

WIJ WILLEM ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

**tot vaststelling van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht  
(Luchthavenbesluit Maastricht)**

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van \*, nr. IenM/BSK-2016/\*, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;  
Gelet op artikel 8.70, eerste, tweede, derde en vierde lid, van de Wet luchtvaart;  
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van \*, nr. W\*);  
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van \*, nr. IenM/BSK-2017/\*, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN**

**Artikel 1. Begripsbepalingen**

In dit besluit wordt verstaan onder:

*ATC-slot (Air Traffic Control-slot)*: door de LVNL opgegeven vertrektijd waarbij een nominale tijd wordt aangehouden met een tolerantie van 5 minuten voor tot 10 minuten na de opgegeven vertrektijd;

*bedrijfswoning*: woning in of bij een gebouw of op een terrein, slechts bestemd voor het huishouden van een persoon wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van het gebouw of terrein, noodzakelijk is;

*beperkt kwetsbaar gebouw*: gebouw met een kantoor-, cel-, industrie-, sport of logiesfunctie als bedoeld in artikel 1.1 van het Bouwbesluit 2012;

*bijlage*: bij dit besluit behorende bijlage;

*circuitvlucht*: vliegtuigbeweging in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen als onderdeel van het lesvliegen;

*extramurale opslag of verwerking*: opslag of verwerking anders dan in een volledig afgesloten gebouw;

*gebouw*: gebouw als bedoeld in artikel 1 van de Woningwet;

*geluidsgevoelig gebouw*: gebouw met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie als bedoeld in artikel 1.1 van het Bouwbesluit 2012;

*kwetsbaar gebouw*: gebouw met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie als bedoeld in artikel 1.1 van het Bouwbesluit 2012;

*lesvlucht*: vlucht onder leiding van een instructeur om vliegvaardigheid te verkrijgen;

*obstakel*: object dat zich boven het maaiveld bevindt en zich niet voortbeweegt;

*oefenvlucht*: solovlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid;

*proefvlucht*: vlucht met een luchtvaartuig ter beproeving van de eigenschappen en goede werking van dat luchtvaartuig of voor de levering van bewijs van het door dat luchtvaartuig voldoen aan de luchtwaardigheidsvoorschriften;  
*regeringsvlucht*: vlucht ten behoeve van staatshoofden of regeringsfunctionarissen, dan wel in hun opdracht;  
*verkeersvlucht*: een vlucht van een luchtvaartmaatschappij die vervoer van passagiers of vracht ten doel heeft;  
*woning*: gebouw dat geheel of gedeeltelijk voor bewoning is bestemd.

## **Artikel 2. Reikwijdte**

Dit besluit heeft betrekking op de luchthaven Maastricht.

## **HOOFDSTUK 2. LUCHTHAVENLUCHTVERKEER**

### **Artikel 3. Grenswaarden voor de geluidbelasting**

De geluidbelasting in een handhavingspunt dat is aangegeven op de kaart in bijlage 1 bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde.

### **Artikel 4. Regels voor de geluidbelasting**

1. De luchthaven is voor het luchthavenluchtverkeer geopend van 06.00 tot 23.00 uur plaatselijke tijd.
2. In afwijking van het eerste lid is de luchthaven tussen 23.00 en 06.00 uur geopend voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of voor luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of regeringsvluchten worden ingezet.
3. In afwijking van het eerste lid is de luchthaven geopend voor het uitvoeren van een landing tussen 23.00 en 24.00 uur plaatselijke tijd door een luchtvaartuig van een verkeersvlucht dat volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd had moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden, die niet voorzien hadden kunnen worden, dan wel voor zover sprake is van vertraging veroorzaakt door het toekennen van een later ATC-slot dan verwacht op de luchthaven van vertrek.
4. In afwijking van het eerste lid is de luchthaven geopend voor het uitvoeren van een start tussen 23.00 en 24.00 uur plaatselijke tijd door een luchtvaartuig van een verkeersvlucht dat volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd had moeten vertrekken, voor zover sprake is van:
  - a. een technische storing van dat luchtvaartuig, dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
  - b. extreme meteorologische omstandigheden;
  - c. een zodanige toekenning van een ATC-slot op de luchthaven van bestemming dat de vlucht bij een vertrek vóór 23.00 uur plaatselijke tijd kunstmatig lang zou worden.

### **Artikel 5. Proef-, les- en oefenvluchten**

1. Het uitvoeren van circuitvluchten in het kader van proef-, les- of oefenvluchten vindt uitsluitend plaats van maandag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 19.00 uur plaatselijke tijd, niet zijnde officiële feestdagen.
2. Het uitvoeren van circuitvluchten in het kader van proef-, les- en oefenvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal startgewicht van 6.000 kilogram kan met goedkeuring van de exploitant in aanvulling op de tijden als bedoeld in het eerste lid, plaatsvinden van maandag tot en met vrijdag van 19.00 uur tot 23.00 uur plaatselijke tijd, niet zijnde officiële feestdagen.

### **Artikel 6. Gebruiksjaar**

Het gebruiksjaar van de luchthaven omvat de periode van 1 november van enig jaar tot en met 31 oktober van het daaropvolgende jaar.

### **HOOFDSTUK 3. RUIMTELIJKE INDELING**

#### **Artikel 7. Luchthavengebied**

1. Het luchthavengebied is het gebied dat als zodanig is aangewezen op de kaart in bijlage 1.
2. De gronden die bestemd zijn voor de start- en landingsbaan zijn aangegeven op de kaart in bijlage 1.

#### **Artikel 8. Beperkingengebieden in verband met het externe veiligheidsrisico**

1. De contouren ter aanduiding van het  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risico zijn aangegeven op de kaart in bijlage 2.
2. In het gebied dat gelegen is op en binnen een  $10^{-5}$  -plaatsgebonden risicocontour:
  - a. worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen aan hun bestemming onttrokken;
  - b. is nieuwbouw van een gebouw niet toegestaan.
3. Beëindiging van bestaand gebruik van een woning gelegen in het gebied, bedoeld in het tweede lid, kan niet worden gevergd.
4. Van bestaand gebruik als bedoeld in het derde lid is sprake indien op de dag voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit:
  - a. een woning rechtmatig aanwezig was en voor bewoning werd gebruikt, of
  - b. een omgevingsvergunning is verleend voor een woning op de desbetreffende plaats, mits binnen zes maanden na die datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt.
5. Ten aanzien van degene die op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit rechtmatige gebruiker is van een woning als bedoeld in het tweede lid, kan indien sprake is van bestaand gebruik, beëindiging van dat gebruik niet worden gevergd.
6. In afwijking van het tweede lid, onderdeel b:
  - a. is vervangende nieuwbouw van een bedrijfswoning toegestaan;
  - b. kan een verklaring van geen bezwaar slechts worden afgegeven voor vervangende nieuwbouw van een beperkt kwetsbaar gebouw en voor nieuwbouw van een overig gebouw.
7. In het gebied dat gelegen is op een  $10^{-6}$ -plaatsgebonden risicocontour en tussen deze contour en de daarbinnen liggende  $10^{-5}$ -plaatsgebonden contour is nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, niet toegestaan.
8. In afwijking van het zevende lid kan voor nieuwbouw van een gebouw een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven.
9. Ten aanzien van een woning en een kwetsbaar gebouw wordt de verklaring, bedoeld in het zevende lid, slechts afgegeven:
  - a. bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande bebouwing,
  - b. bij verandering van de bestemming van een gebouw, of
  - c. bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie binnen het gebied.
10. Het negende lid, aanhef en onder c, wordt niet eerder toegepast dan nadat de oude woning of het oude kwetsbare gebouw aan de bestemming is onttrokken.

#### **Artikel 9. Beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting**

1. De contouren ter aanduiding van de geluidbelasting van 70 dB(A)  $L_{den}$  en 56 dB(A)  $L_{den}$  zijn aangegeven op de kaart in bijlage 3.
2. In het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 70 dB(A)  $L_{den}$  worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en geluidsgevoelige gebouwen aan hun bestemming onttrokken. Artikel 8, derde, vierde en vijfde lid, is van overeenkomstige toepassing.
3. In het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56 dB(A)  $L_{den}$  is nieuwbouw van een woning, niet zijnde een bedrijfswoning, en een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan.
4. In afwijking van het derde lid:
  - a. is nieuwbouw van een bedrijfswoning toegestaan, en

b. kan een verklaring van geen bezwaar slechts worden afgegeven voor een woning of een geluidsgevoelig gebouw, gelegen op de contour van 56 dB(A)  $L_{den}$  of in het gebied tussen de contour van 56 dB(A)  $L_{den}$  en de contour van 70 dB(A)  $L_{den}$  die:

- 1°. een open plek in de bestaande bebouwing opvult,
  - 2°. zal dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, of
  - 3°. binnen het desbetreffende gebied wordt verplaatst naar een locatie waar de geluidbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is.
5. Het vierde lid, onderdeel b, aanhef en onder 3°, wordt niet eerder toegepast dan nadat de oude woning of het oude geluidsgevoelige gebouw aan de bestemming is onttrokken.

#### **Artikel 10. Beperkingengebieden in verband met veiligheid**

1. De contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden zijn aangegeven op de kaart in bijlage 4.

2. Op de gronden gelegen binnen deze gebieden:

- a. is een obstakel niet toegestaan, tenzij dit breekbaar en licht van constructie is en voldoet aan de voorschriften, bedoeld in artikel 7, derde lid, van de Regeling burgerluchthavens;
- b. zijn hellingen niet groter dan 5%;
- c. zijn hellingovergangen zo geleidelijk mogelijk, en
- d. zijn abrupte overgangen en plotseling tegengestelde hellingen niet toegestaan.

3. Het tweede lid geldt niet indien:

- a. het obstakel of de helling is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit;
- b. voor het obstakel of de helling vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is verleend, of
- c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

4. In een gebied, bedoeld in het eerste lid, is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit een werk, geen bouwwerk zijnde, of een werkzaamheid uit te voeren voor zover dit werk of deze werkzaamheid niet voldoet aan de eisen met betrekking tot de vlakheid van het terrein, bedoeld in het tweede lid.

#### **Artikel 11. Gebieden met hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid**

1. De gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid zijn aangegeven op de kaarten in de bijlagen 5a tot en met 5d.

2. Op de gronden gelegen binnen deze gebieden zijn geen obstakels toegestaan hoger dan de op de kaarten in de bijlagen 5a tot en met 5d aangegeven waarden.

3. Het tweede lid geldt niet indien:

- a. het obstakel is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit;
- b. voor het obstakel vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is verleend, of
- c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven.

4. In een gebied als bedoeld in het eerste lid, is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit een werk, geen bouwwerk zijnde, of een werkzaamheid uit te voeren voor zover dit werk of deze werkzaamheid niet voldoet aan de eisen met betrekking van de vlakheid van het terrein, bedoeld in artikel 10, tweede lid.

### **Artikel 12. Beperkingengebieden in verband met de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeersdienstverlening**

1. De contouren van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, - navigatie of –begeleiding zijn aangegeven op de kaarten in de bijlagen 6a tot en met 6l.
2. Op de gronden gelegen binnen deze gebieden is geen obstakel toegestaan hoger dan de op de kaarten in de bijlagen 6a tot en met 6l aangegeven waarden.
3. Het tweede lid geldt niet indien:
  - a. het obstakel is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit;
  - b. voor het obstakel vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is verleend, of
  - c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven of LVNL beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de apparatuur, bedoeld in het eerste lid, oplevert.
4. In een gebied als bedoeld in het eerste lid, is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit een werk, geen bouwwerk zijnde, of een werkzaamheid uit te voeren voor zover dit werk of deze werkzaamheid niet voldoet aan de eisen met betrekking van de vlakheid van het terrein, bedoeld in artikel 10, tweede lid.

### **Artikel 13. Beperkingengebied vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik**

1. Het gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik is aangegeven op de kaart in bijlage 7.
2. Op de gronden gelegen binnen dit gebied is een bestemming of een grondgebruik binnen de volgende categorieën niet toegestaan:
  - a. industrie in de voedingsopslag met extramurale opslag of overslag;
  - b. viskwekerij met extramurale opslag;
  - c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
  - d. natuurgebied of vogelgebied;
  - e. moerasgebied of oppervlaktewater of een combinatie daarvan groter dan 3 hectare dan wel waarvan het totaal van de opgesplitste delen groter is dan 3 hectare.
3. Het tweede lid geldt niet:
  - a. voor zover een bestemming of een grondgebruik rechtmatig was op de dag vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, of
  - b. wanneer op basis van een studie naar de vogelaantrekkende werking kan worden geconcludeerd dat een bestemming of een grondgebruik geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

### **Artikel 14. Laserstraalvrije gebied**

1. Het laserstraalvrije gebied is aangegeven op de kaart in bijlage 8.
2. Op de gronden gelegen binnen dit gebied is een bestemming voor of een gebruik van een laserstraal die de vliegveiligheid kan verstoren niet toegestaan.
3. Het tweede lid geldt niet voor zover de bestemming of het gebruik rechtmatig was op de dag vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit.

### **Artikel 15. Afwegingsgebied in verband met toekomstig gebruik van de luchthaven**

De contouren ter aanduiding van de geluidbelasting van 48 dB(A)  $L_{den}$  zijn aangegeven op de kaart in bijlage 3.

**Artikel 16. Wijzigen bestemmingsplannen**

De gemeenteraad is verplicht binnen een jaar nadat dit besluit onherroepelijk is geworden, een bestemmingsplan of een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38 van de Wet ruimtelijke ordening voor een gebied dat is gelegen binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, overeenkomstig dit besluit vast te stellen.

**HOOFDSTUK 4. SLOTBEPALINGEN****Artikel 17. Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

**Artikel 18. Citeertitel**

Dit besluit wordt aangehaald als: Luchthavenbesluit Maastricht.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

## **BIJLAGEN BIJ HET LUCHTHAVENBESLUIT MAASTRICHT**

*Bijlage 1 als bedoeld in de artikelen 3 en 7 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:10.000) met aanduiding van het luchthavengebied en de ruimtelijke indeling,  
de locatie van de handhavingspunten en de grenswaarde in de handhavingspunten

*Bijlage 2 als bedoeld in artikel 8 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met de beperkingengebieden in verband met externe veiligheid



*Bijlage 3 als bedoeld in de artikelen 9 en 15 van het Luchthavenbesluit Maastricht  
Kaart (1:50.000) met de beperkingengebieden in verband met geluid*

*Bijlage 4 als bedoeld in artikel 10 van het Luchthavenbesluit Maastricht  
Kaart (1:50.000) met veiligheidsgebieden*

*Bijlage 5a als bedoeld in artikel 11 van het Luchthavenbesluit Maastricht  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Take-off climb Surfaces*

*Bijlage 5a als bedoeld in artikel 11 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Take-off climb Surfaces (noordelijk)

*Bijlage 5a als bedoeld in artikel 11 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Take-off climb Surfaces (zuidelijk)

*Bijlage 5b als bedoeld in artikel 11 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Approach en Transitional Surfaces

*Bijlage 5b als bedoeld in artikel 11 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Approach en Transitional Surfaces (midden)

*Bijlage 5b als bedoeld in artikel 11 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Approach en Transitional Surfaces  
(noordelijk)



*Bijlage 5b als bedoeld in artikel 11 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Approach en Transitional Surfaces (zuidelijk)

*Bijlage 5c als bedoeld in artikel 11 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Inner horizontal en Conical Surface

*Bijlage 5d als bedoeld in artikel 11 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Outer horizontal Surface

*Bijlage 6a als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: ILS Localizer Surface baan 03*

*Bijlage 6b als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: ILS Localizer Surface baan 21*

*Bijlage 6c als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: ILS Glide Path Surface baan 03

*Bijlage 6d als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: ILS Glide Path Surface baan 21

*Bijlage 6e als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: DME directional Surface baan 03



*Bijlage 6f als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: DME directional Surface baan 21

*Bijlage 6g als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Surface voor ontvangststation Beek

*Bijlage 6h als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Surface voor het noodontvangstation

*Bijlage 6i als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Surface voor het noodzendstation (toren)

*Bijlage 6j als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Surface voor zendstation A*

*Bijlage 6k als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Surface voor zendstation B

*Bijlage 6l als bedoeld in artikel 12 van het Luchthavenbesluit Maastricht  
Kaart (1:50.000) met hoogtebeperkingen: Surface voor de VDF-peiler*

*Bijlage 7 als bedoeld in artikel 13 van het Luchthavenbesluit Maastricht*  
Kaart (1:50.000) met het beperkingengebied in verband met vogelaantrekkende  
werking



*Bijlage 8 als bedoeld in artikel 14 van het Luchthavenbesluit Maastricht  
Kaart (1:50.000) met het laserstraalvrije gebied.*

## NOTA VAN TOELICHTING

1	Inleiding .....	36
1.1	Aanleiding .....	36
1.2	Leeswijzer .....	36
2	Wettelijk kader en procedures .....	37
2.1	Wettelijk kader .....	37
2.2	Huidige juridische grondslag voor luchthaven Maastricht .....	40
2.3	Procedure van totstandkoming .....	41
3	Beleidskader luchthaven Maastricht .....	43
3.1	Luchtvaartnota .....	43
3.2	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte .....	44
3.3	Luchtruimvisie .....	44
3.4	Ruimtelijk beleid provincie Limburg .....	45
3.5	Ruimtelijk beleid gemeente Beek .....	45
4	Economische effecten .....	46
4.1	Algemeen .....	46
4.2	Verwachte ontwikkeling luchtverkeer .....	46
4.3	Bedrijfseconomische haalbaarheid .....	47
4.4	Macro-economische effecten .....	48
4.5	Toetsing van de economische onderbouwing .....	49
5	Milieueffecten .....	49
5.1	Algemeen .....	49
5.2	Uitgangspunten m.e.r.-beoordelingsnotitie .....	50
5.3	Geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer .....	50
5.4	Externe veiligheid .....	53
5.5	Natuur .....	54
5.6	Luchtkwaliteit .....	55
5.7	Ruimtelijke ordening .....	56
5.8	Bodem, water en verkeer .....	58
6	Parallele trajecten en procedures .....	58
6.1	Luchtzijdige aspecten .....	58
6.2	Veiligheidscertificaat .....	59
7	Overwegingen .....	59
7.1	Algemeen .....	59
7.2	Afweging economische belangen .....	60
7.3	Afweging van milieu- en veiligheidsbelangen .....	60
7.4	Afweging van overige overwegingen .....	61
8	Verwerking reactie parlement en zienswijzen .....	62
8.1	Voorhang Eerste en Tweede Kamer .....	62

8.2	Zienswijzen .....	62
9	Besluit.....	62
10	Handhaving .....	63
10.1	Handhaving door ILT.....	63
10.2	Handhaving door gemeenten.....	64
10.3	Verslaglegging.....	64
10.4	Overleg en klachten .....	64
10.5	Planschade, nadeelcompensatie en geluidsisolatie.....	65
11	Regeldruk en administratieve lasten .....	65
12	Artikelsgewijze toelichting .....	66

## **1 Inleiding**

### **1.1 Aanleiding**

Op 31 oktober 2016 heeft Maastricht Aachen Airport Beheer en Infra B.V. (hierna: MAA Beheer en Infra B.V. of de initiatiefnemer) bij de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een aanvraag gedaan voor een luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht. MAA Beheer en Infra B.V. is ontstaan na de overname in 2014 van de luchthaven door de provincie Limburg. MAA Beheer en Infra B.V. zorgt voor het structureel onderhoud en de instandhouding van de luchthaveninfrastructuur van de luchthaven. De exploitatie van de luchthaven ligt in handen van Trade Centre Global Investments B.V. (TCGI; hierna: exploitant). Aan de exploitant is door de provincie Limburg de concessie verleend om de luchthaven te exploiteren tot 1 juli 2026 met de mogelijkheid dit te verlengen tot 2041. De exploitant heeft voor de exploitatie MAA B.V. opgericht.

