gezondheidseffecten. Zo is er binnen Maastricht Aachen Airport sprake van een toenemende elektrificatie. De inzet van elektrische Ground Power Units en pre-conditioned Air Units betekent dat het APU-gebruik van vliegtuigen wordt beperkt. Daarmee is op het D-platform – waar hinder is vanwege APU-gebruik richting Ulestraten – behoorlijke geluidwinst geboekt en is een afname van emissies van zeer zorgwekkende stoffen bewerkstelligd. Borden op het B-platform en het D-platform attenderen piloten erop dat bij een APU-gebruik langer dan 5 minuten na landing of langer dan 15 minuten voor vertrek toestemming van Airport Authority nodig is.

Deze toestemming verleent Airport Authority doorgaans alleen als er gekoelde vacht of levende dieren aan boord zijn of in het geval van (lijn)onderhoud. Maastricht Aachen Airport is daarnaast overgegaan op GTL als alternatief voor diesel, wat schoner is en waardoor sprake is van een lager brandstofverbruik en lagere uitstoot. Daarnaast wordt verlichting op de luchthaven vervangen door LED en worden afvalstromen geoptimaliseerd. Dit alles draagt bij aan het streven van Maastricht Aachen Airport om in 2030 CO₂-neutraal te zijn.

Businessplan Maastricht Aachen Airport

MAA BV en MAABI BV hebben een businessplan opgesteld, dat eind 2022 aan Provinciale Staten is voorgelegd. In het businessplan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven' is de toekomst van de luchthaven geschetst en is onder meer ingegaan op de inzet op verduurzaming van zowel vliegverkeer als grondgebonden activiteiten en op de inzet van een omgevingsfonds. De op te richten 'Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport' fungeert als beheerder van het omgevingsfonds en wordt verantwoordelijk voor het initiëren en realiseren van maatregelen in het kader van de verbetering van de omgevingskwaliteit en de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven. Het omgevingsfonds wordt ingezet om hinderbeperkende maatregelen te nemen. In het businessplan staat de transitie naar een toekomstbestendige, omgevingsbewuste en duurzame luchthaven centraal. Onderdeel van het businessplan is een plan om het aantal ernstig gehinderden vanwege het vliegverkeer stapsgewijs te verlagen, onder meer door het stimuleren van vlootvernieuwing en een versnelde uitfasering van vliegtuigtypen die de meeste hinder (geluid en trillingen) opleveren.

5.15 Rooilijnenbeleid langs A2

5.15.1 Algemeen

Ten westen van Maastricht Aachen Airport ligt de rijksweg A2. Het Rijk heeft bebouwingsvrije zones vastgesteld langs wegen die in zijn beheer zijn. Het rooilijnenbeleid dat Rijkswaterstaat hanteert bestaat uit een bebouwingsvrije zone en een overlegzone. Langs rijkswegen is de bebouwingsvrije zone het gebied tussen de 0 en 50 meter, gemeten uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan, inclusief toe- en afritten. De overlegzone langs deze wegen is het gebied tussen de 50 en 100 meter, eveneens gemeten uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan, inclusief toe- en afritten.

5.15.2 Toetsing

De 50 meterzone is in dit PIP vertaald in de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – weg 0-50 m'. Op de gronden met deze aanduiding geldt een bouwverbod, met uitzondering van bebouwing ten behoeve van het verkeer. De overlegzone (het gebied tussen 50 en 100 meter van de weg) is op de verbeelding aangeduid als 'vrijwaringszone – weg 50-100 meter'. Bebouwing binnen deze zone is pas mogelijk via een afwijkingsprocedure, nadat Rijkswaterstaat ter zake om advies is gevraagd.

6 Juridische planopzet

6.1 Plansystematiek

Dit PIP is opgesteld om op Maastricht Aachen Airport het proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken, enerzijds door – naast de proefdraaiplaats – ook het C-platform te bestemmen als proefdraailocatie, anderzijds door de geluidzone vast te leggen die op grond van de Wet geluidhinder rond het terrein ligt. Het PIP werkt in principe als een ‘regulier’ bestemmingsplan, met dien verstande dat het wordt vastgesteld door Provinciale Staten in plaats van door de gemeenteraad. Dit betekent dat op de verbeelding van het PIP bestemmingen en aanduidingen zijn opgenomen en dat in de regels bouw- en gebruiksregels zijn opgenomen die gelden ter plaatse van die bestemmingen en aanduidingen. Dit PIP kent ten opzichte van een ‘regulier’ bestemmingsplan een aantal bijzondere regelingen, die in paragraaf 6.1.1 zijn toegelicht. In paragraaf 6.1.2 wordt ingegaan op de opzet en inhoud van de verbeelding en regels.

