

# Maastricht Aachen Airport



STOP



# Welkom

- Huishoudelijke mededelingen 19.00 uur
- Proces m.e.r. beoordeling in vogelvlucht, door Dhr. J. van Stekelenburg (MAA) 19.05 uur
- Toekomstscenario 2025 – 2029 Maastricht Aachen Airport door Van Stekelenburg 19.15 uur
- Vervolgplanning, door Dhr. F. Vanweert (WSP) 19.25 uur
- Vragen (1) en pauze 19.50 uur
- Technische verdieping, door Dhr. K. Vinkx (To70) 20.15 uur
- Vragen (2) 20.45 uur
- Afronding 21.00 uur



# Huishoudelijk mededelingen

- Hoofdingang gebruiken
- Parkeerkaart P1 laten scannen voor gratis uitrijden
- Vragen graag bewaren tot de 2 vraagmomenten

# Proces m.e.r.

## Terugblik

- Advies Van Geel (januari 2021)
- Besluit PS (december 2022): resultaat van een maatschappelijk en politiek debat over toekomst MAA
  - Financiering MAA
  - Businessplan MAA
  - Doelstelling EGH
  - Omgevingsfonds
- Rol MAA: uitvoeren van het besluit PS
  - Aanvraag LHB laten opstellen en indienen
  - M.e.r.-beoordeling laten opstellen
  - Bewoners en CRO informeren
- Vorige informatiebijeenkomst
  - Uitgangspunten en proces
  - Dilemma
- Vandaag
  - Toekomstscenario Maastricht Aachen Airport
  - Fase in het proces incl. vervolgplanning
  - Technische verdieping uitgangspunten
  - Deelresultaten van de milieuonderzoeken

# Toekomstscenario (1)

## Randvoorwaarden en kader

- PS besluit obv advies van Dhr. van Geel
  - Tot 2030: max. 5600 EGH (= 2019)
  - Businessplan 2022 met 2 scenario's:
    - Financieel/economische scenario
    - Scenario passend binnen doelstelling Dhr. van Geel\*
- Nieuwe classificatie geluidemissie vliegtuig typen (m.n. de B777)
- Dilemma: vasthouden aan of bijstellen van Dhr. van Geel scenario?

\* 400 vliegbewegingen meer dan financieel/economisch scenario

# Toekomstscenario (2)

## Besluit n.a.v. dilemma

Van Geel scenario bijgesteld, zodat:

- EGH met de nieuwe inzichten met NRM in 2025-2029 niet toeneemt t.o.v. 2019
- Geluidbelasting in woonkernen minder hoog dan huidige vergunning (= Omzettingsregeling)

Niet veranderd in het bijgestelde toekomstscenario:

- Sluiting luchthaven tussen 06.00 en 07.00 uur (= 1 uur minder lang open dan nu)
- Gebruik maken volledige baanlengte: 2.750 meter
- Aanvraag luchthavenbesluit voor het scenario 2025 – 2029
- Komende jaren gebruiken voor plannen na 2030, passend binnen reductievoorstel zoals door PS besloten.

# Waar staan we en wat volgt: Franci Vanweert

# Waar staan we nu?

- **Commitment over het toekomstscenario**
- **Afgeronde onderdelen van de mer-beoordeling**
  - Geluidcontouren en externe-veiligheidscontouren van de luchtgebonden activiteiten
  - Huidige situatie (2022) en voorgenomen activiteit (2025-2029)
- **In onderzoek:**
  - Geluidcontouren en externe-veiligheidscontouren van de referentiesituatie (vergund + autonome ontwikkeling)
  - Overige effecten: luchtkwaliteit (ook UFP), geur, stikstof, gezondheid, klimaat, ...
  - Effecten van de grondgebonden activiteiten:
    - Activiteiten op het luchthaventerrein:
    - Taxiën van vliegtuigen
    - Verkeer van en naar de luchthaven + op de parkeerplaatsen



# Waar staan we nu?

## - In onderzoek:

- Gecumuleerde effecten (binnen  $L_{den}=48$  dB(A)-contour):
  - Luchtgebonden activiteiten MAA
  - Grondgebonden activiteiten MAA
  - Bedrijventerreinen: Aviation Valley, Sabic, Beatrixhaven
  - Verkeer in de omgeving: wegverkeer, railverkeer

