



Maastricht Aachen Airport

*Toelichting bij de aanvraag omgevingsvergunning
milieu (revisievergunning)*

(tevens niet technische samenvatting)



Maastricht Aachen Airport

*Toelichting bij de aanvraag omgevingsvergunning
milieu (revisievergunning)*

opdrachtgever Maastricht Aachen Airport
rapportnummer ML 365-14-RA-003
datum 19 oktober 2023
referentie TKe/TKe/KS/ML 365-14-RA-003
verantwoordelijke ir. A.C.R. Kessen
opsteller ir. A.C.R. Kessen
+31 85 8228694
t.kessen@peutz.n

peutz bv, postbus 66, 6585 zh mook, +31 85 822 86 00, mook@peutz.n , www.peutz.n
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, d NL ngen eurs, btw NL.004933837B01, SO 9001:2008

mook zoetermeer groningen düsseldorf dortmund berlin eindhoven parijs lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	MAA: organisatie, terreingrenzen en activiteiten	6
2.1	Organisatie	6
2.2	Situering van de inrichting, terreingrenzen en omgeving	6
2.3	Bedrijfsactiviteiten op hoofdlijnen	7
3	Nadere beschrijving bedrijfsactiviteiten	10
3.1	Start- en landingsbaan en taxibanen	10
3.2	Platformen A t/m D	10
3.3	Cargoloodsen	10
3.4	Passagiersterminal	11
3.5	Parkeerterreinen	12
3.6	Kantoren	12
3.7	Havendienst	12
3.8	Douane en Marechaussee	12
3.9	Luchthavenbrandweer en brandweeroefenplaats	13
3.10	Proefdraaiplaats	13
3.11	Opslagloods	14
3.12	Werkplaats/Garage	14
3.13	Materieelloods	14
3.14	Transformatorstations	14
3.15	Birdcontrol	15
3.16	Tankplaats	15
3.17	Paardenhotel	15
4	Vergunningsituatie	17
4.1	Vergunningplicht	17
4.2	Bevoegd gezag	17
4.3	Vergunningsituatie	17
4.4	Belangrijkste wijzigingen binnen de inrichting	18
5	Bestemmingsplan en milieueffectrapportage	21
5.1	Vigerend bestemmingsplan	21
5.2	Provinciaal inpassingsplan (PIP)	22
5.3	Milieueffectrapportage	22

6 Toekomstige ontwikkelingen	25
7 Milieuzorg	27
7.1 Milieubeleid	27
7.2 Registratie van de milieubelasting	27
7.3 Ongewone voorvallen	27
8 Milieuaspecten	29
8.1 Geluid	29
8.2 Luchtkwaliteit	29
8.3 ZYS-stoffen	30
8.4 Geur	30
8.5 Opslag van gevaarlijke stoffen	30
8.6 Bodembescherming	30
8.7 Energie- en waterverbruik	31
8.8 Afvalstoffen	31
8.9 Afvalwater	32
8.10 Vervoersmanagement	32
8.11 Natuurbescherming	33

1 Inleiding

De voorliggende aanvraag heeft tot doel een omgevingsvergunning te verkrijgen voor de activiteit milieu voor het in werking hebben van de inrichting van Maastricht Aachen Airport B.V. (verder te noemen: MAA), gelegen aan de Vliegveldweg te Maastricht-Airport.

Doelstelling van deze toelichting op de aanvraag voor een omgevingsvergunning is het informeren van de vergunningverlener (de gemeente Beek) en overige belanghebbenden over de beoogde bedrijfsactiviteiten binnen de inrichting en de gevolgen daarvan voor het milieu.

De aanvraag betreft een revisievergunning voor de activiteiten van MAA, die de gehele inrichting omvat en voorgaande vergunningen vervangt. De aanleiding voor de aanvraag is tweeledig: enerzijds stamt de vigerende vergunning van MAA uit 2003 (met aanpassingen hierop in 2006, 2008, 2010 en 2021) en is er behoefte aan een actualisatie omdat tussentijds diverse wijzigingen hebben plaatsgevonden. Anderzijds is er sprake van een relevante nieuwe voorgenomen activiteit waarvoor vergunning wordt aangevraagd, namelijk het proefdraaien van vliegtuigen met straalmotoren op het terrein van de luchthaven, in aanvulling op het reeds vergunde proefdraaien met turboprop-vliegtuigen.

De aanvraag bestaat uit de volgende onderdelen:

- het aanvraagformulier omgevingsvergunning;
- bij dit formulier behorende bijlagen:
 - toelichting op de aanvraag (voorliggend document)
 - tekeningen
 - geluidonderzoek
 - luchtkwaliteitsonderzoek
 - geuronderzoek
 - ZZS-inventarisatie
 - bodemrisicoanalyse
 - opslag gevaarlijke stoffen (PGS-toets)
 - overzicht stook- en koelinstallaties
 - overzicht transportmiddelen

In deze toelichting op de aanvraag wordt de aanvraag samengevat en worden de milieuaspecten nader toegelicht. Meer technische details en de technische onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen.

N.B. Wellicht ten overvloede wordt vermeld dat de aanvraag uitsluitend betrekking heeft op de *landzijdige activiteiten* van de luchthaven. De *luchtzijdige activiteiten* (het taxiën, starten en landen van vliegtuigen) maken geen onderdeel uit van deze omgevingsvergunning-aanvraag maar zijn geregeld via de Wet luchtvaart (door middel van een Luchthavenbesluit of een Omzettingsregeling).

2 MAA: organisatie, terreingrenzen en activiteiten

2.1 Organisatie

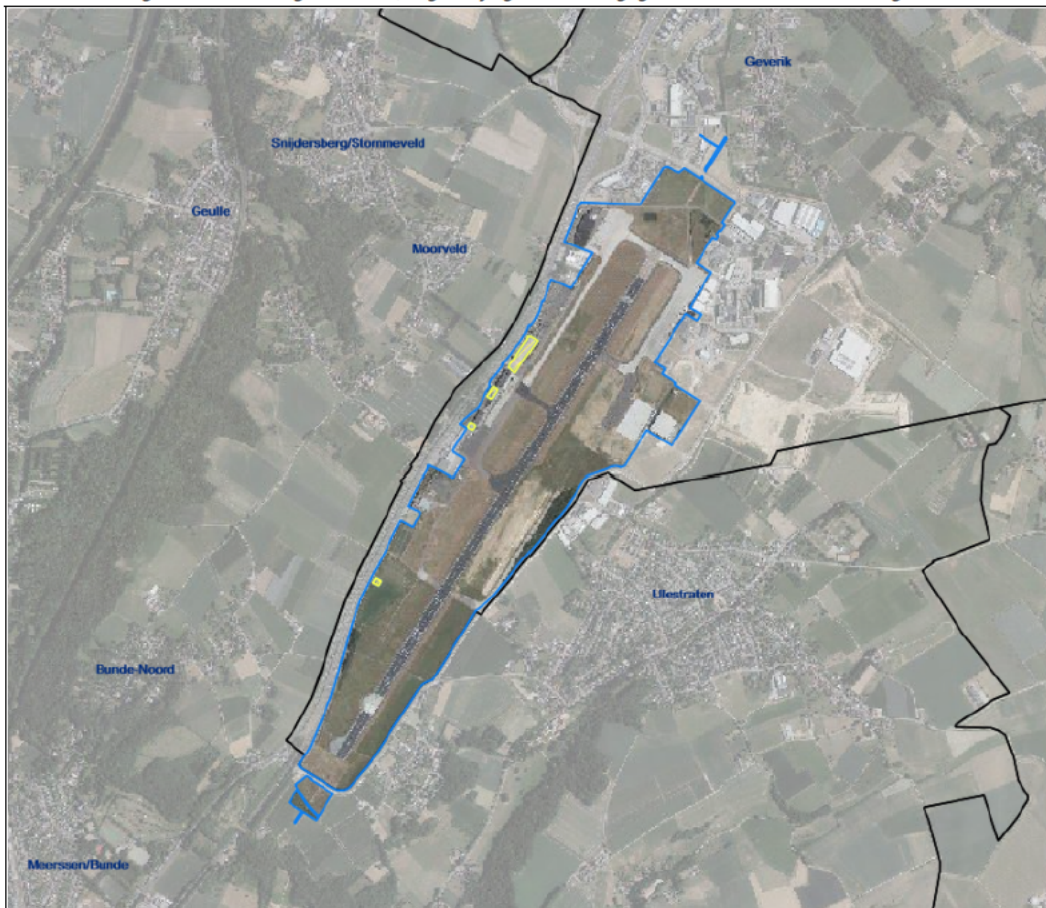
Aanvrager van de vergunning is Maastricht Aachen Airport B.V (MAA). MAA is de concessionaris/exploitant van de luchthaven. MAA huurt de gronden en opstallen van de luchthaven van de eigenaar, Maastricht Aachen Airport Beheer en Infra (MAABI).