6.1.1 Bijzondere regelingen in het PIP

Deels integrale en deels partiële herziening

Zoals toegelicht in hoofdstuk 3 heeft het PIP deels het karakter van een integrale herziening en deels van een partiële herziening. Het PIP vervangt op het luchthaventerrein de geldende bestemmingsplannen integraal. Op de gronden die buiten het luchthaventerrein liggen, maar binnen de geluidzone, blijven de gemeentelijke bestemmingsplannen gelden. Het PIP voegt aan die bestemmingsplannen een regeling toe die verband houdt met de geluidzone. Artikel 3.26, derde lid van de Wet ruimtelijke ordening biedt deze mogelijkheid.

Artikel 19.1 van de planregels regelt de verhouding van het PIP met de gemeentelijke bestemmingsplannen. In dat artikel is bepaald dat voor de gronden waarvoor in het PIP geen enkelbestemming is opgenomen, maar uitsluitend de aanduiding ‘geluidzone – industrie’ of de aanduiding ‘overige zone – industrieterrein’, de geldende bestemmingsplannen partieel worden herzien en voor het overige ongewijzigd van toepassing blijven. In een tabel is aangegeven welke bestemmingsplannen het betreft. Voor de gronden waar wél enkelbestemmingen in het plan zijn opgenomen, vervangt het PIP de huidige bestemmingsplannen integraal.

Bevoegdheid vaststellen bestemmingsplannen (gemeenteraden)

Artikel 3.26, vijfde lid van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat gemeenteraden pas 10 jaar na vaststelling van een provinciaal inpassingsplan een bestemmingsplan mogen vaststellen voor de gronden binnen het plangebied van het inpassingsplan, tenzij in het inpassingsplan anders is bepaald. In dit geval is het onwenselijk dat gemeenteraden 10 jaar lang geen bestemmingsplannen mogen vaststellen binnen het plangebied van dit PIP.

Daarom is in artikel 19.2 van de planregels bepaald dat de gemeenteraden van Beek, Meerssen en Stein vanaf de dag na inwerkingtreding van het PIP bevoegd zijn om nieuwe bestemmingsplannen vast te stellen. Daarbij geldt wel als voorwaarde dat de aanduiding ‘geluidzone – industrie’ en/of ‘overige zone – industrieterrein’ - inclusief de bijbehorende planregels - in het nieuwe bestemmingsplan moeten worden overgenomen.

Bevoegdheid verlenen van omgevingsvergunningen (burgemeester en wethouders)

Artikel 3.26, vierde lid van de Wet ruimtelijke ordening geeft Provinciale Staten de mogelijkheid om in een PIP te bepalen dat Gedeputeerde Staten beslissen over de verlening van omgevingsvergunningen voor bouwen, werkzaamheden, strijdig gebruik of slopen, in plaats van het college van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente.

Van deze mogelijkheid is in dit PIP geen gebruik gemaakt. Dat betekent dat de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Beek, Meerssen en Stein bevoegd gezag blijven voor het verlenen van omgevingsvergunningen binnen het plangebied van het PIP. Omgevingsvergunningen worden na vaststelling van het PIP dus ‘gewoon’ beoordeeld en verleend door de gemeente en niet door de provincie. Het college van burgemeester en wethouders toetst daarbij aan de regels zoals die in het PIP zijn opgenomen, zoals normaalgesproken zou worden getoetst aan de regels van het geldende (gemeentelijke) bestemmingsplan.

6.1.2 Opzet en inhoud van de verbeelding en planregels

Het PIP bevat nieuwe regels voor het proefdraaien en de geluidzone. Voor het overige zijn in het PIP de geldende bouw- en gebruiksmogelijkheden zoveel mogelijk overgenomen uit de huidige bestemmingsplannen. Dit betekent dat de huidige bestemmingen en aanduidingen zijn overgenomen en dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden op hoofdlijnen niet zijn gewijzigd. De regelingen zijn wel in overeenstemming gebracht met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) en zijn – waar nodig – up-to-date gemaakt. Voor de bestemmingsregeling voor de luchthaven is aangesloten bij de ‘standaard’ systematiek die de gemeente Beek hanteert voor haar bestemmingsplannen.

De planregels van het PIP zijn overeenkomstig de SVBP 2012 verdeeld in vier hoofdstukken:

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten, waarin is aangegeven hoe bij de toepassing van de bestemmingsregels wordt gemeten.

Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn regels gegeven voor de binnen het plangebied voorkomende bestemmingen. Per bestemming zijn gebruiksregels en bouwregels opgenomen. Daarnaast is in de bestemmingsregels aangegeven in welke gevallen het bevoegd gezag kan afwijken van de planregels. In paragraaf 6.2 worden de afzonderlijke bestemmingen toegelicht.

Hoofdstuk 3 - Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:

- **Een anti-dubbeltelregel.** In deze regel is bepaald dat grond die eenmaal is betrokken bij het toestaan van een bouwplan niet nog eens mag worden betrokken bij een volgende bouw aanvraag.
- **Algemene bouwregels.** Hierin is een regeling opgenomen voor bestaande (afwijkende) maten. Deze regeling bepaalt dat als bestaande, legaal opgerichte bouwwerken niet voldoen aan de maatvoeringseisen die in de bestemmingsregels zijn opgenomen, de afwijkende maten als maximaal toelaatbare maten gelden. Hiermee wordt voorkomen dat legaal opgerichte bouwwerken onbedoeld onder het overgangsrecht worden gebracht.
- **Algemene gebruiksregels.** Hierin is geregeld welk gebruik in ieder geval als strijdig gebruik wordt aangemerkt.
- **Algemene aanduidingsregels.** Hierin zijn regels opgenomen voor de op de verbeelding opgenomen gebiedsaanduidingen. Dit artikel bevat regelingen die samenhangen met het grondgebonden geluid (‘geluidzone – industrie’ en ‘overige zone – industrieterrein’), met het luchtverkeer (luchtvaartverkeerszones voor de invliegfunnel en voor de bescherming van de werking van CNS apparatuur), met het grondwaterbeschermingsgebied en met de vrijwaringszones van de A2.
- **Algemene afwijkingsregels.** Hierin is bepaald in welke gevallen het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor het afwijken van de regels kan verlenen.

- **Overige regels.** Hierin is onder meer de verhouding met de onderliggende gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld en is een parkeerregeling opgenomen. Daarnaast is de procedure beschreven die moet worden gevolgd als nadere eisen worden gesteld.

Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel is het overgangsrecht opgenomen, zoals dat in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Het tweede artikel betreft de slotregel, waarin is aangegeven hoe de planregels kunnen worden aangehaald.

6.2 De bestemmingen

Hierna worden de bestemmingen en dubbelbestemmingen toegelicht die voorkomen in dit PIP.

Bedrijventerrein

Aan de oostzijde van het luchthaventerrein liggen gronden die onderdeel zijn van de inrichting Maastricht Aachen Airport en/of het geluidgezoneerde terrein, maar waarvoor nu een bedrijfsbestemming geldt op grond van het geldende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley'. Deze gronden zijn opnieuw bestemd in het PIP, zodat het volledige geluidgezoneerde terrein binnen de plangrenzen valt. De gronden zijn bestemd als 'Bedrijventerrein'. De bestemming is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan, met dien verstande dat hier nu wel geluidzoneringsplichtige inrichtingen (namelijk: de geluidzoneringsplichtige inrichting Maastricht Aachen Airport) zijn toegestaan.

De gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn bestemd voor bedrijven in de milieucategorieën 2 tot en met 4.1, voor zover die bedrijven zijn opgenomen in de staat van bedrijfsactiviteiten AviationValley (bijlage bij de regels). Daarnaast zijn platformgebonden bedrijven en voorzieningen ten behoeve van het luchtvaartverkeer toegestaan. Daarbij is bepaald dat proefdraaien met vliegtuigmotoren in de bestemming 'Bedrijventerrein' niet is toegestaan: dat gebeurt immers op het terrein van de luchthaven, en dus in de bestemming 'Luchthaven'. Verder zijn de gronden bestemd voor verkeersvoorzieningen en parkeervoorzieningen, voor installaties en apparatuur ten dienste van de luchthaven en het vliegverkeer, voor terreinen en verhardingen en voor groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

In de bouwregels zijn regels opgenomen voor de bouw van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De bouwhoogte van gebouwen bedraagt maximaal 18 meter, behalve voor de gronden waar op de verbeelding een grotere hoogte (25 meter) is aangeduid. In de regels zijn aanvullende bouwregels opgenomen voor de afstand van gebouwen tot de perceelsgrenzen en voor de bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Gemengd

De bestemming 'Gemengd' is opgenomen voor het hotel aan de noordzijde van de passagiersterminal. De gronden met de bestemming 'Gemengd' zijn bestemd voor horeca, een speelautomaatenhal, platformgebonden en luchthavengebonden bedrijven, verkeersvoorzieningen en parkeervoorzieningen. Daarnaast zijn bijbehorende terreinen en verhardingen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak. De maximale bouwhoogte mag niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven. In de regels zijn nadere bepalingen opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Groen

De bestemming 'Groen' is opgenomen voor de groenstrook op het zuidoostelijk deel van het luchthaventerrein (tussen de start- en landingsbaan en de Bamfordweg/Europalaan). De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Omdat de groenstrook deel uitmaakt van het luchthaventerrein is voor de bouwregels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde aangesloten bij de bouwregels die gelden binnen de bestemming 'Luchthaven'.

