

# **Aanwijzing Maastricht Aachen Airport**

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport**

13 juli 2004 / rapportnummer 1184-123





## commissie voor de milieueffectrapportage

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
t.a.v. mw. drs. M.H. Schultz van Haegen  
Staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGL 04.U00132

uw brief  
29 april 2004

ons kenmerk  
1184-124/Lv/gl

onderwerp  
Toetsingsadvies over het MER Aanwijzing  
Maastricht Aachen Airport

doorkiesnummer  
(030) 234 76 26

Utrecht,  
13 juli 2004

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Aanwijzing Maastricht Aachen Airport.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. D.K.J. Tommel  
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Aanwijzing Maastricht Aachen Airport

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl



## Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Aanwijzing Maastricht Aachen Airport

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over de Aanwijzing Maastricht Aachen Airport,

uitgebracht aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.  
Aanwijzing Maastricht Aachen Airport,

de secretaris



drs. M.P. Laeven

de voorzitter



dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 13 juli 2004



## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER HET MER .....</b>	<b>2</b>
2.1 Algemeen .....	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	2
2.2.1 Stopway.....	2
2.2.2 Geluidszonering .....	3
2.2.3 Klein verkeer en hinderbeleving .....	3
2.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief .....	4
2.2.5 Externe veiligheid.....	5
2.2.6 Luchtkwaliteit.....	6
2.2.7 Klimaat.....	6
2.2.8 Samenvatting.....	7

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 april 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 94 d.d. 18 mei 2004
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen





# 1. INLEIDING

## **Algemeen**

Het kabinet heeft eind 1998 na overleg met de provincie Limburg besloten de Oostwestbaan op Maastricht Aachen Airport niet aan te leggen en ook geen ruimte te bieden voor nachtvluchten. Het gebruik van de bestaande Noord-zuidbaan is in een interim-aanwijzing vastgesteld tot en met 31 december 2003. Het definitief gebruik van deze baan zal worden geregeld door middel van een nieuwe aanwijzing. Hiervoor is de milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen.

Bij brief van 29 april 2004<sup>1</sup> heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 19 mei 2004 ter inzage gelegd<sup>2</sup>.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup> De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>4</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

## **Aanpak van de advisering**

De m.e.r. voor de aanwijzing van Maastricht Aachen Airport is gericht op het in beeld brengen van de milieueffecten van het gebruik van het luchtvaartterrein. De toetsing van het MER door de Commissie richt zich op de vraag of de informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de aanwijzing voor Maastricht Aachen Airport, en tevens op de vraag of alternatieven voor de aanwijzing passen binnen het kader, als gegeven in de Planologische Kernbeslissing (PKB) luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Daarbij toetst de Commissie aan de voor het MER vastgestelde richtlijnen en aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>5</sup>. De Commissie gaat in op de inspraakreacties voor zover zij belangrijke (nieuwe) informatie inbrengen die relevant is voor het voor het MER en de aanwijzing van Maastricht Aachen Airport.

In dit advies gaat de Commissie alleen in op hoofdzaken en niet op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>4</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>5</sup> Wm, artikel 7.10

## 2. OORDEEL OVER HET MER

### 2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is. In het hoofdrapport en het bijlagenrapport van het MER wordt een goede en uitgebreide beschrijving gegeven van de voorgenomen activiteit, de alternatieven en de effecten daarvan. Er is daardoor goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

Op een aantal punten plaatst de Commissie kanttekeningen bij het MER. Deze zijn in § 2.2 toegelicht, en deels gekoppeld aan aanbevelingen. Het betreft geen essentiële tekortkomingen.

De Commissie constateert verder dat het MER en zeker de samenvatting voor niet-deskundigen deels moeilijk toegankelijk en leesbaar is, zeker in vergelijking met de ontwerp aanwijzing.

### 2.2 Toelichting op het oordeel

#### 2.2.1 Stopway

De Commissie merkt op dat er een stopway van 250 meter is aangelegd aan de zuidzijde van de baan. Zoals naar voren komt in de uitgangspunten van het MER, de ontwerp aanwijzing en een uitspraak van de voorzieningenrechter<sup>6</sup> kan en mag de inmiddels aangelegde stopway niet als (onderdeel van de) start- of landingsbaan gebruikt worden en er wordt (dus) nog steeds uitgegaan van een baanlengte van 2500 meter. De Commissie merkt verder op dat:

- door de aanwezigheid van de stopway zwaardere toestellen gebruikt kunnen worden, waardoor in principe de milieueffecten kunnen toenemen<sup>7</sup>;
- in het alternatief “Zuidvariant” (tevens voorkeursalternatief) 150 meter van de stopway als onderdeel van de startbaan wordt gebruikt;
- initiatiefnemer heeft gemeld dat inmiddels de “juridische” begrenzingsen van de baan duidelijk zijn gemarkeerd<sup>8</sup>.

