

Maastricht Aachen Airport



STOP



# Agenda (22-8-2024)

- M.e.r.-beoordeling en aanvraag LHB als uitvoering van besluit PS, door J. Van Stekelenburg (MAA)
- Toekomstscenario 2025 – 2029 Maastricht Aachen Airport door J. Van Stekelenburg (MAA)
- Resultaten van de milieuonderzoeken door Franci Vanweert (WSP) en Desley Kemper (To70)
- Vervolgstappen door Franci Vanweert (WSP)

LHB = Luchthavenbesluit

M.e.r. = Milieu effect rapportage

# Uitvoering PS-besluit

- Advies Van Geel (januari 2021)
- Besluit PS (december 2022): resultaat van een maatschappelijk en politiek debat over toekomst van MAA
  - Financiering MAA
  - Businessplan MAA
  - Doelstelling EGH (Ernstig gehinderden)
  - Omgevingsfonds
- Rol MAA: uitvoeren van het besluit PS
  - M.e.r.-beoordeling laten opstellen
  - Aanvraag LHB laten opstellen en indienen
  - Bewoners en CRO informeren
- Vandaag
  - Presentatie resultaten van de milieuonderzoeken van het door PS besloten scenario voor de periode tot 2030.

# Toekomstscenario (1)

## Randvoorwaarden en kaders besluit PS

- Besluit PS o.b.v. 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 vliegtuigtypen (m.n. de Boeing 777)
- Dilemma: vasthouden aan of bijstellen van Dhr. van Geel scenario?

\* Cf. rekenmethode zoals toegepast tijdens adviestraject van Geel: o.a. NRM en woningbestand 2018

\*\* 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 (bij starts): 2.750 meter
- Aanvraag luchthavenbesluit voor het scenario 2025 – 2029
- Komende jaren gebruiken voor plannen na 2030, passend binnen reductievoorstel zoals door PS besloten.



# Resultaten milieuonderzoeken

Systematiek m.e.r.-  
beoordeling

# Aanpak

wsp

to70

## Samenhang milieuonderzoeken

- **Omgevingsvergunning (Beek): grondgebonden** activiteiten
  - Ontwerpbesluit december 2023
- **PIP en hogere waardenbesluit (Limburg) : geluid grondgebonden** activiteiten (m.n. proefdraaien)
  - Ontwerpbesluit december 2023
- **Wnb-vergunning (Ministerie van LNV): grond- en luchtgebonden** activiteiten
  - Ontwerpbesluit december 2023 – enkel wijziging grondgebonden activiteiten overeenkomstig Omgevingsvergunning en PIP
  - Aanpassing aanvraag Wnb-vergunning juli 2024 – ook wijziging luchtgebonden activiteiten overeenkomstig aan te vragen LHB
- **Toets PS-besluit:** geluid **luchtgebonden** activiteiten – toets aan 5600 EGH
- **m.e.r.-beoordeling en aanvraag LHB: luchtgebonden** activiteiten



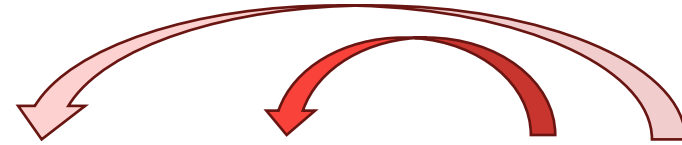
## Samenhang milieuonderzoeken

- **Gevolg:**
  - Afstemming van diverse onderzoeken en resultaten vroeg extra tijd
  - Toegezegde toelichting op de resultaten van de milieuonderzoek (4 juli 2024) hebben we niet gehaald, vandaar toelichting vandaag.
- **Resultaten van de milieuonderzoeken in het kader van m.e.r.-beoordelingsrapportage:**
  - Systematiek + onderzochte scenario's
  - Milieuaspecten (samenvatting):
    - Geluid
    - Externe veiligheid
    - Luchtemissies
    - Natuur
    - Ruimtelijke ordening
    - Gezondheid
    - Klimaat

## m.e.r.-beoordelingsrapportage

- **Wat te onderzoeken door de initiatiefnemer?**
  - Milieueffecten van het voorgenomen gebruik van MAA ten opzichte van de referentiesituatie
    - **Referentiesituatie:** het gebruik van de luchthaven overeenkomstig de vergunning (i.c. de omzettingsregeling), echter rekening houden met de autonome ontwikkelingen (i.c. vlootontwikkeling)
    - **Voorgenomen gebruik:** voor deze m.e.r. is dat het toekomstscenario zoals besloten is door PS voor de periode 2025-2029
  - Verder is ter informatie gevraagd door I&W: Milieueffecten van het voorgenomen gebruik van MAA ten opzichte van de bestaande situatie
    - **Bestaande situatie:** het gebruik van MAA in het gebruiksjaar 2022
- **Wat doet het bevoegd gezag (Min. I&W ) met deze informatie?**
  - Advies vragen aan de commissie voor de m.e.r. (onafhankelijk advies over juistheid en volledigheid van de milieuinformatie)
  - Bepalen of er relevante milieueffecten optreden en of een volledige m.e.r. al dan niet nodig is.

## Onderzochte scenario's



Verkeerscategorie	Huidig gebruik (2022)	Vergund met Autonome ontwikkeling (referentie)	Voorgenomen gebruik
<b>Groot verkeer</b>			
• Vrachtvluchten wide body	2.963	2.538	4.790
• Vrachtvluchten narrow body	504	1.370	373
• Passagiersvluchten	1.962	13.459	2.964
• Overig groot	2.107	1.680	1.975
<b>Klein verkeer</b>	6.118	5.753	5.753
<b>Helikopterbewegingen</b>	531	599	599
<b>Totaal</b>	14.155	25.399	16.454

Voorgenomen gebruik: reguliere vluchten vanaf 07.00u (i.p.v. 06.00u) en gebruik van volledige lengte van de baan voor starts (2.750 m in plaats van 2.500 m)