Luchthaven

Het luchthaventerrein van Maastricht Aachen Airport is bestemd als 'Luchthaven'. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor een luchthaven met bijbehorende voorzieningen, voor platformgebonden bedrijven (waaronder het luchthavenbedrijf, passagiers- en vrachtgerelateerde bedrijven, general aviation en vliegtuigbouw-, vliegtuigreparatie- en vliegtuigonderhoudsbedrijven) en voor luchthavengerelateerde bedrijven. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – brandstofdepot' is een bedrijf voor de opslag van (vliegtuig)brandstof toegestaan. Daarnaast zijn verkeersvoorzieningen en parkeervoorzieningen algemeen toegestaan binnen deze bestemming. De gronden zijn ook bestemd voor voorzieningen voor de opwekking van zonne-energie (zonnepanelen). Verder zijn de gronden bestemd voor installaties en apparatuur ten dienste van de luchthaven en het vliegverkeer, voor terreinen en verhardingen en voor groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Gebouwen mogen binnen bestemming 'Luchthaven' uitsluitend worden gebouwd binnen een bouwvlak. In afwijking daarvan zijn ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van bedrijf – brandstofdepot' en 'specifieke bouwaanduiding – brandweertrainingsobject' gebouwen voor die functies ook buiten bouwvlak toegestaan. Daarnaast is de mogelijkheid opgenomen om buiten het bouwvlak kleinschalige gebouwen ten dienste van parkeervoorzieningen (bijvoorbeeld portiersgebouwen, schuilgelegenheden en sanitairgebouwen) te bouwen en mogen hier gebouwen voor de elektriciteitsvoorziening worden gebouwd, bijvoorbeeld in de vorm van transformatorstations voor zonnepanelen. De bouwvlakken mogen volledig worden bebouwd, waarbij de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan op de verbeelding is aangegeven. In de regels zijn nadere bepalingen opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Het proefdraaien van vliegtuigmotoren is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – proefdraailocatie'. Deze aanduiding is opgenomen voor de proefdraaiplaats en voor het C-platform. In de gebruiksregels is bepaald dat op deze locaties proefdraaien met propellermotoren en straalmotoren is toegestaan. Daarnaast is het maximum aantal proefdraaibeurten vastgelegd. Jaarlijks zijn, verdeeld over beide proefdraailocaties, maximaal 362 proefdraaibeurten toegestaan, waarvan:

- maximaal 62 proefdraaibeurten in categorie A;
- maximaal 100 proefdraaibeurten in categorie B;
- maximaal 200 proefdraaibeurten in categorie C.

In artikel 1 van de planregels zijn begrippen opgenomen voor 'proefdraaien van vliegtuigmotoren' en voor 'proefdraaibeurt'. Voor de categorie-indeling van proefdraaibeurten is aangesloten bij de categorie-indeling zoals gehanteerd in het akoestisch onderzoek.

Maatschappelijk – Militaire zaken

De bestemming 'Maatschappelijk – Militaire zaken' is opgenomen voor de marechausseekazerne aan de Vliegveldweg. De gronden met de bestemming 'Maatschappelijk – Militaire zaken' zijn bestemd voor militaire zaken, waaronder marechaussee en nationale reserve en voor douane.

Daarnaast zijn bijbehorende parkeervoorzieningen, terreinen en verhardingen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak. Het bouwvlak mag voor maximaal 50% worden bebouwd. De maximale bouwhoogte mag niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven. In de regels zijn nadere bepalingen opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is opgenomen voor de Europalaan/Bamfordweg. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor verkeersvoorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, kunstwerken en water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. In de regels zijn nadere bepalingen opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Wonen

De bestemming 'Wonen' geldt voor het woonperceel Vliegveldweg 62. De gronden met de bestemming 'Wonen' zijn bestemd voor wonen en voor aan huis gebonden beroepen. Daarnaast zijn bijbehorende voorzieningen, zoals tuinen, erven en verharding, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen, toegestaan. Het aantal woningen mag niet worden uitgebreid. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak en moeten voldoen aan de bouwregels die daarvoor zijn opgenomen. Bijgebouwen mogen ook worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding 'bijgebouwen'. In de regels zijn nadere bepalingen opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Waarde – Archeologie 2, 3, 4