2.2 Situering van de inrichting, terreingrenzen en omgeving

Afbakening van de inrichting

De inrichting is vrijwel geheel gelegen in de gemeente Beek en omvat grote delen van het luchthaventerrein. In figuur 2.1 is de globale situering van de inrichting weergegeven. In de **bijlage [tekeningen]** zijn de terreingrenzen nader aangeduid.

f2.1 Globale situering van de inrichting (in blauw), in geel zijn gronden aangegeven die niet tot de inrichting behoren.



Op en nabij het luchthaventerrein zijn diverse zelfstandige bedrijven/rechtspersonen gesitueerd die weliswaar enige relatie hebben met de luchthaven, maar geen onderdeel

uitmaken van de inrichting van MAA; de organisatorische, technische en functionele bindingen met MAA zijn niet dermate groot zijn dat sprake zou zijn van één inrichting. Binnen de terreingrenzen zoals in blauw aangeduid in figuur 2.1 betreft dit de verkeerstoren (LVNL), het radargebouw (LVNL), het hotel (Gr8 Hotels) en Shell (geel aangeduid in figuur 2.1).

Rondom de inrichting (dus buiten de terreingrenzen zoals in blauw aangeduid in figuur 2.1) zijn onder andere de kazerne voor de Koninklijke Marechaussee Brigade en bedrijven grenzend aan de platforms gesitueerd (zoals SAMCO en MAAS alsmede het Businesspark Aviation Valley). De overslagloods aan de noordwestzijde wordt door MAA thans verhuurd aan derden (een transportonderneming). Ook voor deze bedrijven geldt dat dit zelfstandig opererende bedrijven/rechtspersonen zijn die niet in dermate bindingen hebben met MAA dat zij tot de inrichting MAA behoren.

Voor zover van toepassing beschikken deze niet tot de inrichting behorende bedrijven over een eigen omgevingsvergunning of hebben zij een melding Activiteitenbesluit verricht, zij vormen verder geen onderdeel van voorliggende aanvraag.

Omgeving van de inrichting

De inrichting is gesitueerd in de gemeente Beek. Rondom de inrichting liggen de woonkernen van Ulestraten, Schietecoven, Meerssen, Bunde, Kasen, Geulle, Moorveld, Geverik en Kelmond. Buiten deze kernen liggen enkele verspreidliggende woningen nabij de luchthaven, onder andere aan de Vliegveldweg en Schonen Steijnweg.

2.3 Bedrijfsactiviteiten op hoofdlijnen

Hoofdactiviteiten

Maastricht Aachen Airport is één van de vijf Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. Hoofdactiviteit van MAA is het accommoderen van vervoer van personen en vracht via luchtverkeer. Uitgangspunt voor de bedrijfsactiviteiten van MAA in voorliggende aanvraag is een luchthaven die (luchtzijdig) in bedrijf is conform de Omzettingsregeling 2014¹. De Omzettingsregeling is gebaseerd op een luchthaven die 1.439.000 passagiers per jaar vervoert en 170.000 ton vracht per jaar verwerkt².

In de aanvraag om een vergunning Wet natuurbescherming die MAA heeft ingediend bij het Ministerie van LNV, is een tweede scenario voor het luchtzijdig bedrijf van de luchthaven opgenomen. Dit scenario gaat ook uit van de Omzettingsregeling, maar geeft daaraan een andere invulling. Die invulling leidt tot een andere (kleinere) omvang van de grondgebonden activiteiten op de luchthaven. Voor de aanvraag omgevingsvergunning 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

- 1 het is mogelijk dat in de toekomst sprake zal zijn van een andere capaciteit van de luchthaven, bijvoorbeeld samenhangend met de potentiële bestuursvorming omtrent de toekomst van de luchthaven. Hier wordt in hoofdstuk 6 nader op ingegaan.
- 2 voer de gheschiedenis wordt vermeld dat een passagier die vertrekt via MAA en ook weer terugkomt via MAA te tassen twee passagiers.

leidend in de technische onderzoeken bij deze aanvraag. Voor meer details over de toegepaste scenario's wordt verwezen naar de betreffende onderzoeken.

Maastricht Aachen Airport beschikt over één verharde start- en landingsbaan 21 - 03 (2750 meter), inclusief de stopway aan het begin van baan 03 van 250 meter. De baan is 45 meter breed en beschikt aan weerszijden over een Instrument Landing System. Aan de uiteinden van de baan zijn onder andere de localizer antennes en de aanvliegverlichting (ALS) gesitueerd en is een runway end safety area (RESA) aanwezig.

Ook biedt de luchthaven faciliteiten voor general aviation (kleinere vliegtuigen) en voor luchtvaartgerelateerde industrie (bijvoorbeeld onderhoudsbedrijven).

Faciliteiten en ondersteunende activiteiten

Ten behoeve van deze functies beschikt de luchthaven onder andere over de volgende faciliteiten:

- start- en landingsbaan en taxibanen
- platformen (A t/m D)
- vrachtgebouwen (vrachtgebouw noord en cargoloods oost)
- passagiersterminal
- parkeerterreinen
- kantoren en havendienst
- douane en Marechaussee
- luchthavenbrandweer en brandweeroefenplaats
- proefdraaiplaatsen vliegtuigen
- werkplaats/garage/opslag
- materieelloods/de-icing
- transformatorstations
- tankplaats voor eigen voertuigen
- bird control installaties
- paardenhotel

In de **bijlage [tekeningen]** en in figuur 2.2 op de volgende pagina zijn de bovengenoemde faciliteiten weergegeven. In hoofdstuk 3 worden de bedrijfsactiviteiten nader beschreven.

Werktijden

De luchthaven is opengesteld tussen 06.00 - 23.00 uur (inclusief opstijgen en landen), waarbij daarnaast tussen 23.00 en 0.00 uur (onder voorwaarden) in beperkte mate starts en landingen kunnen plaatsvinden voor zover sprake is van bijvoorbeeld technische storingen of extreme meteorologische omstandigheden.

Vorbereidende danwel afrondende werkzaamheden voor vracht- en passagiersvluchten (zoals bijvoorbeeld vrachtafhandeling en het komen en vertrekken van reizigers) alsook bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden kunnen ook buiten deze tijden plaatsvinden.

f2.2 Situering faciliteiten en ondersteunende activiteiten.



3 Nadere beschrijving bedrijfsactiviteiten

3.1 Start- en landingsbaan en taxibanen

Maastricht Aachen Airport beschikt over één verharde start- en landingsbaan 21 - 03 (2750 meter), inclusief de stopway aan het begin van baan 03 van 250 meter. De baan is 45 meter breed en beschikt aan weerszijden over een Instrument Landing System. Aan de uiteinden van de baan zijn onder andere de localizer antennes en de aanvliegerverlichting (ALS) gesitueerd en is een runway end safety area (RESA) aanwezig.

Meerdere taxibanen vormen de verbinding tussen de start- en landingsbaan enerzijds en de platformen A t/m D anderzijds.

3.2 Platformen A t/m D

De luchthaven beschikt over 4 platformen (A, B, C en D) ten behoeve van de afhandeling van vliegverkeer. Hieronder wordt verstaan het stallen en laden en lossen van luchtvaartuigen (passagiers, bagage, vracht) met alle bijbehorende handelingen zoals bijvoorbeeld tanken en schoonmaak.

Platform A is gesitueerd voor de passagiersterminal en wordt met name gebruikt voor de afhandeling van passagiersvliegtuigen en general aviation (klein verkeer). Platform B en D zijn gesitueerd voor respectievelijk het Vrachtgebouw Noord en de Cargoloods Oost en worden met name gebruikt voor de afhandeling van vrachtvliegtuigen. Platform C is gesitueerd aan de noordoostzijde van het terrein en wordt met name gebruikt voor general aviation en ten behoeve van de aan deze zijde gevestigde luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid. Op platform C vindt ook proefdraaien van vliegtuigen plaats (zie ook paragraaf 3.10).

3.3 Cargoloodsen

De inrichting beschikt over 2 cargoloodsen: vrachtgebouw noord en cargoloods oost. vrachtgebouw noord omvat ca. 8.000 m² bvo en cargoloods oost ca. 21.500 m² bvo. Cargoloods oost is nog niet volledig gerealiseerd: het eerste (zuidelijke) deel van cargoloods oost is in 2013 in gebruik genomen, het tweede (noordelijke) deel is nog niet gerealiseerd.