■ De Commissie adviseert bevoegd gezag in de aanwijzing het beoogd gebruik van de stopway/verschoven baandrempel te verhelderen<sup>9</sup>, alsmede in te gaan op de wijze waarop handhaving hiervan zal plaatsvinden.

---

<sup>6</sup> Rechtbank Maastricht, zitting 26 mei 2003.

<sup>7</sup> Door de vast te stellen geluidszonering in de aanwijzing is de geluidsbelasting aan een grens gebonden, dat geldt echter niet voor andere milieueffecten.

<sup>8</sup> Hierdoor wordt gebruik van de stopway als onderdeel van de baan voorkomen. Vóór het aanbrengen van de markering is (incidenteel) gebruik gemaakt van de stopway als onderdeel van de baan (zie onder andere inspraakreactie nr. 10, bijlage 4).

<sup>9</sup> Het is zinvol daarbij in te gaan op bepalingen van de ICAO.

### 2.2.2 Geluidszonering

De voorgestane 35 Ke-geluidszonering past niet binnen de 35 Ke-zone als vastgelegd in de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (deel 4, mei 2004). Nu geeft de PKB aan dat geluidszones, zoals deze in de aanwijzingen worden opgenomen mogen afwijken van de in de PKB opgenomen zones. In beginsel zullen deze afwijkingen niet meer dan 2 Ke (respectievelijk 2 Bkl) mogen zijn. Afwijkingen dienen in de aanwijzing te worden gemotiveerd.

De Commissie tekent hier bij aan dat de figuur<sup>10</sup> waarin de indicatieve PKB Ke-zone vergeleken kan worden met de Ke-zone voor de aanwijzing een enigszins vertekende vergelijking biedt. Het lijkt erop alsof de Ke-zone uit het MER past binnen de zone uit de PKB. De Ke-zone uit het MER is echter weergegeven met de 35 Ke-contour, terwijl de indicatieve PKB-zone is gepresenteerd met de 33 Ke-contour. Ofwel: de – in beginsel - toegestane afwijking van 2 Ke is in deze figuur al opgenomen. Dan nog past de 35 Ke-zone uit het MER niet volledig binnen de 33 Ke zone uit de PKB<sup>11</sup>. In de ontwerp-aanwijzing en – daarop gebaseerde - inspraakreacties<sup>12</sup> wordt gesproken over een overschrijding van de PKB-contour met 3,4 Ke<sup>13</sup>.

De afwijking van de geluidszonering in het MER t.o.v. de geluidszonering volgens de PKB, is in het MER niet gemotiveerd. In de ontwerp aanwijzing worden de twee oorzaken echter helder beschreven. In de eerste plaats het achterwege laten van de afkap bij de berekeningen ten behoeve van de 35 ke-zone (de indicatieve zone uit de PKB is berekend met afkap). In de tweede plaats de wijziging van de routes conform het verzoek van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de exploitant in combinatie met het gebruik van ILS (Instrument Landing System) ook aan de zuidzijde van de luchthaven. Ook het kaartmateriaal in de ontwerp aanwijzing (bijlage Q), geeft de verschillen in geluidszones tussen de PKB en de aanwijzing helder aan.

### 2.2.3 Klein verkeer en hinderbeleving

Het Bkl-verkeer zal in vrijwel alle alternatieven – met uitzondering van het limietalternatief - waar een toename tot 50.000 bewegingen aan de orde is - afnemen. In het zichtjaar 2015 wordt steeds uitgegaan van 30.000 bewegingen, wat ten opzichte van 2000 een afname is van circa 14.000 bewegingen. Verder constateert de Commissie dat:

- het aantal lesvluchten met kleine vliegtuigen naar verwachting sterk zal verminderen (uitfasering/verplaatsing naar het buitenland), zonder dat hierover zekerheid bestaat;
- er geen verschuiving lijkt plaats te vinden naar lesvluchten met grotere vliegtuigen;
- de vliegbewegingen van de resterende lesvluchten minder uit circuitvliegen zullen bestaan.