De gronden met de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 2', 'Waarde – Archeologie 3' en 'Waarde – Archeologie 4' zijn mede bestemd voor het behoud, de bescherming en het herstel van de archeologische waarden van de gronden. Op de gronden geldt een bouwverbod. Dit bouwverbod is niet van toepassing op bodemversturende ingrepen die kleiner zijn dan een in de regels opgenomen ondergrens, of als op basis van een rapport is gebleken dat de archeologische waarden in voldoende mate zijn vastgesteld. Daarnaast geldt een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden, waarbij ook een ondergrens is opgenomen. De ondergrens bedraagt voor de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' 10.000 m² en voor de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 3' en 'Waarde – Archeologie 4' 2.500 m².

7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Kostenverhaal

Overeenkomstig artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dienen kosten die de overheid maakt bij de uitvoering van nieuwe bouwplannen te worden verhaald op de ontwikkelende partijen. Als er niet privaatrechtelijk een (anterieure) overeenkomst tot stand kan worden gebracht, moet een exploitatieplan worden opgesteld om het kostenverhaal publiekrechtelijk te verzekeren. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald voor welke bouwplannen kostenverhaal verplicht is. Het betreft onder meer de nieuwbouw van woningen of andere hoofdgebouwen, de uitbreiding van gebouwen met ten minste 1.000 m² of de verbouwing van bestaande panden tot ten minste 10 woningen of tot tenminste 1.500 m² voor andere functies. Kostenverhaal is niet van toepassing op bouwmogelijkheden die één op één zijn overgenomen uit een geldend bestemmingsplan en is ook niet van toepassing voor wijzigingsbevoegdheden.

Dit PIP is opgesteld om het proefdraaien met straalmotoren op Maastricht Aachen Airport planologisch te reguleren. Omdat er geen sprake is van het realiseren van nieuwe gebouwen, is er geen sprake van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro. Kostenverhaal is daarom voor deze ontwikkeling niet aan de orde. Voor het overige zijn de bouwmogelijkheden overgenomen uit de geldende bestemmingsplannen, zodat ook daar geen sprake is van verplicht kostenverhaal. Er is daarom geen noodzaak voor het opstellen van een exploitatieplan.

7.2 Financiële uitvoerbaarheid

Omdat de locaties voor het proefdraaien fysiek niet wijzigen, hoeven er geen kosten te worden gemaakt om de gronden geschikt te maken voor het proefdraaien. Wel zullen op basis van de resultaten van de milieuonderzoeken enkele maatregelen worden getroffen om de grondgebonden activiteiten van Maastricht Aachen Airport (akoestisch) inpasbaar en uitvoerbaar te maken. Deze maatregelen worden - voor zover noodzakelijk - als voorschrift in de omgevingsvergunning voor milieu opgenomen. De maatregelen worden bekostigd door de initiatiefnemer, luchthaven Maastricht Aachen Airport. De kosten voor het opstellen van de planstukken en de onderzoeken zijn ook voor rekening van de initiatiefnemer. Voor de provincie Limburg heeft het PIP geen directe financiële consequenties. Het PIP is financieel uitvoerbaar.

8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Communicatietraject

Aan het proces voor het opstellen van dit PIP is een brief van zowel burgemeester en wethouders van Beek (27 juni 2017) als burgemeester en wethouders van Meerssen (13 juli 2017) voorafgegaan. In deze brieven hebben de gemeenten Beek en Meerssen de provincie Limburg verzocht een provinciaal inpassingsplan op te stellen voor het proefdraaien met straalmotoren op het luchthaventerrein. Ook is verzocht om de bevoegdheid voor het nemen van besluiten ingevolge de Wet geluidhinder over te nemen. Daarnaast heeft het bedrijf SAMCO Gedeputeerde Staten, de colleges van de gemeenten Beek en Meerssen en Maastricht Aachen Airport BV verzocht om passende maatregelen te nemen en alles in het werk te stellen om het proefdraaien met straalmotoren op de luchthaven op korte termijn mogelijk te maken. Gedurende het proces en het doen van onderzoeken is gebleken dat ook een klein deel van het grondgebied van de gemeente Stein binnen de begrenzing van het PIP komt te liggen en is de gemeente Stein hiervan op de hoogte gebracht.