De vracht omvat zowel niet-gevaarlijke als gevaarlijke vracht (Dangerous Goods in de zin van de regelgeving van de International Civil Aviation Organisation). In de beide loodsen zijn locaties aanwezig voor de (tijdelijke) opslag van gevaarlijke stoffen.

Vertrekkende vracht

Vanuit de vrachtauto wordt de vracht in de vrachtloods gelost, gepalleteerd, voorzien van documenten en gewogen.

De vrachtloods is in zijn geheel douanegebied. In de vrachtloods worden goederen van diverse expediteurs "overgeslagen". Goederen verblijven maximaal 48 uur in de vrachtloods. Goederen worden door de afhandelingsmaatschappij van de luchthaven afgehandeld. Een trekker brengt de aanhangwagens ("dollies") met vracht naar het gereedstaande vliegtuig op platform B of D. Voor het laden/lossen van de vracht wordt platformmaterieel zoals een highloader gebruikt.

Aankomende vracht

Een landend vrachttoestel parkeert op platform B of D. Vanuit het vliegtuig wordt de vracht met behulp van een highloader gelost op speedloaders/palletmovers en naar de vrachtloods gereden.

In de vrachtloods wordt de vracht indien nodig uitgesorteerd en hergegroepeerd. De afhandelingsdocumenten worden verwerkt door de douane c.q. de vrachtagenten. Vervolgens wordt de vracht in vrachtauto's geladen waarna de vracht via de weg naar zijn eindbestemming wordt getransporteerd. De goederen verblijven maximaal 48 uur in de vrachtloods.

In beide cargoloodsen zijn koel- en vriescellen aanwezig ten behoeve van de opslag en vervoer van gekoelde vracht (bijvoorbeeld vlees, bloemen en medicijnen).

3.4 Passagiersterminal

Vertrekkende passagiers

Bij binnenkomst van de centrale hal gaan de passagiers naar de incheckbalies. Bij de incheckbalies worden de koffers gewogen en vervolgens op vertrekbanden afgevoerd naar de sorteerruimte. De passagiers komen via een controlepost in de vertrekhal en gaan via de daarvoor bestemde uitgang per bus of lopend naar het vliegtuig op (meestal) platform A.

Met een trekker, voorzien van bagagewagentjes, wordt de bagage van de sorteerruimte naar het gereedstaande vliegtuig vervoerd en vervolgens geladen in het vliegtuig.

Aankomende passagiers

Een landend passagierstoestel parkeert (meestal) op platform A. Trappen worden aan het toestel gezet, waarna de passagiers het toestel verlaten om lopend danwel middels een bus naar de aankomsthal te worden gebracht.

De koffers worden vanuit het vliegtuig op kofferkarren geladen en met behulp van een trekker naar de bagageband gebracht. In de aankomsthal wachten passagiers bij de koffertransportbanden op hun bagage en verlaten vervolgens de luchthaven via een controlepost van de Douane.

In de terminal zijn voorzieningen aanwezig in de vorm van enkele shops en horeca.

3.5 Parkeerterreinen

MAA beschikt over meerdere parkeerterreinen, zowel voor passagiers als voor personeel.

Voor passagiers zijn aan de westzijde van het terrein respectievelijk de volgende parkeerterreinen beschikbaar:

- P1 (1200 parkeerplaatsen);
- P K+R (40 parkeerplaatsen).

De realisatie van P7 (2.500 parkeerplaatsen) wordt verwacht voor 2024. Daarmee vervalt ook de tijdelijke parkeerplaats (P5) aan de oostzijde. Deze ontwikkeling is meegenomen in voorliggende aanvraag.

Voor personeel wordt met name de personeelsparkeerplaats (ca. 100 parkeerplaatsen) gebruikt. Dit terrein grenst aan P1.

Een deel van de parkeerterreinen wordt in de nabije toekomst voorzien van zonnepanelen op carportconstructies.

3.6 Kantoren

In diverse gebouwen op het terrein van de luchthaven zijn kantoorruimten ingericht. Aan de zuidzijde van de passagiersterminal is het grootste deel van deze kantoren gevestigd.

3.7 Havendienst

De havendienst is gevestigd in het gebouw direct naast de luchtverkeersleiding, ten zuiden van de passagiersterminal en de kantoren van de luchthaven. De havendienst bewaakt de orde en veiligheid op de luchthaven.

3.8 Douane en Marechaussee

De Douane is een gebruiker van diverse gebouwen van de luchthaven. Ten behoeve van de bagagecontrole van passagiers beschikt de douane onder andere over röntgenapparatuur en metaaldetectie-poorten. Voor het gebruik hiervan is een vergunning verleend in het kader van de Kernenergiewet.

Tevens heeft de Douane diverse ruimten in gebruik in de vrachtloodsen ten behoeve van de controle en administratieve/fiscale afhandeling van vracht.

De Koninklijke Marechaussee (KMAR) verricht op de luchthaven diverse taken waaronder bewaking, paspoortcontrole en algemene politietaken. De KMAR is een gebruiker van diverse gebouwen van de luchthaven.

De KMAR-kazerne nabij de luchthaven maakt geen onderdeel uit van de inrichting.

3.9 Luchthavenbrandweer en brandweeroefenplaats

De luchthavenbrandweer is, in het kader van de Luchtvaartwet, verantwoordelijk voor de bestrijding van vliegtuigongevallen binnen het verzorgingsgebied van de luchthavenbrandweer.

De brandweer beschikt over een eigen gebouw aan de westzijde van het terrein, waar stalling plaatsvindt van de crashtenders (brandweervoertuigen). De luchthavenbrandweer beschikt in het gebouw onder andere over onderhoudsruimten voor kleine blusmiddelen en adembeschermingsapparatuur. Ook vindt hier opslag van blusschuim plaats. Ten behoeve van het vullen van adembeschermingsapparatuur is een persluchtcompressor aanwezig.

De voertuigen van de luchthavenbrandweer zijn specifiek ingericht voor het blussen van vloeistofbranden en niet voor gebouwbrandbestrijding. De luchthavenbrandweer is er dus niet voor de brandbestrijding in gebouwen. Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeentelijke brandweer.

De luchthavenbrandweer beschikt op het terrein over een brandweeroefenplaats (direct naast de proefdraaiplaats). Op de brandweeroefenplaats staat een voorgeprepareerd en nagebootst vliegtuig (mock-up) waarin en -om trainingen gegeven kunnen worden. Hierbij kunnen rook, gas en vlammen toegepast worden. Tijdens de oefeningen kunnen een crashtender (brandweervoertuig), watermonitoren (bluskanon), brandblussers (poeder en schuim) en gereedschap zoals een kettingzaag of slijpschijf ingezet worden.

De oefenplaats wordt ca. 1 x per week per ploeg gebruikt gedurende een periode van 1 à 2 uur per keer.

Incidenteel wordt ook door korpsen van de omliggende gemeenten gebruik gemaakt van deze oefenplaats.

3.10 Proefdraaiplaats

Ten behoeve van het proefdraaien van vliegtuigen (na onderhoud) beschikt de luchthaven over een proefdraaiplaats aan de westzijde van het luchthaventerrein. De proefdraaiplaats is aan twee zijden afgeschermd met een aarden wal met daarop een geluidscherm.

Naast de proefdraailocatie kan proefdraaien ook plaatsvinden op platform C.

In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op de wijzigingen inzake het proefdraaien.

Van het proefdraaien wordt een proefdraairegistratie bijgehouden, waarin opgenomen is wanneer en met welk vliegtuig proefgedraaid is, welke power-settings hierbij gebruikt zijn en gedurende welke tijdsduur. Deze registratie wordt na afloop van elk kalenderjaar toegezonden aan het bevoegd gezag en kan voorts ook gedurende het jaar ten behoeve van bijvoorbeeld handhaving ingezien worden door het bevoegd gezag.

3.11 Opslagloods

De opslagloods doet dienst als magazijn en kleine werkplaats voor onder andere reparaties van elektrotechnische onderdelen. In deze loods vindt opslag plaats van bijvoorbeeld gereedschap, onderdelen en onkruid-bestrijdingsmiddelen.

3.12 Werkplaats/Garage

De garage van Maastricht Aachen Airport is ingericht als onderhoudswerkplaats voor motorisch en niet-motorisch aangedreven materieel (geen vliegtuigmotoren). Ten behoeve van het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden zijn naast de smeerputten, hefbruggen en hijsinrichting, diverse machines aanwezig zoals lasapparatuur, draaibank, compressor en handgereedschap. Ook is een acculaadruimte ingericht.

In de garage zijn een aantal afgeschermdes locaties ingericht waarbinnen opslag van stoffen plaatsvindt, zoals olie, vetten en oliehoudend afval.