# Wat volgt er nog?

- **Eerste week juli:**
  - Resultaten milieuonderzoeken bekend
  - Presentatie resultaten aan CRO en aan omwonenden
- **Juli / augustus**
  - Afronden van alle reportages: deelrapporten milieuonderzoeken & mer-beoordeling
- **Eind augustus:**
  - Mer-beoordeling en rapporten milieuonderzoeken ter toetsing aanbieden aan I&W
  - I&W legt deze documenten voor advies voor aan de commissie mer
- **Vanaf september (nader te bepalen):**
  - Reacties I&W en commissie mer
  - Verwerken van deze reacties tot definitieve mer-beoordeling
  - Informatiebijeenkomst voor de CRO en voor omwonenden
  - Mer-besluit door I&W: is een volledige MER nodig of niet?
  - Indienen aanvraag LHB

Verplaatst naar 2<sup>e</sup>  
helft augustus

Vragen ??

**Pauze**

# Technische toelichting: Kjeld Vinkx

# Te onderzoeken scenario's

## Referentiesituatie

- Vergunde situatie (Aanwijzing)
- + autonome ontwikkelingen
- = toekomst MAA zonder nieuw LHB

## Huidige situatie

- Gebruiksjaar 2022

## Voorgenomen activiteit

- Businessplan MAA 2025-2029, passend binnen doelstelling EGH volgens Van Geel
- 2.750 meter baan
- geen vliegverkeer tussen 06.00 en 07.00 uur

## Ter informatie:

- Doorkijk naar de toekomst (kwalitatief):
  - 2030
  - 2035

# Hinderdoelstelling van Geel

Van Geel: in de periode 2025 – 2029 niet meer ernstig gehinderden (EGH) dan in 2019.

Onderzoek van Geel:

- Vlootsamenstelling cf. businessplan 2022 voor 2025
- Beoordeling o.b.v. toen beschikbare geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigen
- Businessplan is te realiseren binnen hinderdoelstelling, met 5.160 vracht- en 2.960 passagiersvliegtuigbewegingen

	Onderzoek Van Geel
2019	5.600
2025 – 2030	5.600

# Businessplan 2022

Aantal vliegbewegingen voor 2025 binnen hinderdoelstelling:

- Vracht
  - Grote "widebody" vrachtvliegtuigen (o.a. B747/B777/A330): 4.790 (2022: 2.960)
  - Overige vrachtvliegtuigen: 370 (2022: 500)
- Passagiersvliegtuigen: 2.960 (2022: 1.930)
- General Aviation & helikopter: 8.330 (2022: 8.760)

Samen: 8.130 groot handelsverkeer & 8.330 overig verkeer



# Hinderdoelstelling van Geel

Van Geel: in de periode 2025 – 2029 niet meer ernstig gehinderden (EGH) dan in 2019.

Toets opnieuw uitgevoerd tijdens mer-beoordeling:

- Scenario gelijk aan businessplan voor 2025 met 8.130 groot handelsverkeer & 8.330 overig verkeer
- Beoordeling o.b.v. **huidig beschikbare** geluid- en prestatiegegevens
- Toename aantal EGH
  - hinderdoelstelling wordt niet gehaald:

	Onderzoek Van Geel	Onderzoek mer-beoordeling
2019	5.600	5.600
2025 – 2030	5.600	6.100

# Geluid- en prestatiegegevens

Beschrijven de vliegprestaties en geluidkarakteristieken van vliegtuigen.

- Gegevens worden door overheid vastgesteld en vastgelegd in de “Appendices” bij de voorschriften voor de berekening van de geluidbelasting.
- De appendices worden periodiek geactualiseerd voor nieuwe gegevens.
- Relevante actualisaties betreffen o.a.
  - Toevoeging van gegevens voor de vliegtuigtype B77L
  - Actualisatie gegevens voor de vliegtuigtypes A320, A321, B738
- Voor de jaarlijkse toets aan de huidige grenswaarden dienen de **oorspronkelijke gegevens + toevoegingen** te worden gebruikt (dus niet de actualisatie van gegevens).
- Voor het bepalen van milieueffecten t.b.v. de vaststelling van een nieuw besluit dienen de **nieuwste gegevens** gebruikt te worden.