Voor zowel de raad van de gemeente Meerssen als de raad van de gemeente Beek heeft een raadsinformatiesessie plaatsgevonden op respectievelijk 4 oktober 2018 en 10 oktober 2018. Voor de gemeente Stein is dit niet gebeurd. De geluidzone (en daarmee het plangebied van dit PIP) ligt slechts voor een zeer klein deel in de gemeente Stein. De gemeente Stein is in het kader van het reguliere vooroverleg betrokken bij het PIP.

In de fase nog voorafgaand aan het opstellen van een voorontwerp PIP is gesproken met (vertegenwoordigers van) omwonenden en heeft een gesprek plaatsgevonden met enkele omwonenden, de luchthaven en SAMCO. In deze fase is op informele (nog niet in de wettelijke procedures) en interactieve wijze gesproken. In het verdere traject doorloopt het PIP de fasen van voorontwerp, ontwerp en vastgesteld plan. Tijdens dit proces bestaat de mogelijkheid om achtereenvolgens blijkt te geven van inspraak, zienswijzen en beroep. Gedurende het proces worden deze momenten kenbaar gemaakt.

8.2 Inspraak en vooroverleg

8.2.1 Inspraak

Het voorontwerp PIP heeft van 1 februari 2022 tot en met 15 maart 2022 ter inzage gelegen. Op 10 februari 2022 heeft een digitale informatiebijeenkomst (webinar) plaatsgevonden, die door eenieder kon worden bijgewoond. Tijdens de digitale informatiebijeenkomst is een toelichting gegeven op het voornemen om een nieuwe vergunning aan te vragen en zijn het PIP en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken toegelicht. Daarbij is met name aandacht besteed aan het akoestisch onderzoek. Tijdens de webinar bestond de mogelijkheid om vragen te stellen. Een deel van de vragen is tijdens de webinar beantwoord. De beantwoording van deze vragen en van andere vragen die tijdens de webinar zijn gesteld, is gebundeld in een overzicht van vragen en antwoorden dat is gepubliceerd op de provinciale website.

Tijdens de periode van terinzagelegging kon eenieder een inspraakreactie indienen. Ruim 370 omwonenden van de luchthaven hebben een gelijklopende reactie ingediend. Daarnaast heeft een aantal indieners deze inspraakreactie specifiek aangevuld of een eigen inspraakreactie ingediend. De ingediende reacties zijn samengevat en beantwoord in een nota van vooroverleg en inspraak, die als bijlage bij deze toelichting is opgenomen. In de nota is aangegeven of een inspraakreactie heeft geleid tot aanpassing van het PIP.

8.2.2 Vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient voor een provinciaal inpassingsplan vooroverleg plaats te vinden met de betrokken gemeenten, met het waterschap en met de diensten van het Rijk die zijn betrokken bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of zijn belast met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Naast het informele overleg zoals beschreven in paragraaf 8.1, heeft tijdens de periode van terinzagelegging van het voorontwerp PIP een digitale informatiebijeenkomst (webinar) plaatsgevonden voor de raadsleden van de gemeenten Beek en Meerssen. Het voorontwerp PIP is daarnaast, tezamen met de daaraan ten grondslag liggende (onderzoeks)rapportages, voorgelegd aan de volgende betrokken overheidsorganen en instanties:

- gemeente Beek;
- gemeente Meerssen;
- gemeente Stein;
- gemeente Sittard-Geleen;
- gemeente Maastricht;
- Waterschap Limburg;
- Rijkswaterstaat (Zuid-Nederland);
- Eurocontrol;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- Brandweer Zuid-Limburg;
- Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Gasunie.

De gemeenten Beek en Meerssen hebben een inhoudelijke vooroverlegreactie ingediend. De gemeenten Stein en Sittard-Geleen hebben ook gereageerd, maar deze gemeenten hebben aangegeven geen aanleiding te zien voor een inhoudelijke reactie. Waterschap Limburg heeft in zijn vooroverlegreactie aangegeven geen opmerkingen op het plan te hebben. Verder zijn inhoudelijke vooroverlegreacties ontvangen van Rijkswaterstaat, Eurocontrol, Luchtverkeersleiding Nederland en de Gasunie. De ingediende vooroverlegreacties zijn samengevat en beantwoord in een nota van vooroverleg en inspraak, die als bijlage bij de toelichting is opgenomen. In de nota is voor iedere vooroverlegreactie aangegeven of die heeft geleid tot aanpassing van het PIP.

8.2.3 Aanpassingen van voorontwerp naar ontwerp PIP

In het ontwerp PIP zijn verschillende aanpassingen gedaan ten opzichte van het voorontwerp PIP. Deze aanpassingen zijn voor een deel het gevolg van inspraak- en vooroverlegreacties en voor een deel van actuele inzichten. Hierna worden de belangrijkste verschillen tussen het ontwerp PIP en het voorontwerp PIP toegelicht.

Uitgangspunten akoestisch onderzoek en aanpassing geluidzone

Representatieve bedrijfssituatie

In het akoestisch onderzoek dat ten grondslag lag aan het voorontwerp PIP werd voor het full power proefdraaien in de representatieve bedrijfssituatie uitgegaan van een proefdraaisessie van 8 minuten full power en 10 minuten ground idle. Deze uitgangspunten volstaan voor het grootste deel van de proefdraaisessies op full power proefdraaien. Uit overleg met SAMCO is echter gebleken dat voor een aantal vliegtuigtypen een afwijkende tijdsduur nodig is. Voor het vliegtuigtype Embraer of CRJ bestaat een proefdraaisessie bijvoorbeeld uit maximaal 12 minuten full power, 10 minuten cruise setting en 23 minuten ground idle. Hiermee was in het eerdere akoestisch onderzoek geen rekening gehouden, waardoor de geluidzone onvoldoende ruimte bood voor het (continueren van) onderhoud aan deze vliegtuigtypen. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast door in de representatieve bedrijfssituatie ook rekening te houden met deze proefdraaisessies.

In de periode na terinzagelegging van het voorontwerp PIP heeft een ‘test’ proefdraaisessie plaatsgevonden. Tijdens die proefdraaisessie bleek dat het vliegtuig vanwege de geldende veiligheidsvoorschriften op grotere afstand van de geluidschermen moest worden gepositioneerd dan eerder was aangenomen. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast, zodat het aansluit bij de actuele situatie en een beeld geeft van de actuele geluidbelasting.

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. Deze verruiming vindt met name plaats op gronden met een agrarische of natuurbestemming. Aan de westzijde komt daarnaast een groter deel van Kasen (Bunde) binnen de geluidzone te liggen. Het aantal te verlenen hogere waarden is verhoogd van 680 stuks (voorontwerp PIP) naar 720 stuks (ontwerp PIP). Dit aantal is overigens nog altijd fors lager dan het aantal geluidgevoelige bestemmingen dan in de huidige vergunde situatie een geluidbelasting boven de 50 dB(A) ondervindt (1.091 stuks). De geluidzone in het ontwerp PIP is in overeenstemming gebracht met de geluidzone uit het actuele akoestisch onderzoek.

Incidentele bedrijfssituatie

Het akoestisch onderzoek dat ten grondslag lag aan 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. De incidentele bedrijfssituatie was in het eerdere akoestisch onderzoek niet expliciet in beeld gebracht, maar het is wenselijk gebleken om ook voor deze situatie voorschriften op te nemen in de omgevingsvergunning voor milieu. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast door ook de incidentele bedrijfssituatie te beschouwen. Voorbeelden van die incidentele bedrijfssituatie zijn langer APU-gebruik op platform B of D en proefdraaisessies bij volledige motorvervanging, zoals die enkele keren per jaar plaatsvinden. Omdat het incidentele bedrijfssituaties betreft, leiden deze niet tot aanpassing van de geluidzone: die wordt gebaseerd op de representatieve bedrijfssituatie. Rekening houdend met maximaal 12 dagen per jaar voor de incidentele bedrijfssituatie, 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.

Overige aanpassingen

Mede naar aanleiding van de ingediende inspraak- en vooroverlegreacties is ook een aantal andere uitgangspunten van het akoestisch onderzoek tegen het licht gehouden. Enkele door omwonenden aangedragen maatregelen (waaronder de bouw van een GRE) zijn nader onderzocht en zijn expliciet betrokken bij de maatregelenafweging in het akoestisch onderzoek. Daarnaast is het maximale aantal proefdraaibeurten categorie B en C in de omgevingsvergunningaanvraag verder ingeperkt. 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. Omdat voor de geluidzone moet worden uitgegaan van een representatieve bedrijfssituatie (en dus van proefdraaien in categorie A) leidt dit niet tot een kleinere geluidzone of een vermindering van het aantal te verlenen hogere waarden. Het aantal keer per jaar dat maximaal hinder kan worden ondervonden van het proefdraaien wordt echter wel sterk verminderd. De regels van het PIP zijn aangepast zodat deze vermindering van het aantal proefdraaibeurten ook planologisch is verankerd.

Aanpassing kernen Meerssen

De planregeling voor de kernen in de gemeente Meerssen is in het ontwerp PIP gewijzigd ten opzichte van het voorontwerp PIP. In het voorontwerp PIP was voor (delen van) Ulestraten, Schietecoven, Kasen (Bunde) en Moorveld (Geulle) een volledige bestemmingsregeling opgenomen waaraan een regeling voor de geluidzone was toegevoegd.

Voor deze kernen geldt namelijk op dit moment geen bestemmingsplan maar een beheersverordening. Omdat een nieuwe geluidzone op grond van de Wet geluidhinder alleen kan worden geregeld in een bestemmingsplan (of inpassingsplan) en niet in een beheersverordening, was voor deze kernen in het voorontwerp PIP voorzien in een volledige bestemmingsregeling.

De gemeente Meerssen heeft in het najaar van 2023 een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd, dat het volledige gemeentelijke grondgebied dekt. De gronden die binnen de geluidzone van Maastricht Aachen Airport liggen, worden in dat bestemmingsplan voorzien van een actuele planologische regeling. Na vaststelling van het bestemmingsplan 'Meerssen' geldt voor alle gronden binnen het plangebied van dit PIP dus een bestemmingsplan. De beheersverordening is dan niet meer van kracht. Vaststelling van het bestemmingsplan 'Meerssen' door de gemeenteraad van Meerssen is voorzien vóór vaststelling van het PIP door Provinciale Staten. De geluidzone voor Maastricht Aachen Airport kan op dat moment via een parapluherziening worden toegevoegd aan het bestemmingsplan 'Meerssen', net zoals dat gebeurt voor de overige bestemmingsplannen binnen de geluidzone. Het is daarom niet langer nodig om voor de kernen in Meerssen in een volledige bestemmingsregeling te voorzien. De bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen die specifiek golden voor de kernen in de gemeente Meerssen zijn daarom niet langer opgenomen in het ontwerp PIP.

Overige aanpassingen in het ontwerp PIP

Naast de hiervóór genoemde aanpassingen, is het ontwerp PIP waar nodig geactualiseerd. Zo zijn beleidsstukken waar in het voorontwerp nog naar werd verwezen, inmiddels vervangen door andere beleidsstukken. Ook zijn – naast het aangepaste akoestisch onderzoek – verschillende andere onderzoeken geactualiseerd en verwerkt in het ontwerp PIP. Daarnaast is een specifieke regeling opgenomen voor de (inmiddels vergunde) zonneparken en zijn (tekstuele) aanpassingen gedaan aan de toelichting om de leesbaarheid te verbeteren.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerp PIP wordt, overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. Gelijktijdig zullen ook het ontwerpbesluit voor het verlenen van de omgevingsvergunning voor milieu en het ontwerpbesluit voor het verlenen van hogere waarden ter inzage worden gelegd. Daarnaast wordt de Wnb-vergunning in ontwerp gepubliceerd. Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen over het PIP en/of de andere ontwerpbesluiten.

8.4 Horen van de gemeenteraden

Artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat Provinciale Staten de gemeenteraden van de betrokken gemeenten horen voordat zij een inpassingsplan vaststellen. De gemeenteraden van Beek en Meerssen zijn per brief d.d. 24 april 2018 geïnformeerd over het voorstellen om een PIP op te stellen ten behoeve van het proefdraaien met straalmotoren op Maastricht Aachen Airport. Bij brief van 30 mei 2018 heeft de gemeente Beek laten weten in te kunnen stemmen het opstellen van een PIP. De gemeente Meerssen heeft bij brief van 30 mei 2018 verzocht om uitstel voor het geven van een reactie. Bij brief van 8 juni 2018 heeft de gemeente Meerssen laten weten in te kunnen stemmen met het opstellen van een PIP door Provinciale Staten. De gemeente Stein is bij brief van 21 mei 2019 gehoord. Op 6 juni 2019 is de brief via de ingekomen stukken ter kennis gebracht van de raad en via mailbericht d.d. 25 juni 2019 is bericht dat de raad een en ander voor kennisgeving heeft aangenomen.

Voor zowel de raad van de gemeente Meerssen als de raad van de gemeente Beek heeft een raadsinformatiesessie plaatsgevonden op respectievelijk 4 oktober 2018 en 10 oktober 2018. Aanvullend zijn de raadsleden geïnformeerd tijdens een digitale informatiebijeenkomst in februari 2021.

8.5 Vaststelling

Na afloop van de periode van terinzagelegging van het ontwerp PIP worden de ingekomen zienswijzen beoordeeld en wordt bezien in hoeverre deze leiden tot aanpassing van het PIP. Het PIP wordt vervolgens ter vaststelling voorgelegd aan Provinciale Staten.