3.13 Materieelloods

In de materieelloods worden onder andere diverse voertuigen en hulpmiddelen gestald die gebruikt worden voor het terreinonderhoud (grasmaaien, gladheidsbestrijding).

Naast de materieelloods staat een dubbelwandige vloeistof zeecontainer met een inhoud van 18.000 liter de-icing vloeistof (Kilfrost, propyleenglycol). Het middel wordt vanuit deze tank onder persluchtdruk uitgedreven naar de tank van de de-icing hoogwerker. Om te voorkomen dat vliegtuigen bij de start problemen krijgen met het vastvriezen van roeren (stuurmechanisme) en ijsafzetting op de vleugels waardoor het vleugelprofiel wijzigt en de vliegeigenschappen worden beïnvloed, worden vliegtuigen bij vorst -vanuit een hoogwerker- bespoten met een nevelaagje de-icingspray.

De gebruikte de-icingspray is geen ADR-geclassificeerde stof.

Op het buitenterrein naast de materieelloods is ook een afschuitplaats aanwezig, waar voertuigen schoongespoten kunnen worden. Tevens is een uitpandig bouwstoffendepot aanwezig, waar onder andere klinkers, zand, grind, tegels, rioolbuizen en dergelijke worden opgeslagen.

3.14 Transformatorstations

Op het terrein van de inrichting zijn twee transformatorstations aanwezig (aan de noordzijde van het terrein nabij platform C en aan de zuidzijde van het terrein nabij de materieelloods). In deze stations vindt transformatie van 10.000 V naar 220/380 V plaats. Van hieraf valt het net onder beheer van MAA en vindt verdere distributie plaats op 220/380 V niveau.

De luchthaven beschikt voorts over een noodstroomvoorziening, bestaande uit twee noodstroomaggregaten die bij het uitvallen van de stroom onder andere de baanlichtinstallatie van de start- en landingsbaan in stand houden. De noodstroomaggregaten zijn opgesteld in de gebouwen van de transformatorstations. Hiertoe is bij beide transformatorstations ook (in pandig) een bovengrondse dieseltank (2,5 m³) aanwezig.

3.15 Birdcontrol

Om vogelaanvaringen met vliegtuigen zoveel mogelijk te beperken wordt een aantal maatregelen genomen. Zo wordt het luchthaventerrein onaantrekkelijk gemaakt voor vogels (bijvoorbeeld door grasland schraal te houden) en worden vogels verjaagd.

Voor het verjagen van vogels worden bij MAA de navolgende middelen ingezet:

- verjagen met op voertuigen gemonteerde geluidinstallaties met geluiden van roofvogels of van soortgenoten in nood;
- verjagen van vogels met een pistool waarmee kogels kunnen worden afgevuurd die gilgeluiden of een knal produceren;
- verjagen van vogels over het luchthaventerrein door de inzet van verspreid over het terrein geplaatste knalapparatuur-installaties (acetyleen gaskanonnen). Deze apparaten zijn vanuit het havendienstgebouw radiografisch aan te sturen.

MAA beschikt voorts over een vergunning voor afschot van alle beschermde en onbeschermde vogels. Het afschieten van vogels is een laatste middel, waarvan alleen gebruik wordt gemaakt in uiterste noodzaak.

3.16 Tankplaats

Aan de noordzijde van het terrein, nabij de Cargoloods noord, bevindt zich de tankplaats voor eigen materieel. Naast de afleverinstallatie voor benzine- en dieselbrandstof bevinden zich een ondergrondse benzinetank (3 m³) en een ondergrondse dieseltank (10 m³). De tankplaats is voorzien van een vloeistofdichte vloer.

MAA maakt geen gebruik meer van reguliere diesel maar van GTL (gas-to-liquid, een dieselbrandstof gemaakt vanuit aardgas), dit zorgt voor een lagere uitstoot van stikstofoxiden, fijnstof en roet.

3.17 Paardenhotel

De luchthaven beschikt over voorzieningen ter ondersteuning van het vervoer van dieren, in de vorm van een paardenkeuringscentrum en een opvang voor tropische vogels. Het paardenkeuringscentrum is naast paardenopvang voor fok- en renpaarden voor binnen en buiten Europa, ook geschikt voor im- en export, opvang en verzorging van andere hoefachtigen buiten Europa.

Het paardenhotel is voorzien van ca. 26 paardenboxen. Enkele boxen worden als quarantaine-ruimte gebruikt. Aanvoer van de paarden geschiedt met zowel vliegtuigen als per as. De dieren worden in de boxen gebracht en gekeurd door een keurmeester, in een hiervoor ingerichte inspectiebox. Na goedkeuring kunnen de dieren worden gestald in het niet quarantaine-gedeelte of rechtstreeks per veewagen worden afgevoerd.

Maastricht Aachen Airport is aangewezen door de Europese Commissie als een erkende Buitengrens Inspectie Post (BIP).

Naast kantoren zijn er in de loods voorzieningen zoals een laboratoriumruimte en opslag voor hooi, stro en voer. Mest- en strooiselopvang vindt plaats in afsluitbare, lekvrije container of rolcontainer. Deze zijn gemerkt met Cat I (mest geweigerde dieren) of Cat II (mest EU goedgekeurde dieren). De mest Cat I en II wordt gescheiden bewaard en afgevoerd. Vernietiging van mest en strooisel vindt plaats via een erkende verwerker.

Het paardenhotel wordt periodiek gereinigd met behulp van een hogedrukreiniger. Hierbij kan een desinfectiemiddel gebruikt worden. Dit wordt hiertoe in kleine hoeveelheden opgeslagen in het paardenhotel.

4 Vergunningsituatie

4.1 Vergunningplicht

MAA is omgevingsvergunningplichtig voor de activiteit milieu op basis van de volgende categorieën zoals genoemd in bijlage I, onderdeel C van het Besluit omgevingsrecht (Bor):

- categorie 1.4, sub d
inrichtingen voor het beproeven van straalmotoren en -turbines
 - meer specifiek is van toepassing categorie 1.3, sub c, voor het beproeven van:
 - 2°. *straalmotoren of -turbines met een stuwkracht van 9 kN of meer;*
 - 3°. *straalmotoren of -turbines met een op as overgebracht vermogen van 250 kW of meer;*
- categorie 2.7, sub s
inrichtingen waar een installatie aanwezig is waarin gassen worden gemengd en tot ontbranding worden gebracht met als doel het opwekken van een schokgolf
- categorie 13.4, sub a
inrichtingen voor het vervaardigen, repareren, proefdraaien of uitwendig reinigen van vliegtuigen
- categorie 26.2
inrichtingen voor het oefenen van brandbestrijdingstechnieken

4.2 Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag inzake de omgevingsvergunning milieu is Burgemeester en Wethouders van de gemeente Beek.

4.3 Vergunningsituatie

MAA beschikt thans over een de gehele inrichting omvattende revisievergunning milieu uit 2003. Daarnaast zijn in 2006 en 2008 milieuneutrale wijzigingen in de inrichting doorgevoerd in de vorm van sloop en herbouw van de transformatorstations en het herinrichten van de infiltratievoorzieningen op het terrein en is in 2010 een omgevingsvergunning milieu (veranderingsvergunning) verleend voor de realisatie van de nieuwe Cargoloods Oost. Het eerste deel van deze loods is inmiddels gerealiseerd, de bouw van het tweede gedeelte is nog in voorbereiding. In 2021 zijn milieuneutrale wijzigingen verleend voor een gedeeltelijke verlegging van het tracé van de dienstweg en de aanleg van enkele zonneparken binnen het terrein van de inrichting. In 2023 zijn vergunningen aangevraagd voor de gedeeltelijke sloop van (een klein deel van) Vrachtgebouw Noord en de aanleg van P7. Deze vergunningen zijn -bij schrijven van dit document medio oktober 2023- nog niet verleend. De activiteiten zijn ook meegenomen in voorliggende aanvraag.

Voor meer details inzake deze vergunningen wordt verwezen naar de **tabel [overzicht vergunningen en meldingen]** bij het aanvraagformulier.

Met voorliggende vergunningaanvraag wordt beoogd een nieuwe, de gehele inrichting omvattende, omgevingsvergunning milieu te verkrijgen die bovengenoemde vergunningen vervangt.

Uiteraard zijn ook de algemeen geldende regels uit het Activiteitenbesluit (voor zover van toepassing op vergunningplichtige inrichtingen) van kracht. Het betreft dan met name hoofdstuk 3 en 5 van het Activiteitenbesluit, meer concreet in ieder geval paragrafen 3.3.1 (afleveren van brandstof aan motorvoertuigen), 3.3.2 (wassen van motorvoertuigen), 3.4.1 (opslaan van propaan) en 3.4.2 (opslaan van brandstof in ondergrondse tank).

