



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Maastricht–Aachen Airport

Toetsingsadvies over de geactualiseerde milieu-informatie  
en de aanvulling daarop

13 september 2011 / rapportnummer 1184-217





# 1. Oordeel over de geactualiseerde milieu-informatie

## **Voorgeschiedenis**

Einde 2004 is voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) een nieuwe aanwijzing van kracht geworden. Het besluit hierover heeft betrekking op de indeling en het gebruik van het luchtvaartterrein Maastricht en legt geluidszones voor groot en klein vliegverkeer vast, met respectievelijk een grenswaarde van 35 Ke en 47 Bkl. Met dit aanwijzingsbesluit is het interimbetluit van 1994 vervallen.

Tegen het aanwijzingsbesluit uit 2004 zijn vervolgens bezwaren ingediend. Al deze bezwaren zijn in augustus 2006 door de bevoegd minister ongegrond verklaard. De Afdeling bestuursrecht van de Raad van State (ABRvS) heeft in februari 2008 deze beslissing vernietigd. Ondertussen kan de luchthaven wel overeenkomstig de aanwijzing van 2004 worden gebruikt. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu moet nu een nieuwe beslissing nemen met inachtneming van de uitspraak van de ABRvS. Hij wil hierbij ook alle nieuwe informatie betrekken die voor het te nemen besluit relevant kan zijn. Daarom is een deel van de milieu-informatie geactualiseerd en is de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>1</sup> gevraagd om advies uit te brengen over de kwaliteit en de volledigheid van deze informatie.<sup>2</sup>

## **Oordeel**

Tijdens de toetsing heeft de Commissie in een voorlopig oordeel aangegeven dat niet alle essentiële milieu-informatie aanwezig was voor een beslissing op bezwaar over de aanwijzing van MAA waarin het milieubelang volwaardig is meegewogen. Wat ontbrak, was een bepaling van de stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden met de hiertoe geëigende modellen, die uitsluitsel biedt over de kans op eventuele significant negatieve effecten. Op grond van de dan voorliggende informatie kon aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Bunder- en Elsloërbos niet worden uitgesloten.

Naar het oordeel van de Commissie waren de gevolgen voor de geluidbelasting, de luchtkwaliteit, de externe veiligheid en de overige gevolgen voor natuurwaarden wel afdoende gedocumenteerd. Te verwachten effecten zijn beschreven op basis van de actuele situatie ter plaatse en de wettelijk voorgeschreven rekensystematiek.

---

<sup>1</sup> Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl) onder 'Advisering/Afgeronde adviezen'. De Commissie toetst in principe aan de vastgestelde richtlijnen, op eventuele inhoudelijke onjuistheden en aan de wettelijke inhoudseisen van een MER. Een van die eisen is de uitwerking en vergelijking van alternatieven. Omdat in deze fase slechts sprake is van een uitwerking van (effecten van) het alternatief dat is opgenomen in de aanwijzing, is de alternatievenvergelijking geen onderwerp van dit advies.

<sup>2</sup> De Commissie ontving diverse rapporten over de ontwikkelingskansen en de verwachte groei van MAA, over de geluidbelasting, de luchtkwaliteit en de externe veiligheid en over de effecten van het vliegverkeer van en naar MAA op de natuur. Ze heeft zich in dit advies beperkt tot een toetsing van de informatie voor zover die betrekking heeft op de natuur en het milieu.

Het bevoegd gezag heeft de Commissie daarop verzocht om de advisering op te schorten en heeft een aanvulling op de geactualiseerde milieu-informatie gemaakt.<sup>3</sup> In deze aanvulling is de stikstofdepositie afkomstig van de luchthaven en van het wegverkeer in beeld gebracht voor verschillende zichtjaren en scenario's. Daarnaast zijn de gevolgen voor het Natura 2000-gebied en mogelijke maatregelen beschreven. **De Commissie is van mening dat in de rapporten met geactualiseerde milieu-informatie tezamen met de aanvulling de essentiële informatie aanwezig is voor een beslissing op bezwaar over de aanwijzing van MAA.**

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe over het aangevulde natuuronderzoek. Hoofdstuk 3 bevat de aanbevelingen voor het vervolgtraject die ook in het voorlopige oordeel waren opgenomen.