De ambitie van de initiatiefnemer is om in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht (waarvan 50.000 ton via Road Feeder Services<sup>1</sup>) te verwerken. Dit komt overeen met circa 25.500 vliegtuigbewegingen op jaarbasis.

In dit kader wordt gevraagd om het mogelijk te maken dat ICAO-code E en F vliegtuigen<sup>2</sup> voor het starten gebruik kunnen maken van de totale aanwezige baanlengte van 2.750 meter. Op dit moment is de operationele baanlengte maximaal 2.500 meter.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft het verzoek van de initiatiefnemer en de daarbij geleverde onderbouwing overwogen en na de beoordeling van de ingediende zienswijzen en de voorhangprocedure bij de Eerste en Tweede Kamer een luchthavenbesluit voorbereid conform de daartoe strekkende bepalingen in de Wet luchtvaart.

Het voorliggende besluit betreft een luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart voor de luchthaven Maastricht. Met het Luchthavenbesluit Maastricht (hierna: het Luchthavenbesluit) kunnen de initiatiefnemer en de exploitant de beoogde ontwikkeling en exploitatie van de luchthaven Maastricht realiseren. Dit Luchthavenbesluit vervangt de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht zoals deze door het bevoegd gezag is vastgesteld op grond van het overgangsrecht in de Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (Stb. 2008, 561; hierna: Wet RBML).

### **1.2 Leeswijzer**

Deze nota van toelichting bestaat uit een algemeen deel en een artikelsgewijze toelichting. In het algemeen deel staat in hoofdstuk 2 het wettelijk kader beschreven dat voor de luchthaven Maastricht geldt. Hoofdstuk 3 gaat in op de beleidskaders voor de luchthaven Maastricht en omgeving zoals dat door het Rijk en de regionale en lokale overheden is vastgesteld. De hoofdstukken 4 en 5 beschrijven achtereenvolgens de te verwachten effecten van het Luchthavenbesluit op de economie, het milieu en de ruimtelijke kwaliteit. In hoofdstuk 6 worden de relevante parallelle trajecten en procedures geschetst, bijvoorbeeld ten aanzien van luchtzijdige aspecten. Hoofdstuk 7 laat zien welke overwegingen tot het besluit hebben geleid. Hoofdstuk 8 gaat in op de zienswijzen op het ontwerp Luchthavenbesluit en de reactie vanuit de Eerste en Tweede Kamer. In hoofdstuk 9 wordt aangegeven welk besluit het bevoegd gezag heeft genomen. Hoofdstuk 10 geeft aan op welke wijze het besluit wordt gehandhaafd en hoofdstuk 11 geeft een overzicht van de administratieve lasten. Aansluitend is in hoofdstuk 12 een artikelsgewijze toelichting opgenomen.

---

<sup>1</sup> Road Feeder Services staat voor getruckte luchtvracht: dit is luchtvracht die via andere luchthavens wordt aangevoerd naar de luchthaven Maastricht en daar wordt ingeklaard en verder gedistribueerd.

<sup>2</sup> De Internationale burgerluchtvaartorganisatie autoriteit (ICAO) hanteert codes voor de omvang van een vliegtuig. Code E en F vliegtuigen zijn vliegtuigen met een vleugelspanwijdte van respectievelijk 52-65 meter en 65-80 meter en een wielbasis van het hoofdlandingsgestel van respectievelijk 9-14 meter en 14-16 meter.

## **2 Wettelijk kader en procedures**

### **2.1 Wettelijk kader**

#### *2.1.1 Wet luchtvaart*

Het Luchthavenbesluit Maastricht valt onder het regime van de Wet luchtvaart. In artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is opgenomen dat de luchthaven Maastricht van nationale betekenis is. Voor luchthavens van nationale betekenis wordt het Luchthavenbesluit bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld. De voordracht voor het Luchthavenbesluit wordt gedaan door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Het is op grond van artikel 8.1a, derde lid van de Wet luchtvaart verboden om een (burger)luchthaven van nationale betekenis in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit geldt. In een luchthavenbesluit worden de grenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthaven door het luchtverkeer opgenomen. Deze richten zich tot de sectorpartijen: de exploitant, de luchtverkeersleidingorganisatie(s) en de gezagvoerders die van de luchthaven gebruik maken. Zij bepalen met hun gedragingen of wordt voldaan aan de grenswaarden en gebruiksregels gesteld in een luchthavenbesluit.

Naast de grenswaarden en gebruiksregels bevat het Luchthavenbesluit de aanduiding van het luchthavengebied en de bestemmingen die daarbinnen gelden. De regels binnen het luchthavengebied beperken zich tot het aanwijzen van de gronden bestemd voor de start- en landingsbanen. Ook bevat het Luchthavenbesluit de beperkingengebieden buiten het luchthavengebied met de daarin geldende ruimtelijke regels in verband met de geluidbelasting en het externe veiligheidsrisico van het luchthavenluchtverkeer en in verband met de vliegveiligheid. De regels in de beperkingengebieden kennen verschillende regimes. Zo gelden in de beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting en het externe veiligheidsrisico van het luchthavenluchtverkeer regels omtrent de toelaatbaarheid van gebouwen. Er zijn gebieden waar voor bepaalde gebouwen geldt dat ze aan hun bestemming moeten worden onttrokken en gebieden waar bepaalde nieuwe gebouwen verboden zijn. In de gebieden in verband met de vliegveiligheid leiden de regels onder andere tot hoogtebeperkingen voor nieuwe objecten, gebouwen of bouwwerken (zoals windmolens) en daarnaast tot beperking van nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen.

Met het vastleggen van de gebieden en regels in verband met de vliegveiligheid wordt uitvoering gegeven aan bepalingen die door de Internationale burgerluchtvaartorganisatie in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart zijn vastgesteld (hierna: ICAO-verdrag).<sup>3</sup> Nederland heeft deze regels geïmplementeerd in de Wet luchtvaart, het Besluit burgerluchthavens (hierna: Bbl) en de Regeling burgerluchthavens (hierna: Rbl) en de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (hierna: Rvgt). Anders dan de beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting en het externe veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer, is de omvang van de gebieden in verband met de vliegveiligheid niet gerelateerd aan de verwachte hoeveelheid luchtvaartuigen, maar aan het type luchtvaart dat van de luchthaven gebruik gaat maken, de openstellingtijden en het feit dat het luchthavenluchtverkeer wordt gecoördineerd door een luchtverkeersleidingorganisatie.

De bepalingen in het Luchthavenbesluit omtrent de ruimtelijke indeling van het luchthavengebied en de beperkingengebieden richten zich niet tot de sectorpartijen, maar tot de betrokken gemeenten. Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.47, tweede lid, en artikel 8.8 van de Wet luchtvaart dienen de gemeenten het luchthavengebied en de beperkingengebieden, alsmede de beperkingen, die daarin

---

<sup>3</sup> Het op 7 december 1944 tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, Stb. 1947, H 165.

gelden, binnen een jaar na inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit dan wel binnen een andere bij het besluit te bepalen termijn in hun bestemmingsplannen op te nemen. In het Luchthavenbesluit is besloten de termijn vast te stellen op een jaar na het onherroepelijk worden van het Luchthavenbesluit. Als een bestemmingsplan nog niet in overeenstemming is met het Luchthavenbesluit, geldt het besluit op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.47, tweede lid, en de artikelen 8.8, tweede lid, en 8.9, eerste lid, van de Wet luchtvaart als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Het Luchthavenbesluit dient dan bij de verlening van een omgevingsvergunning in acht te worden genomen. Als het besluit de bouw- of aanlegactiviteit niet toestaat, kan de gevraagde omgevingsvergunning niet worden verleend.

Met het opleggen van ruimtelijke regels worden diverse belangen gediend. Naast de vliegveiligheid is dat de bescherming van de omgeving tegen de gevolgen van de geluidbelasting en het externe veiligheidsrisico van het luchthavenluchtverkeer. Het is mogelijk dat in bijzondere gevallen deze belangen ook worden gediend zonder dat aan het Luchthavenbesluit strikt de hand wordt gehouden. Voor die gevallen is in artikel 8.9, derde tot en met vijfde lid, van de Wet luchtvaart de in het ruimtelijke ordeningsrecht gebruikelijke regeling opgenomen van een afwijkmogelijkheid met een verklaring van geen bezwaar. Deze verklaring zal worden afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) namens de Minister van Infrastructuur en Milieu. Bij het beoordelen van de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar voor een ruimtelijke ontwikkeling in een beperkingengebied van de luchthaven zal worden beslist overeenkomstig het Bbl.

#### 2.1.2 Besluit burgerluchthavens (Bbl)

Het Bbl regelt onder meer welke gebieden en voorschriften in het Luchthavenbesluit opgenomen moeten worden en volgens welke bepalingen en waarden deze worden vastgesteld. Het Luchthavenbesluit bevat op grond van artikel 8 van het Bbl voor het luchthavenluchtverkeer in ieder geval:

- één handhavingpunt met een grenswaarde voor geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van het einde van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt, en
- één handhavingpunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van een geluidcontour van 56 dB(A)  $L_{den}$ .

Verder bevat het Luchthavenbesluit op grond van artikel 9 van het Bbl in ieder geval:

- contouren ter aanduiding van het  $10^{-5}$ - en  $10^{-6}$ -plaatsgebonden risico (externe veiligheid);
- een geluidcontour van 48 dB(A)  $L_{den}$ ;
- een geluidcontour van 56 dB(A)  $L_{den}$ ;
- een geluidcontour van 70 dB(A)  $L_{den}$ ;
- contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;
- een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid;
- contouren ter aanduiding van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding;
- een gebied van 6 kilometer rondom de start- en landingsbaan met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik;
- een laserstraalvrij gebied.

Binnen deze contouren en gebieden gelden ruimtelijke beperkingen die in de artikelen 10 tot en met 17 van het Bbl zijn beschreven.

Bij het vaststellen van de ruimtelijke beperkingengebieden en de regels die daarin gelden, is in dit besluit overeenkomstig artikel 8.70, vierde lid, van de Wet luchtvaart het Bbl in acht genomen.

### *2.1.3 Regeling burgerluchthavens (Rbl)*

De Rbl bevat rekenvoorschriften om de omvang te bepalen van de gebieden waar ruimtelijke beperkingen gelden als gevolg van externe veiligheid, geluid en vliegveiligheid. Ook bevat de regeling het rekenvoorschrift voor het bepalen van de grenswaarden in handhavingspunten en bepalingen, die relevant zijn voor de handhaving van het Luchthavenbesluit.

De  $L_{den}$ -geluidbelasting, die conform dit rekenvoorschrift wordt berekend, heeft betrekking op al het startende en landende luchthavenluchtverkeer op een luchthaven met uitzondering van de geluidbelasting als gevolg van taxiën en proefdraaien direct voor de start. Voor het berekenen hiervan zijn namelijk geen afdoende gefundeerde en gevalideerde modellen voorhanden. Het proefdraaien direct voor de start is een stationaire activiteit die niet in de berekeningen kan worden meegenomen, omdat deze uitgaan van vliegtuigen in beweging. Voorts heeft onderzoek naar taxiën op de luchthaven Schiphol uitgewezen dat het taxiën in de geluidbelasting een uiterst marginale rol speelt: op zeer korte afstand van het rijbaanstelsel is sprake van een zeer beperkte toename van de geluidbelasting; verder weg is de bijdrage van het taxiën aan de geluidbelasting verwaarloosbaar.

### *2.1.4 Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (Rvgt) en EU-verordening 139/2014*

Op grond van artikel 8.1a, vierde lid van de Wet luchtvaart is het verboden een overige luchthaven waarvoor een luchthavenbesluit vereist is, in bedrijf te hebben zonder een geldig veiligheidscertificaat. De Rvgt stelt eisen aan de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het veilig gebruik van luchthavens en andere terreinen met het oog op de orde en veiligheid op die luchthavens en terreinen op basis artikel 8a.1, eerste lid van de Wet luchtvaart. De regeling is hiermee van belang in verband met het afgeven van een veiligheidscertificaat voor de luchthaven Maastricht. Vanaf 31 december 2017 dienen luchthavens te beschikken over een veiligheidscertificaat op basis van EU-verordening 139/2014.<sup>4</sup> Op het moment dat luchthavens over een certificaat op basis van de EU-verordening 139/2014 beschikken is de Rvgt niet langer van toepassing. Voor het voorgenomen gebruik in dit Luchthavenbesluit vraagt de luchthaven Maastricht een certificaat op basis van deze EU-verordening aan.

### *2.1.5 Wet milieubeheer*

In de Wet milieubeheer en het daarbij behorende Besluit milieueffectrapportage is geregeld dat voor bepaalde activiteiten, in de daarbij aangegeven gevallen een verplichting geldt tot het opstellen van een milieueffectrapport (hierna: m.e.r.). Die verplichting geldt voor de aangewezen plannen en besluiten. Voor de plannen voor activiteiten die zijn aangewezen in de C-lijst of in de D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage en voor de besluiten voor activiteiten die zijn aangewezen in de C-lijst van deze bijlage moet een m.e.r. worden gemaakt. Voor de besluiten voor activiteiten die zijn aangewezen in de D-lijst moet worden beoordeeld of, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben, een m.e.r. moet worden gemaakt.

---

<sup>4</sup> Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2014, L 44).

Op grond van de C-lijst, onder categorie C.6.1, moet een m.e.r. worden gemaakt voor een Luchthavenbesluit als thans aan de orde, als dit besluit betrekking heeft op de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer. De luchthaven Maastricht heeft reeds de beschikking over een landingsbaan met een lengte van 2.100 of meer en valt dus niet binnen deze categorie. Het opstellen van een m.e.r. is derhalve niet verplicht op grond van de C-lijst.

Het aangevraagde besluit heeft wel een wijziging van het gebruik van de luchthaven tot gevolg en is daarmee een activiteit als bedoeld in categorie D.6.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. De initiatiefnemer heeft daarom een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld en aangeboden aan het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag heeft het besluit genomen dat met de m.e.r.-beoordelingsnotitie de milieueffecten voldoende in beeld zijn gebracht en dat hieruit blijkt dat het besluit geen nadelige gevolgen voor het milieu heeft en er daarom geen m.e.r. hoeft te worden opgesteld. Dit is per brief van 22 september 2016 (met kenmerk IENM/BSK-2016/188357) aan de initiatiefnemer kenbaar gemaakt.

#### *2.1.6 Natuurbeschermingswet 1998 en Flora- en faunawet*

De Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nb-wet) en de Flora- en faunawet zijn wetten die zijn gericht op het behoud van biodiversiteit en van aanwezige flora en fauna in Nederland. Activiteiten die mogelijk schade opleveren voor de natuur en de flora en fauna behoeven vergunningen, waarbij negatieve effecten eventueel moeten worden gemitigeerd.

Voor zover de effecten van het voorgenomen gebruik, in dit geval de wijziging van het gebruik van de luchthaven Maastricht, kunnen leiden tot gevolgen voor natuurgebieden en voor kwetsbare soorten flora en fauna, zijn de genoemde wetten van toepassing. Eventueel benodigde vergunningen op basis van deze wetten zullen door de exploitant aangevraagd moeten worden.

#### *2.1.7 Algemene wet bestuursrecht*

Tegen het Luchthavenbesluit Maastricht staat beroep open bij de bestuursrechter conform de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht. Het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht staat in tegenstelling tot de besluiten voor de luchthavens Schiphol, Lelystad, Rotterdam en Eindhoven niet in artikel 1 van bijlage 2 van de Algemene wet bestuursrecht (de negatieve lijst).

In artikel 2, hoofdstuk 2, van bijlage 2 van de Algemene wet bestuursrecht staat artikel 8.70, eerste lid, van de Wet luchtvaart, dat de grondslag vormt voor het Luchthavenbesluit Maastricht, genoemd als besluit waartegen beroep in eerste aanleg wordt ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

## **2.2 Huidige juridische grondslag voor luchthaven Maastricht**

Het huidige gebruik van de luchthaven is gebaseerd op de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht zoals deze is vastgesteld door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op grond van het overgangsrecht in de Wet RBML. De Omzettingsregeling luchthaven Maastricht heeft het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht van 27 december 2004 (Stcrt. 2004, 252) vervangen met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 13 februari 2008 (ECLI:NL:RVS:2008:BC4231) en de wijzigingen van het besluit die op deze uitspraak volgden. De Afdeling heeft met deze uitspraak artikel 2, tweede en derde lid van het aanwijzingsbesluit herroepen en het besluit voor het overige vernietigd. In de



beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011 inzake de aanwijzing van 27 december 2004 (nummer IENM/BSK-2011/142625) is met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling opnieuw beslist op de bezwaren van de partijen die in beroep zijn gegaan tegen het aanwijzingsbesluit, waarbij een aantal bijlagen bij het aanwijzingsbesluit zijn vervangen. Dit gewijzigde aanwijzingsbesluit is vervangen door de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht.

### **2.3 Procedure van totstandkoming**

Voor de totstandkoming van het Luchthavenbesluit zijn door het bevoegd gezag en de initiatiefnemer verschillende fasen doorlopen.

#### *2.3.1 Voornemen en m.e.r. beoordeling*

De initiatiefnemer heeft bij brief van 23 augustus 2016 (met kenmerk: 2016/66004) bij het bevoegd gezag het voornemen tot het aanvragen van een Luchthavenbesluit kenbaar gemaakt. Omdat sprake is van een voorgenomen activiteit als bedoeld in categorie D.6.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, heeft de initiatiefnemer een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. Deze notitie bevat een beschrijving van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit, de huidige situatie en de milieuaspecten die zijn onderzocht. Deze notitie is samen met het voornemen aangeboden aan het bevoegd gezag. Daarmee is voldaan aan artikel 7.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer.

De procedure vereist dat het bevoegd gezag op grond van artikel 7.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer een besluit neemt omtrent de vraag of bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit (in dit geval het Luchthavenbesluit), vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een m.e.r. moet worden gemaakt. Het bevoegd gezag heeft ter voorbereiding van dit besluit advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. Het gevraagde advies is op 5 september 2016 openbaar gemaakt en geeft aan dat voldoende informatie aanwezig is om de conclusie te trekken dat de beoogde wijziging in het gebruik van de luchthaven Maastricht niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen zal leiden en dat een milieueffectrapport geen toegevoegde waarde heeft. Wel heeft de Commissie enkele aanbevelingen gedaan om bepaalde informatie op te nemen in de toelichting op het Luchthavenbesluit.