Voorgenomen gebruik past binnen besluit PS t.a.v. aantal EGH

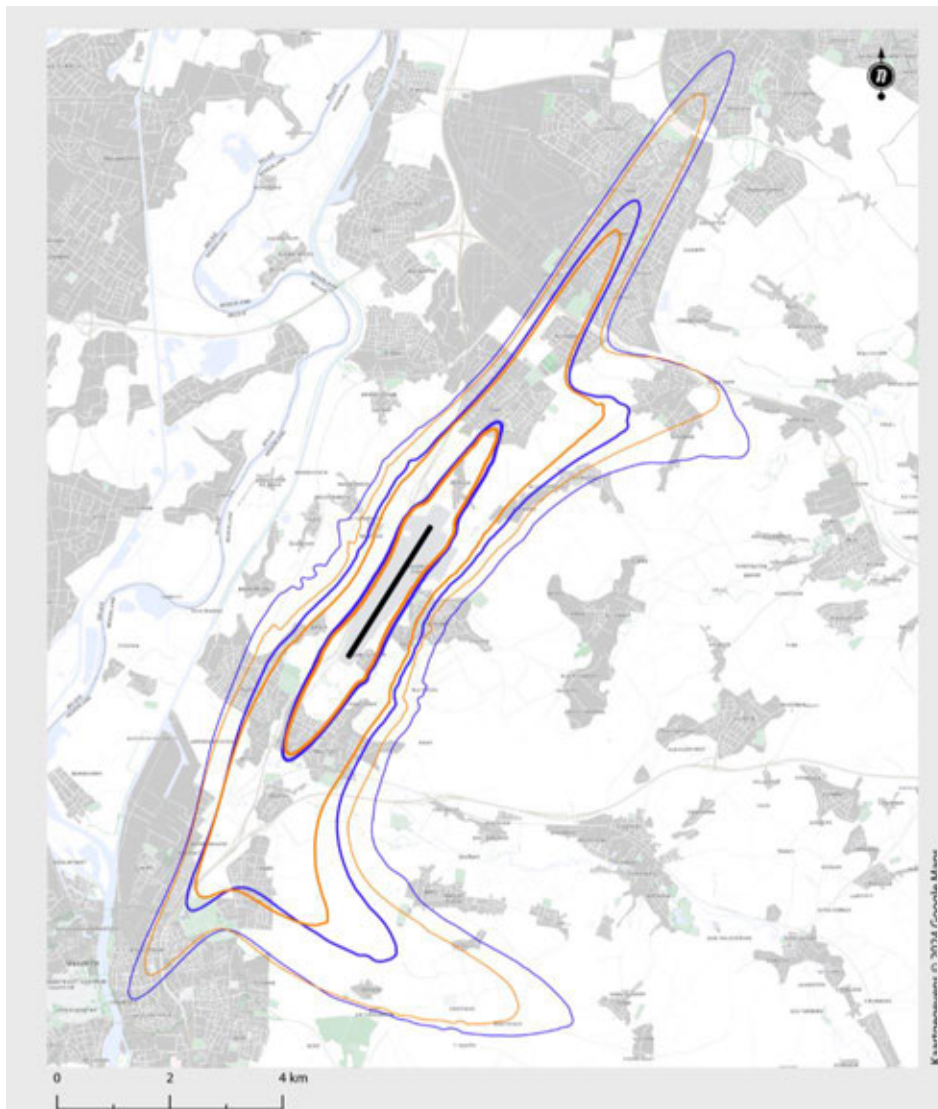
Resultaten  
milieuonderzoeken

# Geluid

wsp

to70

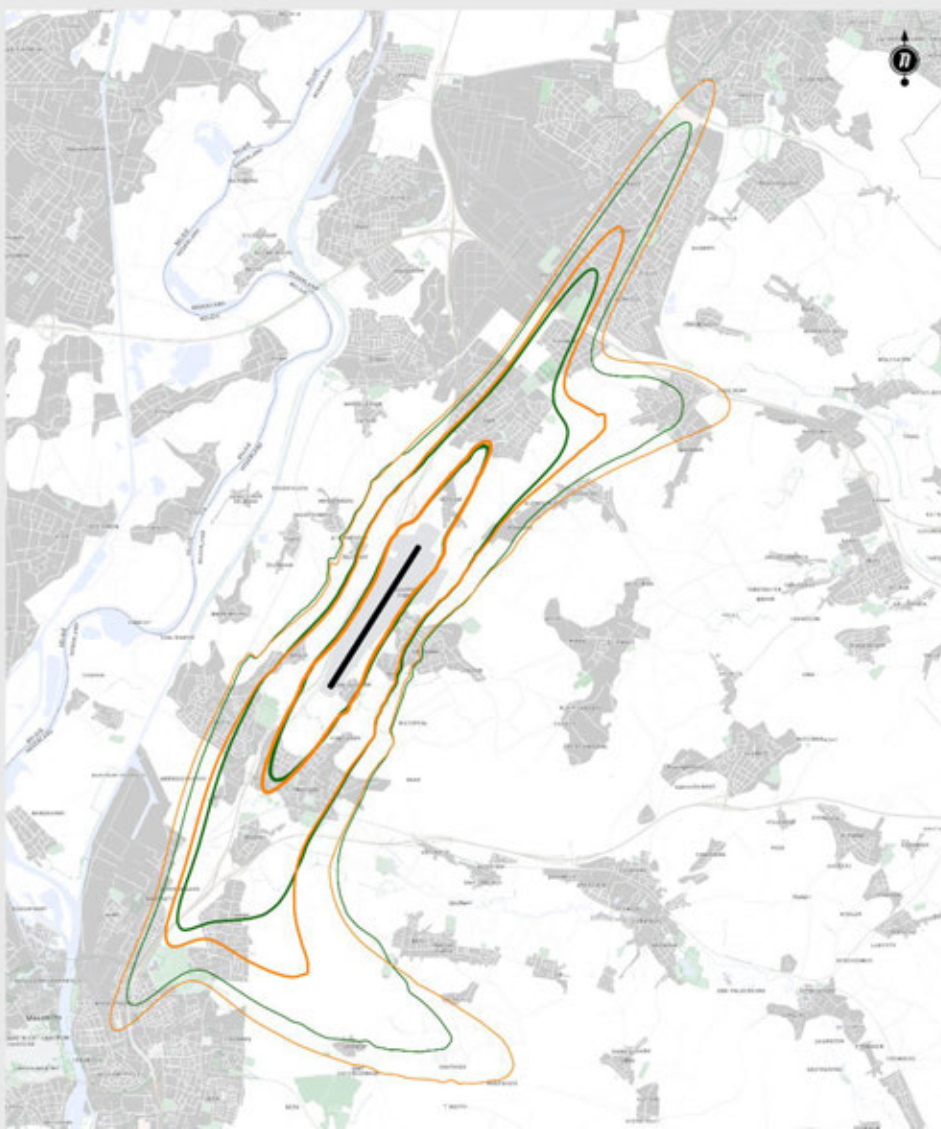
## L<sub>den</sub> -contouren luchtgebonden activiteiten (1)



Voorgenomen gebruik t.o.v. referentie:  
Ondanks meer vrachtluchten, minder geluid door minder groot verkeer

Voorgenomen gebruik	Autonome ontwikkeling
— 56 dB(A) Lden	— 56 dB(A) Lden
— 48 dB(A) Lden	— 48 dB(A) Lden
— 45 dB(A) Lden	— 45 dB(A) Lden

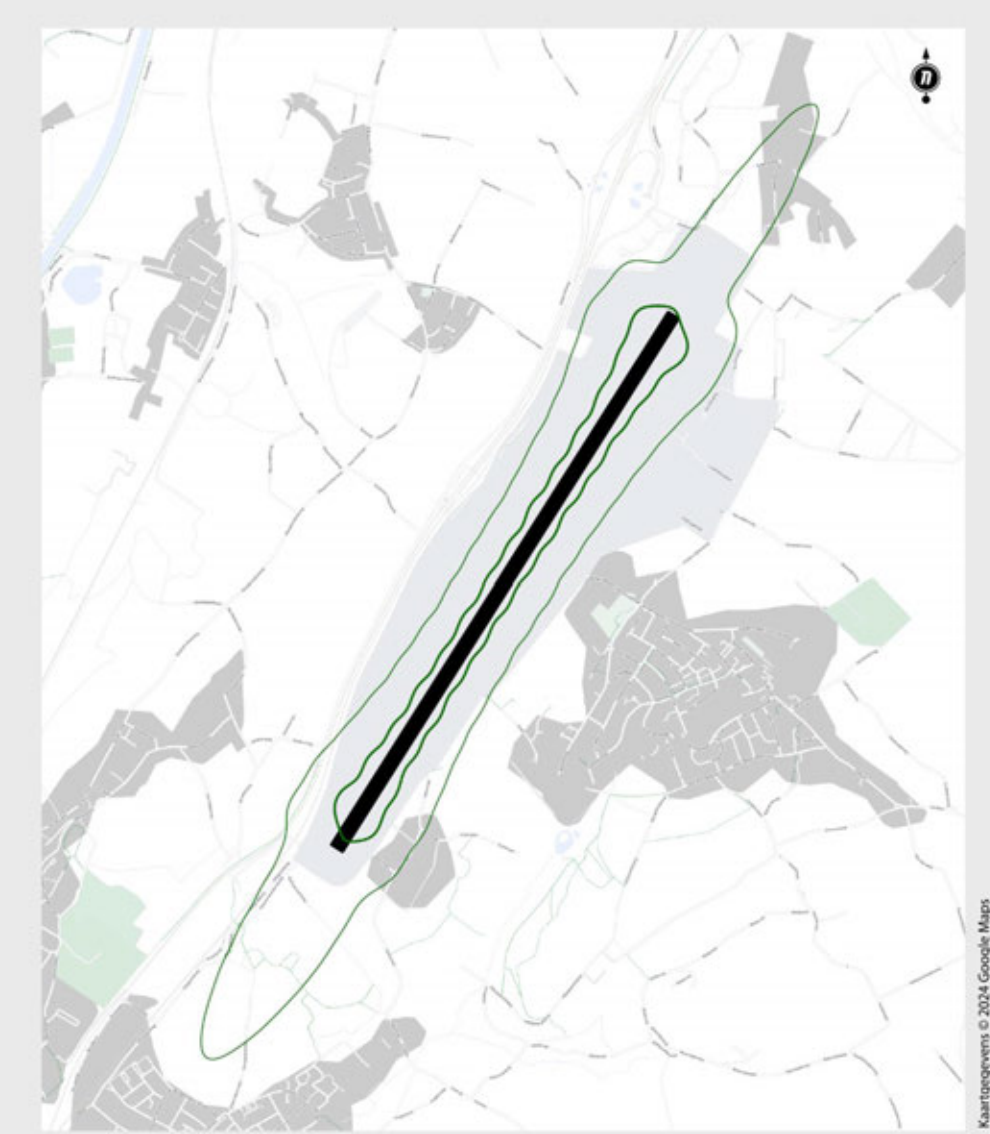
## L<sub>den</sub>-contouren luchtgebonden activiteiten (2)



Voorgenomen gebruik t.o.v. huidige situatie:  
 Meer geluid door meer (grote) vrachtluchten en meer passagiersvluchten. Toename geluid beperkt door sluiting luchthaven tussen 6.00 en 7.00 uur.

Huidige situatie	Voorgenomen gebruik
— 56 dB(A) Lden	— 56 dB(A) Lden
— 48 dB(A) Lden	— 48 dB(A) Lden
— 45 dB(A) Lden	— 45 dB(A) Lden

## $L_{\text{nacht}}$ -contouren luchtgebonden activiteiten



Huidig gebruik: geluidbelasting 's nachts wegens nachtvluchten tussen 06.00 en 07.00 u

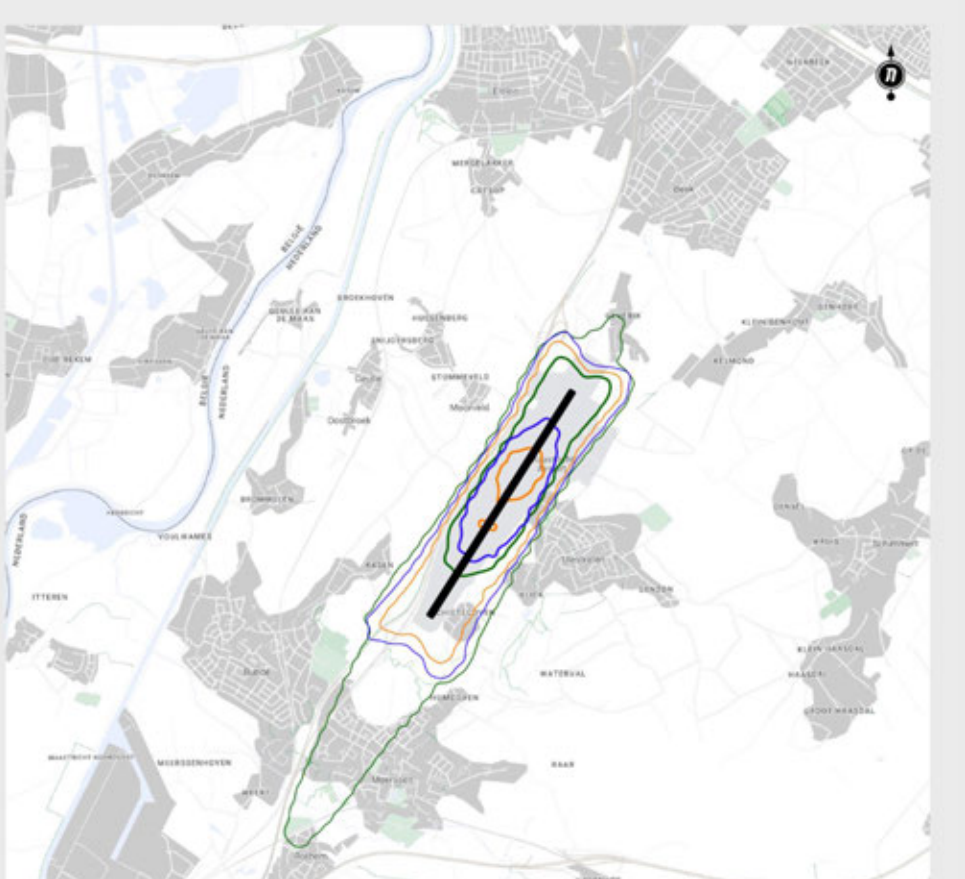
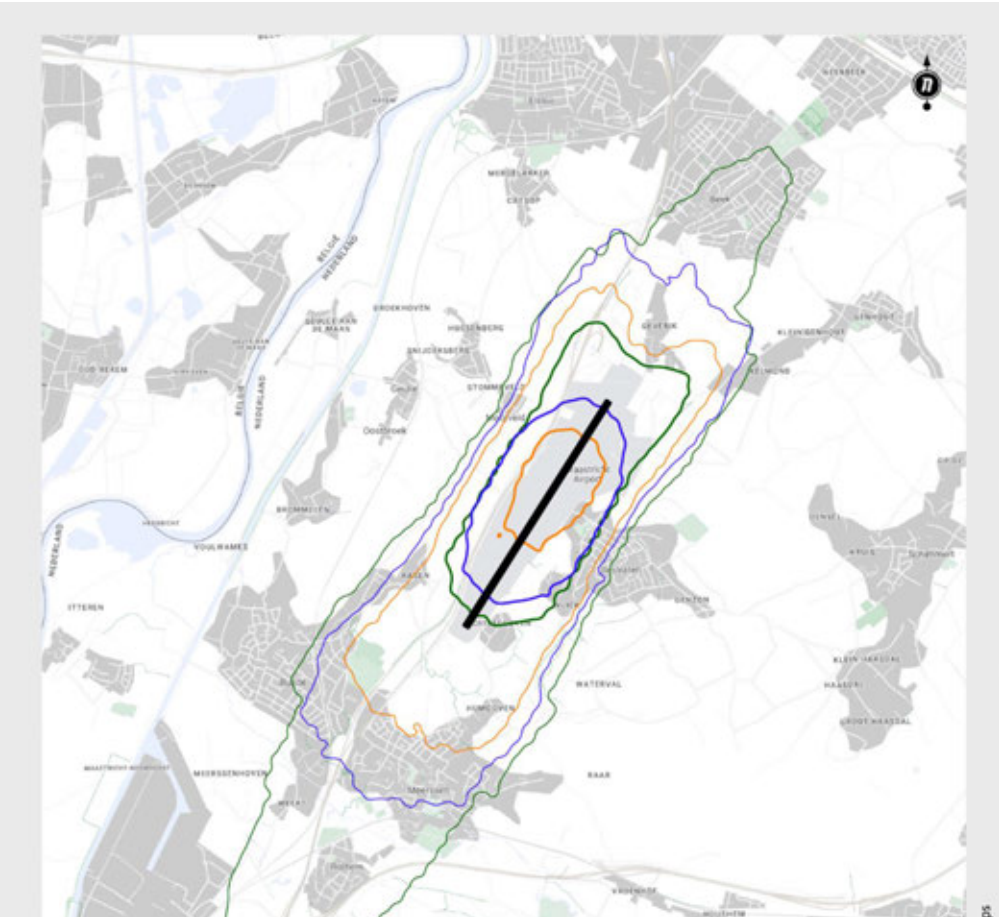
Voorgenomen gebruik: geen geluidbelasting 's nachts wegens sluiting van de luchthaven tussen 06.00 en 07.00 u

Huidige situatie

— 50 dB(A)  $L_{\text{nacht}}$

— 40 dB(A)  $L_{\text{nacht}}$

# Piekgeluidbelasting luchtgebonden activiteiten



Huidige situatie	Voorgenomen gebruik	Autonome ontwikkeling
— NA60: 15 passages	— NA60: 15 passages	— NA60: 15 passages
— NA60: 10 passages	— NA60: 10 passages	— NA60: 10 passages

Huidige situatie	Voorgenomen gebruik	Autonome ontwikkeling
— NA70: 15 passages	— NA70: 15 passages	— NA70: 15 passages
— NA70: 10 passages	— NA70: 10 passages	— NA70: 10 passages



## Ernstig gehinderden luchtgebonden activiteiten

Aantal ernstig geluidgehinderden rondom MAA is op vraag van I&W bepaald met 2 blootstelling-responsrelaties:

- BR-relatie Schiphol (deze is ook door Van Geel gebruikt)
- BR-relatie Limburg (Maastricht-Geilenkirchen)

De BR-relatie geeft weer wat de gemiddelde mate van hinder is die wordt ervaren bij een bepaalde geluidbelasting

Het aantal EGH is een berekende maat voor de algemene ervaring van geluidhinder rondom MAA.

BR-relatie	Binnen dB(A) Lden-contour	Huidige situatie	Vergund met Autonome ontwikkeling	Voorgenomen gebruik
<b>Schiphol o.b.v. Doc. 29</b>	45	7.900	11.400	9.600
	48	4.600	6.700	5.600
	56	600	1.000	800
<b>Maastricht- Geilenkirchen o.b.v. NRM</b>	45	11.100	16.000	13.500
	48	6.400	9.300	7.900
	56	800	1.300	1.100

## Ernstig slaapverstoorden luchtgebonden activiteiten

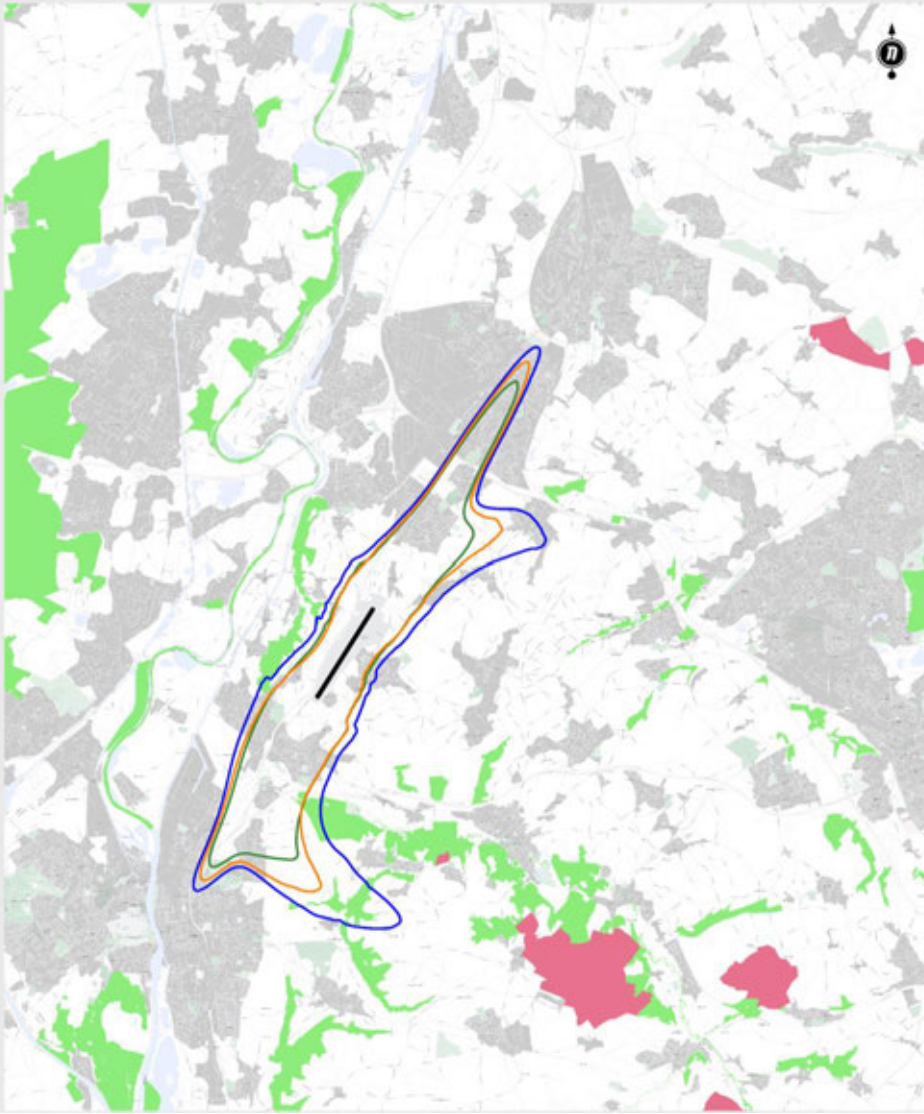
Aantal ernstig slaapverstoorden rondom MAA is op vraag van I&W ook bepaald met 2 blootstelling-responsrelaties

De BR-relatie geeft weer wat de gemiddelde mate van slaapverstoring is die wordt ervaren bij een bepaalde geluidbelasting

Het aantal ESV is een berekende maat voor de algemene ervaring van slaapverstoring door geluid rondom MAA.

BR-relatie	Binnen dB(A) Lnight- contour	Huidige situatie	Vergund met Autonome ontwikkeling	Voorgenomen gebruik
<b>Schiphol o.b.v. Doc. 29</b>	40	20	0	0
	50	0	0	0
<b>Maastricht- Geilenkirchen o.b.v. NRM</b>	40	170	0	0
	50	0	0	0

## Geluid in Natura 2000-gebieden en stiltegebieden



Geen geluidbelasting van  $\geq 45$  dB in stiltegebieden.

In een enkel Natura2000 is in een deel van het gebied de geluidbelasting hoger dan 45 dB, maar in het voorgenomen gebruik is de geluidbelasting lager dan in de referentiesituatie.

- Huidige situatie - 45 dB(A) LAeq
- Autonome ontwikkeling - 45 dB(A) LAeq
- Voorgenomen gebruik - 45 dB(A) LAeq
- Stiltegebied
- Natura 2000 gebied

## Startprocedure NADP1 / NADP2

### – Aanleiding:

- onderzoek NLR in opdracht van CRO
- Advies CRO: voorschrijven NADP1 procedure vanwege geluid
- Afspraak:
  - Alleen starten met NADP1 wordt nu niet meegenomen in m.e.r.-beoordeling en aanvraag LHB
  - MAA start een pilot met als doel om na te gaan of het advies van de CRO het verwachte effect heeft op de geluidervaring en wat de consequenties zijn voor andere milieuaspecten (luchtemissies, natuur, ...)
  - Afhankelijk resultaten pilot: startprocedure eventueel aanpassen bij aanvraag van een volgend LHB

### – m.e.r.-beoordeling:

Onderzochte scenario's gaan uit van ca. 53-58% gebruik NADP1 en 42-47% NADP2 (percentages zijn per scenario verschillend, doordat gebruik startprocedure verschilt per airline en vliegtuigtype).

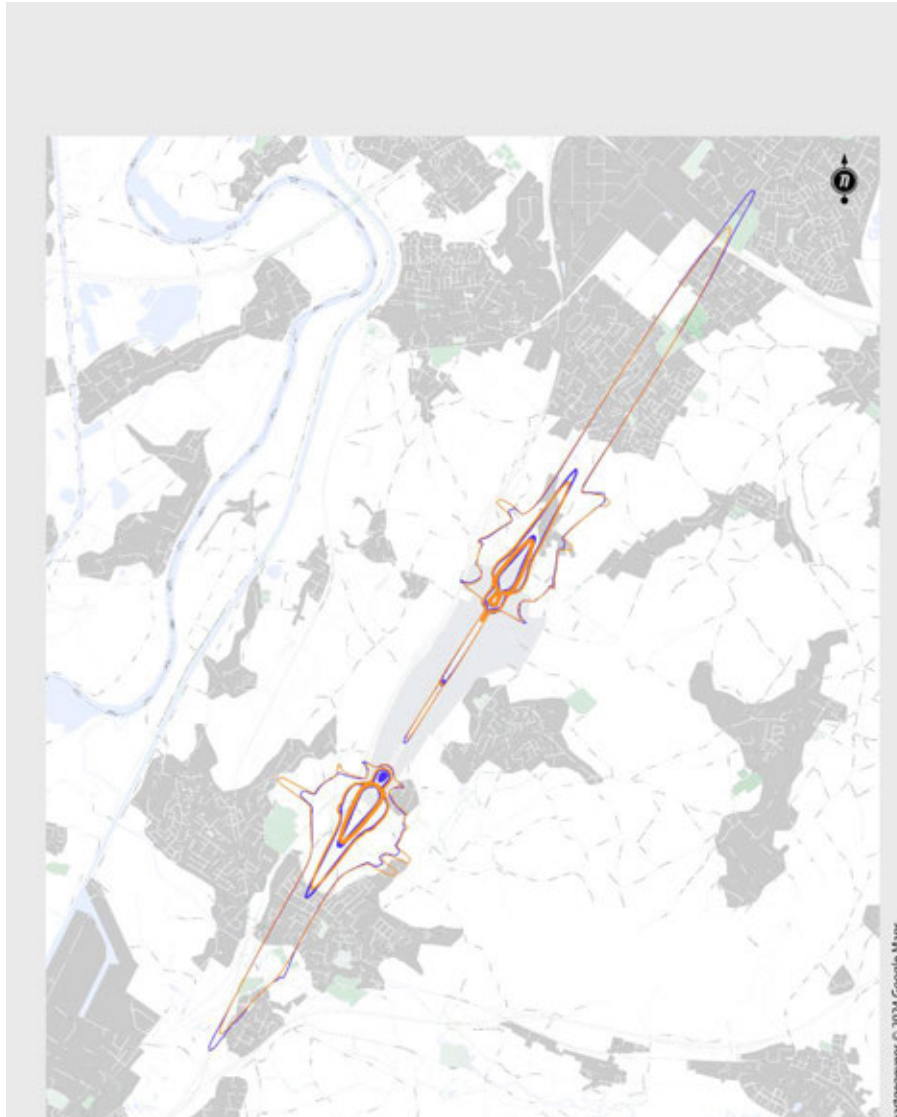
## Conclusie geluid-onderzoeken

- In voorgenomen gebruik van MAA:
  - Toets: Minder geluidseffecten dan in de referentiesituatie (vergund gebruik met autonome ontwikkeling)
  - Ter info: Meer geluidseffecten dan in huidige situatie (gebruik in 2022)
- **In m.e.r.-termen: geen negatieve effecten voor het aspect geluid**

Resultaten  
milieuonderzoeken







# Externe veiligheid

## Risico-contouren luchtgebonden activiteiten (1)

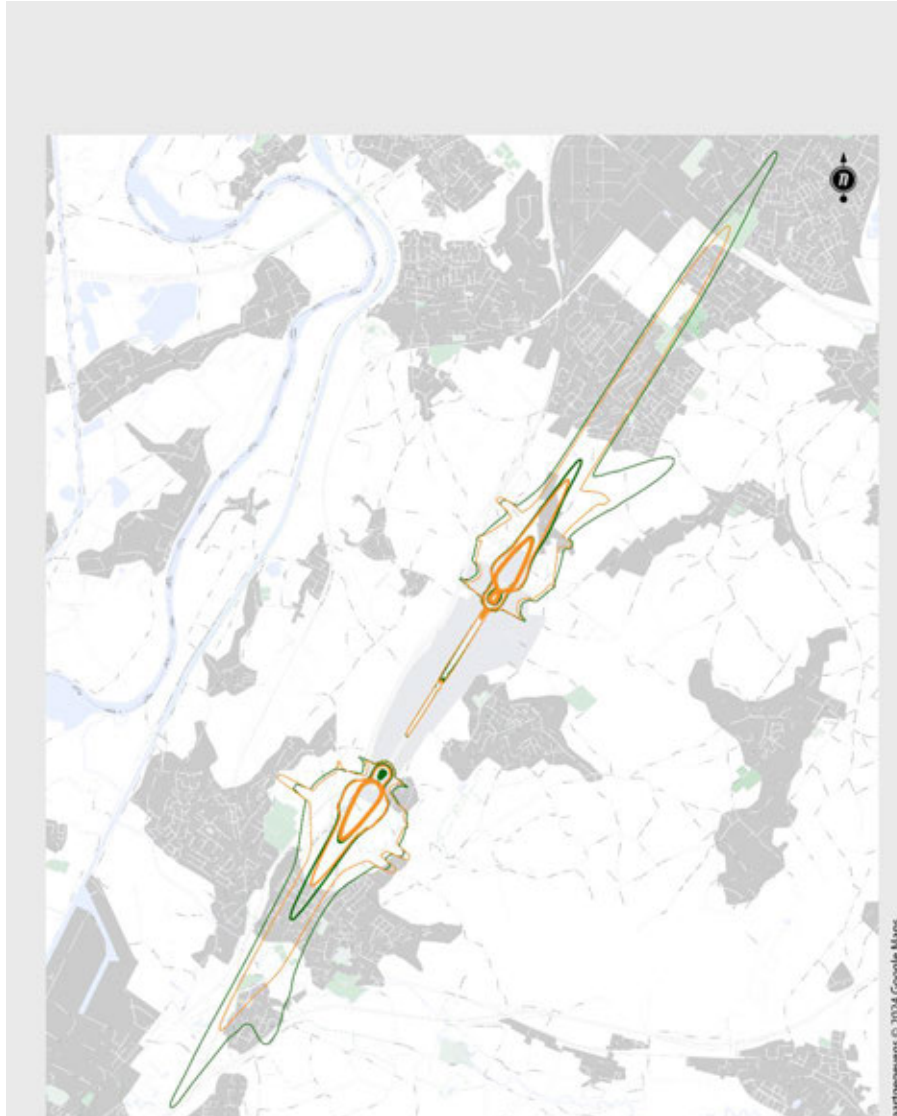


Voorgenomen gebruik t.o.v. referentie:

Ondanks meer vrachtluchten, vergelijkbare of (lokaal) lagere risico's door minder 'groot verkeer'

Autonome ontwikkeling	Voorgenomen gebruik
 $1 \cdot 10^{-5}$	 $1 \cdot 10^{-5}$
 $1 \cdot 10^{-6}$	 $1 \cdot 10^{-6}$
 $1 \cdot 10^{-7}$	 $1 \cdot 10^{-7}$

## Risico-contouren luchtgebonden activiteiten (2)



Voorgenomen gebruik t.o.v. huidige situatie:

Afname risico's door vlootvernieuwing: de kans op een ongeval met de huidige generatie vliegtuigen is significant lager dan de kans op een ongeval met oudere generatie vliegtuigen.

Huidige situatie	Voorgenomen gebruik
$1 \cdot 10^{-5}$	$1 \cdot 10^{-5}$
$1 \cdot 10^{-6}$	$1 \cdot 10^{-6}$
$1 \cdot 10^{-7}$	$1 \cdot 10^{-7}$

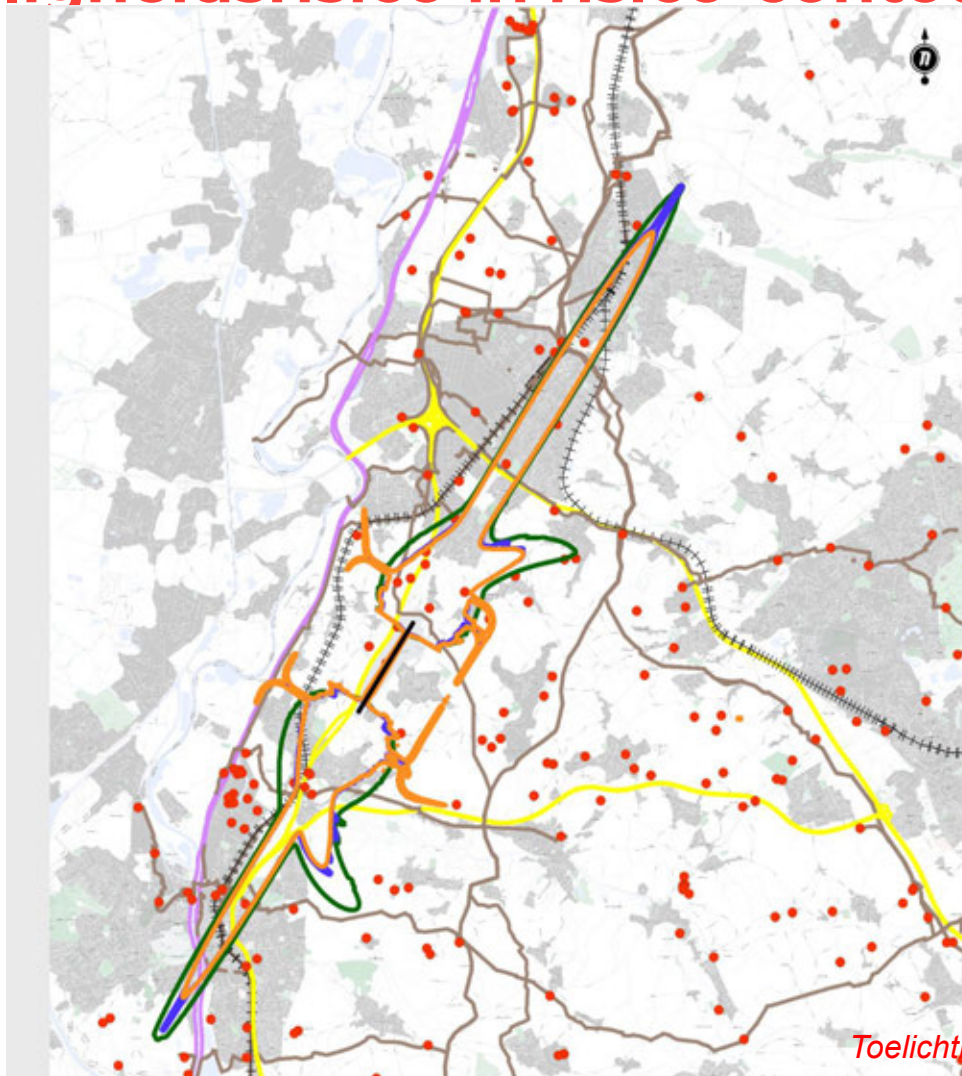


## Oppervlaktes en woningen binnen risico-contouren

Plaatsgebonden risicocontour	Oppervlakte [km <sup>2</sup> ]		
	Huidig gebruik	Vergund gebruik met autonome ontwikkeling	Voorgenomen gebruik
1·10 <sup>-5</sup> (inclusief meteotoeslag)	0,26	0,22	0,25
1·10 <sup>-6</sup>	0,92	0,70	0,75
1·10 <sup>-7</sup>	5,50	3,78	3,83

Plaatsgebonden risicocontour	Aantallen woningen		
	Huidig gebruik	Vergund gebruik met autonome ontwikkeling	Voorgenomen gebruik
1·10 <sup>-5</sup> (inclusief meteotoeslag)	0	0	0
1·10 <sup>-6</sup>	216	80	84
1·10 <sup>-7</sup>	3529	2372	2360

## Milieubelastende activiteiten met extern-veiligheidsrisico in risico-contouren van MAA



- |  |  |
|--|--|
| Plaatsgebonden risico 1·10 <sup>-8</sup> | ● Milieubelastende activiteit met extern veiligheidsrisico |
| ▭ Huidige situatie                       | — Buisleiding  |
| ▭ Autonome ontwikkeling                  | ++++ Basisnet spoor  |
| ▭ Voorgenomen gebruik                    | — Basisnet water   |
|  | — Basisnet weg   |

## Milieubelastende activiteiten met extern-veiligheidsrisico in risico-contouren van MAA

Plaatsgebonden risicocontour	Aantal locaties met milieubelastende activiteiten met een extern veiligheidsrisico		
	Huidig gebruik	Vergund gebruik met autonome ontwikkeling	Voorgenomen gebruik
1·10 <sup>-8</sup>	17	14	16

Geen industrieën met grote hoeveelheid gevaarlijke stoffen binnen de PR=10<sup>-8</sup> contouren van MAA

Bijzondere aandacht voor de Seveso-inrichtingen nabij de PR=10<sup>-8</sup> contour van MAA:

- Chemelot Site Permit (alle bedrijven onder koepel van CSP, zoals Sabc, DSM, Sitech, OCI en Lanxess – identificatie NL.IMEV.RUDZL.RRGS\_16632\_z68gc5k5)
- Celanese Emulsions BV (identificatie NL.IMEV.RUDZL.RRGS\_6739\_djbopjhc)

Zowel de bedrijven als hun respectievelijke PR=10<sup>-6</sup> contouren liggen (net) buiten PR=10<sup>-8</sup> contour van MAA

## Conclusie onderzoek externe veiligheid

In voorgenomen gebruik van MAA:

- Toets: Zeer beperkte toename veiligheidsrisico's ten opzicht van de referentiesituatie (vergund gebruik met autonome ontwikkeling)
- Ter info: Minder extern-veiligheidsrisico's dan in huidige situatie (gebruik in 2022)
- **In m.e.r.-termen: geen significante negatieve effecten voor het aspect externe veiligheid**

Resultaten  
milieuonderzoeken

# Luchtkwaliteit

## Diverse onderzoeken uitgevoerd in het recente verleden

1. **Adecs in opdracht van Ministerie I&W:** de relatieve en absolute bijdrage van vliegtuigen aan de lokale luchtkwaliteit vanwege luchtgebonden activiteiten: NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub>, VOS en de ZZS stoffen CH<sub>2</sub>O (formaldehyde), C<sub>10</sub>H<sub>8</sub> (naftaleen) en C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> (benzeen)  
[Link naar rapport Adecs](#)
2. **NLR in opdracht van Ministerie I&W:** emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen vanwege luchtgebonden activiteiten: VOS. Benzeen, ... [Link naar rapport NLR](#)
3. **Peutz in opdracht van MAA:** Zeer Zorgwekkende Stoffen van grondgebonden activiteiten (onderdeel van aanvraag Omgevingsvergunning) [Link naar rapport Peutz ZZS](#)
4. **Peutz in opdracht van MAA:** Luchtverontreinigende stoffen NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub> van lucht- en grondgebonden activiteiten (onderdeel van aanvraag Omgevingsvergunning) [Link naar rapport Peutz Lucht](#)
5. **DGMR/Sensornet in opdracht van omwonenden:** stofdeeltjes tot 0,3 µm (memo DGMR d.d. 03.02.2023 | kenmerk M.2022.1004.20.N001)
6. **Meetprogramma provincie Limburg:** Ultrafijn stof (UFP) [Link naar meetgegevens UFP](#)

### Algemene conclusie onderzoeken 1-4:

- De bijdrage van MAA aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub>) en zeer zorgwekkende stoffen (VOS, benzeen, ...) is vrij beperkt.
- MAA heeft de verplichting om de emissies ZZS verder te verminderen

## Aanvullend emissie-onderzoek luchtgebonden activiteiten

Stof	Fase	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling	Voorgenomen gebruik
1,3-butadieen	Luchtgebonden	29	56	22
	Taxi	228	297	143
1-methylnaftaleen	Luchtgebonden	4	8	3
	Taxi	33	43	21
2-butenal	Luchtgebonden	18	34	14
	Taxi	140	182	87
2-methylnaftaleen	Luchtgebonden	4	7	3
	Taxi	28	36	17
Benzeen	Luchtgebonden	29	56	22
	Taxi	227	296	142
CO	Luchtgebonden	31.694	36.700	21.026
	Taxi	48.469	59.684	52.336
cumeen	Luchtgebonden	0	0	0
	Taxi	0	1	0
Formaldehyde	Luchtgebonden	213	407	164
	Taxi	1.664	2.166	1.040
HC	Luchtgebonden	1.493	2.849	1.148
	Taxi	11.652	15.165	7.283
naftaleen	Luchtgebonden	9	18	7
	Taxi	73	95	46
NOx	Luchtgebonden	55.945	63.710	81.267
	Taxi	5.794	7.747	8.313
PM10	Luchtgebonden	1.132	1.781	1.730
	Taxi	198	307	273
PM2.5	Luchtgebonden	1.132	1.781	1.730
	Taxi	198	307	273
SO2	Luchtgebonden	1.109	1.501	1.553
	Taxi	487	693	680
VOS	Luchtgebonden	1.732	3.305	1.332
	Taxi	13.516	17.592	8.448

## Conclusies emissie-onderzoek luchtgebonden activiteiten

- de emissies van de luchtgebonden activiteiten in het voorgenomen gebruik zijn relevant lager dan in het vergunde gebruik met autonome ontwikkeling (referentie), met uitzondering van  $\text{NO}_x$  en (in zeer beperkte mate)  $\text{SO}_2$
- Emissies  $\text{NO}_x$ :
  - Bijdrage van MAA aan concentratie  $\text{NO}_2$  is slechts een fractie van de totale, gecumuleerde concentratie  $\text{NO}_2$  in de omgeving
  - Totale, gecumuleerde concentraties  $\text{NO}_2$  zijn relevant lager dan de wettelijk grenswaarden, doch hoger dan WHO-streefwaarde
  - Het voorgenomen gebruik van MAA leidt niet tot een toename van de gecumuleerde concentratie boven deze WHO-advieswaarden
- Emissies  $\text{SO}_2$ :
  - Idem  $\text{NO}_2$ , echter geen WHO-streefwaarde.



## Ultrafijn Stof (UFP)

### - Onderzoek DGMR/Sensornet:



Conclusie: correlatie tussen gemeten momentane concentraties stofdeeltjes tot 0,3 µm en opstijgende vliegtuigen

Aandacht bij vergelijkbare resultaten DGMR/Sensornet met andere gezondheidsonderzoeken:

- UFP betreft deeltjes tot 0,1 µm, DGMR/Sensornet meet concentraties voor deeltjes tot 0,3 µm
- Gezondheidsgerelateerde UFP-onderzoeken werken met uur- en daggemiddelde concentraties. DMGR Sensornet meet en rapporteert momentane concentraties

## Ultrafijn Stof (UFP)

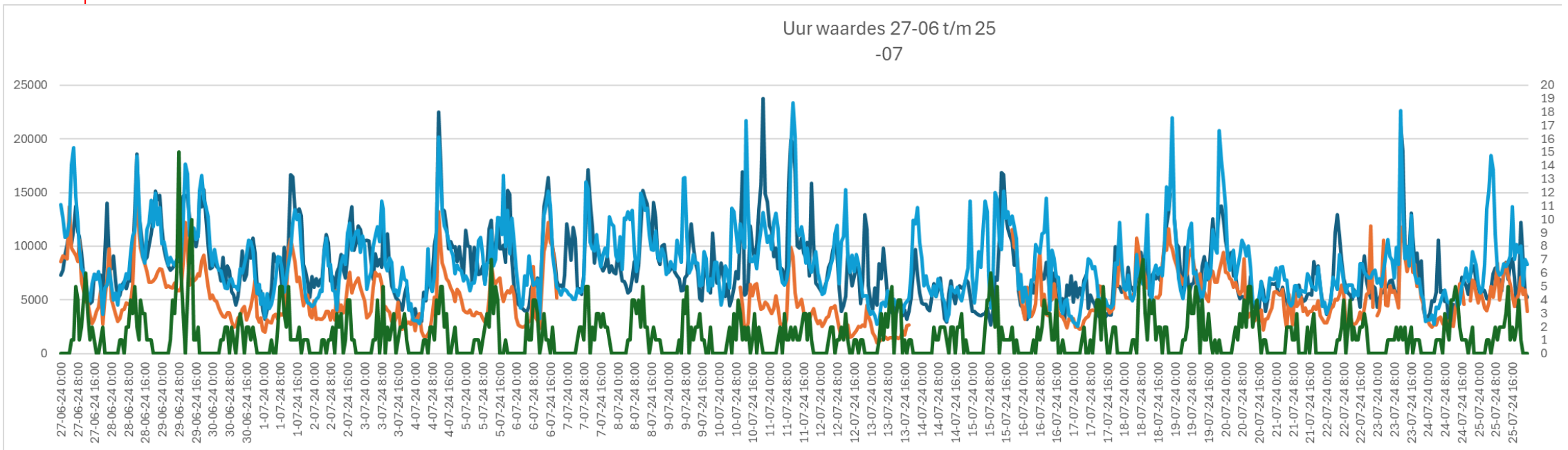
- **Onderzoek Provincie Limburg:**
  - **3 meetstations actief: Geleen (industrie). Ulestraten (luchtvaart) en Maastricht (wegverkeer)**
  - **Provincie heeft deze meetlocaties bepaald**
  - **meetresultaten geven concentraties van alle emissiebronnen in de omgeving, niet enkel van industrie, MAA of A2.**



# Ultrafijn Stof (UFP)

- Onderzoek provincie: Uurgemiddelde concentraties /  
aantal vertrekkende vliegtuigen