4.4 Belangrijkste wijzigingen binnen de inrichting

Ten opzichte van de thans vergunde situatie zijn diverse wijzigingen binnen de inrichting aan de orde. De belangrijkste wijzigingen worden onderstaand toegelicht.

Herbegrenzing van de inrichting

De terreingrens van de inrichting is in de loop der jaren enigszins gewijzigd door aankoop en verkoop van percelen. Op basis van de huidige eigendomssituatie alsook een beschouwing van technische en organisatorische bindingen is de inrichting herbegrensd. In de **bijlage [tekeningen]** is de nieuwe terreingrens weergegeven.

Proefdraaien met vliegtuigen met straalmotoren

Ten behoeve van het proefdraaien van vliegtuigen (na onderhoud) beschikt de luchthaven over een proefdraaiplaats. Het genoemde onderhoud aan vliegtuigen vindt plaats buiten de inrichting bij nabij de luchthaven gelegen bedrijven zoals SAMCO.

Binnen de vigerende vergunning is alleen proefdraaien toegestaan met vliegtuigen met propellers (turboprops) en niet met vliegtuigen met straalmotoren (turbofans). In de praktijk betreft het huidige turboprop-proefdraaien met name de Bombardier Dash 8 en de ATR 42/72.

In voorliggende aanvraag wordt ook het proefdraaien met straalmotoren mogelijk gemaakt. Beoogd wordt om met name proef te draaien met de Airbus A220, de Bombardier CRJ 900, de Embraer RJ145 en de Embraer 190, maar ook andere vliegtuigtypes zijn in principe mogelijk (mits passend binnen de aan te vragen c.q. te vergunnen geluidruimte).

Aanpassing proefdraairegistratie / beperking aantal proefdraaibeurten en power-settings

Middels voorliggende vergunningaanvraag wordt beter vastgelegd hoeveel proefdraaibeurten toegestaan zijn, welke power-settings gebruikt worden en welke voorwaarden van toepassing zijn. Ook wordt de proefdraairegistratie verbeterd.

Niet ieder proefdraaisessie kent dezelfde handelingen en tijdsduur. De handelingen tijdens het proefdraaien van zowel turboprops als straalmotoren kunnen op basis van hun akoestische footprint ingedeeld worden in drie categorieën. In tabel 4.1 is een overzicht

gegeven van deze categorieën, oplopend in zwaarte van C tot A. Ook is het aantal proefdraaibeurten per categorie per jaar aangegeven.

In de tabel is tevens de tijdsduur van een proefdraaibeurt weergegeven. Het betreft de netto-duur, dat wil zeggen de tijd dat de motoren daadwerkelijk draaien op het maximale vermogen behorende bij de betreffende powersetting. Uitgangspunt hierbij is dat met beide motoren tegelijkertijd proefgedraaid wordt.

Voorts zijn binnen de inrichting van MAA 12 afwijkingen van de bedrijfssituatie toegestaan (zogenaamde incidentele bedrijfssituaties). Het is mogelijk dat deze gebruikt worden voor proefdraaiactiviteiten, die anders zijn dan de in de tabel opgenomen categorieën. In voorliggend onderzoek is rekening gehouden met 10 afwijkende proefdraaibeurten met de Dash-8 (motorwissel: 5 minuten full power, 17 minuten flight idle en 49 minuten ground idle) en 2 afwijkende proefdraaibeurten met de Embraer190 (engine break in procedure: 53 minuten full power, 73 minuten flight idle en 71 minuten ground idle).

t4.1 Categorieën proefdraaibeurten.

Categorie	Powersetting	Beschrijving type onderhoud	Toerental (rpm)	Torque / thrust	Duur (netto)	Aantal per jaar
C	Ground idle / "stationair"	Leak checks, airconditioning & pressurization checks, aux generator checks, electrical checks	50 60 %	5 10 %	5 à 10 minuten	200
B	Cruise setting / flight idle	Autofeather checks, governor checks, prop balancing, system checks, oil consumption checks	70 80 %	30 50 %	5 à 15 minuten (+5 minuten idle)	100
A	Motorinstallatie / full power	Motorinstallatie, power assurance run	90 100 %	80 100 %	3 à 4 minuten (+5 minuten idle)	50
IBS	Afwijkend	Incidentele bedrijfssituaties				≤ 12

In aanvulling op de genoemde tijdsduren in de bovenstaande tabel geldt het volgende:

- in een aantal gevallen kan sprake zijn van een proefdraaibeurt van type A die langer duurt dan in de tabel is weergegeven, bijvoorbeeld door stabilisatieproblemen. In dat geval is meestal sprake van een proefdraaibeurt die ongeveer twee keer zo lang in beslag neemt als weergegeven. Worst-case wordt er in voorliggend onderzoek vanuit gegaan dat hier in 50% van de gevallen sprake van is.
- een aantal proefdraaibeurten van type A binnen de representatieve bedrijfssituatie wijkt af van de bovenstaande tijdsprofielen, omdat er specifieke handelingen uitgevoerd moeten worden waardoor er langer proefgedraaid wordt dan de bovengenoemde aantallen minuten. Meest relevant hierin is een proefdraaibeurt met vliegtuigtype Embraer of CRJ, waarbij sprake is van 12 minuten full power, 10 minuten flight idle en 23 minuten ground idle en een proefdraaibeurt met vliegtuigtype Dash8, waarbij sprake is van 5 minuten full power 17 minuten flight idle en 5 minuten ground idle. Gegeven de gehanteerde powersettings tijdens deze proefdraaibeurten -met de maximale powersetting full power- valt dit wel binnen een proefdraaibeurt van categorie A als bedoeld in de tabel.

Uitwijklocatie proefdraaien meer regulier gebruiken

Naast de proefdraailocatie kan proefdraaien ook plaatsvinden op het C-platform, nabij de loods van SAMCO. Op het C-platform zijn hiertoe 2 locaties aanwezig voor proefdraaien (aan de noord- en zuidzijde van het platform). Thans is dit onder diverse restricties toegestaan, bedoeld als uitwijklocatie indien de omstandigheden zo zijn dat de proefdraailocatie niet gebruikt kan worden. In voorliggende aanvraag krijgt het proefdraaien op het C-platform een andere functie, omdat uitgegaan wordt van een "preferente windrichtingenbeleid". Deze systematiek beoogt hinderbeperking te bereiken door de locatie van het proefdraaien (proefdraaiplaats danwel C-platform) afhankelijk te maken van de windrichting en zal tevens als voorschrift in de omgevingsvergunning milieu opgenomen worden. Op basis van windstatistiek is afgeleid dat de verhouding qua gebruik van beide locaties normaliter ca. 50%-50% zal zijn.

Proefdraaien met helikopters

Aan de noordzijde van het C-platform wordt proefgedraaid met helikopters. Het proefdraaien vindt plaats met diverse helikopter-types, zoals de Robinson R44, de Eurocopter 120, 350 en 355 en de Agusta A109.

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.

Brandweeroefenplaats

De inrichting heeft in 2015 een nieuwe brandweeroefenplaats in gebruik genomen, direct naast de proefdraaiplaats. Deze brandweeroefenplaats vervangt de oefenactiviteiten die aan de oostzijde van de inrichting plaatsvonden. Deze wijziging is niet eerder geformaliseerd en wordt derhalve in voorliggende vergunningaanvraag meegenomen.

Herinrichting entreegebied

Het entreegebied van de luchthaven (het voorterrein nabij de passagiersterminal) is heringericht, waarbij onder andere de locatie van het kort parkeren (inclusief kiss & ride) is gewijzigd en direct voor de terminal een voetgangersgebied is ingericht. Het openbare tankstation dat hier gevestigd was is niet meer aanwezig en een deel van het voorterrein is in gebruik genomen door een derde partij die hier een hotel heeft gerealiseerd. Dit hotel is een eigen inrichting en maakt geen onderdeel uit van voorliggende vergunningaanvraag.

Nieuw parkeerterrein P7

Teneinde ook in drukke perioden voldoende parkeergelegenheid te kunnen aanbieden, wordt een extra parkeerterrein aangelegd aan de zuidwestzijde van de inrichting, nabij het radargebouw. De capaciteit van het parkeerterrein bedraagt ca. 2.500 parkeerplaatsen. Het parkeerterrein is bereikbaar via de Vliegveldweg.

Aanleg hemelwaterbassins

Ten behoeve van de opvang van hemelwater zijn op het terrein meerdere hemelwaterbassins aanwezig in het onverharde terrein van de luchthaven. Het bassin aan de oostzijde van het terrein is in de afgelopen jaren verplaatst en vergroot tot 50.000 m³.