De Commissie adviseert om de onderbouwing van de groeiprognoze en van de begrenzing van de beoogde groei op te nemen in de toelichting bij het Luchthavenbesluit.

De Commissie adviseert verder om in de toelichting aan te geven of de woning binnen de  $10^{-5}$  contour aan de noordkant van de luchthaven Maastricht een saneringssituatie betreft en, als dat het geval is, hoe hiermee wordt omgegaan.

Tot slot heeft de Commissie aangegeven het belangrijk te vinden dat er bij het vaststellen van het besluit duidelijkheid is over de mate waarin het beperkingengebied voor vliegveiligheid de provinciale doelen voor windenergie nadelig beïnvloedt, en gaat ervan uit dat die inventarisatie voorafgaand aan het besluit wordt afgerond.

Mede op basis van het advies van de Commissie heeft het bevoegd gezag op 22 september 2016 een besluit genomen en geoordeeld dat geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en dat voor de voorgenomen activiteit geen m.e.r. hoeft te worden gemaakt. Dit besluit is per brief (met kenmerk: IENM/BSK-2016/188357) aan de initiatiefnemer medegedeeld. In een aanvullende brief d.d. 3 oktober 2016 (met kenmerk: IENM/BSK-2016/197972) zijn aan de initiatiefnemer nog enkele aandachtspunten meegegeven voor de procedure om te komen tot een

Luchthavenbesluit, onder andere over de economische onderbouwing en de aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r.

### *2.3.2 Inhoudelijke analyses voor de aanvraag van het Luchthavenbesluit*

Parallel aan het kenbaar maken van het voornemen is door de initiatiefnemer gewerkt aan de inhoudelijke onderbouwing van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit. Concreet is gewerkt aan de economische onderbouwing en de afronding van de m.e.r.-beoordelingsnotitie.

Voor de economische onderbouwing van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit heeft de initiatiefnemer een inschatting gemaakt van de verkeersprognoses voor de luchthaven, de bedrijfseconomische haalbaarheid (businesscase) en de macro-economische effecten ervan.

De initiatiefnemer heeft verder op grond van het besluit van het bevoegd gezag dat geen m.e.r. hoeft te worden opgesteld de m.e.r.-beoordelingsnotitie afgerond.

Per brief van 23 juli 2015 heeft de initiatiefnemer aan de Luchtverkeersleiding Nederland (verder: LVNL) advies gevraagd voor het aangepast baangebruik over de volledige lengte van 2.750 meter voor startende vliegtuigen met code E en F. LVNL heeft per brief laten weten dat er geen problemen worden verwacht op het gebied van flyability en de werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, - navigatie of -begeleiding (CNS) en dat er geen noodzaak is tot luchtruimwijzigingen.

### *2.3.3 Besluitvorming*

Op 31 oktober 2016 heeft de initiatiefnemer een aanvraag gedaan voor een Luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht (met kenmerk: 2016/87539), zoals beschreven in paragraaf 1.1.

Op grond van de aanvraag en de daarbij gevoegde informatie heeft het bevoegd gezag een ontwerp van het Luchthavenbesluit opgesteld. Daarvoor heeft het bevoegd gezag de aanvraag en de daarbij gevoegde informatie getoetst. Zij heeft zich daarbij laten bijstaan door onafhankelijke onderzoekers. In de eerste plaats heeft het bevoegd gezag, om vast te kunnen stellen of het voornemen (bedrijfs)economisch haalbaar is, de economische onderbouwing laten toetsen door het bureau Syconomy. Op grond van de verkregen inzichten worden de veronderstelde verkeersprognoses mogelijk geacht en acht Syconomy het plausibel dat de luchthaven bij de uiteindelijke realisatie van de verkeersprognoses minimaal kostendekkend en zelfs winstgevend kan opereren. In een eerder stadium is de Commissie voor de m.e.r. gevraagd om de opgestelde m.e.r.-beoordelingsnotitie te beoordelen (zie paragraaf 2.3.1.). Ook deze beoordeling is betrokken bij het opstellen van het ontwerp Luchthavenbesluit.

Verder heeft het bevoegd gezag zelf informatie verzameld om invulling te kunnen geven aan het Luchthavenbesluit. Het gaat om een analyse van onderzoeksbureau To70 naar de ligging van handhavingspunten op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van een geluidcontour van 56 dB(A)  $L_{den}$ . Ook is de ligging van de 40 Ke contour van het voorgenomen gebruik door onderzoeksbureau Adecs in beeld gebracht om te kunnen bepalen of een mogelijk nieuw isolatieprogramma aan de orde is. Tot slot zijn door To70 de ruimtelijke consequenties van de introductie van de beperkingengebieden in verband met de geluidbelasting, externe veiligheidsrisico en de vliegveiligheid in beeld gebracht. Daarbij is in lijn met de aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. aandacht besteed aan de effecten op de provinciale doelen voor windenergie en mogelijke saneringssituaties vanwege externe veiligheid.

Het ontwerp Luchthavenbesluit heeft samen met alle relevante onderbouwende documenten ter inzage gelegen van PM december 2016 tot en met PM januari 2017. Het ontwerp Luchthavenbesluit is verder op PM december 2016 per brief aan de Eerste en Tweede Kamer ter voorhang aangeboden op grond van artikel 8.71 van de Wet luchtvaart.<sup>5</sup> De zienswijzen en de reactie van het parlement zijn betrokken bij het opstellen van het Luchthavenbesluit. De hoofdstukken 8 en 9 geven hierop een nadere toelichting.

### **3 Beleidskader luchthaven Maastricht**

#### **3.1 Luchtvaartnota**

##### *3.1.1 Algemeen*

Nederland heeft een maatschappelijk en economisch belang bij een goede internationale bereikbaarheid en als het gaat om internationale verbindingen is de burgerluchtvaart onontbeerlijk. De verdere ontwikkeling van een optimale netwerkqualiteit in combinatie met een concurrerende en duurzame burgerluchtvaart is dan ook als doel gesteld van het nationale burgerluchtvaartbeleid voor de komende jaren. Dit beleid is opgenomen in de Luchtvaartnota.<sup>6</sup>

In de Luchtvaartnota is aangegeven dat luchthavens en de ontwikkeling daarvan middelen zijn om de economische ambities en bereikbaarheidsambities van Nederland waar te maken. Daarbij geldt dat de luchtvaart niet alleen faciliterend is voor de economische ontwikkeling; het stimuleert deze ontwikkeling ook. De bedrijvigheid in het gebied rondom een luchthaven is sterk verbonden met de luchtvaart. Niet alleen vanwege het aantal vluchten op een luchthaven, maar ook door de kwaliteit van het verbindingennetwerk waar een luchthaven een belangrijke rol in vervult.

De mainport Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis (Eelde, Lelystad, Maastricht, Rotterdam en Eindhoven (met de burgerexploitant Eindhoven Airport N.V.)) hebben gezamenlijk een rol bij het aanbieden van het netwerk van verbindingen van en naar Nederland, dat past bij de ruimtelijk-economische ambities van Nederland en van de regio's. De positie van de luchthavens van nationale betekenis is te relateren aan de aanwezigheid van infrastructuur en faciliteiten om groot handelsverkeer te kunnen ontvangen.

Verder is in de Luchtvaartnota het beleidskader voor General Aviation beschreven. Het Rijk kiest er voor om op de luchthavens van nationale betekenis selectief ruimte te houden voor General Aviation, met name voor maatschappelijke vluchten en functiegroepen binnen de General Aviation, die gericht zijn op de verbetering van de toegang tot Nederland door de lucht en de versterking van de netwerkqualiteit van de luchtvaart door Nederland. Tegelijkertijd wil het Rijk ook in Nederland ruimte blijven bieden aan luchtvaartgebruikers die geen directe toegevoegde waarde voor het vervoersnetwerk in Nederland bieden maar een meer sociale rol (bijvoorbeeld verenigingen) vervullen, zoals de sport- en recreatieluchtvaart.

##### *3.1.2 Luchthaven Maastricht*

De luchthavens van nationale betekenis richten zich op het accommoderen van het niet-mainportgebonden verkeer. De luchthaven Maastricht is een belangrijke factor in de ontwikkeling van de regionale economie van Zuid-Limburg en de internationale

---

<sup>5</sup> Kamerstukken I, PM en Kamerstukken II, PM

<sup>6</sup> Luchtvaartnota: Een concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie, april 2009, bijlage bij Kamerstukken II, 2008/09, 31 936, nr. 1

bereikbaarheid van de Euregio. De luchthaven vervult een wezenlijke rol bij het invullen van de regionale behoefte aan bedrijventerreinen in Zuid-Limburg. In de Luchtvaartnota is verder aangegeven dat de luchthaven een belangrijke functie heeft in het faciliteren van vrachtvervoer. Voor de luchthaven Maastricht is geen specifieke functie voor General Aviation voorzien, anders dan in zijn algemeenheid is aangegeven in voorgaande paragraaf.

### **3.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) kiest het Rijk ervoor om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028).<sup>7</sup> Daarvoor wordt ingezet op (1) het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland, (2) het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat en (3) het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Bereikbaarheid door de lucht wordt volgens de SVIR bepaald door de kwaliteit van het netwerk van verbindingen. Daarbij geldt dat de mondiale vraag naar luchtvaart zal blijven groeien. Behoud van de positie van Schiphol als mainport vereist dat de luchthavencapaciteit in Nederland ruimtelijk meegroeit. In de SVIR wordt aangegeven dat voor de (internationale) burgerluchtvaart de luchthaven Schiphol, de burgerluchthavens Rotterdam, Lelystad, Eelde, Maastricht en de luchthaven Eindhoven (in burgermedegebruik) en het civiele luchtruim van nationale betekenis zijn. Voor de capaciteit en de veiligheid van het mobiliteitsnetwerk via de lucht is het nodig om uitbreidingen te kunnen realiseren.

### **3.3 Luchtruimvisie**

#### *3.3.1 Algemeen*

Voor het realiseren van de doelstelling uit de Luchtvaartnota is het hebben en houden van een goede luchtzijdige bereikbaarheid essentieel. In de Luchtruimvisie doet het Rijk uitspraken over de toekomstige ontwikkelingen en strategie ten aanzien van de inrichting, het beheer en het gebruik van het Nederlandse luchtruim.<sup>8</sup> De daarin gemaakte beleidskeuzes en uitgangspunten zijn vertaald naar een toekomstige hoofdstructuur voor het Nederlandse luchtruim.

De verkeersstromen van en naar de burgerluchthavens van nationale betekenis en de militaire luchthavens kennen een ander verkeersaanbod dan een hub-luchthaven als de mainport Schiphol. De verkeersstromen zijn minder continu, kennen een lagere intensiteit, een grotere diversiteit en vinden plaats in of nabij het luchtruim waarin ook andere luchtvaartactiviteiten plaatsvinden. Dit betreft met name militaire en kleine luchtvaart. Om deze uiteenlopende activiteiten veilig en efficiënt te kunnen accommoderen vraagt dit in de toekomst een ander operationeel concept en een andere inrichting van het luchtruim dan die voor de verkeersstromen van en naar de luchthaven Schiphol.

De verdere samenwerking en integratie van civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening spelen een sleutelrol in de modernisering van het operationeel luchtverkeersleidingconcept voor de luchthavens van nationale betekenis en de militaire luchthavens. Daarbij kent het Rijk prioriteit toe aan vliegverkeer dat bijdraagt aan een optimale netwerkqualiteit en aan vliegverkeer dat invulling geeft aan de nationale en internationale militaire verplichtingen. In uitvoering op de ambities en

<sup>7</sup> Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig, maart 2012, bijlage bij Kamerstukken II, 2011/12, 32 660, nr. 50.

<sup>8</sup> Luchtruimvisie, september 2012, bijlage bij Kamerstukken II 2011/12, 31 936, nr. 114.

doelstelling van de Luchtruimvisie worden daar komende jaren stappen in gezet, waarbij de prioritaire opgaven zijn om (1) de civiele en militaire luchtverkeersleiding vanaf één locatie te laten werken, (2) de luchthaven Lelystad voor groot commercieel verkeer in gebruik te kunnen nemen en (3) er voldoende luchtruimcapaciteit is om in de luchtruimbehoefte te kunnen blijven voorzien. Daarbij ligt de prioriteit bij de mainport Schiphol en de overige luchthavens uit het stelsel van samenwerkende luchthavens: Eindhoven, Lelystad en Rotterdam.

### *3.3.2 Luchthaven Maastricht*

Gezien de complexe luchtruimstructuur en de intensiteit van grensoverschrijdende verkeerstromen in het zuidoosten van Nederland is het de ambitie van het Rijk om knelpunten aan te pakken en op termijn ook de luchtruiminrichting te vereenvoudigen. De verkeersafwikkeling van en naar de luchthaven Maastricht vindt plaats in het grensgebied in het zuidoosten van Nederland. Hier is een complexe luchtruimstructuur doordat het Duitse, Nederlandse en Belgische luchtruim en daarbinnen gelegen luchtverkeerstromen samenkomen. Daarnaast wordt dit luchtruim intensief gebruikt door een aantal civiele en militaire luchthavens die op relatief korte afstand van elkaar gesitueerd zijn en werken er in dit gebied verschillende civiele en militaire luchtverkeersdienstverleners.

Als eerste stap heeft in april 2013 een wijziging plaats gevonden van het luchtruim ten zuiden van de luchthaven Maastricht. Met de Belgische civiele en militaire luchtverkeersdienstverleners zijn afspraken gemaakt over de wederzijdse delegatie van luchtruim. Dat heeft geresulteerd in het beschikbaar komen van luchtruim ter bescherming van het naderende luchtverkeer naar de luchthaven Maastricht vanuit zuidelijke richting en een verbreding van de corridor voor de kleine luchtvaart in Belgisch luchtruim. Verdere stappen in de realisatie van de ambitie zijn mede afhankelijk van de bereidheid en capaciteit bij de Belgische en Duitse stakeholders om hier aan mee te werken en de ontwikkeling van het luchtverkeer in de regio.

### **3.4 Ruimtelijk beleid provincie Limburg**

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL, 2014) staat de toekomst van Limburg beschreven op het gebied van wonen, werken, recreatie, natuur. Er is beschreven dat Limburg uitstekend bereikbaar is, mede door een goede aansluiting op (inter)nationale en (eu)regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht, buis). Ten aanzien van de luchthaven Maastricht is aangegeven dat de positie van de luchthaven moet worden versterkt, onder andere door de bereikbaarheid ervan te optimaliseren. Het gaat dan zowel om het bevorderen van het personenvervoer als het vrachtvervoer via de luchthaven.

Op 16 mei 2014 hebben Provinciale Staten van Limburg besloten tot overname van de luchthaven Maastricht.<sup>9</sup> Dit, omdat de luchthaven van belang is voor een sterk leef- en vestigingsklimaat en de luchthaven relevante sociaal-economische effecten heeft op de schaal van Limburg. Uitgangspunt voor de provincie is een gezonde groei van de luchthaven binnen de huidige geluidsruimte en milieuvergunning. Door de luchthaven over te nemen wil de provincie de toekomst van de luchthaven voor minimaal tien jaar zekerstellen.

### **3.5 Ruimtelijk beleid gemeente Beek**

In de Structuurvisie Beek 2012 – 2022 is het ruimtelijk beleid van de gemeente Beek opgenomen. Voor bedrijvigheid in de regio wordt ingezet op het bieden van een

---

<sup>9</sup> G-14-008 Voorstel "De toekomst van Maastricht Aachen Airport" en brief van Gedeputeerde Staten Limburg van 25 maart 2014 (2014/16161), geaccordeerd door Provinciale Staten op 16 mei 2014 ([www.limburg.nl](http://www.limburg.nl)).

marktgericht aanbod aan werklocaties. Als nieuw regionaal bedrijventerrein is BMAA bij de luchthaven in ontwikkeling. Over de luchthaven Maastricht is aangegeven dat de luchthaven in kwalitatieve zin een onmisbare schakel is in het totaal van goederen- en personenvervoer. De mogelijkheid voor vakantievluchten vanaf de luchthaven Maastricht vergroot ook de aantrekkelijkheid van de woonmilieus. De bereikbaarheid van de luchthaven is goed en dat moet zo blijven. De aanleg van de rondweg om de luchthaven draagt daaraan bij.

In het bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport (2006) heeft de gemeente Beek een perspectief geschetst op de ontwikkeling van een zogenoemde Airport-Village, waarbij het kleinschalige dorpse karakter van de luchthaven wordt ingezet als aantrekkelijke omgevingsfactor. Zo zal rond de terminal een concentratie van dienstverlenende bedrijven en horecavestigingen komen. Door het bedrijventerrein aan het vliegveld te koppelen, ontstaat de mogelijkheid van wederzijds profijt: de luchthaven voorziet in behoeftes die leven bij de mensen die werken op het bedrijventerrein en tevens voorziet dit het bedrijventerrein van een identiteit.

## **4 Economische effecten**

### **4.1 Algemeen**

De initiatiefnemer heeft bij de aanvraag voor het Luchthavenbesluit een economische onderbouwing aangeleverd. Dit document, dat is opgesteld door Buck Consultants International (BCI), gaat in op de verwachte vervoervolumes en de macro-economische effecten van de luchthaven. Daarnaast heeft de initiatiefnemer een bedrijfseconomische onderbouwing aangeleverd. Het bevoegd gezag heeft deze onderbouwingen door een onafhankelijk bureau (Syconomy) laten toetsen. In dit hoofdstuk worden de resultaten uit de economische en bedrijfseconomische onderbouwing en de toetsing daarvan beschreven.

### **4.2 Verwachte ontwikkeling luchtverkeer**

De ambitie van de luchthaven is om in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht te verwerken. Ter onderbouwing van deze ambitie zijn de afgelopen jaren verschillende onderzoeken uitgevoerd.

#### *4.2.1 Passagiers*

BCI geeft in de economische onderbouwing aan dat de ambitie van de luchthaven voor 700.000 passagiers haalbaar is. Als onderbouwing wordt daarvoor gegeven:

- Een onderzoek van BCI/SEO ("Nut en Noodzaak vervoersmix MAA") uit 2009 heeft berekend dat een aantal passagiers op jaarbasis van 1,6 tot 2 miljoen in 2020 haalbaar is.
- De luchthaven heeft zijn kracht op de passagiersmarkt in 2013 bewezen door realisatie van een passagiersvolume van 465.000. Dit werd voor een belangrijk deel gerealiseerd door inzet van een low cost carrier. De komst van een low cost carrier naar de luchthaven Maastricht kan leiden tot een forse groei van het aantal passagiers.
- Een onderzoek van InterVistas uit 2015 concludeert dat er voldoende potentieel ligt voor de luchthaven Maastricht. Het verzorgingsgebied waar potentiële passagiers voor de luchthaven vandaan kunnen komen (*catchment area*) bestaat uit 1,79 miljoen mensen (30 minuten afstand van de luchthaven) respectievelijk 8,6 miljoen mensen (60 minuten afstand van de luchthaven). Uitgaande van een bereidheid tot vliegen (*propensity to fly*) van 0,76 ontstaat een vraag van 1,4 miljoen passagiers in een straal van 30 minuten rijden. Dit betreft voor een deel vraag die op dit moment via andere luchthavens wordt ingevuld.