---

<sup>10</sup> Figuur 7.10, blz. 119 (Hoofdrapport MER).

<sup>11</sup> In het MER worden twee overschrijdingen aan de oostelijke contour genoemd. Eén daarvan op een locatie waar geen extra woningen binnen de contour vallen, en één op een locatie met gedeeltelijk stedelijk gebied. Het aantal woningen daarbinnen, zal volgens het MER “meevallen”.

<sup>12</sup> Onder andere nrs. 7, 9 en 24 (bijlage 4).

<sup>13</sup> De ontwerp aanwijzing maakt duidelijk wat het voor aantallen vliegbewegingen betekent om de overschrijding teniet te doen. Circa 30% minder vliegtuigbewegingen zijn nodig om de overschrijding van 3,4 Ke teniet te doen; met 16% minder bewegingen kan binnen de 2 Ke-marge worden gebleven.

Feitelijk zou het voorgaande een belangrijke verbetering van de situatie voor de bewoners nabij het vliegveld kunnen betekenen. De vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen komt echter niet tot uiting in een kleinere Bkl-zonering (zie ook aanbeveling op dit punt in § 2.2.4).

Het belevingsonderzoek heeft aangetoond dat de kleine luchtvaart relatief veel hinder veroorzaakt – zij het logischerwijs in een beperkt gebied. Er is ook een aanzienlijk groter aandeel mensen gehinderd dan werd aangenomen. Binnen de 47 BKL-zone zou 10-15% van de bevolking hinder ondervinden. Uit het onderzoek blijkt dat dit in de situatie van MAA eerder 35% is (en 22% ernstig). Ten aanzien van de hinderbeleving merkt de Commissie op dat alleen de bestaande situatie wordt beschreven<sup>14</sup> en niet de alternatieven. Het uitsluiten van circuits in de weekends (niet opgenomen in MER, maar wel in de ontwerp aanwijzing) en de (eventuele) uitfasering van lesvluchten zullen naar verwachting de hinder doen afnemen.

#### **2.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief**

De Commissie constateert dat de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) weinig ambitieus is. Nu worden veel mogelijke elementen voor het mma weggeschreven vanwege een verwacht verlies aan marktaandeel. Voorbeelden hiervan zijn het verplaatsen van vrachtvliegtuigen van 6.00 tot 7.00 uur, naar na 7.00 uur en verhoging van de tarieven van luidruchtige vliegtuigen<sup>15</sup>. Naar de mening van de Commissie is (enig) verlies aan marktaandeel geen argument om elementen niet in het mma op te nemen<sup>16</sup>, mogelijk wel als argument om dergelijke elementen niet als onderdeel van het voorkeursalternatief te nemen. De (ontwerp) aanwijzing gaat op onderdelen verder dan het mma in het MER, zoals ten aanzien van de dagen (en uren) waarop circuits zijn toegestaan. Met een (grotere) stimulans voor het gebruik van simulators, kunnen aantallen proef-, les- en oefenvluchten mogelijk verder beperkt worden.

De verwachte feitelijke vermindering van het kleine vliegverkeer, zoals hiervoor (§ 2.2.3) geconstateerd, zou naar het oordeel van de Commissie toch in ieder geval met het mma in beeld moeten worden gebracht. Dat is niet gebeurd. Mogelijk speelt hierbij een rol dat de uitfasering van lesverkeer naar het buitenland nog niet bekrachtigd is, en om die reden nog niet in de ontwerp aanwijzing opgenomen.

- De Commissie adviseert om in de aanwijzing de mogelijkheden te bezien om de Bkl-zonering te verkleinen, en meer in evenwicht te brengen met de vermindering in het aantal vluchten van klein verkeer (als gevolg van de uitfasering van lesvluchten).

---

<sup>14</sup> Weliswaar ondergebracht in hoofdstuk 7 van het MER waarin de effecten van alternatieven worden beschreven (en niet in hoofdstuk 6 waar de bestaande situatie aan de orde is).

<sup>15</sup> Hierbij wordt ook als reden vermeld dat tariefdifferentiatie op dit moment nog niet mogelijk is binnen het vigerende wettelijk systeem.

<sup>16</sup> Tenzij het voortbestaan van het vliegveld hiermee op de tocht komt te staan.