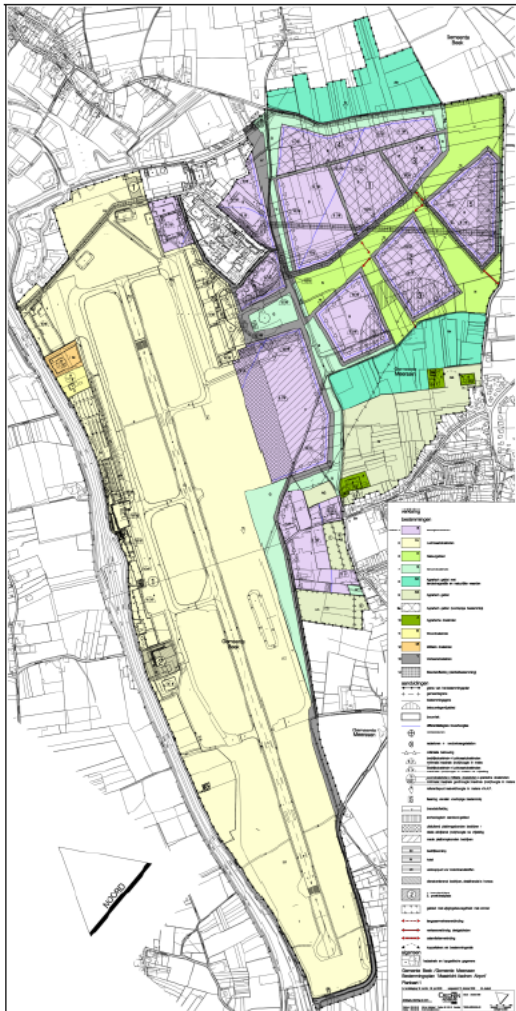
5 Bestemmingsplan en milieueffectrapportage

5.1 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het grootste deel van het terrein van de inrichting vigeert het bestemmingsplan "Maastricht Aachen Airport", vastgesteld in 2006. Kleine gedeelten van het terrein vallen onder de bestemmingsplannen "Buitengebied" (Meerssen, 2013), "Bedrijvenpark Technoport Europe 2012" (Beek, 2013) en "Businesspark AviationValley" (Beek, 2016). Het merendeel van de gronden van de inrichting is bestemd voor "luchtvaartdoeleinden". Een klein deel van de gronden van de inrichting is bestemd als "bedrijventerrein", "groen" of "agrarisch".

In figuur 5.1 is een uitsnede weergegeven van de bestemmingsplanverbeelding van de locatie van MAA.

f5.1 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport (2006).



5.2 Provinciaal inpassingsplan (PIP)

De beoogde bedrijfsactiviteiten van MAA zijn niet geheel in lijn met de vigerende bestemmingsplannen. Meest relevant hierbij is de nieuwe activiteit proefdraaien met vliegtuigen met straalmotoren. Deze activiteit dient plaats te vinden op een geluidgezoneerd industrieterrein met een passende geluidzone.

Ten einde de beoogde situatie planologisch mogelijk te maken, wordt een provinciaal inpassingsplan (PIP) opgesteld. Dit PIP regelt onder andere de situering van de geluidzone, de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein en de locaties binnen dit terrein waar het proefdraaien met vliegtuigen met straalmotoren mag plaatsvinden.

De procedure voor de vaststelling van het PIP wordt gelijktijdig met de procedure voor het verlenen van de omgevingsvergunning (gecoördineerd) doorlopen.

5.3 Milieueffectrapportage

Om vorm te geven aan het voorkomen van verontreiniging en aantasting van het milieu bij de realisatie van "grotere" plannen, is het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) ontwikkeld.

Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of een activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Als dat zo is moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

In het Besluit milieu-effectrapportage is omschreven wanneer een m.e.r.-procedure of een m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen moet worden.

In onderdeel C en D van de bijlagen bij het Besluit milieueffectrapportage (de 'C- en D-lijst') is per categorie van activiteiten een drempelwaarde gegeven. Als de activiteit groter is dan de drempelwaarde in de C-lijst moet er altijd een m.e.r.-procedure doorlopen worden. De activiteit is dan direct m.e.r.-plichtig. Boven de drempelwaarde in de D-lijst is sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Onder de D-drempel moet het bevoegd gezag motiveren of een MER al dan niet nodig is (de zogenaamde "vormvrije m.e.r.-beoordeling").

Voor MAA zijn categorieën D11.3 en D 32.7 van toepassing.

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 11.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 32.7	De oprichting, wijziging of uitbreiding van testbanken voor motoren, turbines of reactoren of van installaties voor de bouw en 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.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn dan wel waarop titel 4.1 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is.

De aan te vragen situatie/wijziging omvat minder dan 75 hectare en de stuwkracht van te beproeven motoren bedraagt minder dan 500 kilonewton (de stuwkracht van de motoren van een Airbus A220 bedraagt bijvoorbeeld tot ca. 104 kN per motor). De drempelwaarden worden derhalve niet overschreden. Er is derhalve sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht.

Bij de m.e.r.-beoordeling staat centraal of door voorgenomen activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen veroorzaakt kunnen worden. Conform bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. vindt de beoordeling plaats aan de hand van vier hoofdcriteria:

- de kenmerken van de activiteiten (omvang, verontreiniging en hinder);
- de locatie waar de activiteit plaatsvindt (kwetsbaarheid grondgebruik, landschap, bevolkingsdichtheid);
- de kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben (bereik, grootte, complexiteit, duur, omkeerbaarheid van het effect);
- de samenhang met andere activiteiten ter plaatse (cumulatie met andere projecten).



In het kader van de procedures voor het PIP en de omgevingsvergunningaanvraag is een gecombineerde meldingsnotitie opgesteld. Op basis van de gepresenteerde informatie omtrent kenmerken van het project, de plaats van het project en de potentiële effecten van het project kan gesteld worden dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Een MER is dan ook niet nodig.

6 Toekomstige ontwikkelingen

Voorliggende aanvraag omvat alle redelijkerwijs te voorziene ontwikkelingen binnen de inrichting die thans voldoende concreet zijn.

Voor de toekomst zijn binnen de inrichting globaal de volgende -min of meer autonome- ontwikkelingen te verwachten die een relevante invloed kunnen hebben op de milieu-effecten van MAA, maar thans geen onderdeel uitmaken van voorliggende aanvraag:

- vlootvernieuwing, uitfasering oudere vliegtuigtypes en ingebruikname modernere vloot;
- verdere elektrificatie van materieel op de luchthaven bij vervanging;
- ontwikkelingen in de elektrificatie en vermindering van uitstoot van wegverkeer (personenauto's en vrachtauto's).

Deze ontwikkelingen hebben allemaal een positief effect op de in voorliggende aanvraag geschetste milieu-effecten van de inrichting: de omvang van de door de luchthaven veroorzaakte milieubelasting -bijvoorbeeld op het gebied van geluid of luchtverontreiniging- zullen niet toenemen.

Naast bovengenoemde ontwikkelingen kan het volgende relevant zijn.

Op het moment van het indienen van voorliggende omgevingsvergunningaanvraag worden de luchtgebonden activiteiten gereguleerd door de Omzettingsregeling. De Omzettingsregeling is gebaseerd op een luchthaven die 1.439.000 passagiers per jaar vervoert en 170.000 ton vracht per jaar verwerkt en hanteert een vlootsamenstelling die is gebruikt voor het vaststellen van de geluidgrenswaarden van de luchtgebonden activiteiten van 29.995 KE-vluchten (grote luchtvaart) en 20.000 Bkl-vluchten (kleine luchtvaart).

Een groot deel van de grondgebonden activiteiten op de luchthaven -waar voorliggende aanvraag betrekking op heeft- staat ten dienste van de luchtgebonden activiteiten. Voorliggende aanvraag is dan ook qua omvang van de activiteiten gebaseerd op de bovengenoemde capaciteiten.

Meer of minder luchtgebonden activiteiten leidt tot meer of minder grondgebonden activiteiten; zowel op het platform binnen het luchthaventerrein, bij de afhandeling van vracht nabij de vrachtlodsen en passagiers in de luchthaventerminal, maar ook het verkeer van en naar de luchthaven en op de parkeerplaatsen van de luchthaven. Dit geldt overigens niet voor bijvoorbeeld het proefdraaien, dit is gerelateerd aan onderhoudsbedrijvigheid en niet aan de omvang van de luchtzijdige activiteiten.