- Hetzelfde onderzoek geeft aan dat Berlijn, München, Londen, Istanbul en Palma de Mallorca kansrijke bestemmingen voor de luchthaven Maastricht zijn. Vooral München en Istanbul zijn substantiële markten, omdat zij een directe lokale vraag hebben en interessant zijn als internationale gateway of hub voor passagiers van de luchthaven Maastricht.
- De luchthaven geeft aan dat er belangstelling is van een "flag carrier" die een lijn wil opzetten tussen Turkije en Maastricht. Daarnaast is er concrete interesse voor het oprichten van een "regional airline" met de luchthaven Maastricht als basis. Het gaat om een nieuwe carrier die op basis van een nieuw business model "lean en mean" kan opereren.

#### 4.2.2 Vracht

BCI geeft aan dat de ambitie van 250.000 ton luchtvracht voor de luchthaven haalbaar is. Als onderbouwing wordt daarvoor gegeven:

- Er wordt internationaal en in Nederland een groei verwacht van luchtvracht. De International Air Transport Association (IATA) voorspelt in haar "Airline Industry Forecast 2014-2018" een jaarlijkse groei van 4,1% van de internationale vrachtvolumes. Het Centraal Planbureau (CPB) gaat in de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) uit van een groei van luchtvracht van 1,6 miljoen ton in 2013 naar circa 3 miljoen ton in 2030 (5,5 miljoen ton in 2050) in een laag scenario en naar 4 miljoen ton in 2030 (10,2 miljoen ton in 2050) in een hoog scenario.<sup>10</sup> De luchthaven Maastricht kan een deel van deze vraag invullen, bijvoorbeeld als overloopluchthaven van Schiphol op het gebied van vracht.
- Er blijft behoefte aan vervoer per *full freighter*. Belangrijke luchtvrachtbestemmingen met een relatief kleine passagiersmarkt zoals Colombia, Ecuador, Kenia, Ethiopië en (delen van China) kunnen alleen door *full freighters* worden bediend. Dit biedt kansen voor een regionale luchthaven als Maastricht, die zich juist richt op *full freighter* vervoer.
- De groei wordt vooral verwacht in segmenten waar de luchthaven Maastricht nu al dominant in is: *perishables*, *automotive* (onderdelen), *hightech* en *healthcare/medtech*. Met de ligging van de luchthaven Maastricht in een sterk op logistiek gerichte regio biedt dit kansen.
- De luchthaven heeft contact met verschillende partijen, die in potentie 177.000 ton luchtvracht via de luchthaven Maastricht kunnen verschepen. Een belangrijke randvoorwaarde voor deze partijen is volledig gebruik van de 2.750 meter start- en landingsbaan. Bij een baangebruik van 2.750 meter liggen er ook kansen om intercontinentale vluchten aan te trekken. Hierdoor kunnen bestemmingen in de Verenigde Staten worden bediend.
- Hoewel de luchthaven Maastricht nachtrestricties kent, kan de luchthaven een concurrerende propositie aanbieden. Onder andere door een kwalitatieve en snelle afhandeling.
- Met het verlenen van een concessie voor de exploitatie van de luchthaven aan TCGI is een partij gecontracteerd met veel ervaring in de luchtvrachtsector. Het commitment van deze partij geeft de potentie van de luchthaven Maastricht aan.

#### 4.3 Bedrijfseconomische haalbaarheid

De ambitie van de luchthaven Maastricht is om in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht te verwerken. In dit kader zorgt MAA Beheer en Infra B.V. voor het structureel onderhoud en de instandhouding van de luchthaveninfrastructuur van de luchthaven. Uit de bijlage "Bedrijfseconomische haalbaarheid", die de initiatiefnemer bij de aanvraag voor het Luchthavenbesluit heeft gevoegd, blijkt dat voor het achterstallige

<sup>10</sup> Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving. Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's, Planbureau voor de Leefomgeving en Centraal Planbureau, Den Haag, 2015, PBL-publicatienummer: 1689.

onderhoud en investeringen en voor uitbreidingsinvesteringen circa €30 miljoen door de provincie Limburg is gereserveerd.

De exploitatie van de luchthaven ligt in handen van TCGI. Uit de bijlage "Bedrijfseconomische haalbaarheid" blijkt dat de exploitant rekening houdt met verschillende opbrengsten (haven- en afhandelingsgelden, concessie inkomsten, parkeergelden en directe opbrengsten uit General Aviation) en kosten (personeels- en bedrijfskosten, investerings- en onderhoudskosten, marketingkosten). De exploitant verwacht omstreeks 2018 een positief exploitatiesaldo te bereiken. Uitgangspunt daarbij is dat er een bijdrage wordt gedaan in de kosten voor niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB). De provincie Limburg heeft hiervoor €30 miljoen gereserveerd, waarvan inmiddels circa €8,3 miljoen is vastgelegd.

#### 4.4 Macro-economische effecten

Om de macro-economische effecten van het voorgenomen gebruik te beschrijven heeft BCI een nulsituatie en een projectsituatie gedefinieerd. De nulsituatie gaat uit van realisatie van 700.000 passagiers, 80.000 ton luchtvracht en gebruik van een 2.500 meter baan. De projectsituatie betreft het voorgenomen gebruik. Voor deze situaties zijn de effecten op werkgelegenheid en de transportkostenvoordelen voor luchtvracht beschreven.

##### 4.4.1 Werkgelegenheid

Er zijn drie typen werkgelegenheid te onderscheiden:

- Directe werkgelegenheid: dit is het aantal arbeidsplaatsen op de luchthaven en bij de luchtvaartmaatschappijen.
- Indirect achterwaartse werkgelegenheid: dit is het aantal arbeidsplaatsen bij toeleveranciers.
- Indirect voorwaartse werkgelegenheid: dit is extra werkgelegenheid bij (niet luchtvaartgerelateerde) bedrijven die zich vestigen dankzij de luchthaven.

BCI heeft in de economische onderbouwing de directe en indirect achterwaartse werkgelegenheid op basis van kengetallen in beeld gebracht.

Effecten in fte	Nulvariant	Projectvariant	Vershil
Directe effecten	450 – 1.050	960 – 2.240	510 – 1.190
Indirect achterwaartse effecten	90 – 525	190 – 1.120	100 – 595
<b>Totaal</b>	540 – 1.575	1.150 – 3.360	610 – 1.785

De effecten op de indirect voorwaartse werkgelegenheid zijn alleen kwalitatief beschreven. Het voorgenomen gebruik kan volgens BCI ertoe leiden dat bedrijven meer gebruik zullen maken van de luchthaven Maastricht en dat de regio Zuid-Limburg een interessantere vestigingslocatie voor internationaal georiënteerde bedrijven wordt.

##### 4.4.2 Reistijdwinst en Transportkostenvoordelen luchtvracht

In de economische onderbouwing is verondersteld dat het voorgenomen gebruik niet leidt tot een toename van het aantal passagiers ten opzichte van de nulsituatie. Dat betekent ook dat geen reistijdwinsten worden gerealiseerd. Deze effecten zijn er derhalve niet.

Voor vracht worden wel effecten verondersteld, omdat de concurrentiepositie van de luchthaven Maastricht wordt versterkt door het gebruik van de 2.750 meter baan. Deze betere concurrentiepositie uit zich in kostenvoordelen voor carriers, vooral via lagere afhandelingskosten op de luchthaven. Op basis van diverse kengetallen heeft BCI berekend dat het transportkostenvoordeel tussen €43,1 en €57,5 miljoen ligt (netto contante waarde, prijspeil 2016).



Tegelijkertijd wordt een reistijdverlies voor vervoer van *perishables* van de luchthaven naar de veiling in Aalsmeer verondersteld. Deze goederen worden in de nulsituatie via andere luchthavens vervoerd. BCI heeft op basis van kengetallen berekend dat dit verlies €17,9 miljoen bedraagt (netto contante waarde, prijspeil 2010).

#### **4.5 Toetsing van de economische onderbouwing**

Het bevoegd gezag heeft aan onderzoeksbureau Syconomy gevraagd om een onafhankelijke toets uit te voeren op de informatie omtrent de vervoersprognoses, de financiële analyses en de economische effecten die de initiatiefnemer heeft ingediend ter onderbouwing van de aanvraag. Het betreft een toets van de plausibiliteit van de in de onderbouwing gedane aannames en berekende effecten.

Ten aanzien van het verwachte vervoersvolume voor *passagiers* geeft Syconomy aan dat de ambitie van 700.000 passagiers haalbaar is. Daarbij wordt wel opgemerkt dat de daadwerkelijke ontwikkeling sterk afhangt van incidentele ontwikkelingen en dan met name van keuzes van individuele carriers. Het aantrekken van een *regional home base* carrier en een nationale *flag carrier* acht Syconomy hierbij van belang. Dit wordt een haalbare ontwikkeling geacht op grond van het feit dat een *Route Development Fund* in ontwikkeling is (dat gevoed wordt door de provincie Limburg en de gemeente Maastricht en dat aangewend kan worden voor de ontwikkeling van een dergelijke carrier) en op grond van de gesprekken die volgens de luchthaven en provincie Limburg gaande zijn met potentiële kandidaten.

Ten aanzien van de ambitie op *vrachtvervoer* merkt Syconomy op dat een volume van 250.000 ton ambitieus is voor 2024, al is het in absolute zin niet hoog gegeven de totale marktomvang. Het zou gehaald kunnen worden indien specifieke carriers voor de luchthaven Maastricht kiezen en de ontwikkeling gunstiger is dan de markt als geheel, aldus Syconomy.

Ten aanzien van *de bedrijfseconomische haalbaarheid (financiële effecten)* acht Syconomy het van belang een expliciet onderscheid te maken tussen de infrastructuur en de exploitatie daarvan. Ten aanzien van de infrastructuur constateert Syconomy dat de instandhouding van de luchthaven in principe is gegarandeerd met het besluit van de provincie Limburg om de luchthaven als provinciale basisinfrastructuur te beschouwen en de reservering van de daarvoor benodigde financiële middelen in de provinciale begroting. Op grond van de verkregen inzichten worden de veronderstelde vervoersprognoses mogelijk geacht en acht Syconomy het plausibel dat de exploitatie van de luchthaven bij de uiteindelijke realisatie van de vervoersprognoses minimaal kostendekkend en zelfs winstgevend kan zijn.

Ten aanzien van inschatting van *de bredere economische effecten*, zoals werkgelegenheid, acht Syconomy de inschatting die is gemaakt acceptabel. De bijdrage aan het vestigingsklimaat is positief, maar zal gegeven het in absolute zin beperkte luchtvrachtvolume ook beperkt van omvang zijn, aldus Syconomy. Het effect op het toerisme zal gegeven de berekende geluidcontouren beperkt zijn.

## **5 Milieueffecten**

### **5.1 Algemeen**

De initiatiefnemer heeft een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld, waarin de milieueffecten van het voorgenomen gebruik conform de ambitie van de exploitant in beeld zijn gebracht. Er zijn berekeningen uitgevoerd om te bepalen welke effecten optreden op het gebied van geluid, externe veiligheid en stikstofdepositie. Andere

milieueffecten zijn kwalitatief beschouwd. De relevante conclusies uit de beoordelingsnotitie worden in dit hoofdstuk gepresenteerd.

## 5.2 Uitgangspunten m.e.r.-beoordelingsnotitie

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn de milieueffecten onderzocht van het voorgenomen gebruik van de luchthaven Maastricht. Het gaat dan om het accommoderen van in totaal circa 25.500 vliegtuigbewegingen in 2024 bestaande uit 15.954 vliegtuigbewegingen groot verkeer en 9.500 vliegtuigbewegingen voor klein verkeer en helikopterverkeer. Daarbij maakt het vertrekkend verkeer met code E en F gebruik van de volledige operationele baanlengte van 2.750 meter en het andere verkeer van een baanlengte van 2.500 meter.

De milieueffecten van het voorgenomen gebruik zijn vergeleken met de milieueffecten van de referentiesituatie. De referentiesituatie is in de m.e.r.-beoordelingsnotitie gebaseerd op de uitgangspunten van de huidige gebruiksvergunning, de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht. Vervolgens zijn enkele technische aanpassingen gedaan om de berekeningen volgens de meest recente inzichten te kunnen doen. Het gaat om de volgende aanpassingen:

- *Modellering vliegroutes op basis van historische radartracks*  
Er is uitgegaan van vliegroutes, die zijn gemodelleerd op basis van historische radartracks.
- *Appendices versie 13.3. als uitgangspunt*  
Er is uitgegaan van versie 13.3 van de appendices die sinds 01.11.2015 van kracht is. Deze versie bevat meer geluidcategorieën, waardoor vliegtuigtypen in geluidcategorieën ingedeeld kunnen worden die dichter aansluiten bij de werkelijkheid.
- *Startprocedures*  
Er is rekening gehouden met de startprocedures (NADP) die de respectievelijke vliegmaatschappijen hanteren.

In de referentiesituatie is uitgegaan van circa 51.000 vliegtuigbewegingen (waarvan circa 32.000 klein verkeer en helikopters en 19.000 groot verkeer). Verder wordt ervan uitgegaan dat al het verkeer gebruik maakt van een operationele baanlengte van 2.500 meter.

Tot slot wordt over het voorgenomen gebruik en de referentiesituatie verondersteld:

- *Baangebruik*: er vinden bij het voorgenomen gebruik meer starts in en landingen vanuit zuidelijke richting plaats en minder in/vanuit noordelijke richting;
- *Verdeling verkeer over de dag*: er vinden bij het voorgenomen gebruik in totaal minder bewegingen plaats. In de avond en vroege ochtend (06.00-07.00 uur) wordt procentueel meer verkeer verondersteld dan in de referentiesituatie, maar gelet op het lagere aantal aangevraagde vliegtuigbewegingen zal per saldo het absolute aantal bewegingen in beide perioden ongeveer gelijk zijn aan dat in de referentiesituatie. In de vroege ochtend zal bovendien meer stiller verkeer toegepast worden dan in de referentiesituatie.
- *Luchthavengebied*: bij het voorgenomen gebruik zijn enkele correcties in het luchthavengebied doorgevoerd, waaronder een vergroting aan de zuidzijde en een beperkte verkleining aan de westzijde.
- *Overige aspecten*: Ten aanzien van andere aspecten (zoals deze thans in de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht zijn geregeld), zoals openingstijden, vinden geen wijzigingen plaats bij het voorgenomen gebruik.

## 5.3 Geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is de geluidbelasting die gepaard gaat met het voorgenomen gebruik van de luchthaven in beeld gebracht. Daarbij is gekeken naar de relevante  $L_{den}$ -contouren en de handhavingpunten in het verlengde van de start- en

landingsbaan en op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van de geluidcontour van 56 dB(A)  $L_{den}$  (zoals opgenomen in de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht). Ook is de geluidbelasting in de nacht ( $L_{night}$ ) berekend.

### 5.3.1 Geluidbelasting gedurende het etmaal ( $L_{den}$ )

De geluidbelasting is op grond van artikel 3, tweede en vierde lid, van het Bbl berekend in dB(A)  $L_{den}$  volgens het in artikel 4, eerste lid, en bijlage 1, van de Rbl bedoelde voorschrift voor de berekening van de  $L_{den}$ -geluidbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens of kortweg het  $L_{den}$ -rekenvoorschrift. Ook is de geluidmaat dB(A)  $L_{night}$  bepaald.

Voor de relevante geluidscontouren – voorgeschreven zijn de geluidscontouren van 48, 56 en 70 dB(A)  $L_{den}$  – is de oppervlakte (in  $km^2$ ) bepaald. Binnen de contouren is het aantal bestaande woningen, het aantal bewoners en het aantal ernstig gehinderden vastgesteld met behulp van daartoe strekkende gegevensbestanden en rekenregels. Voor de telling van het aantal woningen en aantal bewoners binnen de contouren is gebruik gemaakt van een woning- en inwonerbestand met als peildatum januari 2015. Voor het bepalen van het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden is gebruik gemaakt van de dosis-effect-relaties zoals die voor Schiphol zijn opgesteld.

$L_{den}$		Referentie	Voorgenomen gebruik
<b>70 dB(A)</b>	Oppervlakte ( $km^2$ )	0,77	0,56
	Aantal bestaande woningen	0	0
	Aantal ernstig gehinderden	0	0
<b>56 dB(A)</b>	Oppervlakte ( $km^2$ )	7,88	4,40
	Aantal bestaande woningen	3.330	1.110
	Aantal ernstig gehinderden	2.980	980
<b>48 dB(A)</b>	Oppervlakte ( $km^2$ )	38,51	19,83
	Aantal bestaande woningen	23.900	11.820
	Aantal ernstig gehinderden	11.990	5.740
<b>40 dB(A)</b>	Oppervlakte ( $km^2$ )	236,93	148,10
	Aantal bestaande woningen	86.220	61.210
	Aantal ernstig gehinderden	23.610	14.680

Voor alle geluidcontouren geldt dat deze bij het voorgenomen gebruik in oppervlakte kleiner zijn dan in de referentiesituatie en volledig binnen de contouren van de referentiesituatie vallen. In de 70  $L_{den}$  contour bevinden zich bij het voorgenomen gebruik geen woningen en ernstig gehinderden. Voor de overige contouren geldt dat het aantal woningen en ernstig gehinderden bij het voorgenomen gebruik lager is dan in de referentiesituatie. De belangrijkste reden hiervoor is dat de hoeveelheid verkeer bij het voorgenomen gebruik lager is dan in de referentiesituatie.

### 5.3.2 Geluidbelasting gedurende de nacht ( $L_{night}$ )

Om te bekijken wat de geluidbelasting in de nacht is, is voor het voorgenomen gebruik bepaald wat de  $L_{night}$ -geluidbelasting is. Hiervoor worden alleen vluchten tussen 23.00 uur en 07.00 uur meegenomen. Bij het voorgenomen gebruik gaat het dan alleen om vluchten in de periode 06.00 uur – 07.00 uur. Daarvan zijn er circa 4,3% (1.099) van het totaal aantal vluchten (25.454) voorzien op jaarbasis.<sup>11</sup> De effecten van de extensieregeling zijn niet berekend, omdat het relatief weinig voorkomt en het niet te voorspellen is.

<sup>11</sup> Het bevoegd gezag heeft deze nadere specificatie opgevraagd bij Adecs Airinfra.