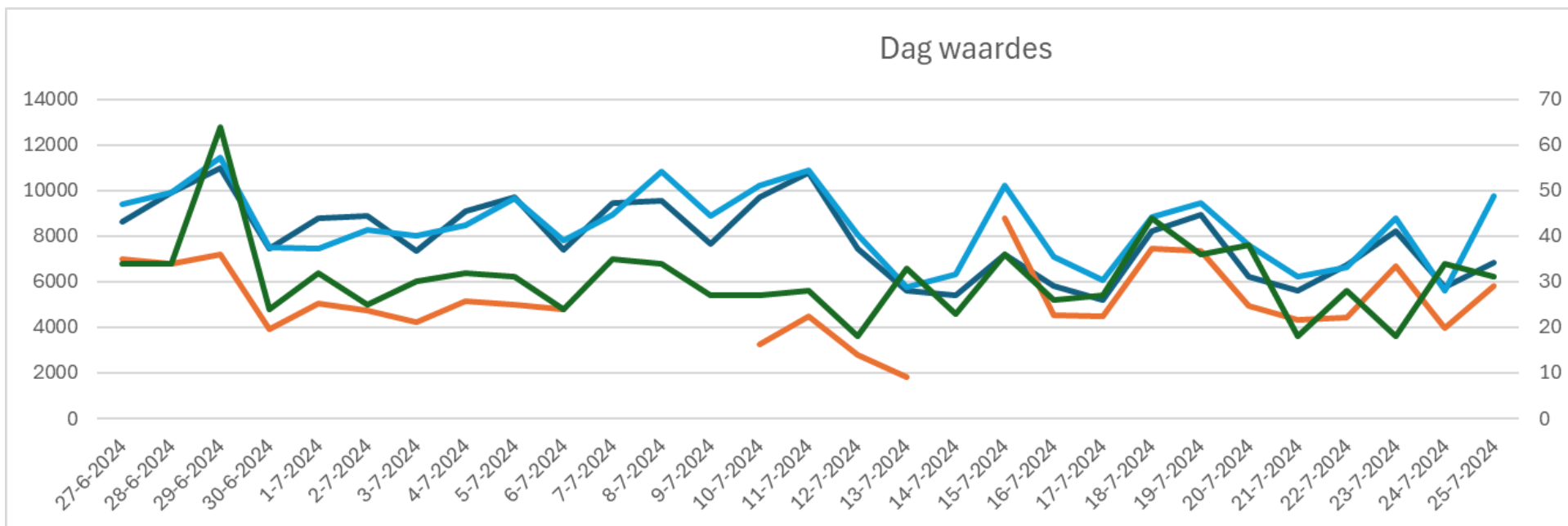
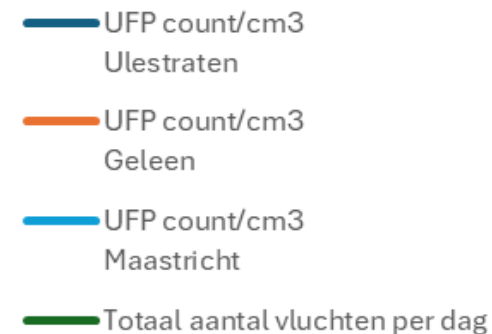
- UFP count/cm3 Ulestraten
- UFP count/cm3 Geleen
- UFP count/cm3 Maastricht
- Totaal aantal vluchten per uur



**Voorbehoud: indicatieve meetresultaten, nog geen verificatie en analyse door provincie (pas na 1 jaar meetgegevens), met deze meetgegevens kan geen milieueffectbeoordeling plaatsvinden voor MAA**

# Ultrafijn Stof (UFP)

- **Onderzoek provincie: Daggemiddelde concentraties / aantal vertrekkende vliegtuigen**



**Voorbehoud: indicatieve meetresultaten, nog geen verificatie en analyse door provincie (pas na 1 jaar meetgegevens), met deze meetgegevens kan geen milieueffectbeoordeling plaatsvinden voor MAA**

## Conclusie onderzoek Luchtkwaliteit

In voorgenomen gebruik van MAA:

- Toets: Zeer beperkte effecten op concentraties luchtverontreinigende stoffen ten opzicht van de referentiesituatie (vergund gebruik met autonome ontwikkeling)
- UFP: beschikbare informatie samengebracht / meetprogramma van provincie Limburg opvolgen
- **In m.e.r.-termen: geen significante negatieve effecten voor het aspect Luchtkwaliteit**

Resultaten  
milieuonderzoeken

# Natuur

## Aanpassing aanvraag Wnb-vergunning

De volgende onderzoeken zijn ter toetsing voorgelegd aan Ministerie van LNV:

- Stikstofdepositie
- Geluid in Natura 2000-gebieden
- Visuele verstoring
- Vogelaanvaringen en afschot

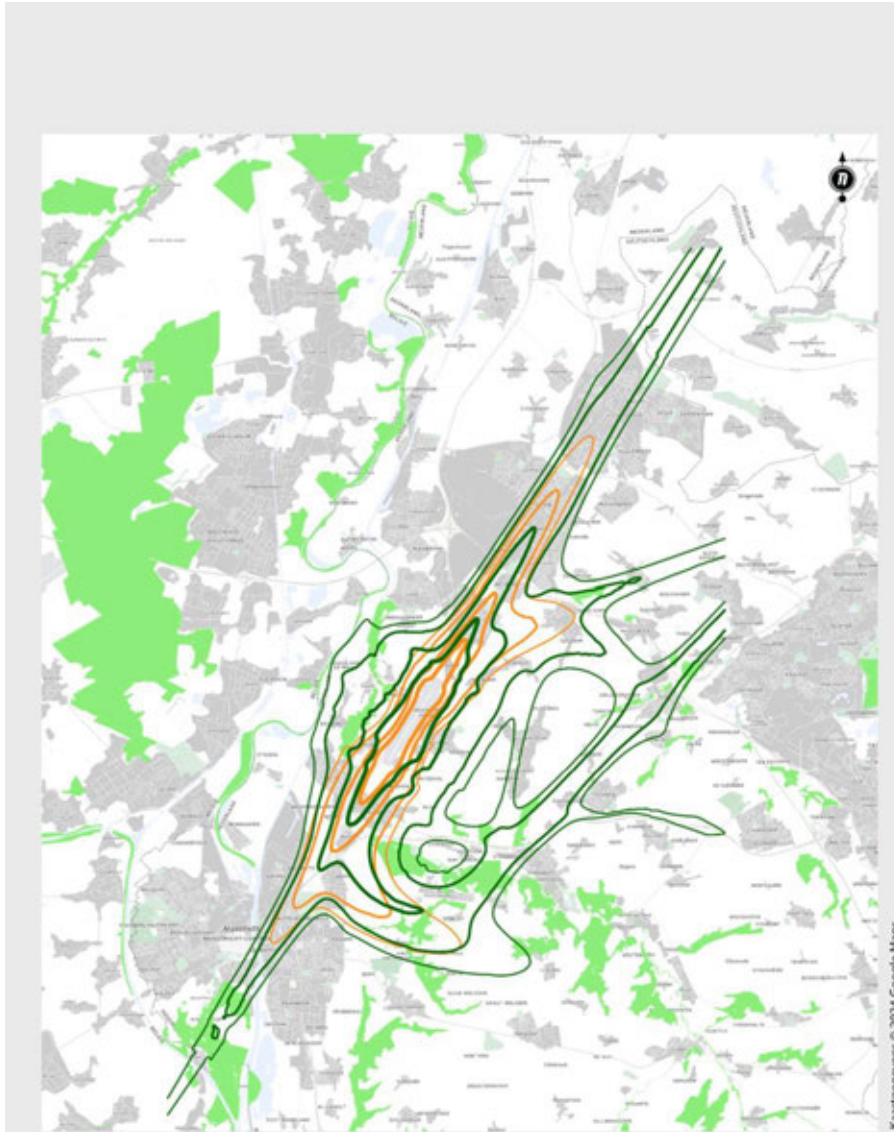
## Stikstofdepositie: Aeriusberekening

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
<b>Totaal</b>	<b>3.358,08</b>	<b>3.238,25</b>	<b>0,00</b>	<b>-</b>	<b>3.358,08</b>	<b>6,73</b>

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Meinweg (149)	1.376,08	2.733,13	0,00	-	1.376,08	0,04
Geuldal (157)	1.193,47	3.238,25	0,00	-	1.193,47	0,27
Savelsbos (160)	192,04	2.326,03	0,00	-	192,04	0,05
Brunsummerheide (155)	166,33	2.411,04	0,00	-	166,33	0,07
Bunder- en Elslooërbos (153)	132,99	2.366,09	0,00	-	132,99	6,73
Geleenbeekdal (154)	93,98	2.564,86	0,00	-	93,98	0,39
Roerdal (150)	76,73	2.451,71	0,00	-	76,73	0,04
Leudal (147)	54,68	2.219,42	0,00	-	54,68	0,01
Sint Pietersberg & Jekerdal (159)	33,06	2.350,49	0,00	-	33,06	0,06
Bemelerberg & Schiepersberg (156)	12,80	2.274,23	0,00	-	12,80	0,09
Kunderberg (158)	10,73	1.910,19	0,00	-	10,73	0,04
Swalmdal (148)	10,63	2.047,82	0,00	-	10,63	0,03
Noorbeemden & Hoogbos (161)	4,05	2.205,72	0,00	-	4,05	0,03
Sarsven en De Banen (146)	0,51	1.836,62	0,00	-	0,51	0,01