# Bijstelling vlootsamenstelling businessplan 2022

Om de hinderdoelstelling te halen, is de vlootsamenstelling voor het businessplan voor 2025 bijgesteld:

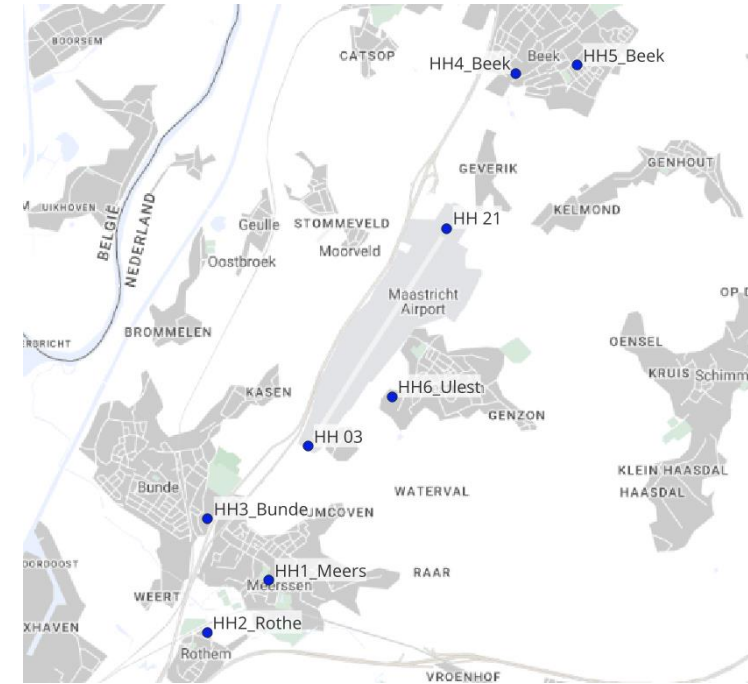
- Vracht
  - B747/B777: **2.800** (was: 3.610)
  - A350: **810** (was: 0)
  - Overige vrachtvliegtuigen: 1.560
- Passagiersvliegtuigen: 2.960
- General Aviation & helikopter: 8.330

	Onderzoek Van Geel	Onderzoek mer-beoordeling
2019	5.600	5.600
2025 – 2030	5.600	6.100 → <b>5.600</b>

Totalen zijn niet gewijzigd: 8.130 groot handelsverkeer & 8.330 overig verkeer

# Bijstelling vlootsamenstelling businessplan 2022

Consequenties voor de geluidbelastingen:



	Oorspronkelijk businessplan	Bijgesteld businessplan	Referentie
<b>Geluidbelasting in HHP*</b>			
HH03	68,90	68,36	OmzReg: 66,39
HH21	70,05	69,52	OmzReg: 67,60
HH1 (Meerssen)	56,73	56,22	OmzReg: 56,93
HH2 (Rothem)	57,12	56,65	OmzReg: 56,89
HH3 (Bunde)	54,71	54,27	OmzReg: 55,88
HH4 (Beek)	50,92	50,58	OmzReg: 55,15
HH5 (Beek)	53,46	53,09	OmzReg: 55,42
HH6 (Ulestraten)	54,13	53,70	OmzReg: 55,95

\* O.b.v. NRM, Appendices omzetting + aanvullingen o.b.v. 13.4

# Wat zijn de consequenties?

Het luchthavenbesluit voor de eerste fase (2025 – 2029) zal worden aangevraagd o.b.v. de bijgestelde vlootsamenstelling voor 2025:

- De grenswaarden voor geluid zullen lager worden vastgesteld dan bij de oorspronkelijke vlootsamenstelling.
- Het businessplan kan nog steeds gerealiseerd worden, maar de vlootvernieuwing zal wel versneld moeten worden gerealiseerd.
- Als vlootvernieuwing niet of niet voldoende snel kan worden gerealiseerd, moet MAA alternatieve maatregelen treffen om de geluidbelasting te beperken, bijv.
  - Minder vliegen
  - Minder vliegen in de avond

# Eerste resultaten

- Geluidbelasting vliegverkeer
- Externe veiligheid

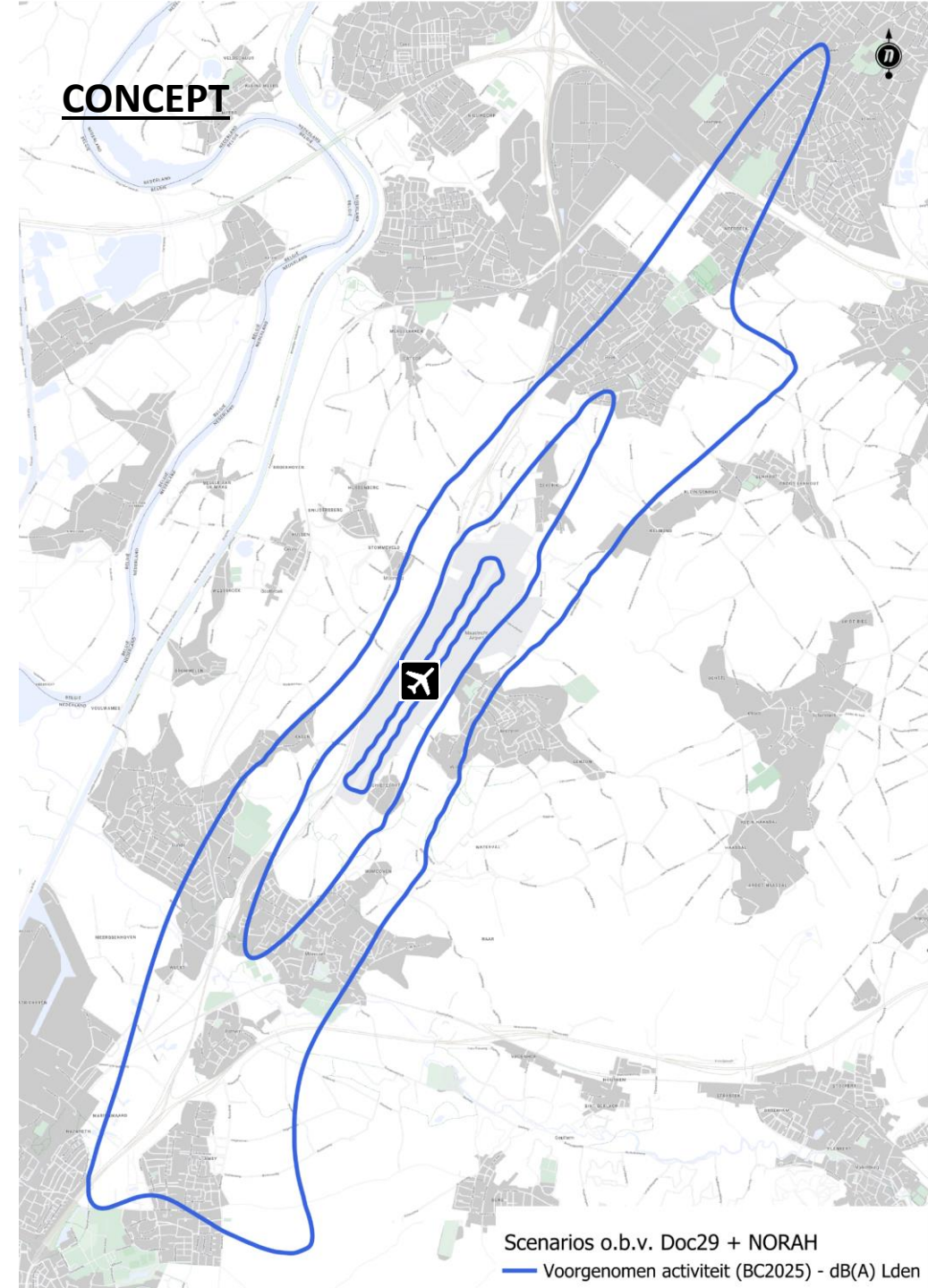
# Geluidbelasting vliegverkeer

- Te onderzoeken situaties:
  - Bestaande situatie 2022
  - Autonome ontwikkeling
  - Voorgenomen activiteit
- Rekenmethode Doc.29, cf. laatste inzichten berekening geluidbelasting door luchtvaart
- Geluidbelasting in Lden en in Lnight
- Ernstig geluidgehinderden en aantallen slaapverstoorden, op basis van:
  - Blootstelling-respons relatie vliegtuiggeluid
  - Actuele woning- en inwonerssituatie o.b.v. Basisadministratie Adressen en Gebouwen (BAG) i.c.m. CBS

# Geluidbelasting vliegverkeer

48, 56 & 70 dB(A) Lden

- Voorgenomen activiteit (businessplan 2025)

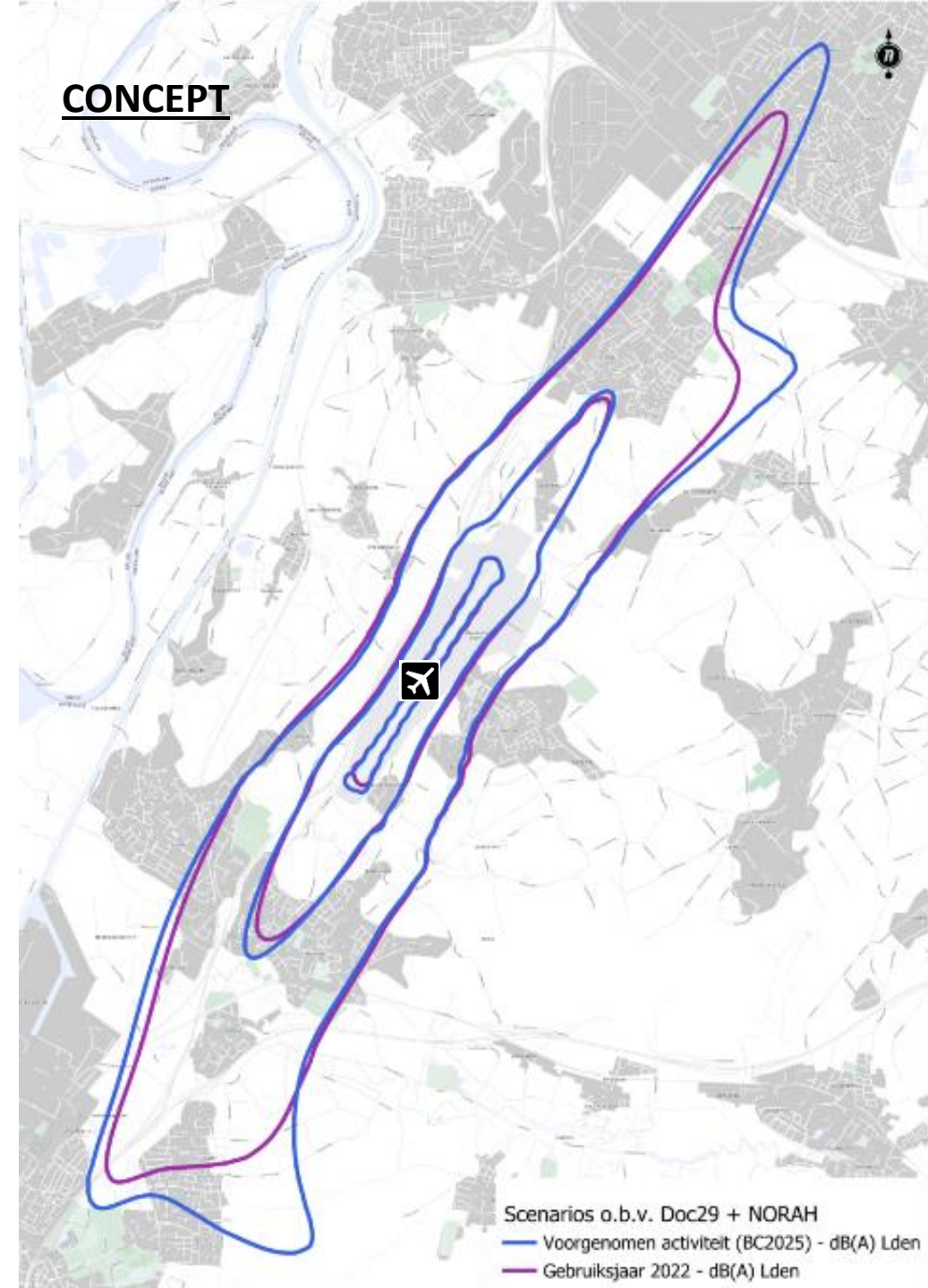




# Geluidbelasting vliegverkeer

48, 56 & 70 dB(A) Lden

- Voorgenomen activiteit (businessplan 2025)
- Gebruiksjaar 2022
- Toename geluidbelasting met ca. 1 dB o.b.v. de VA t.o.v. 2022.



**Vragen ??**