<b>L<sub>night</sub></b>		<b>Referentie</b>	<b>Voorgenomen gebruik</b>
<b>50 dB(A)</b>	Oppervlakte (km <sup>2</sup> )	2,83	0,59
	Aantal bestaande woningen	250	0
	Aantal ernstig slaapverstoorden	130	0
<b>45 dB(A)</b>	Oppervlakte (km <sup>2</sup> )	7,38	1,48
	Aantal bestaande woningen	3.470	90
	Aantal ernstig slaapverstoorden	1.190	30
<b>40 dB(A)</b>	Oppervlakte (km <sup>2</sup> )	20,57	4,52
	Aantal bestaande woningen	15.250	2.420
	Aantal ernstig slaapverstoorden	3.510	490
<b>30 dB(A)</b>	Oppervlakte (km <sup>2</sup> )	182,06	55,67
	Aantal bestaande woningen	72.120	41.340
	Aantal ernstig slaapverstoorden	8.940	3.710

Voor alle contouren bij het voorgenomen gebruik geldt dat deze in oppervlakte kleiner zijn dan in de referentiesituatie en volledig binnen de contouren van de referentiesituatie vallen. Voor alle contouren geldt bovendien dat het aantal woningen en ernstig slaapverstoorden bij het voorgenomen gebruik lager is dan in de referentiesituatie. De hoeveelheid verkeer tussen 06.00 en 07.00 uur is bij het voorgenomen gebruik weliswaar groter dan in de referentiesituatie; het verkeer is wel lichter, waardoor de L<sub>night</sub> berekeningen lager uitkomen.

### 5.3.3 Grenswaarden geluidbelasting

In het verlengde van de middellijn de verharde start- en landingsbaan komen op 100 meter van het einde van de baan handhavingspunten, gekoppeld aan het voorgenomen gebruik van de luchthaven. In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is aangegeven wat de waarde van de maximaal toegestane geluidbelasting is in die handhavingspunten. Dit is ter informatie ook gedaan voor de handhavingspunten op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van de geluidcontour van 56 dB(A) L<sub>den</sub> (zoals opgenomen in de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht).

In onderstaande tabel zijn de resultaten gepresenteerd voor het voorgenomen gebruik ten opzichte van de referentie (in 2024):

<b>Handhavingspunt (HH)</b>	<b>X-coördinaat</b>	<b>Y-coördinaat</b>	<b>Geluidbelasting (L<sub>den</sub>) referentie</b>	<b>Geluidbelasting (L<sub>den</sub>) voorgenomen gebruik</b>
HH 03	181.042	323.334	67,78	67,43
HH 21	182.621	325.828	71,39	68,42
HH1 Meerssen	180.600	321.800	56,55	53,12
HH2 Rothem	179.900	321.200	57,10	55,02
HH3 Bunde	179.900	322.500	55,08	51,85
HH4 Beek	183.400	327.600	53,48	49,80
HH5 Beek	184.100	327.700	55,19	51,48
HH6 Ulestraten	182.000	323.900	57,82	53,99

Uit de tabel blijkt dat de geluidbelasting in alle bestaande handhavingspunten (zoals deze zijn opgenomen in de Omzettingsregeling) bij het voorgenomen gebruik lager is dan in de referentiesituatie.

Ten behoeve van het bepalen van de nieuwe handhavingspunten – op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van

de geluidcontour van 56 dB(A)  $L_{den}$  – heeft het bevoegd gezag aan onderzoeksbureau To70 gevraagd daarvoor een analyse op te leveren. To70 heeft in de notitie "*Handhavingspunten Maastricht Aachen Airport voor te nemen Luchthavenbesluit*" aangegeven waar de nieuwe handhavingspunten moeten komen te liggen. Deze zijn in het Luchthavenbesluit overgenomen en gepresenteerd op de kaart in bijlage 1, behorend bij artikel 3 van het Luchthavenbesluit.

#### 5.3.4 Cumulatie van geluid

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is voor wat betreft de cumulatie van geluid verwezen naar een geluidnota die de gemeente Beek in 2005 heeft opgesteld. Daarin is de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt, uitgaande van een volledige benutting van het Aanwijzingsbesluit uit 2004. Uit deze geluidnota blijkt dat de hoogste (niet-gewogen) gecumuleerde geluidbelasting optreedt in Geverik en circa 65 dB(A)  $L_{den}$  bedraagt. De gecumuleerde geluidbelastingen worden – met uitzondering van enkele woningen nabij de A2 – volledig bepaald door de geluidbijdrage van de luchtvaart. Aangezien het aangevraagde gebruik leidt tot lagere geluidbelastingen vanwege de luchtvaart dan waarvan in 2005 is uitgegaan, wordt de conclusie getrokken dat daarmee de gecumuleerde geluidbelasting in ieder geval beperkt blijft tot 65 dB(A)  $L_{den}$ .

### 5.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op mogelijke ongevallen tijdens een start of een landing van een vliegtuig en de kans dat daarbij slachtoffers vallen onder aanwezigheid op de grond. Er wordt onderscheid gemaakt naar plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico gaat over het minimale beschermingsniveau voor de inwoners van een bepaald gebied. Er wordt dan gekeken naar de kans dat iemand die een jaar onafgebroken en onbeschermd op een plaats aanwezig is, overlijdt als rechtstreeks gevolg door een ongeluk. Daarbij wordt ook gekeken naar het aantal (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contouren. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het is dus een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp.

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn effecten op externe veiligheid in beeld gebracht. De effecten van het voorgenomen gebruik op externe veiligheid zijn in beeld gebracht conform het voorschrift voor de berekening en bepaling van de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren voor overige burgerluchthavens, bedoeld in artikel 5, eerste lid, en bijlage 2 bij de Rbl. Daarvoor is het rekenprogramma GEVERS gebruikt.

#### 5.4.1 Plaatsgebonden risico

In onderstaande tabel zijn de resultaten uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie weergegeven.

PR		Referentie	Voorgenomen gebruik
$10^{-5}$	Oppervlakte (km <sup>2</sup> )	0,38	0,33
	Aantal bestaande woningen	0	0
$10^{-6}$	Oppervlakte (km <sup>2</sup> )	1,81	1,60
	Aantal bestaande woningen	882	812
$10^{-7}$	Oppervlakte (km <sup>2</sup> )	> 9,88	9,84
	Aantal bestaande woningen	Ntb	7550

Alle PR-contouren zijn bij het voorgenomen gebruik kleiner in oppervlakte dan ten opzichte van de referentiesituatie. De PR  $10^{-5}$  contour is qua vorm en grootte vergelijkbaar. Op enkele plekken is de contour groter dan in de referentiesituatie. De PR  $10^{-6}$  contour van het voorgenomen gebruik is aan de noordzijde van de luchthaven kleiner dan in de referentiesituatie; aan de zuidzijde is deze contour juist weer groter. De verschillen hebben te maken met de manier waarop de routes zijn gemodelleerd (op

basis van historische radartracks en opgesplitst naar vliegtuigtypes per route) en met de wijziging van het baangebruik (meer starts in en landingen vanuit zuidelijke richting en minder in/vanuit noordelijke richting) bij het voorgenomen gebruik ten opzichte van de referentiesituatie.

Bij het voorgenomen gebruik liggen er geen woningen en kwetsbare gebouwen binnen de PR  $10^{-5}$  contour. Wel liggen er enkele andere gebouwen, maar dit betreffen ofwel bedrijfswoningen ofwel gebouwen zonder woon-, onderwijs-, of gezondheidszorgfunctie. Binnen de PR  $10^{-6}$  contour liggen 812 woningen. Dat zijn minder woningen dan in de PR  $10^{-6}$  contour, behorende bij de referentiesituatie. De woningen binnen de PR  $10^{-6}$  contour zijn gelegen in Meerssen, Geverik en Beek. De afname van de woningen bij het voorgenomen gebruik doet zich voor in Beek. Binnen de PR  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  contouren zijn er geen nieuwbouwplannen voor gebouwen. Het Luchthavenbesluit leidt op het punt van externe veiligheid derhalve niet tot ruimtelijke consequenties.

#### 5.4.2 Overige effecten

In onderstaande tabel staat het Totaal Risico Gewicht (hierna: TRG) voor de onderzochte situaties, uitgedrukt in ton per jaar. Het TRG is conform voorschrift berekend zonder meteotoeslag. Optioneel kan een TRG als grenswaarde worden opgenomen in het Luchthavenbesluit om te voorkomen dat het risico van de luchthaven groeit.

Scenario	Totaal risicogewicht (ton/jaar)
Referentie	1,115
Voorgenomen gebruik	0,958

Het voorgenomen gebruik leidt tot een afname van het TRG ten opzichte van de referentiesituatie.

Wat betreft het groepsrisico wordt in de m.e.r.-beoordelingsnotitie geconcludeerd dat er geen of nauwelijks een wijziging van dit risico optreedt als gevolg van het voorgenomen gebruik. Dit heeft ermee te maken dat de bevolkingsdichtheid rondom de luchthaven nagenoeg ongewijzigd blijft en aan de bronzijde (het gebruik door vliegtuigtypes), gelet op het feit dat de contouren voor het plaatsgebonden risico slechts zeer beperkt wijzigen, geen wijziging plaatsvindt.

## 5.5 Natuur

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is een beschrijving gegeven van de volgende natuureffecten: ruimtebeslag, barrièrewerking, verstoring, verdroging/vernatting en stikstofdepositie. Verder is nagegaan of de voor het voorgenomen gebruik benodigde depositieruimte in voldoende mate is gereserveerd, of een vergunning nodig is in het kader van de Nb-wet en/of een passende beoordeling voor Natura2000-gebieden moet worden opgesteld.

Geconcludeerd wordt dat het voorgenomen gebruik niet leidt tot vernietiging als gevolg van ruimtebeslag, tot barrièrewerking en tot verdroging of vernatting. Hierna worden de belangrijkste constatering samengevat voor verstoring en stikstofdepositie.

#### 5.5.1 Verstoring

Uit onderzoek blijkt dat verstoring kan plaatsvinden bij vlieghoogtes lager dan 3.000 ft en op afstanden van minder dan 2 km vanaf de luchthaven. In het in 2011 door Bureau Waardenburg uitgevoerde natuuronderzoek is geconcludeerd dat er geen sprake is van:

- negatieve effecten op soorten en habitats (met een instandhoudingsdoel) in Natura 2000-gebieden (Nb-wet);
- aantasting van de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten uit de Flora- en faunawet;

- een effect op wezenlijke waarden en kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur (tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland).<sup>12</sup>

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie wordt – op basis van dit natuuronderzoek en het feit dat het aantal vliegtuigbewegingen bij het aangevraagd gebruik lager zal zijn dan in de referentiesituatie – geconcludeerd dat versturende effecten gelijk blijven of zelfs licht zullen afnemen.

### 5.5.2 Stikstofdepositie

Om het effect op stikstofdepositie van het voorgenomen gebruik in beeld te brengen zijn door onderzoeksbureaus Lieveense CSO en het NLR berekeningen uitgevoerd. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie als gevolg van het voorgenomen gebruik in geringe mate toeneemt in omliggende Natura2000-gebieden ten opzichte van de stikstofdepositie in 2012.<sup>13</sup>

De luchthaven Maastricht is aangemerkt als een prioritair project. Er is ontwikkelingsruimte voor gereserveerd in het kader van de Regeling programmatische aanpak stikstof. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van het project is berekend met AERIUS Calculator en bedraagt ten hoogste 0,42 mol/ha/jaar. De hoogste depositietoename treedt op binnen het Natura2000-gebied Bunder- en Elslooërbos. Voor depositietoenames op een Natura-2000 geldt een grenswaarde van 1 mol/ha/jaar, waaronder geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 vereist is. Voor prioritairere projecten waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd, geldt dat een eventuele verlaging van de grenswaarde naar 0,05 mol/ha/jaar, bedoeld in artikel 2, derde lid, van het Besluit grenswaarden programmatische aanpak stikstof niet van toepassing is. Nu de depositietoename voor alle gebieden onder de grenswaarde van 1 mol/ha/jaar blijft, betekent dat dat geen vergunning op grond van de Nb-wet 1998 en dat geen individuele passende beoordeling nodig is. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat het effect van het voorgenomen gebruik past binnen de gereserveerde ontwikkelingsruimte.

Overeenkomstig artikel 8, eerste lid, onderdeel a, subonderdeel 1<sup>o</sup> van de Regeling programmatische aanpak stikstof, dient de initiatiefnemer ten minste vier weken maar ten hoogste twee jaar voor de wijziging van de infrastructuur die uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is voor (onder meer) luchtvaartverkeer daarvan een melding te doen bij het bevoegd gezag voor de vergunningverlening in het kader van de Nb-wet. Krachtens artikel 19d, vijfde lid van de Nb-wet (i.c. artikel 2, onderdeel p, van het Besluit vergunningen Natuurbeschermingswet 1998) is de Minister van Economische Zaken bevoegd voor burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart. Voor het aangevraagde Luchthavenbesluit dient de initiatiefnemer derhalve een melding te doen bij de Minister van Economische Zaken.

## 5.6 Luchtkwaliteit

De Wet milieubeheer (Wm) implementeert allerlei Europese regelgeving, onder andere op het punt van luchtkwaliteit. In de wet zijn grenswaarden opgenomen voor zeven stoffen en richtwaarden voor vijf waarden voor de concentraties in de buitenlucht. In Nederland zijn de concentraties voor stikstof (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) het meest kritisch. Deze twee stoffen zijn in Nederland maatgevend voor de bepaling of er sprake is van overschrijding van luchtkwaliteitsnormen. Bij voldoen aan de normen voor deze stoffen,

<sup>12</sup> Bureau Waardenburg, Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving, 31 maart 2011, rapport nr. 10-246.

<sup>13</sup> De Natuurbeschermingswet, i.c. de programmatische aanpak stikstofdepositie, hanteert 2012 als referentiejaar voor het bepalen van de toe- of afnames van de stikstofdepositie.

kan overschrijding van normen voor overige Wm-stoffen redelijkerwijs worden uitgesloten.

Het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, van de Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over het Luchthavenbesluit geen rekening gehouden hoeft te worden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ook de Wet luchtvaart schrijft dit niet voor. De Wet luchtvaart maakt het wel mogelijk om een of meer grenswaarden met het oog op de lokale luchtverontreiniging op te nemen in het Luchthavenbesluit (artikel 8.44, tweede lid in samenhang met 8.70, tweede lid, van de Wet luchtvaart).

Voor de beoordeling van de effecten van het voorgenomen gebruik is in de m.e.r.-beoordelingsnotitie geen nieuwe berekening gedaan. Op basis van het luchtkwaliteitonderzoek<sup>14</sup>, dat is uitgevoerd ten behoeve van de vaststelling van een beslissing op bezwaar 2011, is geconcludeerd dat de luchthaven Maastricht een bijdrage levert van enkele µg/m<sup>3</sup> aan de totale concentraties luchtverontreinigende stoffen en de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen ruimschoots worden gerespecteerd. Ten opzichte van deze referentiesituatie zorgt het voorgenomen gebruik voor een licht positief effect op de luchtkwaliteit. Uit de berekeningen naar stikstofdepositie (zie paragraaf 5.5. Natuur) blijkt namelijk dat de depositie lager is bij het voorgenomen gebruik dan in de referentiesituatie. Dat duidt op een verminderde uitstoot van NO<sub>x</sub>. Daarmee is te verwachten dat de emissie van fijnstof eveneens afneemt. Ook bij het voorgenomen gebruik zullen de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden.

## **5.7 Ruimtelijke ordening**

In het Luchthavenbesluit worden beperkingengebieden vastgelegd in verband met de geluidbelasting, externe veiligheid en vliegveiligheid. Met de vaststelling van het Luchthavenbesluit dienen gemeenten deze beperkingen door te vertalen in hun bestemmingsplannen en ervoor te zorgen dat de beperkingen nageleefd worden. Onderzoeksbureau To70 heeft een analyse uitgevoerd naar mogelijke ruimtelijke consequenties als gevolg van het Luchthavenbesluit. Ook in de m.e.r.-beoordelingsnotitie en een daarbij horende bijlage ("*Beperkingengebieden Geluid en Externe Veiligheid*") wordt daarop ingegaan.

### *5.7.1 Geluidbelasting*

Op grond van artikel 12 van het Bbl geldt dat voor de beperkingengebieden gekoppeld aan geluid dat (1) binnen de 70 dB(A)  $L_{den}$  contour woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en geluidsgevoelige gebouwen aan hun bestemming worden onttrokken en (2) binnen de 56 dB(A)  $L_{den}$  nieuwbouw van een woning en een geluidsgevoelig gebouw niet is toegestaan. In afwijking daarvan kan in bepaalde gevallen door de Minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven. Uit de uitgevoerde analyses blijkt dat er in de 70 dB(A)  $L_{den}$  geen woningen liggen en geen nieuwbouwplannen bestaan. Ook binnen de 56 dB(A)  $L_{den}$  contour zijn er geen nieuwbouwplannen voor woningbouw of geluidgevoelige gebouwen. Hier treden derhalve geen ruimtelijke consequenties op.

### *5.7.2 Externe veiligheid*

Op grond van de artikelen 10 en 11 van het Bbl geldt dat voor de beperkingengebieden gekoppeld aan externe veiligheid dat (1) in het gebied dat gelegen is op en binnen de PR 10<sup>-5</sup> contour woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen aan hun

---

<sup>14</sup> Cauberg-Huygen, Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport Onderzoek Luchtkwaliteit, 2 maart 2011, Referentie 20102447-04.



bestemming worden onttrokken en nieuwbouw van een gebouw niet is toegestaan en (2) in het gebied dat gelegen is tussen de PR  $10^{-6}$  contour en de PR  $10^{-5}$  contour nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, niet is toegestaan. In afwijking daarvan kan in bepaalde gevallen door de Minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart worden afgegeven. Uit de uitgevoerde analyses blijkt dat er in de PR  $10^{-5}$  contour geen woningen en kwetsbare gebouwen liggen. Wel liggen er enkele andere gebouwen, maar dit betreffen ofwel bedrijfswoningen ofwel gebouwen zonder woon-, onderwijs-, of gezondheidszorgfunctie. Het Luchthavenbesluit leidt derhalve niet tot ruimtelijke consequenties. Binnen de PR  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  contouren zijn er geen nieuwbouwplannen voor gebouwen. Het Luchthavenbesluit leidt op dit punt momenteel niet tot ruimtelijke consequenties.

### 5.7.3 Vliegveiligheid

Op grond van de artikelen 13 tot en met 17 van het Bbl worden met het oog op de bescherming van de vliegveiligheid in het gebied van en rond een luchthaven de volgende beperkingengebieden vastgesteld in het Luchthavenbesluit:

- Contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden.
- Een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid.
- contouren ter aanduiding van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding aanwezig.
- een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik.
- een laserstraalvrij gebied.

Deze gebieden zijn onafhankelijk van het gebruik van de luchthaven en hangen samen met de ligging van de start- en landingsbaan en de positionering van communicatie- en navigatieapparatuur.