Op 3 juni 2022 heeft Provinciale Staten van de provincie Limburg (PS) een aantal besluiten genomen betreffende de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Eén van de besluiten is om Gedeputeerde Staten opdracht te geven om een business case uit te werken die onder meer het volgende bevat:

"Een in aantallen onderbouwd en gevalideerd plan op basis van de nationaal vereiste modellen om het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen conform de denklijn uit het "rapport van Geel"; welke vastgelegd wordt in een luchthavenbesluit per 1-1-2025 met een maximum aantal ernstig gehinderden van 5.600 en verder verlaagd wordt naar maximaal 5.250 vanaf 1-1-2030 en maximaal 4.200 op 1-1-2035 hetgeen twee nieuwe luchthavenbesluiten zal vergen;"

Concreet betekent dit dat PS aanstuurt op een exploitatie van de luchthaven met minder ernstige gehinderden door de luchtgebonden activiteiten. Dit heeft ook impact op de grondgebonden activiteiten.

De consequenties voor de bedrijfsvoering en milieueffecten zijn thans nog niet volledig te kwantificeren. In algemene zin wordt voorliggende aanvraag op hoofdlijnen robuust geacht voor wijzigingen in de capaciteiten, dat wil zeggen: verwacht wordt dat de in voorliggende aanvraag geschetste milieu-effecten van de inrichting de bovengrens vormen en toekomstige ontwikkelingen er toe leiden dat de door de luchthaven veroorzaakte milieubelasting -bijvoorbeeld op het gebied van geluid of luchtverontreiniging- niet zullen toenemen. Waar sprake zou zijn van een toename van de milieubelasting, wordt niet verwacht dat dit in de toekomst tot niet-inpasbare situaties zal leiden.

Op het moment dat toekomstige ontwikkelingen concreet tot een relevante wijziging in de bedrijfsvoering leiden, zal hier indien noodzakelijk uiteraard een omgevingsvergunning voor (dienen te) worden aangevraagd.

7 Milieuzorg

7.1 Milieubeleid

Het milieubeleid van MAA is er op gericht te streven naar continue verbetering van de arbeidsomstandigheden en de milieuprestaties door een systematische aanpak van de zorg voor veiligheid, gezondheid, welzijn en milieu.

Risico's die schade kunnen veroorzaken aan de gezondheid van medewerkers en derden, aan de bedrijfsmiddelen, aan de kwaliteit en continuïteit van de dienstverlening, aan het milieu of aan de goede naam van MAA, worden voorkomen of zijn binnen aanvaardbare grenzen beheersbaar gemaakt.

Het milieubeleid vormt een integraal onderdeel van de bedrijfsvoering.

7.2 Registratie van de milieubelasting

De belasting voor het milieu wordt binnen MAA op diverse manieren geregistreerd.

- Geluid: middels een onderzoeksrapportage die bij voorliggende aanvraag gevoegd is;
- Luchtkwaliteit: middels een onderzoeksrapportage die bij voorliggende aanvraag gevoegd is;
- Geur: middels een onderzoeksrapportage die bij voorliggende aanvraag gevoegd is;
- Bodemkwaliteit: middels nulsituatieonderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd;
- Bodemrisico: middels een bodemrisicoanalyse die bij voorliggende aanvraag gevoegd is;
- Grond- en hulpstoffenverbruik: registratie middels inkoopfacturen;
- Afvalstoffen: registratie middels afvalbonnen van de verschillende verwerkers;
- Energie- en waterverbruik: registratie middels bemetering van de gebouwen;
- Ongewone voorvallen: registratie meldingen en alarmen in een register.

Daarnaast worden binnen MAA milieulogboeken bijgehouden, met daarin onder andere de vigerende vergunningen, de resultaten van de daarin voorgeschreven keuringen, metingen en registraties en de bevindingen van inspecties.

7.3 Ongewone voorvallen

MAA betracht grote zorgvuldigheid bij het uitvoeren van haar bedrijfsactiviteiten. Desondanks is het mogelijk dat er zich ongewone voorvallen voordoen. Hierbij valt met name te denken aan brand en voorvallen met gevaarlijke stoffen.

Teneinde ongewone voorvallen te voorkomen en/of de gevolgen hiervan te beperken, zijn diverse maatregelen getroffen.

Veiligheidsregels, opleiding en instructie

Om ongewone voorvallen te voorkomen en de gevolgen ervan te beperken, worden verschillende maatregelen getroffen. MAA hanteert strenge veiligheidsregels voor het werken met gevaarlijke installaties of stoffen. Tijdens de opleiding van nieuw personeel wordt hier ook veelvuldig aandacht aan besteed en wordt training gegeven in het gebruik van kleine blusmiddelen.

Milieugevolgen ongewoon voorval beperken

Om de milieugevolgen van ongewone voorvallen te beperken zijn onder andere lekbakken, vloeistofdichte en vloeistofkerende vloeren en absorptiemiddelen aanwezig om lekkages op te vangen en aldus bodem- en waterverontreiniging te voorkomen.

MAA beschikt onder andere over een milieuwagen (met voorzieningen zoals absorptiemiddelen) die overal op het terrein ingezet kan worden teneinde de gevolgen van milieu-incidenten te beperken.

Brandbestrijding

Op MAA is een luchthavenbrandweer aanwezig. Deze luchthavenbrandweer beschikt over opgeleid personeel en is uitgerust met meerdere crash-tenders die voldoen aan de specifieke eisen van de luchthaven.

Daarnaast zijn gebouwen voorzien van brandblusmiddelen in de vorm van bijvoorbeeld poederblussers, waterhaspels, branddekens en dergelijke en zijn diverse gebouwen uitgerust met een branddetectiesysteem. Cargoloods Oost is voorzien van een sprinklerinstallatie. Het Vrachtgebouw Noord beschikt over een brandmeld- en ontruimingsinstallatie met doormelding.

Inspectie

Op de luchthaven vinden regelmatig veiligheids- en milieurondgangen plaats. Bij een dergelijke rondgang wordt gekeken naar algemene veiligheidszaken, brandveiligheid, milieuaspecten en -vereisten. Indien een tekortkoming geconstateerd wordt, worden met de verantwoordelijke afspraken gemaakt over het verhelpen van de tekortkoming.

Tanken

Voor het tanken van vliegtuigen op de platformen is Shell concessiehouder. Shell heeft een reeks aan procedures en protocollen voor de tankactiviteiten, teneinde een veilige operatie te kunnen waarborgen en bij incidenten adequaat te kunnen reageren.

Melden ongewone voorvallen

Mocht ondanks de getroffen preventieve en repressieve maatregelen sprake zijn van een ongewoon voorval, dan meldt MAA deze bij het bevoegd gezag, conform de eisen die hieraan gesteld worden in onder andere artikel 17.2 van de Wet milieubeheer.

8 Milieuaspecten

8.1 Geluid

De geluiduitstraling van de inrichting naar nabijgelegen woningen is onderzocht middels metingen en berekeningen. In de **bijlage [akoestisch onderzoek]** is het akoestisch onderzoek opgenomen.

Op basis van de uitgangspunten voor wat betreft de omvang van de representatieve bedrijfsactiviteiten van MAA en uitgevoerde geluidmetingen is een akoestisch rekenmodel opgesteld. Met behulp van dit rekenmodel is de optredende geluidbelasting berekend bij woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving van MAA.

De berekende geluidbelasting is getoetst aan geluidgrenswaarden, zoals die op basis van onder andere de Wet geluidhinder van toepassing zijn. Daarnaast is een vergelijking gemaakt met de vergunde (huidige) situatie.

Onderzocht is voorts of realistische maatregelen mogelijk zijn teneinde de geluidbelasting in de omgeving significant te reduceren, bijvoorbeeld door het verplaatsen van de proefdraailocaties of het toepassen van geluidschermen. Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt een voorstel gedaan voor het treffen van maatregelen en voor de ligging van de geluidzone rondom het terrein en de vast te leggen "hogere waarden" bij woningen binnen deze geluidzone.

Bij in totaal 720 woningen is sprake van een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A). Dit is minder dan in de thans vergunde situatie. Ook neemt het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A) sterk af.

De aan te vragen situatie voldoet aan de eisen op grond van de Wet geluidhinder, alsook aan de randvoorwaarden op grond van het geluidbeleid van de provincie Limburg.

Ten behoeve van handhaving van de omgevingsvergunning worden in het onderzoek 10 controleposities voorgesteld, waar de te vergunnen geluidbelasting wordt vastgelegd.

8.2 Luchtkwaliteit

De vanwege de activiteiten van MAA in de omgeving optredende concentraties verontreinigende stoffen (met name stikstofdioxide en fijn stof) zijn onderzocht met behulp van verspreidingsberekeningen. In de **bijlage [luchtkwaliteitsonderzoek]** is de bijdrage van de activiteiten van MAA aan de concentraties verontreinigende stoffen weergegeven. Uit het onderzoek blijkt dat ruimschoots aan de geldende normen voldaan wordt.