## 2.2.5

### Externe veiligheid

De Commissie plaatst bij de behandeling van externe veiligheid in (de bijlagen van) het MER de volgende opmerkingen:

- Volgens een evaluatie onderzoek naar het regionale model<sup>17</sup> horen de  $10^{-5}$  contouren aaneengesloten te zijn (de omhullende van de in de MER opgenomen aaneengesloten hoofdcontour én de eilandjes). De 4 woningen (zie noot bij tabel 7.31 op blz. 161 van het Hoofdrapport MER) vallen dan mogelijk binnen de contour.
- Opmerkelijk is dat er bij MAA meer woningen binnen de  $10^{-6}$  contour liggen dan bij Schiphol. Het TRG van MAA is weliswaar kleiner dan van Schiphol, maar dat zegt niets over de kans op een ramp.
- Het groepsrisico ontbreekt in zowel de samenvatting als het hoofdrapport van het MER<sup>18</sup>. Het groepsrisico is echter wel berekend en gepresenteerd in bijlage C van bijlage 9a van het MER. Het betreft daarbij weliswaar het groepsrisico voor de PKB-situatie, maar deze zal nauwelijks verschillen met de alternatieven in het MER voor de aanwijzing. Vergelijking van het berekende groepsrisico voor MAA met dat van Schiphol maakt duidelijk dat de kans op een ongeluk met tussen de 10 en 100 dodelijke slachtoffers groter is voor MAA dan voor Schiphol.
- Of de conclusie dat de hoogteligging van de baan invloed heeft op de crashkans in de omgeving juist is, kan niet eenvoudig worden beoordeeld. Opmerkelijk is dat in de conclusies van To70 wel de zaken worden samengevat die risico verlagend (kunnen) werken maar niet de zaken die risico verhogend werken. Dat is met name het punt van de spreiding die tot “dikkere” EV-contouren leidt en dus tot hogere risico’s voor locaties aan weerszijde van het nominale vliegp pad.

In de memorie van toelichting van het “Besluit externe veiligheid inrichtingen” worden de uitgangspunten van het regeringsbeleid als volgt samengevat:

*“Burgers mogen voor de veiligheid van hun woonomgeving rekenen op een maximum beschermingsniveau. De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord. Daarbij spelen de maatschappelijke baten van en de beschikbare alternatieven voor de betreffende activiteit een belangrijke rol”.*

Die afweging kan alleen maar goed worden gemaakt wanneer het bevoegd gezag de informatie met betrekking tot de kans op een ramp (groepsrisico) verzamelt en verschaft.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag deze informatie alsnog te verwerven – voor zover nog niet aanwezig - en haar besluit in deze gemotiveerd in de aanwijzing op te nemen.

---

<sup>17</sup> Vital link, BBenC, Demis, NLR (maart 2004): *Evaluatie van de methodiek en het instrumentarium voor de bepaling van externe veiligheidsrisico’s nabij luchthavens.*

<sup>18</sup> Dat is ook geen vereiste volgend uit de richtlijnen, maar kan – in de ogen van de Commissie – een beter afgewogen oordeel mogelijk maken. De Commissie is van mening dat ook bij ontbreken van beleid voor groepsrisico bij luchthavens het in beeld brengen daarvan zinvol is. Immers het gaat om beschrijving van de relevante milieuaspecten (met of zonder beleid).

## 2.2.6

### Luchtkwaliteit

Hoewel de geldende grenswaarden voor fijn stof in het MER correct worden vermeld, worden de resultaten alleen getoetst aan de jaargemiddelde grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>). Uit de gegevens van het genoemde achtergrondstation in Wijnandsrade blijkt echter dat de grenswaarde voor het daggemiddelde het meest stringent is en over het algemeen reeds bij een jaargemiddelde van 30 µg/m<sup>3</sup> wordt overschreden. Volgens de studie is de jaargemiddelde concentratie fijn stof tussen 32 en 36 µg/m<sup>3</sup>. Naar alle waarschijnlijkheid vindt dus momenteel al overschrijding van een grenswaarde (maximum daggemiddelde) voor fijn stof plaats. Dit is dus in tegenstelling met de conclusie van het rapport dat er geen overschrijding van de grenswaarde voor fijn stof plaatsvindt. De gepresenteerde toename van de fijn stof emissie (van 1,7 ton in 2000 naar 4 tot 4,5 ton in 2015) conflicteert met de noodzaak om de concentraties van fijn stof onder de grenswaarde te krijgen.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag om de situatie m.b.t. de luchtkwaliteit, en in het bijzonder de hoge concentraties van fijn stof, nader te beschouwen, en – gelet op de mogelijke overschrijding van de grenswaarde voor het maximum daggemiddelde – mogelijke maatregelen te inventariseren. Daarbij is het logisch om de provincie Limburg te betrekken, vanwege de deregulering op (korte) termijn<sup>19</sup> en in verband met het gegeven dat andere bronnen rondom de luchthaven een (relatief grote) invloed hebben op de luchtkwaliteit.