Voor bestaande obstakels, die conflicteren met één van de beperkingengebieden in verband met vliegveiligheid geldt dat deze op grond van het Bbl alleen kunnen blijven staan indien vóór inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning is verleend. Nieuw op te richten gebouwen of obstakels die conflicteren met één van de in te stellen beperkingengebieden zijn alleen mogelijk op basis van een omgevingsvergunning en een verklaring van geen bezwaar van de Minister van Infrastructuur en Milieu (op grond van artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart).

Uit de analyse van To70 blijkt dat er enkele plannen zijn die conflicteren met (één of meerdere) beperkingengebieden in verband met de vliegveiligheid. Het gaat om:

- Gemeente Beek: Aviation Valley
- Gemeente Meerssen: Aviation Valley
- Gemeente Nuth: Plannen voor 3 windturbines
- Overige windturbine-plannen: In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL, 2014) zijn zoekgebieden aangemerkt voor de aanleg van windturbines. Plannen die binnen deze gebieden worden ontwikkeld, kunnen conflicteren met de beperkingengebieden in verband met de vliegveiligheid (met name de outer horizontal).

Voor deze plannen kunnen mogelijk ruimtelijke consequenties optreden als gevolg van het Luchthavenbesluit. Wat betreft de zoekgebieden voor de aanleg van windturbines wordt geconcludeerd dat een aantal voorkeursgebieden niet, of minder, geschikt is in verband met de hoogtebeperkingen in het Luchthavenbesluit. Het betreft met name de voorkeursgebieden in de gemeenten Beek, Stein, Sittard-Geleen (zuidelijke gedeelte) en Maastricht (noordelijke gedeelte).

Wat betreft bomen en struiken is geregeld dat deze in de beperkingengebieden kunnen blijven staan, tenzij de ILT op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven of de LVNL beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert, leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven of een onaanvaardbaar risico voor de goede werking van de apparatuur voor de luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of –begeleiding oplevert. Het bevoegd gezag heeft navraag gedaan bij de initiatiefnemer en de LVNL of zij een dergelijk verzoek hebben gedaan dan wel verwachten te doen. Hier is wat betreft de LVNL geen sprake van. De initiatiefnemer heeft bij ILT een beoordelingsverzoek gedaan in verband met enkele bomen die aan de zuidzijde van de luchthaven (gemeente Meerssen) door het 2% obstakelvlak (Take-off climb Surface) steken als gevolg van het gewijzigde gebruik van de startbaan voor vliegtuigen met code E en F. Daarnaast heeft de initiatiefnemer laten weten dat ook aan de noordzijde van de luchthaven (gemeente Beek) enkele bomen door het 2% obstakelvlak (Take-off climb Surface) steken. De initiatiefnemer heeft aangegeven zich in eerste instantie in te zetten om met de perceelegebieden tot overeenstemming te komen om de obstakels in de vorm van bomen en struiken onder het 2% vlak te houden. Indien noodzakelijk kan daarna een verzoek tot beoordeling bij de ILT worden gedaan. Mogelijk heeft het Luchthavenbesluit ruimtelijke consequenties voor de bomen en struiken aan de noord- en zuidzijde van de luchthaven.

## **5.8 Bodem, water en verkeer**

Met het voorgenomen gebruik vinden geen fysieke ingrepen plaats die effect hebben op de aspecten bodem en water. Wat betreft de verkeersaantrekkende werking wordt in de m.e.r.-beoordelingsnotitie geconcludeerd dat het voorgenomen gebruik leidt tot een afname van het verkeer, wat een positief effect heeft op zowel de robuustheid als de belastbaarheid van het wegennet.

## **6 Parallele trajecten en procedures**

### **6.1 Luchtzijdige aspecten**

Voor het bestaand gebruik van de luchthaven zijn aan- en uitvliegroutes en –procedures vastgelegd en in de luchtvaartgids (AIP) gepubliceerd. Met het voorgenomen gebruik wil de exploitant ondermeer dat op de luchthaven gebruik kan worden gemaakt van een 2.750 meter baan voor het starten van zogenoemd code E- en F- verkeer. Op dit moment is het gebruik van de baan beperkt tot 2.500 meter. Op verzoek van de exploitant heeft de LVNL beoordeeld of de uitvliegroutes en –procedures (SID's; *Standard Instrument Departures*) aangepast moeten worden vanwege dit voorgenomen gebruik. De LVNL heeft in een brief aan de initiatiefnemer laten weten dat dit niet het geval is en dat het voorgenomen gebruik niet tot problemen zal leiden ten aanzien van de vliegbaarheid van de routes- en procedures (*flyability*).

Naast een beoordeling op *flyability* heeft de LVNL op verzoek van de initiatiefnemer ook getoetst of het voorgenomen gebruik van de 2.750 meter baan leidt tot problemen met de aanwezige apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of –begeleiding (CNS), in concreto de localizer voor het Instrument Landing System (ILS) voor baan 03 en baan 21. Het betreft eventuele gevolgen van turbulentie op deze apparatuur. LVNL heeft geconcludeerd dat zowel het starten aan de rand van baan 03 (localizer 21) als aan de rand van baan 21 (localizer 03) geen problemen oplevert.

Op grond van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het gebruik van een 2.750 meter baan mogelijk is en er geen noodzaak is tot luchtruimwijzigingen. Derhalve hoeven er ook geen separate besluitvormingstrajecten of -procedures te worden gevolgd. De luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthaven is derhalve gewaarborgd.

## **6.2 Veiligheidscertificaat**

Elke luchthaven waarvoor een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld, moet op grond van artikel 8.1a, vierde lid, van de Wet luchtvaart beschikken over een geldig veiligheidscertificaat. Zonder dit certificaat is het in bedrijf hebben van een luchthaven verboden. Namens de Minister van Infrastructuur en Milieu verleent de ILT, op grond van artikel 8a.2, eerste lid, van de Wet luchtvaart het veiligheidscertificaat indien voldaan wordt aan de regels, bedoeld in artikel 8a.1, eerste lid, voor zover deze regels betrekking hebben op het luchtvaartgebied en artikel 8a.3, tweede lid, van die wet. Op grond van deze twee laatstgenoemde artikelen zijn in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen nadere regels vastgesteld. Ten behoeve van de verlening van het veiligheidscertificaat toetst de ILT of aan deze regelgeving is voldaan.

Momenteel beschikt luchthaven Maastricht over een geldig veiligheidscertificaat. Dit certificaat stelt de luchthaven in staat om het verkeer af te wikkelen conform het vergunde gebruik uit de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht.

Met het voorgenomen gebruik krijgt de luchthaven voor code E- en F-verkeer de beschikking over een langere operationele baan. Alvorens deze in gebruik te kunnen nemen moet de ILT de veiligheid hiervan (opnieuw) toetsen. Ook geldt dat de luchthaven op grond van regelgeving van EU-verordening 139/2014 vanaf 31 december 2017 een nieuw Europees veiligheidscertificaat dient te hebben. De exploitant heeft de voorbereidingen gestart om te komen tot een Europees certificaat, in eerste instantie voor het huidige gebruik met de 2.500 meter baan en daarna ook voor het voorgenomen gebruik met de 2.750 meter baan. De ILT stemt met de exploitant het proces af om te komen tot de afgifte van dit nieuwe veiligheidscertificaat. Zodra geconstateerd is dat aan de voorwaarden wordt voldaan, zal door ILT het certificaat worden verleend.

## **7 Overwegingen**

### **7.1 Algemeen**

In dit hoofdstuk schetst het bevoegd gezag de overwegingen en afwegingen van alle in het geding zijnde belangen op grond waarvan zij het Luchthavenbesluit Maastricht gerechtvaardigd acht. Aan de orde komt waarom de met het besluit mogelijk gemaakte ontwikkeling van de luchthaven nuttig en nodig is en waarom dit aanvaardbaar is gelet op de economische en milieueffecten.

Het onderhavige Luchthavenbesluit is opgesteld op grond van daartoe strekkende wettelijke en beleidsmatige kaders, zoals uiteengezet in de hoofdstukken 2 en 3 van deze nota van toelichting. Het wettelijke kader wordt gevormd door de Wet luchtvaart.

De ontwikkeling van de luchthaven Maastricht zoals deze mogelijk gemaakt wordt met dit Luchthavenbesluit past binnen het beleid van het Rijk op het gebied van luchtvaart (Luchtvaartnota) en ruimtelijke ordening (SVIR). Zie nader toegelicht in paragraaf 3.1. en 3.2. De luchthaven Maastricht kan hiermee haar rol in de ontwikkeling van de regionale economie van Zuid-Limburg en de internationale bereikbaarheid van de Euregio en haar positie als (Euregionaal) knooppunt van vervoer van personen en vracht versterken. De sterkere focus op vrachtvervoer past in de functie van de luchthaven zoals het Rijk deze ziet. In de Luchtvaartnota is aangegeven dat de luchthaven een belangrijke functie heeft in het faciliteren van vrachtvervoer.

De ontwikkeling past ook binnen de beleidskaders van de provincie Limburg (zie paragraaf 3.4) en van de gemeente Beek (zie paragraaf 3.5).

## 7.2 Afweging economische belangen

De economische onderbouwing en diverse andere (financiële) documenten die door de initiatiefnemer zijn ingediend bij de aanvraag voor het Luchthavenbesluit, zijn door het bevoegd gezag getoetst (zie paragraaf 4.5). Daarbij heeft het bevoegd gezag zich laten bijstaan door het bureau Syconomy. Het bureau is gevraagd om een onafhankelijke toets uit te voeren op de informatie omtrent de vervoersprognoses, de financiële analyses en de economische effecten die de initiatiefnemer heeft ingediend ter onderbouwing van hun aanvraag. Het betreft een toets van de plausibiliteit van de in de onderbouwing gedane aannames en berekende effecten. Het bevoegd gezag betreft de conclusies van deze toetsing bij zijn afwegingen.

Op grond van de toetsing kan worden gesteld dat de veronderstelde vervoersprognoses mogelijk zijn en dat het plausibel is dat de exploitatie van de luchthaven bij de uiteindelijke realisatie van de vervoersprognoses minimaal kostendekkend en zelfs winstgevend kan zijn.

Van belang hierbij is het feit dat de instandhouding van de luchthaven in principe is gegarandeerd met het besluit van de provincie Limburg om de luchthaven als provinciale basisinfrastructuur te beschouwen en de reservering van de daarvoor benodigde financiële middelen in de provinciale begroting. Ook de ontwikkeling van een *Route Development Fund* dat gevoed wordt door de provincie Limburg en de gemeente Maastricht biedt kansen voor de luchthaven Maastricht. Dit fonds kan immers aangewend worden voor de ontwikkeling van een regionale *home base carrier*. De luchthaven en de provincie Limburg hebben aangegeven met potentiële kandidaten in gesprek te zijn, ook wat betreft een *national flag carrier*. Verder wordt geconstateerd dat met het verlenen van een concessie voor de exploitatie aan het bedrijf TCGI er blijkbaar door deze partij voldoende potentie wordt gezien in de luchthaven.

Met dit Luchthavenbesluit kunnen de initiatiefnemer en de exploitant de beoogde ontwikkeling en exploitatie van de luchthaven Maastricht realiseren.

## 7.3 Afweging van milieu- en veiligheidsbelangen

Uit de vergelijking van de milieueffecten van het met dit Luchthavenbesluit vergunde gebruik en de milieueffecten van de referentiesituatie volgt dat de vergunde ruimte geen of nauwelijks negatieve milieueffecten tot gevolg heeft.

Voor wat betreft het aspect geluid kan het volgende geconstateerd worden:

- Voor alle geluidcontouren geldt dat deze in oppervlakte kleiner zijn dan in de referentiesituatie en volledig binnen de contouren van de referentiesituatie vallen. In de 70  $L_{den}$  contour bevinden zich bij het voorgenomen gebruik geen woningen en ernstig gehinderden. Voor de overige contouren geldt dat het aantal woningen en ernstig gehinderden bij het voorgenomen gebruik lager is dan in de referentiesituatie. De belangrijkste reden hiervoor is dat de hoeveelheid verkeer bij het voorgenomen gebruik lager is dan in de referentiesituatie.
- De geluidbelasting blijkt in alle handhavingspunten bij het vergunde gebruik lager dan in de referentiesituatie.
- Aangezien het vergunde gebruik leidt tot lagere geluidbelastingen vanwege de luchtvaart dan waarvan in 2005 is uitgegaan, kan de conclusie getrokken dat daarmee de gecumuleerde geluidbelasting in ieder geval beperkt blijft tot  $L_{den}$  65 dB(A).

Wat betreft het aspect externe veiligheid kan het volgende geconstateerd worden:

- Alle PR-contouren volgend uit het vergunde gebruik zijn kleiner in oppervlakte dan ten opzichte van de referentiesituatie. De PR  $10^{-5}$  contour is qua vorm en grootte vergelijkbaar.
- Bij het vergunde gebruik liggen er geen woningen en kwetsbare gebouwen binnen de PR  $10^{-5}$  contour. Binnen de PR  $10^{-6}$  contour zijn minder woningen dan in de PR  $10^{-6}$  contour, behorende bij de referentiesituatie. Binnen de PR  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  contouren zijn er geen nieuwbouwplannen voor gebouwen. Het Luchthavenbesluit leidt op dit punt niet tot ruimtelijke consequenties.
- Het vergunde gebruik leidt tot een afname van het TRG ten opzichte van de referentiesituatie. De Wet luchtvaart geeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om een TRG als grenswaarde op te nemen in het Luchthavenbesluit om te voorkomen dat het externe veiligheidsrisico vanwege het vliegverkeer van de luchthaven groeit. Het bevoegd gezag maakt van deze mogelijkheid geen gebruik. Ruimtelijke ontwikkelingen worden op afstand van de luchthaven gehouden door het vastleggen van beperkingengebieden in verband met de externe veiligheid.
- Wat betreft het groepsrisico kan geconcludeerd worden dat er geen of nauwelijks een wijziging van dit risico optreedt als gevolg van het vergunde gebruik.

Wat betreft het aspect natuur kan het volgende geconcludeerd worden:

- Het voorgenomen gebruik leidt niet tot vernietiging als gevolg van ruimtebeslag, tot barrièrewerking en tot verdroging of vernatting.
- Op basis van de uitkomsten van natuuronderzoek, dat is uitgevoerd ten behoeve van de vaststelling van de beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011 inzake de aanwijzing van 27 december 2004 (nummer IENM/BSK-2011/142625) en het feit dat het aantal vliegtuigbewegingen bij het vergunde gebruik lager zal zijn dan in de referentiesituatie kan geconcludeerd worden dat de versturende effecten gelijk blijven of zelfs licht zullen afnemen.
- Uit de resultaten van de stikstofdepositieberekeningen blijkt dat het effect van het vergunde gebruik past binnen de ontwikkelingsruimte die gereserveerd is in het kader van de PAS.
- Op basis van eerder uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek, dat is uitgevoerd ten behoeve van de eerdergenoemde vaststelling van de beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011 kan geconcludeerd worden dat de luchthaven Maastricht een bijdrage levert van enkele  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  aan de totale concentraties luchtverontreinigende stoffen en de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen ruimschoots worden gerespecteerd. Ten opzichte van de referentiesituatie zorgt het vergunde gebruik voor een licht positief effect op de luchtkwaliteit en zullen de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Het bevoegd gezag heeft op grond van de Wet luchtvaart de mogelijkheid om grenswaarden met het oog op de lokale luchtverontreiniging in het Luchthavenbesluit op te nemen. Omdat de effecten op luchtkwaliteit geborgd worden via normering in de Wet milieubeheer en de effecten voor de luchthaven Maastricht binnen de normen blijven, maakt het bevoegd gezag geen gebruik van deze mogelijkheid.

#### **7.4 Afweging van overige overwegingen**

Wat betreft de ruimtelijke doorwerking van het Luchthavenbesluit blijkt dat er in de 70 dB(A)  $L_{\text{den}}$  geen woningen liggen en geen nieuwbouwplannen bestaan. Ook binnen de 56 dB(A)  $L_{\text{den}}$  contour zijn er geen nieuwbouwplannen voor woningbouw of geluidgevoelige gebouwen. Hier treden derhalve geen ruimtelijke consequenties op. Deze conclusie geldt ook voor wat betreft het aspect externe veiligheid.

Geconstateerd kan worden dat er enkele plannen zijn, die conflicteren met (één of meerdere) beperkingengebieden in verband met de vliegveiligheid. Voor deze plannen kunnen mogelijk ruimtelijke consequenties optreden als gevolg van het

Luchthavenbesluit. Dit geldt ook voor enkele bomen die conflicteren met (één of meerdere) beperkingengebieden in verband met de vliegveiligheid.

Over het aspect bodem en water kan geconcludeerd worden dat er geen effect optreedt omdat het vergunde gebruik niet leidt tot fysieke ingrepen. Wat betreft de verkeersaantrekkende werking kan geconcludeerd worden dat het vergunde gebruik leidt tot een afname van het verkeer, wat een positief effect heeft op zowel de robuustheid als de belastbaarheid van het wegennet.

Ten aanzien van de luchtzijdige aspecten kan geconcludeerd worden dat gebruik van een 2.750 meter baan mogelijk is en er geen sprake is van luchtruimwijzigingen. Derhalve hoeven er ook geen separate besluitvormingstrajecten of -procedures te worden gevolgd.

## **8 Verwerking reactie parlement en zienswijzen**

### **8.1 Voorhang Eerste en Tweede Kamer**

Op grond van artikel 8.71 van de Wet luchtvaart is het ontwerp Luchthavenbesluit aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden in het kader van de wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure.<sup>15</sup>

### **8.2 Zienswijzen**

Op grond van artikel 8.71 van de Wet luchtvaart is op ... 2016 in de Staatscourant en een aantal regionale en lokale bladen bekend gemaakt dat het ontwerp Luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht inclusief andere documenten (zoals de m.e.r.-beoordelingsnotitie en de economische onderbouwing) ter inzage liggen om een ieder de gelegenheid te bieden om binnen zes weken wensen en bedenkingen (hierna: zienswijzen) kenbaar te maken (Stcrt. 2016, ...). Het ontwerp Luchthavenbesluit heeft hiertoe samen met de bijbehorende stukken van .. tot en met ... 2017 ter inzage gelegen.

Een ieder is uitgenodigd om bij het indienen van zienswijzen op alle onderdelen van het ontwerp Luchthavenbesluit in te gaan. Om de zienswijzen zo goed mogelijk in het besluitvormingsproces voor het Luchthavenbesluit mee te kunnen nemen, is aangegeven waarop de zienswijzen, bijvoorbeeld, kunnen zien:

- Staan er naar uw mening onjuistheden in het ontwerp Luchthavenbesluit?
- Zijn er grote zaken en/of belangen over het hoofd gezien?
- Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u dat toelichten?

## **9 Besluit**

Alles afwegend honoreert het bevoegd gezag de aanvraag van de initiatiefnemer. Met het Luchthavenbesluit krijgen de initiatiefnemer en de exploitant de ruimte om de luchthaven Maastricht te ontwikkelen conform de ambitie om in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht te verwerken. Met het Luchthavenbesluit wordt gebruik van een 2.750 meter baan mogelijk gemaakt. Daarbij maakt het vertrekkende verkeer met code E en F gebruik van de volledige baanlengte van 2.750 meter baan en het andere verkeer (het landende verkeer en al het startende verkeer met code A tot en met D) van een operationele baanlengte van 2.500 meter.