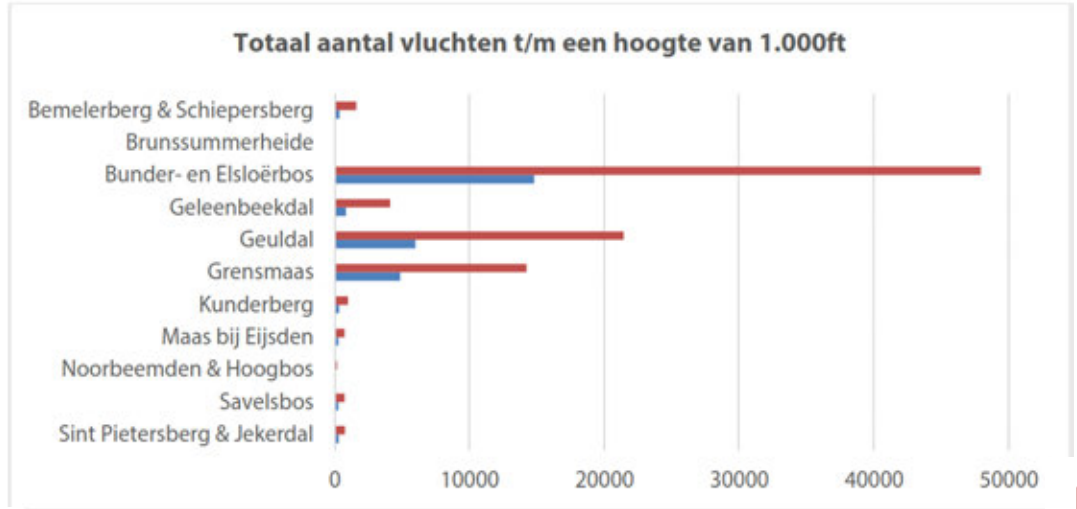


# Geluid

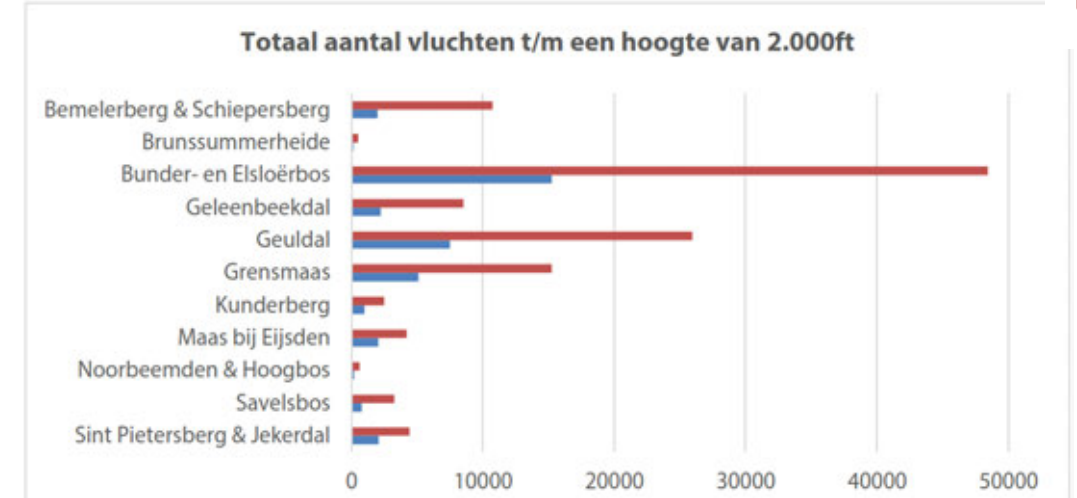


Aan te vragen situatie	Referentiesituatie	Natura 2000 gebied
55 dB(A) LAeq	55 dB(A) LAeq	
50 dB(A) LAeq	50 dB(A) LAeq	
45 dB(A) LAeq	45 dB(A) LAeq	
43 dB(A) LAeq	43 dB(A) LAeq	

# Visuele verstoring



■ Referentiesituatie    ■ Aan te vragen situatie



## Vogelaanvaringen

SITUATIE	# VLIEGBEWEGINGEN	# VOGELAANVARINGEN
REFERENTIESITUATIE (Wnb)	49.995	[10-43]
2022	14.155	6
2023	8.961	2
VOORGENOMEN ACTIVITEIT	16.457	[3-14]

## Conclusie onderzoek Natuur

In voorgenomen gebruik van MAA geen significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden ten opzicht van de referentiesituatie (vergund gebruik)

- **In m.e.r.-termen: geen significante negatieve effecten voor het aspect Natuur**

Resultaten  
milieuonderzoeken

# Gezondheid

## Conclusie onderzoek Gezondheid

### Geluid:

In voorgenomen gebruik minder ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden dan in de referentiesituatie

### Externe veiligheid:

Geen woningen in PR= $10^{-5}$  contour

In voorgenomen gebruik minder woningen in de PR= $10^{-7}$  contour dan in referentiesituatie, wel 4 woningen meer in de  $10^{-6}$  contour.

### Luchtkwaliteit:

In voorgenomen gebruik minder emissies luchtverontreinigende stoffen, dus minder blootstelling, dan in referentiesituatie, met uitzondering van NO<sub>x</sub> en SO<sub>2</sub>. Bijdrage van MAA aan totale gecumuleerde concentraties NO<sub>2</sub> en SO<sub>2</sub> niet relevant.

- **In m.e.r.-termen: geen significante negatieve effecten voor het aspect Gezondheid**

Resultaten  
milieuonderzoeken

# Klimaat

wsp

to70

## Conclusie onderzoek Klimaat

- CO<sub>2</sub>-emissie over de gehele vlucht (in kg) (excl. grondgebonden activiteiten)

Stof	Fase	Huidig gebruik	Vergund gebruik met autonome ontwikkeling	Voorgenomen gebruik
CO <sub>2</sub>	Gehele vlucht	190.226.103	225.687.201	346.843.219

- Toename CO<sub>2</sub>-emissie door meer zwaardere vrachtvliegtuigen en grotere vliegafstanden
- Meer en verder vliegen vanaf MAA = minder en minder ver vliegen vanaf andere luchthavens (b.v. Luik)
- Overall impact op de totale CO<sub>2</sub>-emissie zal beperkt zijn
- CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen:
  - Level 3 van Airport Carbon Accreditation-programma (ACA) van MAA; landzijdig klimaatneutraal in 2030
  - Landelijk Akkoord Duurzame Luchtvaart: Luchtzijdig deel klimaatneutraal vanaf 2070



Resultaten  
milieuonderzoeken

# Samenvatting

wsp

to70

## Samenvatting m.e.r.-beoordelingsrapportage

<b>ASPECT</b>	<b>NEGATIEF EFFECT</b>	<b>mer-meerwaarde?</b>
Geluid	Nee	Nee
Externe veiligheid	Zeer beperkt	Nee
Luchtkwaliteit	Zeer beperkt	Nee
Natuur	Nee	Nee
Ruimtelijke ordening	Nee	Nee
Gezondheid	Nee	Nee
Klimaat	Beperkt	Nee

# Vervolgstappen

## Vervolgstappen (1)

### Reeds uitgevoerd:

- Antwoorden op schriftelijk gestelde vragen
- Onderzoeken Natuur ter toetsing voorgelegd aan Ministerie van LNV
- Onderzoeken Geluid en Externe Veiligheid reeds ter voortoetsing voorgelegd bij Ministerie van I&W
- Economische onderbouwing reeds ter voortoetsing voorgelegd bij Ministerie van I&W

### Nog uit te voeren stappen m.e.r.-beoordeling:

- **27 augustus:** toelichting omwonenden
- **31 augustus:** indienen concept-m.e.r.-beoordelingsrapportage bij Min. I&W
- **17 september:** uiterste datum indienen reacties bij MAA n.a.v. toelichtingen CRO en toelichting omwonenden
- **Min. I&W** vraagt advies aan commissie m.e.r. (juistheid en volledigheid van de m.e.r.-beoordelingsrapportage) en toets zelf ook de m.e.r.-beoordelingsrapportage
- Adviseurs MAA verwerken advies commissie m.e.r. en toetsbevindingen I&W naar definitieve m.e.r.-beoordeling
- **Min. I&W** neemt m.e.r.-besluit

## Vervolgstappen (2)

### Nog uit te voeren stappen Luchthavenbesluit (LHB):

- MAA dient aanvraag in
- **Min. I&W** behandelt aanvraag
- **Min. I&W** publiceert ontwerp-LHB
- Belanghebbenden kunnen zienswijzen indienen over het ontwerp-LHB
- **Min. I&W** behandelt zienswijzen
- **Min. I&W** neemt definitief besluit en publiceert dat
- Belanghebbende kunnen beroep instellen bij de Raad van State