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1.1 Stikstofdepositie

#### Oordeel over de geactualiseerde informatie

Het vliegverkeer van en naar de luchthaven stoot onder andere stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) uit die in de omgeving zullen neerslaan. Ook bij kleine toevoegingen kunnen significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden optreden als de achtergronddepositie hoger is dan de kritische depositiewaarde. Voor Natura 2000-gebied Bunder- en Elsloërbos, dat op 2 km ten westen van MAA ligt, is dat bijvoorbeeld het geval: de meest kritische depositiewaarde bedraagt er 1.400 mol N/ha/jaar (voor eiken-haagbeukenbos, habitatype 9160B) en de achtergronddepositie<sup>4</sup> is er meer dan 1.500 mol N/ha/jaar. In het geactualiseerde natuurrapport staat dat het vliegverkeer in het Bunder- en Elsloërbos hooguit een depositie van "een enkele mol N/ha/jaar" veroorzaakt en dat geen significant negatieve gevolgen te verwachten zijn. Het geactualiseerde luchtkwaliteitsrapport, waarin de verspreiding van NO<sub>2</sub> is gedocumenteerd, geeft slechts een kwalitatieve onderbouwing voor de omvang van de depositie.

De Commissie heeft de extra depositie beoordeeld tegen de achtergrond van

- een reeds overschreden kritische depositiewaarde;
- de doelstelling om de kwaliteit te verbeteren van het habitatype eiken-haagbeukenbos, dat zich landelijk in een zeer ongunstige staat van instandhouding bevindt.

Op grond hiervan is ze van oordeel dat significant negatieve gevolgen voor het Bunder- en Elsloërbos als gevolg van de extra stikstofdepositie niet kunnen worden uitgesloten en dat de gehanteerde vergelijkende berekening de depositie mogelijk onderschat. Daarom heeft de

---

<sup>3</sup> Zie voor data en termen bijlage 1. De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom heeft de Commissie geen zienswijzen over de aanvulling in haar advies mee kunnen nemen. De Commissie adviseert de aanvulling zo spoedig mogelijk openbaar te maken.

<sup>4</sup> Bron: GCN-kaarten van het Planbureau voor de Leefomgeving.

Commissie aanbevelen om de stikstofdepositie te bepalen met de hiertoe geëigende modellen, als basis voor een Passende beoordeling.

### **Oordeel over de aanvulling**

Het rapport "Depositie rond Maastricht Aachen Airport. Luchtvaart en wegverkeer" van Adecs laat zien dat in vergelijking met de autonome ontwikkeling het extra lucht- en wegverkeer een extra depositie van 4 à 5 mol N/ha/jaar veroorzaken in het Bunder- en Elsloërbos. Deze toename is voor circa 75% toe te schrijven aan extra luchtverkeer. De Commissie onderschrijft de vaststelling uit het rapport "Passende beoordeling van additionele stikstofdepositie door vliegverkeer en wegverkeer in het Bunder- & Elsloërbos" van Bureau Waardenburg dat het gaat om kleine hoeveelheden in vergelijking met de achtergronddepositie en de kritische depositiewaarde. In het feit dat de schattingen van de (extra) stikstofdepositie en van de gevoeligheid van vegetaties voor deze depositie met grote onzekerheden omgeven zijn, ziet de Commissie evenwel aanleiding om bij de beoordeling veilige grenzen te hanteren en om aan te bevelen mitigerende maatregelen te overwegen als een initiatief het bereiken van een goede staat van instandhouding ophoudt.

In de passende beoordeling is de gevoeligheid van het eiken-haagbeukenbos voor stikstofdepositie meer in detail beoordeeld. Het voorheen intensief beheerde eiken-haagbeukenbos met een open structuur (hakhout met geïsoleerde oude bomen) heeft inmiddels de kenmerken van gesloten opgaand bos, met een stikstofkringloop op een bijbehorend wat hoger niveau. Ook op basis van de samenstelling van de bodem en het grondwater lijkt de voedselrijkdom van dit habitatype vergelijkbaar met dat van de aangrenzende 'alluviale bossen' (bossen op beekdalgronden), waarop een hogere kritische depositiewaarde van toepassing is. Verder geeft de passende beoordeling aan dat er mogelijkheden zijn om het knelpunt van de eutrofiëring<sup>5</sup> te verminderen. Zo is het mogelijk om in verharde gebieden het hemelwater niet meer via het riool te laten verdwijnen maar in het omliggende gebied te laten infiltreren. De van oorsprong vochtige maar verdroogde bosgedeelten van het Natura 2000-gebied kunnen zich daardoor dusdanig herstellen dat de eventuele nadelige gevolgen van de stikstofdepositie afkomstig van het initiatief daarbij in het niet vallen.

De Commissie beveelt aan om de maatregelen die verdroging tegengaan en andere maatregelen die de (effecten van) een toenemende eutrofiëring in het gebied kunnen terugdringen verder uit te werken. De suggesties in de passende beoordeling (pag. 32) vormen daarvoor een goede aanzet.

---

<sup>5</sup> Eutrofiëring heeft een vermestende werking waardoor dominante plantensoorten zoals brandnetel en braam de meer kritische plantensoorten verdringen. Daarmee verdwijnen ook diersoorten die aan de kwetsbare vegetaties zijn verbonden. De biodiversiteit neemt door eutrofiëring dus af.

## 3. Overige opmerkingen met aanbevelingen

### 3.1 Toelichting bij de opmerkingen

De actualisatie is uitgevoerd om bij het nemen van het nieuwe aanwijzingsbesluit rekening te kunnen houden met eventuele nieuwe feiten en gewijzigde omstandigheden. De Commissie acht het voor de toelichting op haar oordeel nodig om in deze nieuwe feiten en gewijzigde omstandigheden onderscheid te maken tussen:

- veranderingen in de situatie ter plaatse (of in de informatie daarover);
- veranderingen in de wet- en regelgeving en in de voorgeschreven modellen waarmee (mogelijke) effecten op mens, natuur en milieu dienen te worden berekend.

Eenzijds helpt dit onderscheid bij het inventariseren, ordenen en op volledigheid beoordelen van doorgevoerde wijzigingen en anderzijds is het nodig voor een gestructureerde verklaring van berekende veranderingen in milieugevolgen. Het eerste — verschaffen van een volledig inzicht in veranderingen die zich hebben voorgedaan — is nodig voor het beantwoorden van de vraag of na doorvoeren van alle wijzigingen kan worden voldaan aan alle wettelijke randvoorwaarden. Naar het oordeel van de Commissie is dit de minimumeis waaraan de analyse dient te voldoen. Het tweede — verantwoorden van de betekenis van belangrijke veranderingen voor het eindresultaat — is nodig wil men kunnen aangeven welke mogelijkheden er zijn om milieueffecten bij te sturen. Naar het oordeel van de Commissie is aan het tweede aspect weinig aandacht besteed. De vraag waardoor de milieueffecten van het vliegverkeer nu wel of niet toenemen ten opzichte van de situatie die in 2004 is beschreven, is met dit onderzoek dan ook moeilijk te beantwoorden. Daar waar een dergelijke analyse meerwaarde zou hebben, geeft de Commissie dat in dit advies aan.

### 3.2 Veranderingen in situatie ter plaatse

Voorbeelden van veranderingen in de situatie ter plaatse zijn de wijzigingen die worden doorgevoerd in de samenstelling van de luchtvloot<sup>6</sup> en wijzigingen in de omvang en de verdeling van de bevolking als gevolg van het bouwen of slopen van woningen. Met dat laatste is rekening gehouden door uit te gaan van een actueel (2010) woning- en populatiebestand.

In het Adecs-rapport 'Actualisatie berekeningen geluid en externe veiligheid' ontbreekt een berekening met bijvoorbeeld het oude (2004) woning- en populatiebestand en de nieuwe rekenvoorschriften voor externe veiligheid. De wijzigingen in het groepsrisico die ten opzichte van eerdere berekeningen optreden, worden als gevolg hiervan niet onderbouwd. Met dergelijke vergelijkende berekeningen wordt duidelijker hoe veranderingen ten opzichte van de aanwijzing 2004 samenhangen met enerzijds veranderingen in het vliegverkeer en anderzijds veranderingen in de situatie ter plaatse. Verder kan worden overwogen om deze berekening ook uit te voeren met toevoeging van geplande (nog niet gerealiseerde) bebouwing omdat daarmee het meest realistische inzicht wordt verkregen in de (maximale) effecten in de toekomstige situatie.

---

<sup>6</sup> Deze wijzigingen zijn nodig om knelpunten te voorkomen binnen de contour voor het plaatsgebonden risico van  $10^{-5}/j$ .

De Commissie beveelt aan om de betekenis van wijzigingen die ten opzichte van het onderzoek uit 2004 zijn doorgevoerd, en van de eraan verbonden consequenties te verhelderen in de toelichting bij het besluit.

### 3.3 Veranderingen in rekensystematiek

De Commissie stelt vast dat bij het actualiseren van de geluidberekeningen ervoor is gekozen om de rekenmethodiek te hanteren die was voorgeschreven in 2004, ten tijde van de aanwijzing.<sup>7</sup> Deze methodiek brengt de geluidbelasting in Kosteneenheden (Ke) in beeld. Niet uitgevoerd is een bijkomende berekening van de geluidbelasting volgens de nieuwe systematiek<sup>8</sup>, waarbij de belasting bepaald wordt volgens de nieuwe dosismaten<sup>9</sup>,  $L_{den}$  (en  $L_{night}$ )<sup>10</sup>. Omdat deze nieuwe kaders over afzienbare termijn gaan gelden voor de luchthaven MAA, acht de Commissie het zinvol om de consequenties van de volledige toepassing ervan in kaart te brengen en de resultaten naast de nu uitgevoerde analyses te plaatsen. Volledige toepassing van de nieuwe voorschriften zou bovendien een vergelijking mogelijk maken van de resultaten van de luchthaven MAA met die van andere (regionale) luchthavens.

Omdat er ten tijde van de aanwijzing voor externe veiligheid formeel nog geen wettelijk kader bestond, is nu uitgegaan van de voorschriften uit het Besluit en de Regeling burgerluchthavens. De Commissie acht deze redenering en keuze navolgbaar.

Sedert de aanwijzing van 2004 is voor luchtkwaliteit de "Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007" (Rbl 2007) van kracht geworden. In de Rbl 2007 zijn voorschriften gegeven voor berekeningen aan luchtkwaliteit in straten, langs wegen en rond inrichtingen. Voor luchtvaart worden geen rekenregels gegeven. In de actualisatie wordt gesteld dat de luchtkwaliteit volgens de Rbl 2007 is berekend.

---

<sup>7</sup> Artikel XVII van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens onderbouwt deze keuze.

<sup>8</sup> Deze systematiek is vastgelegd in het Besluit en de Regeling burgerluchthavens.

<sup>9</sup> Deze nieuwe dosismaten vormen onderdeel van de Europese richtlijn Omgevingslawaai die in 2004 is geïmplementeerd in de nationale wetgeving. Met deze richtlijn wordt de  $L_{den}$  aangewezen als maat voor het bepalen van de hinder en de  $L_{night}$  voor het bepalen van de slaapverstoring. Zo wordt omgevingslawaai in alle lidstaten op een uniforme wijze behandeld en gerapporteerd. De richtlijn heeft nu nog betrekking op stedelijke gebieden met meer dan 250.000 inwoners en op grote infrastructurele geluidsbronnen en luchthavens (in Nederland alleen Schiphol), maar zal in de toekomst ook voor kleinere geluidsbronnen en stedelijke gebieden gelden.

<sup>10</sup> In principe zijn regionale luchthavens tussen 23u en 6u gesloten en is volgens het Besluit en de Regeling Burgerluchthavens alleen toepassing van de  $L_{den}$  aan de orde, de dosismaat voor de hinder. Vluchten die tussen 6u en 7u en voor MAA, onder voorwaarden die zijn vastgelegd in de 'extensieregeling', tussen 23u en 24u 's nachts kunnen plaatsvinden, worden bij het bepalen van de  $L_{den}$  met behulp van een weegfactor verrekend. Bij het in kaart brengen van de gezondheidseffecten van het gebruik van de luchthaven is het echter belangrijk om ook de omvang van slaapverstoring te bepalen. Dit kan niet met de  $L_{den}$ . Om hierin inzicht te krijgen wordt een aparte dosismaat voor de geluidbelasting gedurende de nacht (23-7u) gebruikt, de  $L_{night}$ .

De Commissie beveelt aan om in de toelichting bij het aanwijzingsbesluit de consequenties van een volledige toepassing van het Besluit en de Regeling burgerluchthavens in kaart te brengen en te vergelijken met de nu uitgevoerde analyse.

In de hierna volgende paragrafen over geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit spreekt de Commissie zich uit over de wijze waarop rekenvoorschriften voor het bepalen van deze milieueffecten concreet zijn toegepast.

### 3.3.1 Geluid

De uitkomsten van de geluidberekeningen van ADECS en van de tellingen van To70 zijn naar het oordeel van de Commissie plausibel. Een verwijzing naar documenten waarin deze modellen worden beschreven en waarin is aangegeven hoe ze zijn gevalideerd ontbreekt echter. Verder stelt de Commissie vast dat, op juridische gronden, gekozen is voor het gebruik van de (verouderde) Ke als maat voor geluidhinder, maar dat daarentegen wel een in 2007 geactualiseerde categorie-indeling van het vliegverkeer is gebruikt, voor wat betreft vlucht- en geluidprestaties (de zogenaamde appendices). Dit oogt niet geheel consistent. De Commissie bepleit het gebruik van de  $L_{den}$  naast de Ke als maat voor geluidhinder, omdat de  $L_{den}$  een meer realistisch beeld schetst in de hinder door vliegtuiglawaai.

Dit argument voor het gebruik van de  $L_{den}$  komt boven op de in paragraaf 3.3 gegeven argumenten voor het volledig toepassen van de nieuwste rekenvoorschriften. Naar het oordeel van de Commissie is dit alles ook in lijn met de wens van de Staatssecretaris, zoals geformuleerd in de opdrachtbrief aan de Commissie, om rekening te houden met alle nieuwe feiten en/of omstandigheden inclusief de wijziging van rechts- en beleidsregels.

De Commissie beveelt aan om in de toelichting bij het aanwijzingsbesluit een verwijzing op te nemen naar een document waarin het rekenmodel voor geluid wordt beschreven en waarin is aangegeven hoe het is gevalideerd.

### 3.3.2 Luchtkwaliteit

Het geactualiseerde luchtkwaliteitsrapport laat zien dat de concentraties  $PM_{10}$  en  $NO_2$  onder alle relevante grenswaarden liggen. Voor wegverkeer zijn de berekeningen, voor zover kan worden nagegaan, volgens de Rbl 2007 verricht, waarbij in enkele gevallen 'worst case' is gerekend, bijvoorbeeld door de bijdragen van de luchtvaart en het verkeer op het parkeerterrein lineair bij elkaar op te tellen. De wijze waarop de luchtkwaliteit ten gevolge van de luchtvaart is berekend, is slechts summier in het geactualiseerde rapport beschreven.<sup>11</sup> Daarin staat dat de bijdrage van het vliegverkeer is berekend met een model dat is afgeleid van één van de in de Rbl 2007 beschreven modellen, het Nieuw Nationaal Model (NNM). De mate waarin het Adecs-model aan de voorschriften uit de Rbl 2007 voldoet, kan niet worden vast-

---

<sup>11</sup> Ook een van de zienswijzen (nr. 4) benadrukt dat gekozen uitgangspunten en daaraan verbonden consequenties navolgbaar moeten zijn, gegeven het feit dat de Rbl 2007 geen rekenvoorschrift voor de luchtvaart bevat.



gesteld, ook niet op basis van de toelichting die op verzoek van de Commissie is aangeleverd. Hoewel de rekenregels uit de Rbl 2007 door Adecs in een toelichting worden beschreven als basis voor hun model, is geen informatie aangeleverd waaruit blijkt dat het model feitelijk correct volgens die regels rekent. Uit de toelichting blijkt verder dat de vergelijking tussen het model van Adecs en een van de wettelijk erkende modellen nog niet is afgerond. In hoeverre de bijdragen van APU's en GPU's conform de Rbl 2007 zijn berekend, is niet duidelijk.

Ondanks de onduidelijkheden rond de berekeningen blijft volgens de Commissie de conclusie gerechtvaardigd dat in de onderzochte situatie aan de grenswaarden wordt voldaan.

De Commissie adviseert om verder in te zetten op het verschaffen van helderheid in de kwaliteit van het door Adecs gebruikte luchtkwaliteitmodel in relatie tot de geaccepteerde rekenmodellen.

### 3.3.3 Externe veiligheid

De EV-berekeningen van ADECS en de tellingen van To70 zijn conform de geldende voorschriften uitgevoerd.<sup>12</sup> De Commissie stelt verder vast dat het te hanteren rekenmodel sinds het van kracht worden van de Regeling Burgerluchthavens is beschreven en wordt beheerd, en dat in de loop van de tijd de onderbouwing van te hanteren uitgangspunten verder is gedocumenteerd.

## 3.4 Verstoring van natuur door geluid en bewegingen van vliegtuigen

In haar uitspraak van februari 2008 geeft de ABRvS aan dat onvoldoende gemotiveerd is dat Natura 2000-gebied Geuldal wordt overgevlogen op een hoogte van meer dan 3.000 ft. De ABRvS is daardoor van mening dat nog niet de zekerheid is gekregen dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebied Geuldal niet worden aangetast. De uitspraak van de ABRvS is aanleiding voor de Commissie om in haar advies expliciet stil te staan bij de wijze waarop verstoring van natuur door geluid en bewegingen van vliegtuigen is beschreven.

### *Grote burgerluchtvaart*

Bureau Waardenburg gaat in het geactualiseerde natuurrapport gedetailleerd in op verstoring van te behouden of te ontwikkelen waarden in Natura 2000-gebieden door geluid en beweging van het vliegverkeer. Een deel van het grote burgerluchtverkeer vliegt bij het inzetten van de landing over het Natura 2000-gebied Sint-Pietersberg en Jekerdal en het Beschermde Natuurmonument Hoge Fronten op een hoogte van minder dan 3.000 ft. Deze hoogte is voor

---

<sup>12</sup> In het document externe veiligheid over het jaar 2009 (kenmerk maa100822.not van Adecs) blijkt dat de PR 10<sup>-6</sup>-contour lokaal buiten de contour valt die is vastgelegd in de Aanwijzing uit 2004. Dit betekent dat op termijn de beperkingen die aan het gebruik van de luchthaven worden gesteld, beter zullen moeten worden omschreven of dat de contour zal moeten worden aangepast. In enkele van de zienswijzen (nrs. 1, 2, 4 en 10) wordt de zorg uitgesproken dat het werkelijke luchthavengebruik nu en in de toekomst kan afwijken van wat formeel is vastgelegd, wat het belang van een transparant gedocumenteerde monitoring benadrukt.

de grote burgerluchtvaart de verstoringsgrens voor geluid. In het rapport is aannemelijk gemaakt dat de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied en de natuurwetenschappelijke waarden van het Beschermd Natuurmonument niet nadelig door geluidsverstoring worden beïnvloed. Daarnaast is aannemelijk gemaakt dat geen effecten zullen optreden door visuele verstoring, waarvoor de grens in het horizontale vlak 2 km bedraagt. Tenslotte is aannemelijk gemaakt dat er geen effecten optreden op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS of op populaties van beschermde soorten.

#### *Kleine burgerluchtvaart*

Bij de kleine burgerluchtvaart ligt de verstoringsgrens voor geluid op 2.000 ft. Van het westelijke circuit zijn verstoringseffecten op het Natura 2000-gebied Bunder- en Elsloërbos mogelijk. Sommige routes kunnen leiden tot verstoringseffecten op de Natura 2000-gebieden Grensmaas en Geuldal. In het geactualiseerde natuurrapport is voldoende aannemelijk gemaakt dat de beschermde habitats/soorten waarvoor instandhoudingsdoelen zijn geformuleerd, niet bijzonder gevoelig zijn voor verstoring door geluid en/of beweging. Tenslotte is aannemelijk gemaakt dat er geen effecten optreden op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS of op populaties van beschermde soorten.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** Luchthaven Maastricht Aachen Airport

**Bevoegd gezag:** De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

**Besluit:** Wijziging van de aanwijzing en vaststelling van geluidszones voor zware en lichte vliegtuigen ingevolge de Luchtvaartwet

**Categorie Besluit m.e.r.:** C6.1

**Activiteit:** Het gebruik van de bestaande Noordzuidbaan is in een interim-aanwijziging vastgesteld tot en met 31 december 2003. Het definitief gebruik van deze baan zal worden geregeld door middel van een nieuwe aanwijzing.

### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 21 augustus 2001

richtlijnenadvies uitgebracht: 6 november 2001

richtlijnen vastgesteld: 1 mei 2002

kennisgeving MER: 18 mei 2004

toetsingsadvies uitgebracht: 13 juli 2004

kennisgeving geactualiseerde milieu-informatie: 10 mei 2011

ter inzage legging geactualiseerde milieu-informatie: 11 t/m 31 mei 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 27 april 2011

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 28 juni 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 13 september 2011

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

prof.dr. B.J.M. Ale

ir. A.G.M. Dassen

dr. J. Lembrechts (werkgroepsecretaris)

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

ing. R.L. Vogel

dr. J. Wesseling

### **Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen,

alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

#### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Nut en noodzaak vervoersmix MAA. Buck Consultants International / Amsterdam Aviation Economics, Nijmegen, september 2009
- Toets op het onderzoek 'Nut en Noodzaak Vervoersmix Maastricht Aachen Airport'. Syconomy/Decisio, Amsterdam, maart 2010
- Belangenafweging beslissing op bezwaar. Brief met kenmerk 1102/10.1617/JT van Maastricht Aachen Airport B.V. aan het Ministerie van I&M, 25 oktober 2010
- Externe veiligheid MAA over het jaar 2009. Document maa100822.not, Adecs Airinfra, Delft, 25 augustus 2010
- Externe veiligheid MAA businessplan 2015 (MVS 2010). Document maa100823.not, Adecs Airinfra, Delft, 25 augustus 2010
- Actualisatie scenario aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht Aachen Airport: aantallen woningen, inwoners, ernstig gehinderde personen en scholen binnen de geluidscontouren. Document 10.171.22, To70, Den Haag, januari 2011
- Actualisatie berekeningen geluid en externe veiligheid Maastricht Aachen Airport. Document i&m101114.rap, Adecs Airinfra, Delft, 11 januari 2011
- Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport. Onderzoek luchtkwaliteit. Document 20102447-04 met 4 bijlagen, Cauberg-Huygen, Maastricht, 2 maart 2011
- Notitie Adecs; resultaten EV Maastricht: MVS2009. Document i&m110304.not, Adecs Airinfra, Delft, 9 maart 2011
- Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving. Document 10-246, Bureau Waardenburg, Culemborg, 31 maart 2011
- Luchtkwaliteitsmodel luchtverkeer. Document im110607.rap, Adecs Airinfra, Delft, 14 juni 2011
- MAA, uitstoot van NO<sub>x</sub> door vliegverkeer en depositie in Natura 2000-gebieden. Document 10-741, Bureau Waardenburg, Culemborg, 20 juni 2011
- Passende beoordeling van additionele N-depositie door vliegverkeer en wegverkeer in het Bunder- en Elsloërbos. Document 11-098, Bureau Waardenburg, Culemborg, 21 augustus 2011
- Depositie rondom Maastricht-Aachen Airport. Document i&m110711.rap, Adecs Airinfra, Delft, 22 augustus 2011

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij tot en met 30 juni 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. De zienswijzen zijn op verzoek van het bevoegd gezag geanonimiseerd. Dit betekent dat in het advies uitsluitend verwezen wordt naar het nummer dat door de Commissie aan de zienswijze is toegekend.







## Toetsingsadvies over de geactualiseerde en aangevulde milieü-informatie inzake het milieueffectrapport Maastricht-Aachen Airport

Einde 2004 zijn voor Maastricht Aachen Airport de indeling, het gebruik van het luchtvaartterrein en de geluidszones middels een aanwijzingsbesluit vastgelegd. De Raad van State heeft in 2008 een deel van de bezwaren tegen dit besluit gegrond verklaard. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu moet nu een nieuwe beslissing nemen met inachtneming van deze uitspraak. Hij wil daarbij ook alle nieuwe informatie betrekken. Daarom is de milieü-informatie geactualiseerd. In dit advies spreekt de Commissie voor de m.e.r. zich uit over de kwaliteit en de volledigheid van deze informatie.



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3309-0

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