---

<sup>15</sup> Kamerstukken I, PM en Kamerstukken II, PM.

Omdat met dit Luchthavenbesluit een algemene milieugebruiksruimte wordt vergund, kan het in de praktijk zo zijn dat andere segmenten, soorten en typen vliegtuigen gebruik maken van de luchthaven. Daarbij geldt dat dit gebruik altijd moet passen binnen de vergunde milieugebruiksruimte.

Met de vergunde ruimte kan de exploitant op termijn een rendabele operatie tot stand brengen. Bovendien is er sprake van positieve effecten op de (regionale) werkgelegenheid, de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en het toerisme. Daartegenover staan geen of nauwelijks negatieve milieueffecten ten opzichte van de referentiesituatie.

Verder is sprake van het opleggen van ruimtelijke beperkingen in de omgeving van de luchthaven. Het bevoegd gezag is van oordeel dat het belang van de aanvrager en de positieve effecten van de ontwikkeling van de luchthaven op werkgelegenheid en bereikbaarheid de niet/nauwelijks aanwezige negatieve milieueffecten en het opleggen van ruimtelijke beperkingen rechtvaardigen. Het bevoegd gezag acht daarmee het vaststellen van dit Luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht, alles afwegend, aanvaardbaar.

## **10 Handhaving**

### **10.1 Handhaving door ILT**

In het Luchthavenbesluit Maastricht worden grenswaarden voor geluid vastgelegd. Daarnaast worden er regels in verband met de geluidbelasting opgenomen, namelijk de openstellingstijden. De grenswaarden in het besluit geven de exploitant, de gebruikers en indien aanwezig de luchtverkeersdienstverlening gezamenlijk een milieugebruiksruimte. Binnen die ruimte kunnen zij opereren voor zover ook wordt voldaan aan de regels van het besluit en overige wettelijke eisen als bijvoorbeeld voor interne veiligheid. De handhaving van de grenswaarden en de regels in het Luchthavenbesluit is conform de Wet luchtvaart belegd bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. Op grond van het Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport is de ILT belast met de handhaving van de wet- en regelgeving binnen het werkterrein van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.45 van de Wet luchtvaart is de inspecteur-generaal van de ILT bij een overschrijding van de vastgelegde grenswaarden verplicht een maatregel op te leggen, die naar zijn oordeel bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Een maatregel kan diep ingrijpen in de exploitatie van een luchthaven en in de mogelijkheden van gebruikers. Een op te leggen maatregel zal dan ook vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn vastgelegd. Zo zal een maatregel moeten voldoen aan de eisen van proportionaliteit en zal ook bij de voorbereiding van de maatregel acht geslagen moeten worden op de belangen van degene tot wie de maatregel is gericht. Daarom verplicht de Wet luchtvaart dat betrokkene de mogelijkheid krijgt om zijn zienswijze vooraf kenbaar te maken. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart.

Op een vergelijkbare wijze zal de ILT ook toezicht houden op de verplichting van de gezagvoerders van vliegtuigen om zich te houden aan de voorschriften die gelden voor de vertrek- en naderingsroutes en procedures. Met de Beleidsregel handhaving vertrekprocedures luchthavens Eelde, Maastricht en Rotterdam wordt aangegeven dat de ILT tolerantiegebieden hanteert om vast te stellen of de vertrekprocedures waaraan de gezagvoerders zich moeten houden, correct worden uitgevoerd. De Wet luchtvaart verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden. Bij overtreding van de regel, bijvoorbeeld bij overtreding van de openstellingstijden, bestaat

de mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart.

Ten behoeve van de handhaving rapporteert de exploitant elk kwartaal aan de ILT van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarin moet onder andere worden ingegaan op het verloop van de geluidbelasting binnen een handhavingspunt en op de tijdstippen, waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt.

### **10.2 Handhaving door gemeenten**

Met het handhaven van de gemeentelijke bestemmingsplannen worden ook de ruimtelijke regels van het Luchthavenbesluit gehandhaafd, in ieder geval voor zover dat besluit in de bestemmingsplannen is verwerkt. Het gemeentebestuur zal bijvoorbeeld in beginsel geen omgevingsvergunning afgeven voor bouwen dat in strijd is met het bestemmingsplan. Indien gebouwd wordt zonder omgevingsvergunning, of indien grond gebruikt wordt in strijd met het bestemmingsplan, is het gemeentebestuur bevoegd om de situatie recht te zetten door het toepassen van bestuursdwang. Het gemeentebestuur heeft deze mogelijkheid ook als de bestemmingsplannen nog niet in overeenstemming zijn gebracht met het Luchthavenbesluit. Dat besluit geldt immers in zo'n geval als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening, waar voorbereidingsbescherming aan is verbonden. Ook in dat geval kan het gemeentebestuur bouwen zonder omgevingsvergunning of handelen in strijd met voorschriften van artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening bestrijden door bestuursdwang toe te passen. De handhaving door het gemeentebestuur omvat zowel het toezicht op de naleving (nagaan of bijvoorbeeld in strijd met een bestemmingsplanvoorschrift wordt gehandeld) als het toepassen van bestuursrechtelijke sancties als last onder dwangsom of last onder bestuursdwang.

### **10.3 Verslaglegging**

Op basis van artikel 8.73 van de Wet luchtvaart zal de Minister van Infrastructuur en Milieu elk jaar een verslag maken over het gebruik van de luchthaven in relatie tot de grenswaarden in verband met de geluidbelasting. Dit verslag wordt door de ILT opgesteld op basis van de informatie die de exploitant ten behoeve van de handhaving dient aan te leveren.

### **10.4 Overleg en klachten**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft op grond van artikel 3 van de Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis, die voor de luchthaven Maastricht in werking is getreden op het moment dat de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht in werking is getreden, een Commissie Regionaal Overleg ingesteld voor de luchthaven Maastricht (CRO Luchthaven Maastricht). De CRO Luchthaven Maastricht heeft tot taak om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Het gaat daarbij om alle belangen en niet alleen om de milieubelangen. Naast de instelling van de CRO Luchthaven Maastricht benoemt de Minister van Infrastructuur en Milieu – overeenkomstig artikel 8.75 in samenhang met artikel 8.59 van de Wet Luchtvaart – ook een onafhankelijk voorzitter voor deze Commissie.

Klachten over het gebruik van de luchthaven Maastricht kunnen worden ingediend bij het Klachten Informatiecentrum Luchtverkeer (KICL). Het KICL is een onafhankelijke stichting, die ten behoeve van de CRO luchthaven Maastricht, de Commissie AWACS Limburg, de Luchtverkeerscommissie Niederrhein en Lärmschutzkommission Niederrhein zorg draagt voor de registratie, behandeling, analyse en rapportage van klachten over



vliegverkeer in de regio. Ook kunnen omwonenden hier terecht voor vragen en informatie over regelgeving over vliegverkeer en milieu en gezondheid.

### **10.5 Planschade, nadeelcompensatie en geluidsisolatie**

Voor de schade (waaronder planschade) die een belanghebbende lijdt ten gevolge van het Luchthavenbesluit en die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kan, overeenkomstig artikel 8.74 in samenhang met artikel 8.31 van de Wet luchtvaart, de Minister van Infrastructuur en Milieu een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekennen. In beginsel zullen alle schadeclaims worden behandeld volgens de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014.

Artikel 8.74 in samenhang met artikel 8.32 van de Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid om een regeling te treffen voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen. Het beleid zoals dat geldt voor te isoleren woningen in de omgeving van Schiphol: woningen binnen de 40 Ke contour komen in beginsel in aanmerking voor geluidsisolatie, is hierbij vertrekpunt.

Voor Maastricht is de 40 Ke contour in beeld gebracht, die past bij het gebruik dat met dit Luchthavenbesluit wordt vergund. Geconstateerd wordt dat deze 40 Ke contour binnen de oude 40 Ke contour behorende bij het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht van 27 december 2004 valt. Daarmee is er voor het bevoegd gezag geen aanleiding om een nieuw isolatieprogramma voor de luchthaven Maastricht op te zetten.

### **11 Regeldruk en administratieve lasten**

Het voorliggende Luchthavenbesluit voor luchthaven Maastricht berust op de Wet luchtvaart, zoals die is komen te luiden bij de wijzigingswet van 18 december 2008 (Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (Wet RBML), Stb. 2008, 561). De Wet RBML heeft onder andere voorzien in een nieuw juridisch regime voor luchthavens, die tot dan hun regeling vonden in op de Luchtvaartwet berustende aanwijzingen van luchtvaartterreinen. Met de wetwijziging is de juridische ophanging van luchthavens en de vormgeving daarvan in de wetgeving gemoderniseerd.

In de memorie van toelichting bij de Wet RBML is uitgebreid ingegaan op de verandering in administratieve lasten voor bedrijf en burger, die na invoering in 2008 uit de wetwijziging voortvloeien.<sup>16</sup> Aangegeven is dat de administratieve lasten voor het bedrijfsleven afnemen met een kleine € 600.000 per jaar en voor burgers met € 2.000 per jaar.

Met het nu voorliggende Luchthavenbesluit wordt uitvoering gegeven aan het regime, dat met de Wet RBML is neergelegd in de Wet luchtvaart. Ook vervangt het besluit de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht die op grond van het overgangsrecht in de plaats is getreden van de op de Luchtvaartwet berustende aanwijzing van de luchthaven. Daarmee is het regime van de Wet luchtvaart volledig in de plaats getreden van het regime van de Luchtvaartwet. Het Luchthavenbesluit bevat aldus geen andere keuzes of verplichtingen dan die reeds aan de orde zijn geweest ten tijde van de wijziging van de Wet luchtvaart. Mutatis mutandis wordt de met de wijzigingswet bereikte afname van administratieve lasten specifiek voor de luchthaven Maastricht volledig effectief. Op hoofdlijnen gaat het dan om het volgende:

- Het vervallen van de verplichting op grond van de Luchtvaartwet om jaarlijks een gebruiksplan voor de luchthaven op te stellen.

<sup>16</sup> Kamerstukken II 2005/06, 30 452, nr. 3, pp. 66–70.

- Het vervallen van de op grond van de Luchtvaartwet noodzakelijke koninklijke goedkeuring van de tarieven voor het gebruik van de luchthaven door luchtvaartuigen.
- Het vervangen van de handhaving van door de Luchtvaartwet voorgeschreven grenswaarden in separate geluidszones voor groot luchtverkeer (Ke-zone) en klein luchtverkeer (BKL-zone) door de handhaving van door de Wet luchtvaart voorgeschreven grenswaarden uitgedrukt in de Europese geluidsmaat  $L_{den}$ . Het gaat dan om grenswaarden in twee handhavingspunten in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van het einde van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt en in handhavingspunten op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van de geluidcontour van 56 dB(A)  $L_{den}$ .
- Het vervallen van de mogelijkheid bezwaar te maken tegen het Luchthavenbesluit.

## **12 Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel 1**

In dit artikel zijn de begripsomschrijvingen opgenomen van enkele in het Luchthavenbesluit gebruikte begrippen.

### **Artikel 2**

Dit Luchthavenbesluit heeft betrekking op de luchthaven Maastricht. In artikel 8.1, derde lid, onderdeel c, van de Wet luchtvaart is bepaald dat de luchthaven Maastricht een burgerluchthaven van nationale betekenis is.

### **Artikel 3**

Met dit artikel worden de grenswaarden vastgelegd die een begrenzing vormen van de hoeveelheid geluidsbelasting die het luchthavenluchtverkeer (de vliegtuigen die op de luchthaven starten en landen) mag produceren. Daarmee is de maximale milieugebruiksruimte van de luchthaven bepaald.

De grenswaarden zijn vastgelegd in de vorm van een getalswaarde op een zogenoemd handhavingspunt. Conform artikel 8 van het Bbl zijn handhavingspunten bepaald in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van het einde van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt.

Daarnaast zijn er handhavingspunten vastgesteld op locaties waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van een geluidscontour van 56 dB(A)  $L_{den}$  conform artikel 8, onderdeel b, van het Bbl.

De hoogte van de grenswaarden in de handhavingspunten is bepaald op basis van de door de initiatiefnemer aangeleverde invoerset behorende bij de aanvraag van het Luchthavenbesluit. De grenswaarden worden berekend en bepaald op grond van het in artikel 4 en bijlage 1 bij de Rbl vastgelegde voorschrift voor de berekening van de  $L_{den}$ -geluidsbelasting in dB(A).

Zodra een overschrijding van de grenswaarden geconstateerd wordt, is op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.45 van de Wet luchtvaart de Minister van Infrastructuur en Milieu verplicht maatregelen voor te schrijven die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer binnen de grenswaarden. Ten behoeve van de handhaving

rapporteert de exploitant elk kwartaal aan de ILT van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het verloop van de geluidbelasting binnen een handhavingspunt.

De exploitant is op grond van artikel 8.72 in samenhang met artikel 8.24a van de Wet luchtvaart, verplicht om met inachtneming van de bij of krachtens de Wet luchtvaart of Luchtvaartwet gestelde bepalingen, luchthavenverkeer ten behoeve van de burgerluchtvaart op de luchthaven toe te laten. Dit geldt echter niet voor circuitvluchten, oefenvluchten en proefvluchten.

#### **Artikel 4**

In dit artikel is de periode aangegeven waarbinnen door startende en landende vliegtuigen van de luchthaven Maastricht gebruik kan worden gemaakt.

Behoudens de afwijkingen in het tweede tot en met vierde lid, is de luchthaven voor het luchthavenluchtverkeer geopend vanaf 06.00 tot 23.00 uur. Dit betekent dat onder normale omstandigheden de luchthaven gesloten is voor landende en startende vliegtuigen tussen 23.00 uur en 06.00 uur.

In het tweede lid wordt een afwijking geschetst voor luchtvaartuigen die in nood verkeren. Het gaat dan om situaties waarbij de veiligheid van het luchtverkeer, dan wel de veiligheid op de grond in het geding is. Bij de andere uitzondering voor luchtvaartuigen die worden ingezet voor reddingsacties of hulpverlening kan onder meer gedacht worden aan donorvluchten, medische vluchten, vluchten met hulpgoederen, politievluchten of vluchten van een traumahelikopter. Bij regeringsvluchten gaat het om vluchten ten behoeve van staatshoofden of regeringsfunctionarissen, dan wel in hun opdracht.

In het derde en vierde lid is een extensieregeling opgenomen voor luchtvaartmaatschappijen die verkeersvluchten uitvoeren ten behoeve van het vervoer van goederen en passagiers. Hiermee wordt de mogelijkheid gecreëerd om in gevallen van overmacht tot 24.00 uur af te wijken van het eerste lid.

In het derde lid gaat het om vliegtuigen van luchtvaartmaatschappijen die te maken krijgen met onverwachte vertragende omstandigheden, waardoor de reguliere aankomsttijd van 23.00 uur niet meer kan worden gehaald. Het gaat ook om vliegtuigen van luchtvaartmaatschappijen die door onvoorziene omstandigheden op de luchthaven van vertrek een latere vertrektijd door de luchtverkeersleiding krijgen opgelegd en daardoor later dan gepland op de luchthaven Maastricht zullen aankomen. In die gevallen mogen tot 24.00 uur landingen op de luchthaven worden uitgevoerd. Voor landingen na 24.00 uur moet worden afgeweken naar een andere luchthaven.

Het vierde lid ziet op de omstandigheid dat – kort voor de reguliere vertrektijd en anders dan gepland – bekend wordt dat op de luchthaven van bestemming aan een verkeersvlucht een zodanig laat aankomstslot wordt verstrekt dat de vlucht, bij vertrek van de luchthaven Maastricht voor 23.00 uur, kunstmatig lang zou worden. Dit zou tot de ongewenste situatie kunnen leiden dat vliegtuigen dienen 'rond te cirkelen' totdat aankomst op de luchthaven van bestemming mogelijk is. Om die reden wordt voor dergelijke verkeersvluchten de mogelijkheid geboden om later van het luchtvaartterrein te vertrekken.

Het uitgangspunt is dat zowel de exploitant als de gezagvoerder op verantwoorde wijze, met inachtneming van de geformuleerde criteria, van deze uitzonderingsbepalingen gebruik maken. In het kader van de handhaving van deze artikelen, doet de exploitant elk kwartaal opgave van de tijdstippen waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt aan de ILT. Op basis van deze opgave beoordeelt de Inspectie of er sprake is van overtreding van het bepaalde in dit artikel. Indien dit het geval is kan de

ILT op grond van de artikelen 11.15 en 11.16 van de Wet luchtvaart een last onder bestuursdwang onderscheidenlijk een bestuurlijke boete opleggen.

#### **Artikel 5**

In dit artikel worden aangepaste openingstijden vastgelegd voor het uitvoeren van circuitvluchten in het kader van proef-, les- of oefenvluchten. Deze vluchten vinden alleen plaats van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 19.00 uur plaatselijke tijd, behoudens officiële feestdagen.

Met goedkeuring van de exploitant kunnen in aanvulling hierop vliegtuigen met een maximaal startgewicht van 6.000 kilogram op doordeweekse dagen tot 23.00 uur circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten uitvoeren.

Deze bepaling laat onverlet dat op grond van artikel 18 van het Besluit luchtverkeer 2014 VFR-vluchten niet buiten de daglichtperiode mogen plaatsvinden.

#### **Artikel 6**

In dit artikel wordt het gebruiksjaar van de luchthaven Maastricht vastgelegd voor een periode van 1 november van enig jaar tot en met 31 oktober van het daaropvolgende jaar. Het gebruiksjaar dient een aaneengesloten periode van twaalf kalendermaanden te omvatten vanwege de handhaving van de grenswaarden voor de geluidsbelasting die in dit besluit worden vastgelegd. Uit artikel 4 van het Bbl volgt namelijk dat de grenswaarden worden berekend over een periode van twaalf aaneengesloten kalendermaanden berekend wordt. In de toelichting bij artikel 3 staat de procedure beschreven als overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt.

#### **Artikel 7**

In het Luchthavenbesluit dient op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.47, eerste lid, van de Wet luchtvaart het luchthavengebied te worden vastgesteld. Daarnaast bevat het Luchthavenbesluit op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met de artikelen 8.47, tweede lid, en 8.6 van de Wet luchtvaart regels over de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven.

Dit is gebeurd met het aanwijzen van het luchthavengebied en de binnen dit gebied liggende luchthaveninfrastructuur op de kaart in bijlage 1 bij dit Luchthavenbesluit. Daaruit blijkt dat binnen het luchthavengebied gronden zijn bestemd voor een verharde start- en landingsbaan met een lengte van 2.750 meter en een breedte van 45 meter.

De exploitant is verantwoordelijk voor de (verdere) inrichting en het gebruik van het luchthavengebied. De exploitant dient daarbij te voldoen aan de regels die gesteld zijn in de EU-verordening 139/2014.