## 2.2.7

### Klimaat

Op blz. 3 van de richtlijnen voor de aanwijzing en op blz. 7 van de – hierin opgenomen - nota van antwoord staat over CO<sub>2</sub> het volgende: “Richtinggevend hierin voor het MER MAA is het toekomstig beleid voor regionale en kleine luchthavens. Hierin wordt onder andere een landelijke standstill voor CO<sub>2</sub> opgenomen”. Volgens het MER verdubbelen de CO<sub>2</sub> emissies van het vliegverkeer van 11 naar 22-25 kton en worden CO<sub>2</sub> emissies van de grondgebonden activiteiten niet gepresenteerd in tabel 7.33 (hoewel de tekst op blz. 169 daar wel naar verwijst). In de tekst wordt verder geen aandacht geschonken aan het feit dat bovenstaande doelstelling niet wordt gerealiseerd en wordt niet ingegaan op de eventuele mogelijkheden om dat alsnog te doen of te compenseren.

De Commissie neemt aan dat met “toekomstig beleid” in de richtlijnen het beleid voortkomend uit het “Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens” (SRKL) is bedoeld. Van het maken van het SRKL is het niet gekomen, omdat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat besloten heeft om het beleid in wetgeving vast te leggen (het zogenaamde RRKL). Het is de Commissie niet bekend in hoeverre al invulling is gegeven aan het RRKL.

- Omdat in de richtlijnen een expliciete toetsing aan het SRKL is opgenomen, adviseert de Commissie het bevoegd gezag om in (de toelichting op) de aanwijzing in te gaan op hoe de CO<sub>2</sub> emissies van Maastricht Aachen Airport zich verhouden tot momenteel voorzien beleid (RRKL; indien hierover duidelijkheid bestaat).

---

<sup>19</sup> Regelgeving en vergunningverlening m.b.t. regionale luchthavens zal een verantwoordelijkheid van de provincies worden.

### 2.2.8

#### Samenvatting

De samenvatting is naar de inschatting van de Commissie weinig toegankelijk voor het publiek, en mogelijk ook voor het bevoegd gezag.

- Er is in feite geen sprake van een synthese van de informatie en resultaten uit het MER. Zo ontbreekt een totaaloverzicht van alternatieven en effecten, ook in relatie tot de toetsingscriteria.
- Verder bevat de samenvatting slechts één kaart/luchtfoto. Deze geeft een goed beeld geeft van het luchthaventerrein, maar geen beeld van de ligging van het luchthaventerrein ten opzichte van de kernen in het verlengde van de baan en bijvoorbeeld DSM. Belangrijke effecten die ruimtelijk zeer inzichtelijk zijn te presenteren – denk met name aan geluid en externe veiligheid – worden in de samenvatting niet op kaartmateriaal gepresenteerd.
- Bepaalde passages uit het hoofdrapport zijn dusdanig ingekort in de samenvatting dat redeneringen niet meer zijn te volgen<sup>20</sup>.

Ondanks het gegeven dat de samenvatting vrij omvangrijk is, is de inzichtelijkheid gelet op de genoemde punten beperkt. De Commissie vindt dit een zwak onderdeel van het MER, maar beschouwt het niet als essentiële tekortkoming omdat het MER zelf de informatie levert.

---

<sup>20</sup> Bijvoorbeeld de 1<sup>e</sup> alinea over geluid op blz. 29. Hieruit is niet te begrijpen dat het gaat om de *beschikbaarheid* van de dosis-effect relatie van de 47 BKL contour.





## BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport Aanwijzing  
Maastricht Aachen Airport

(bijlagen 1 t/m 4)




## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 april 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Commissie voor de milieueffectrapportage  
t.a.v. drs. S.A.A. Morel  
Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	06 MEI 2004
nummer	
dossier	1184-66+65
kopie naar :	Lv / B16 gl

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum  
29 april 2004  
Ons kenmerk  
DGL 04.U00132

Bijlage(n)  
10  
Uw kenmerk

Onderwerp  
MER Aanwijzing Maastricht Aachen Airport

Geachte heer Morel,

Hierbij bied ik u, mede namens mijn ambtgenoot van VROM, het MER aanwijzing en zonerings Maastricht Aachen Airport aan. Het Bevoegd Gezag heeft dit MER op 1 april 2004 ontvangen en korte tijd later aanvaard.

Ik verzoek u vriendelijk, mede namens mijn ambtgenoot van VROM en conform de Wet milieubeheer, een advies uit te brengen over het MER Aanwijzing Maastricht Aachen Airport. Aan de wettelijke adviseurs is eenzelfde verzoek gericht.

Het MER zal tegelijk met de ontwerp-aanwijzing ter inzage worden gelegd als onderdeel van de aanwijzingsprocedure.

Hoogachtend

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs. M.H. Schultz van Haagen

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

Bereikbaar met tramlijn 9 vanaf Centraal Station of Station HS

## BIJLAGE 2

### Kennisgeving van het milieueffectrapport in Staatscourant nr. 94 d.d. 18 mei 2004



## Inspraak ontwerp-aanwijzing en MER luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport

Van 19 mei 2004 tot en met 18 juni 2004 liggen de ontwerp-aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport en het Milieueffectrapport Aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport ter inzage. Gedurende deze periode kunt u op voornoemde stukken inspreken.

#### Het verzoek tot wijziging van de aanwijzing

De exploitant van de luchthaven Maastricht Aachen Airport heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) verzocht om een definitieve aanwijzing ter vervanging van het Interim-aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht (besluit d.d. 28 april 2000).

#### De ontwerp-aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet

De ontwerp-aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport bevat het voorgenomen besluit van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Staatssecretaris van VROM over het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport. De belangrijkste onderwerpen in de ontwerp-aanwijzing zijn:

- regels ten aanzien van het gebruik van de luchthaven;
- een tijdelijke en definitieve geluidszone voor zware vliegtuigen;
- een geluidszone voor lichte vliegtuigen.

#### De ontwerp-aanwijzingen op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening

De in het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet vast te stellen geluidszones dienen te worden verwerkt in de bestemmingsplannen van de gemeenten Beek en Meerssen. Hiertoe is de Staatssecretaris van VROM, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, voornemens een aanwijzing als bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te geven aan de beide gemeenten om hun bestemmingsplan(nen) aan te passen.

#### Het MER Aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport

Overeenkomstig de door de Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en van VROM opgestelde Richtlijnen is door de exploitant van het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport een Milieueffectrapport (MER) gemaakt. In het MER worden de milieueffecten beschreven van de voorgenomen vervanging van de huidige Interim-aanwijzing door een definitieve aanwijzing van het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport.

#### Waar kunt u de ontwerp-aanwijzingen en het MER inzien?

De ontwerp-aanwijzingsbesluiten en het MER kunt u gedurende reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Beek, Meerssen, Nuth, Schinnen, Sittard-Geleen, Maastricht;
- de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;
- de luchthaven Maastricht Aachen Airport;
- het provinciehuis van de Provincie Limburg;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat Directie Limburg;
- de bibliotheken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag.

#### Hoe kunt u inspreken?

U kunt mondeling en schriftelijk op de ontwerp-aanwijzing in het kader van de Luchtvaartwet en het MER reageren. Via [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl) kunt u digitaal inspreken. Opmerkingen met betrekking tot het MER kunnen slechts betrekking hebben op het niet-voldoen van het MER aan de Richtlijnen. Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens. Uw schriftelijke reactie dient u uiterlijk 18 juni 2004 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport  
Postbus 30316, 2500 GH Den Haag

U kunt uw zienswijze op de ontwerp-aanwijzing en het MER ook kenbaar maken tijdens een openbare hoorzitting die plaatsvindt op maandag 7 juni 2004 in de Stip aan de Pastoor D. Hexstraat 10, 6231 HG Meerssen. De hoorzitting begint om 19.30 uur (zaal open om 19.00 uur). Indien u van de mogelijkheid gebruik wilt maken om uw zienswijze mondeling in te dienen, wordt u verzocht dit uiterlijk op donderdag 3 juni aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken.

#### Wat gebeurt er met uw reactie?

Uw inspraakreactie met betrekking tot de ontwerp-aanwijzing in het kader van de Luchtvaartwet wordt doorgestuurd naar de door de provincie Limburg - overeenkomstig artikel 21 Luchtvaartwet - ingestelde adviescommissie. Deze commissie bestaat onder andere uit vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten en omwonenden van de luchthaven Maastricht Aachen Airport.

De adviescommissie zal uiterlijk drie maanden na het einde van de termijn van terinzagelegging van de ontwerp-aanwijzingsbesluiten op basis van de mondelinge en schriftelijke inspraakreacties een advies uitbrengen aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over eventuele aanpassingen in het aanwijzingsbesluit.

De inspraakreacties met betrekking tot het MER zullen ter kennis worden gebracht aan de Commissie voor de milieu-

effectrapportage en de in de Wet milieubeheer bedoelde wettelijke adviseurs.

Deze commissie brengt uiterlijk 5 weken na het einde van de termijn van terinzagelegging advies uit over het MER aan de Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en van VROM.

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle mondelinge en schriftelijke reacties samen met het verslag van de hoorzitting. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn worden de gebundelde inspraakreacties, de verslagen van de hoorzittingen en het advies van de commissie 21 ter inzage gelegd op de locaties waar u momenteel de ontwerp-aanwijzing kunt inzien. Deze terinzagelegging wordt wederom bekendgemaakt in de Staatscourant en diverse dagbladen en huis-aan-huis-bladen. Insprekers worden persoonlijk op de hoogte gesteld.

#### Nadere informatie

De Provincie Limburg organiseert op maandag 24 mei 2004 een informatie-avond over 'de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA)'. Op deze informatie-avond zijn vertegenwoordigers van de luchthaven, de provincie Limburg, de gemeenten Beek en Meerssen en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aanwezig om antwoord te geven op uw vragen. De informatie-avond vindt plaats in het Mercure hotel op de luchthaven MAA, start om 19.00 uur en duurt tot uiterlijk 22.00 uur. Van 19.30 uur tot 20.00 uur zal een toelichting gegeven worden op het ontwerp-aanwijzingsbesluit in het kader van de Luchtvaartwet.

Voor het aanvragen van een exemplaar van de ontwerp-aanwijzing en/of voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud hiervan, kunt u contact opnemen met de heer Motshagen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 60 91.

U kunt voor de ontwerp-aanwijzingen, de Richtlijnen voor het MER, het MER en verdere informatie ook terecht op de internetpagina's [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl) en [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl).

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 03.



**Inspraakpunt**  
Verkeer en Waterstaat

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Luchthaven Maastricht Aachen Airport

**Bevoegd gezag:** de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

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

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C 6.3

**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

#### **Bijzonderheden:**

**Richtlijnenfase.** De zonering moet voor de korte termijn wettelijk gezien nog worden ingevuld volgens het vigerende normenstelsel (uitgaande van Ke en BKL). Omdat de zonering voor onbepaalde tijd wordt vastgesteld, zal echter rekening gehouden moeten worden met de consequenties en implicaties van (te verwachten) ontwikkelingen op het gebied van regelgeving. In dit kader zijn met name van belang het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL) en Europese richtlijnen voor omgevingsgeluid en luchtkwaliteit.

**Toetsingsfase.** Met het stopzetten van het SRKL biedt de inmiddels vastgestelde Planologische Kernbeslissing (PKB) luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad het belangrijkste kader voor het MER. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is en adviseert daarnaast om in de aanwijzing op een aantal punten (nader) in te gaan. Dit betreft o.a. het beoogd gebruik van de stopway/verschoven baandrempel en de handhaving hiervan, het (omgaan met) groepsrisico en de luchtkwaliteit (m.n. fijn stof).

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

prof.dr. B.M.J. Ale

dr.ir. M.M. Boone

drs. H.C. Eerens

dr. K. Leidelmeijer

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

capt. G.R. Vissers

**Secretaris van de werkgroep:** drs. M.P. Laeven



## **Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Aanwijzing Maastricht Aachen Airport**

Het gebruik van de bestaande Noord-Zuidbaan op Maastricht Aachen Airport is in een interim-aanwijzing vastgesteld. Het definitief gebruik van deze baan zal worden geregeld door middel van een nieuwe aanwijzing, waarin regels worden opgenomen t.a.v. het gebruik van de luchthaven en geluidszones worden vastgesteld voor zware en lichte vliegtuigen. Hiervoor is de milieueffectrapportage- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen.

ISBN 90-421-1348-0