8.3 ZZS-stoffen

Door MAA is een screening uitgevoerd van de toegepaste grond- en hulpstoffen, teneinde te bepalen of deze stoffen componenten bevatten die als (potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS/pZZS) gecategoriseerd worden.

Uit de analyse blijkt dat binnen MAA sprake is van de toepassing van ZZS-stoffen omdat de brandstoffen kerosine en dieselolie als ZZS-stof gekwalificeerd worden. In de **bijlage [ZZS-inventarisatie]** is de met het gebruik van deze stoffen samenhangende uitstoot nader uiteengezet.

8.4 Geur

De vanwege de activiteiten van MAA in de omgeving optredende geurbelasting is onderzocht met behulp van verspreidingsberekeningen. In de **bijlage [geuronderzoek]** zijn de optredende geurconcentraties vanwege de activiteiten van MAA ter plaatse van omliggende geurgevoelige bestemmingen berekend en beoordeeld. Uit het onderzoek blijkt dat sprake is van een aanvaardbaar hinderniveau.

8.5 Opslag van gevaarlijke stoffen

Een overzicht van de binnen de inrichting aanwezige opslagen voor gevaarlijke stoffen is weergegeven in de **bijlage [opslag gevaarlijke stoffen]** inclusief de locaties voor tijdelijke opslag. In het overzicht is tevens de maximale opslagcapaciteit, de wijze van opslag en de opslaglocatie opgenomen. Alle opslaglocaties voor gevaarlijke stoffen zijn of worden uitgevoerd conform de eisen die met name de Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) hieraan stelt, tenzij in de genoemde bijlage anders wordt aangegeven.

Buiten de opslaglocaties is alleen sprake van werkvoorraden gevaarlijke stoffen.

Van de gevaarlijke stoffen die binnen de inrichting gebruikt worden zijn veiligheidinformatiebladen aanwezig.

8.6 Bodembescherming

Nulsituatie bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit ter plaatse van de inrichting is in de loop der jaren middels diverse bodemonderzoeken onderzocht. In deze onderzoeken is de huidige toestand van de bodem en het grondwater ter plaatse van de inrichting vastgelegd als "nulsituatie". De betreffende onderzoeken zijn reeds in bezit van de gemeente. Op dit moment is geen wijziging van activiteiten binnen de inrichting aan de orde die nieuw bodemonderzoek noodzakelijk maakt.

Bodembescherming – bodemrisicoanalyse

Om het risico van bodemverontreiniging te minimaliseren, worden bij MAA diverse voorzieningen getroffen. Zo zijn diverse vloeren vloeistofkerend of vloeistofdicht uitgevoerd en worden gevaarlijke stoffen opgeslagen op lekbakken en/of in speciaal daarvoor ingerichte ruimtes of kasten. Middels good housekeeping en instructies van het personeel worden ongelukken zoveel mogelijk uitgesloten en/of adequaat gereageerd bij eventuele morsingen en dergelijke.

De diverse voorzieningen worden nader toegelicht in de **bijlage [bodemrisicoanalyse]**. Uit deze analyse blijkt dat sprake is van een verwaarloosbaar bodemrisico, zoals bedoeld in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming 2012 (NRB).

8.7 Energie- en waterverbruik

Het energie- en waterverbruik van MAA is weergegeven in tabel 8.1. Het betreft het geschatte toekomstige verbruik bij het in werking zijn van de inrichting op volledige capaciteit (passagiers, vracht).

t8.1 *Energie en waterverbruik.*

Bron	Verbruik op jaarbasis
Gas	530.000 m ³
Elektriciteit	3.400.000 kWh
Diesel/GTL	435 m ³
Benzine	5 m ³
Propaan	1200 liter
Leidingwater	12.000 m ³

MAA besteedt veel zorg aan energie-efficiency. Bij de realisatie van de nieuwe cargoloods is bijvoorbeeld LED-verlichting toegepast en zijn de daken voorzien van PV-panelen. Ook bij de recente renovatie van de passagiersterminal is aandacht besteed aan energiebesparende maatregelen. MAA realiseert op korte termijn op eigen terrein daarnaast enkele zonneparken (vergunning reeds verleend).

8.8 Afvalstoffen

De afvalstoffen die binnen MAA vrijkomen zijn divers van samenstelling. In de **tabel [afvalstoffen]** bij het aanvraagformulier is een overzicht opgenomen van de afvalstoffen die bij MAA vrijkomen. Het binnen de inrichting vrijkomende afval wordt zoveel mogelijk gescheiden ingezameld en afgevoerd door erkende verwerkers.

In de genoemde tabel is per afvalstof aangegeven welke hoeveelheid per jaar het betreft en op welke wijze de afvalstof wordt opgeslagen en afgevoerd. Indien sprake is van gevaarlijke afvalstoffen, is de opslag van deze stoffen uitgevoerd conform de eisen die de PGS en de NRB hieraan stellen om te komen tot een verwaarloosbaar milieurisico.

8.9 Afvalwater

Het vanuit de inrichting af te voeren afvalwater betreft hoofdzakelijk hemelwater en bedrijfsafvalwater van huishoudelijke aard. Het afvalwater wordt op het vuilwaterriool van Meerssen geloosd, het hemelwater wordt deels afgevoerd via het hemelwaterriool en deels via de hemelwaterbassins die op het luchthaventerrein zijn aangelegd. In de **bijlage [tekeningen]** is het rioleringsstelsel binnen de inrichting weergegeven.

t8.2 Afvalwaterstromen.

Afvalwaterstroom	Herkomst	Omvang	Berekeningswijze	Lozingspunt
Huishoudelijk afvalwater	Gebouwen, toiletten e.d.	3.800 m ³	Schatting op basis van waterverbruik	Openbaar riool
Verontreinigd hemelwater	Tankplaats, afsputplaats (435 m ²)	500 m ³	Schatting	Hemelwaterbassins (via olieafscheider)
Niet verontreinigd hemelwater	Daken (50.100 m ²)	40.000 m ³	Schatting op basis van 800 mm regen per jaar	Hemelwaterbassins
	Verhard terrein (560.000 m ²)	450.000 m ³	Schatting op basis van 800 mm regen per jaar	Hemelwaterbassins

Op enkele locaties zijn olieafscidders aanwezig teneinde verontreinigingen van afstromend hemelwater af te vangen. Het betreft de tankplaats en de afsputplaats.

Het hemelwaterriool van MAA wordt ook door andere bedrijven rondom het luchthaventerrein gebruikt, om niet-verontreinigd hemelwater van daken en terreinen af naar de hemelwaterbassins van MAA.

In het noordelijke hemelwaterbassin wordt het regenwater van het noordelijk deel van het luchthaventerrein verzameld. Tot 2019 werd dit vervolgens afgevoerd via een aansluiting op het gemeenteriool van Beek. Inmiddels is dit bassin afgekoppeld van het riool en wordt het opgevangen hemelwater geïnfiltreerd in de ondergrond.

De zuid-westzijde van het terrein is onderdeel van het grondwaterbeschermingsgebied Geulle (zie voor de ligging hiervan de tekening in de **bijlage [tekeningen]**). Activiteiten die in deze zone plaatsvinden zijn gebonden aan aanvullende regels. Voor de realisatie van het nieuwe parkeerterrein op deze locatie wordt bijvoorbeeld extra aandacht besteed aan bodembescherming en de opvang van afstromend hemelwater.

8.10 Vervoersmanagement

De inrichting van MAA wordt bezocht door passagiers en externe vrachtovervoerders. Daarnaast is sprake van verkeer van en naar de inrichting door eigen personeel. MAA probeert de verkeersbewegingen van eigen personeel te beperken door onder andere te stimuleren dat gebruik gemaakt wordt van fietsvervoer (fietsplan beschikbaar) en thuiswerken mogelijk te maken.

8.11 Natuurbescherming

De activiteiten die plaatsvinden binnen de inrichting van MAA kunnen invloed hebben op beschermde natuurgebieden in de omgeving van MAA, bijvoorbeeld vanwege de emissie van stikstofoxiden en de diensgevolge optredende stikstofdepositie.

Ten behoeve van de activiteiten op de luchthaven is d.d. 1 april 2021 een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd bij het bevoegd gezag, de Minister van LNV, voor zowel de lucht- als grondgebonden activiteiten van de luchthaven. Een beoordeling van bijvoorbeeld de effecten van de uitstoot van stikstofoxiden op de stikstofdepositie in natuurgebieden vindt plaats in de genoemde vergunningaanvraag. Er is geen sprake van het "aanhaken" van de natuurtoestemming.

Mook,

Dit rapport bevat:
33 pagina's.