#### **Artikel 8**

Het vastleggen van de beperkingengebieden samenhangend met de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren vindt zijn grondslag in artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.47, eerste lid, van de Wet luchtvaart en artikel 9 van het Bbl. Op grond van artikel 8.70, derde lid, van de Wet luchtvaart dienen in het Luchthavenbesluit regels ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond vanwege het externe veiligheidsrisico van het luchthavenluchtverkeer te worden vastgesteld. Deze regels die gelden in deze beperkingengebieden zijn afkomstig uit de artikelen 10 en 11 van het Bbl.

De regels in het gebied van de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour leiden er toe dat:

- woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen (gebouwen met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie), aan hun bestemming worden onttrokken;
- nieuwbouw van gebouwen in principe niet is toegestaan;
- voortzetting van het rechtmatig gebruik van woningen, overeenkomstig hun oorspronkelijke bestemming, is toegestaan;
- een rechtmatige gebruiker van een woning dit gebruik niet hoeft te beëindigen;
- vervangende nieuwbouw van bedrijfswoningen is toegestaan.
- er slechts een verklaring van geen bezwaar kan worden afgegeven voor vervangende nieuwbouw van een beperkt kwetsbaar gebouw en voor nieuwbouw van een overig gebouw.

Bij de luchthaven Maastricht liggen in het gebied van de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour geen woningen of kwetsbare gebouwen die aan de bestemming moeten worden onttrokken. Wel liggen er enkele andere gebouwen, maar dit betreffen ofwel bedrijfswoningen ofwel gebouwen zonder woon-, onderwijs-, of gezondheidszorgfunctie.

In het gebied van de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour is in principe nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, niet toegestaan. Echter desgevraagd kan de Minister van Infrastructuur en Milieu voor nieuwbouw van een gebouw in het gebied van de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour een verklaring van geen bezwaar afgeven als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart. Met een dergelijke verklaring wordt aangegeven dat tegen afwijking van de ruimtelijke regels in het Luchthavenbesluit geen bezwaar bestaat. De verklaring kan worden geweigerd met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven, met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

## **Artikel 9**

De grondslag voor het vastleggen van beperkingengebieden van respectievelijk de 70 en 56 dB(A)  $L_{den}$ -contour en de ruimtelijke regels die daarin gelden is dezelfde als die voor het vastleggen van de beperkingengebieden en regels in verband met het externe veiligheidsrisico. De regels ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond vanwege de geluidbelasting die in de bestemmingsplannen moeten worden opgenomen, vinden hun grondslag in artikel 12 van het Bbl.

Op grond van deze regels dienen in het gebied van de 70 dB(A)  $L_{den}$ -contour woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en geluidsgevoelige gebouwen (zoals scholen, ziekenhuizen en verpleeg- en verzorgingstehuizen) aan hun bestemming worden onttrokken. Deze beperking heeft bij de luchthaven Maastricht geen gevolg aangezien er zich binnen deze contour geen objecten zoals voornoemd bevinden.

In het 56 dB(A)  $L_{den}$ -gebied is nieuwbouw van woningen, niet zijnde een bedrijfswoning, en geluidsgevoelige gebouwen in principe niet toegestaan. Nieuwbouw van andere gebouwen is wel toegestaan. Door het in acht nemen van artikel 12, derde lid, van het Bbl, zal voor een woning of geluidsgevoelig gebouw de verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart slechts worden verleend voor een woning of geluidsgevoelig gebouw die of een open plek in de bestaande bebouwing opvult, of zal dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing dan wel binnen het desbetreffende gebied wordt verplaatst naar een locatie waar de geluidbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is. In het geval van het laatste wordt overeenkomstig artikel 12, vierde, lid van het Bbl de verklaring van geen bezwaar pas afgegeven nadat aan de oude woning of het oude geluidsgevoelige gebouw de bestemming is onttrokken.

## **Artikel 10**

Het in het Luchthavenbesluit vastleggen van de contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden vloeit voort uit artikel 9, aanhef en onderdeel e, van het Besluit burgerluchthavens. De ruimtelijke regels die in deze gebieden gelden vinden hun grondslag in artikel 13 van het Bbl en artikel 7 van de Rbl. De omvang van de gebieden is overeenkomstig de voorschriften van bijlage 3 van die regeling vastgesteld.

Het veiligheidsgebied bevindt zich in het verlengde van de start- en landingsbanen op de luchthaven en dient zo min mogelijk objecten of hoogteverschillen (zoals greppels, sloten, steile hellingen) te bevatten om het risico op schade aan een vliegtuig ten gevolge van het doorschieten of het te vroeg landen ervan te verminderen.

Het derde lid bevat de voorwaarden waaronder een obstakel of een helling toch aanwezig mag zijn binnen het veiligheidsgebied. Onderdeel a van dit lid moet worden gezien in relatie tot de mogelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu om een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart te verlenen voor het oprichten van ene nieuw obstakel of een nieuwe helling. Bij het beoordelen van de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar voor een obstakel zal worden beoordeeld of het obstakel voldoet aan de in bijlage 4 bij de Rbl opgenomen voorschriften van ICAO DOC 9157 ten aanzien van de breekbaarheid en de lichtheid van constructie.

Bestaande obstakels en hellingen kunnen gelet op het derde lid, onderdeel b, blijven staan als zij vóór het moment van inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit reeds op basis van een in het verleden afgegeven omgevingsvergunning aanwezig waren in het veiligheidsgebied.

Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden, waarvoor vroeger een aanlegvergunning noodzakelijk was, geldt dat deze werken of werkzaamheden slechts mogen worden uitgevoerd als in het kader van het verlenen van de daarvoor noodzakelijke omgevingsvergunning vooraf is getoetst of het werk of de werkzaamheid voldoet aan de eisen die gesteld zijn in het tweede lid. Het betreft hierbij onder andere straatmeubilair en aardwallen.

## **Artikel 11**

De gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid zijn weergegeven op de kaarten in bijlagen 5a tot en met 5d. Het betreft gebieden, de zogenaamde obstakelvlakken, die in verband met het veilig gebruik van de voor de luchthaven Maastricht geldende aan- en uitvliegroutes en noodgebieden vrijgehouden moeten worden van (nieuwe) hoge obstakels. Op die manier wordt voorkomen dat deze routes onbruikbaar raken omdat bijvoorbeeld te hoge gebouwen of bomen een veilig gebruik ervan onmogelijk maken.

De grondslag voor het vaststellen van deze obstakelvlakken worden gevormd door artikel 9, onderdeel f, van het Bbl. De regels die in deze gebieden gelden zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 14 van het Bbl en het bepaalde in de op grond van artikel 8 van de Regeling burgerluchthavens van toepassing verklaarde onderdelen van hoofdstuk 4 van deel I van bijlage 14 bij het ICAO-verdrag. Ook de berekening van de aard en omvang van de gebieden vindt zijn grondslag in deze onderdelen van bijlage 14.

Op grond van dit artikel moeten gemeenten voor deze gebieden in hun bestemmingsplannen hoogtebeperkingen moeten opnemen voor een obstakel (object dat zich boven het maaiveld bevindt en dat zich niet voortbeweegt). Nieuwe obstakels die door het obstakelvlak heen steken kunnen er alleen nog komen als het obstakels betreft waarvoor een omgevingsvergunning moet worden verleend en de Minister van Infrastructuur en Milieu, middels het verlenen van een verklaring van geen bezwaar als

bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart, heeft verklaard dat tegen het afgeven van de desbetreffende omgevingsvergunning geen bezwaar bestaat. Bij het beoordelen van de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar wordt betrokken of de hoogte van het obstakel de vliegveiligheid negatief beïnvloedt. Indien dat het geval is, kan, op basis van artikel 8.9, vijfde lid, van de Wet luchtvaart de verklaring worden geweigerd.

Voor reeds aanwezige obstakels, die door de obstakelvlakken heen steken, geldt dat deze alleen kunnen blijven staan indien vóór inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit een omgevingsvergunning is verleend. Bomen en struiken kunnen blijven staan in dit gebied, tenzij de ILT op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

Teneinde te voorkomen dat werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden die hoger zijn dan de maximale hoogten uit oogpunt van vliegveiligheid in de obstakelvlakken worden uitgevoerd, is artikel 10, vierde lid, van overeenkomstige toepassing.

Voor de goede orde wordt in het kader van dit artikel gewezen op artikel 8.12 van de Wet Luchtvaart. Dit artikel is op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.47, tweede lid, van de Wet luchtvaart van overeenkomstige toepassing op de luchthaven Maastricht. Artikel 8.12, tweede lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat het verboden is een object, waarvoor geen omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is vereist, op te richten of te verplaatsen indien dit in strijd is met de regels omtrent de maximale hoogte van obstakels. Op grond van artikel 8.12, derde lid, van de Wet luchtvaart kan de Minister van Infrastructuur en Milieu ontheffing verlenen van dit verbod. De ontheffing wordt slechts geweigerd in het belang van de veiligheid. In de praktijk heeft dit artikel bijvoorbeeld gevolgen voor het oprichten van een (tijdelijke) bouwkraan in een obstakelvlak. Het oprichten van een dergelijk hoog object kan immers nadelige gevolgen hebben voor de vliegveiligheid van en naar de luchthaven.

## **Artikel 12**

Voor de communicatie tussen de luchthaven en luchtvaartuigen die van de luchthaven gebruik maken en voor de navigatie en plaatsbepalingen van deze luchtvaartuigen wordt gebruik gemaakt van apparatuur die veelal werkt met behulp van radiogolven, satellieten of radar. De aanwezigheid of de hoogte van obstakels in de directe omgeving van deze apparatuur kan de werking ervan beïnvloeden. Teneinde de goede werking van deze apparatuur te kunnen garanderen worden eisen gesteld aan de hoogtes van obstakels in gebieden rondom de luchthaven en in het verlengde van de start- en landingsbaan.

Het opnemen van de contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeersdienstverlening vindt zijn grondslag in artikel 9, aanhef en eerste lid, onderdeel g, van het Bbl. De omvang van de gebieden alsmede de daarin opgenomen hoogtebeperkingen is bepaald overeenkomstig bijlage 6 van de Regeling burgerluchthavens. De eisen in deze bijlage vinden hun grondslag in het ICAO-document "*European guidance material on managing building restricted areas*" (ICAO EUR DOC 015).

Ook voor deze gebieden geldt, net als in de artikel 11 vastgelegde obstakelgebieden, dat het oprichten van nieuwe obstakels die door het vlak met hoogtebeperkingen heen steken, alleen mogelijk is op basis van een omgevingsvergunning en een verklaring van geen bezwaar van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Bij de afweging omtrent de afgifte van een verklaring van geen bezwaar wordt betrokken of de werking van de apparatuur wordt verstoord door de hoogte, de situering, de vorm of het

materiaalgebruik van het obstakel en hierdoor de vliegveiligheid negatief beïnvloed wordt.

Bestaande obstakels kunnen alleen blijven staan als vóór de inwerkingtreding van dit Luchthavenbesluit daarvoor een omgevingsvergunning is verleend. Indien het obstakel een boom of struik betreft kan deze ook blijven staan, tenzij de ILT op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven of de LVNL beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven.

### **Artikel 13**

Op de luchthaven Maastricht is de start- en landingsbaan uitgerust met elektronische hulpmiddelen ten dienste van het opstijgen of landen door luchtvaartuigen. Om die reden is in dit besluit overeenkomstig artikel 9, aanhef en onderdeel h, van het Bbl een gebied vastgesteld van 6 kilometer rondom de start- en landingsbaan waarin nieuwe gevallen van gebruik of bestemming die een sterke vogelaantrekkende werking hebben, worden verboden. Aanvaringen tussen luchtvaartuigen en vogels vormen immers een reëel gevaar voor de luchtvaart. Dit geldt met name in de buurt van luchthavens die worden gebruikt door snelle luchtvaartuigen, zoals straalvliegtuigen. Vogels hebben bij dit soort vliegtuigen weinig tijd om uit te wijken. Het vogelaanvaringsgevaar wordt daarbij versterkt door de aanwezigheid van gebieden met een sterke vogelconcentratie in de nabijheid van de luchthaven. Van de in artikel 13 opgenomen vormen van grondgebruik en bestemmingen, zoals bijvoorbeeld viskwekerijen met extramurale bassins, kan in redelijkheid worden aangenomen dat deze – door te dienen als locatie met voedselaanbod, rustplaats of slaapplek – grote vogelconcentraties kunnen aantrekken. Het toevoegen van zaken of activiteiten die een sterke aantrekkingskracht op vogels hebben kan de situatie op en rond de luchthaven verslechteren. Daarom bepaalt artikel 13, tweede lid, dat nieuwe gevallen van gebruik of bestemming binnen deze categorieën niet zijn toegestaan. Een uitzondering op deze regel is mogelijk als de Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart hiervoor een verklaring van geen bezwaar heeft verleend. Bij de afweging omtrent de afgifte van een verklaring van geen bezwaar wordt betrokken of door de vogelaantrekkende functie of bestemming het risico voor het luchtverkeer toeneemt. Een reeds bestaand gebruik of een bestemming binnen de benoemde categorieën is, overeenkomstig artikel 13, derde lid, toegestaan indien het gebruik of de bestemming rechtmatig was vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit Luchthavenbesluit. Daarnaast is een nieuwe bestemming of grondgebruik toegestaan indien uit een studie blijkt dat de vogelaan-trekkende werking van de nieuwe bestemming of grondgebruik zo gering is dat deze geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert. De mate van vogelaantrekkende werking van de voorgenomen nieuwe ontwikkeling zal sterk afhangen van de soort van activiteit en van locatie en de afstand tot de (baan van de) luchthaven. Het is de initiatiefnemer van een in het tweede lid opgenomen categorie grondgebruik of bestemming die de studie naar de vogelaantrekkende werking zal moeten uitvoeren en betalen. De initiatiefnemer zal met de studie moeten aantonen dat ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling het risico op vogelaanvaringen niet toeneemt. Activiteiten mogen niet in strijd met het bestemmingsplan plaatsvinden. De gemeente is de instantie die bestemmingsplannen vaststelt en handhaaft. Bij het aanvragen van een vergunning voor mogelijk vogelaantrekkende activiteiten is de gemeente het bevoegd gezag voor toetsing aan het bestemmingsplan. Met de vergunningaanvraag dient de initiatiefnemer de studie naar vogelaantrekkende werking bij de gemeente in. Omdat in de studie de conclusie moet zijn opgenomen of de voorgenomen activiteit leidt tot een onaanvaardbaar risico op vogelaanvaringen voor vliegtuigen, kan de gemeente derhalve beslissen of de vergunning verleend kan worden.



## **Artikel 14**

Het gebruik van lasers kan van invloed zijn op de luchtvaartveiligheid. De hiervan afkomstige lichtbundel kan afleidend, misleidend, hinderlijk of verstorend zijn. In het geval dat de vliegers in (oog)contact komen met de lichtbundel kan dit leiden tot een schrikreactie, tijdelijke verblinding en in uitzonderlijke gevallen zelfs blindheid. Met name in de buurt van luchthavens is het effect van laserlicht het grootst aangezien de vliegtuigen relatief laag vliegen en – als gevolg daarvan – dicht bij de lichtbron. Het risico is het grootst tijdens de nadering. Hierbij bevindt het vliegtuig zich in een van de meest kritieke fasen van de vlucht. Tijdens deze vluchtfase wordt door vliegers naar buiten gekeken voor visuele referentie. Wanneer de bemanning hierbij wordt afgeleid, gehinderd of zelfs verblind kan dit de veiligheid sterk beïnvloeden. In uitzonderlijke situaties kan dit leiden tot luchtvaartongevallen. Om het risico van lasers op de luchtvaartveiligheid te beperken dient op grond van artikel 9, aanhef en eerste lid, onderdeel i, van het Bbl een laserstraalvrijgebied te worden vastgesteld rondom luchthavens die, zoals de luchthaven Maastricht, zijn opengesteld buiten de daglichtperiode. In dit gebied is het gebruik van vaste laserinstallaties die een verstorend effect kunnen hebben op de vliegveiligheid verboden. Het laserstraalvrije gebied is bepaald overeenkomstig artikel 10 van de Rbl. Een uitzondering op deze regel is mogelijk als op grond van artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart hiervoor een verklaring van geen bezwaar is verleend. Bij het beoordelen van de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar zal worden beoordeeld of de hinder die de vaste laserinstallatie veroorzaakt de vliegveiligheid in gevaar brengt.

Een reeds bestaand gebruik of een bestemming, overeenkomstig artikel 14, derde lid, is toegestaan indien het gebruik of die bestemming rechtmatig was vóór het moment van inwerkingtreding van dit Luchthavenbesluit.

## **Artikel 15**

Op grond van artikel 9, aanhef en eerste lid, onderdeel b, van het Bbl dient in het Luchthavenbesluit het gebied van de 48 dB(A)  $L_{den}$  geluidbelasting vanwege het Luchthavenluchtverkeer te worden opgenomen. De contouren van dit gebied zijn aangegeven in de kaart van bijlage 3. In het gebied gelegen tussen de geluidscontour van 56 dB(A)  $L_{den}$  en de geluidscontour van 48 dB(A)  $L_{den}$  worden door het bevoegd gezag geen ruimtelijke beperkingen voorgeschreven. Artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens biedt hiertoe de mogelijkheid. Het bevoegd gezag acht het – in lijn met het beleid uit de SVIR – van belang dat op provinciaal en gemeentelijk niveau ruimtelijk beleid wordt gevoerd waarmee binnen dit gebied ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen onder de aan- en uitvliegroutes worden voorkomen.

## **Artikel 16**

Op grond van artikel 8.8, derde lid, in samenhang met artikel 8.47, tweede lid, en artikel 8.70, tweede lid, van de Wet luchtvaart zijn gemeenten verplicht om binnen een jaar of een andere bij het luchthavenbesluit te bepalen termijn nadat het besluit in werking is getreden bestemmingsplannen of beheersverordeningen overeenkomstig het besluit vast te stellen. In het Luchthavenbesluit is een termijn van één jaar na het onherroepelijk worden van het Luchthavenbesluit vastgesteld. In de praktijk wachten gemeenten doorgaans met het aanpassen van bestemmingsplannen totdat het hoger gelegen besluit onherroepelijk is geworden en er zekerheid is over het aanpassen van het bestemmingsplan. Daarom is er voor gekozen om bij deze termijn aan te sluiten.

## **Artikel 17**

Met de inwerkingtreding van dit Luchthavenbesluit wordt afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten voor regelgeving en invoeringstermijnen. Spoedige inwerkingtreding is namelijk gewenst. Reden hiervoor is dat de provincie Limburg en de initiatiefnemer hier uitdrukkelijk bij het bevoegd gezag om hebben verzocht in verband met bedrijfseconomische gevolgen voor de luchthaven Maastricht. Het is van belang dat zo snel mogelijk duidelijkheid kan worden geboden aan de initiatiefnemer en exploitant.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma