

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw S.A.M. Dijkma  
Plesmanweg 1-6  
2597 JG DEN HAAG

E-mail [REDACTED]  
Ons kenmerk 2016/87539  
Vpl.nummer  
Bijlage(n)

Behandeld [REDACTED]  
Telefoon [REDACTED]  
Uw kenmerk  
Maastricht 31 oktober 2016  
Verzonden 31 oktober 2016

**Onderwerp**

Aanvraag Luchthavenbesluit Luchthaven Maastricht

Geachte mevrouw Dijkma,

Met deze brief vraag ik namens Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V. (MAABI BV) om een Luchthavenbesluit vast te stellen voor de luchthaven Maastricht, zoals bedoeld in artikel 8.70, eerste lid van de Wet Luchtvaart. De luchthaven Maastricht is in art. 8.1, derde lid onder c. van de Wet Luchtvaart aangemerkt als een luchthaven van nationale betekenis.

Concreet vraagt MAABI BV om op de Luchthaven Maastricht Aachen Airport het volgende gebruik mogelijk te maken met het Luchthavenbesluit:

- ruimte voor in totaal ca. 25.500 vliegtuigbewegingen in 2024 (excl. meteocorrectie), bestaande uit:
  - passagiersvluchten voor maximaal 700.000 passagiers
  - general aviation
  - vrachtluchten voor maximaal 250.000 ton TOW vracht en maintenance en
  - circuitvluchten (proef-, les- en oefenvluchten).

De aangevraagde vlootsamenstelling is gedetailleerd weergegeven in tabel 1 en 2;

- het gebruik van bestaande landingsbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.500 meter voor alle vliegtuigen;
- het gebruik van bestaande startbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.500 meter voor het starten van categorie A t/m D verkeer
- het gebruik van bestaande startbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.750 meter voor het categorie E/F verkeer;

Het aangevraagde baangebruik is gedetailleerd weergegeven in de tabel 3 t/m 5.

- een beperkte wijziging van de begrenzing van het luchthavengebied en het gebruik van het luchthavengebied met daarop de huidige start-landingsbaan met een operationele lengte van maximaal 2.750 m.

Ten aanzien van andere aspecten zoals deze thans in de huidige gebruiksvergunning (Omzettingsregeling 2014) zijn geregeld , zoals openingstijden, worden geen wijzigingen aangevraagd. Details van de aanvraag en een nadere toelichting zijn beschreven in het rapport "Toelichting bij de aanvraag van het Luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport".

Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V.  
Namens deze,



directeur

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag

DATUM

1 december 2016

ONDERWERP

Aanvraag Luchthavenbesluit Luchthaven Maastricht - errata

Geachte mevrouw

Op 30 oktober 2016 hebben wij u een aanvraag doen toekomen voor een Luchthavenbesluit voor de Luchthaven Maastricht. Helaas hebben wij moeten vaststellen dat in de definitieve aanvraag twee onderdelen niet correct zijn opgenomen.

#### 1. Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid

Onderdeel van de aanvraag is de "Runway Safety study" die To70 in opdracht van MAA heeft uitgevoerd. Dit is bijlage 4b bij de m.e.r.-beoordelingsnotitie. In deze studie is gerapporteerd dat niet alleen aan de noordzijde (gemeente Beek) van de Luchthaven Maastricht maar ook aan de zuidzijde (gemeente Meerssen) enkele bomen door het 2% obstakelvlak (Take-off climb surface) steken: aan de zuidzijde betreft het de voorwerpen 25-003, -003, 26-001, -002 & -003 (zie pagina 24).

In de samenvattende tekst in de definitieve versies van de toelichting op de aanvraag (pagina 13) en de m.e.r.-beoordelingsnotitie (pagina 76) is de tekstpassage met deze conclusie over de bomen ten zuiden van de luchthaven Maastricht helaas per vergissing weggevallen, alhoewel deze informatie wel bekend was en ook (al eerder) met u gedeeld. Ditzelfde geldt ook voor het To70-rapport "Analyse ruimtelijke plannen rond Maastricht Aachen Airport - Potentiële conflicten met betrekking tot het nieuwe luchthavenbesluit" (bijlage 4a van de m.e.r.-beoordelingsnotitie) dat in opdracht van uw ministerie is uitgevoerd.

#### 2. Informatie aan de CRO inzake piekgeluidbelastingen

In de toelichting van de aanvraag is ter informatie een hoofdstuk opgenomen over regionaal draagvlak en omgevingsmanagement (hoofdstuk 8). Daarin hebben wij u aangegeven hoe wij de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO MAA) hebben betrokken bij de aanvraag van het luchthavenbesluit. Wij hebben u aangegeven welke vragen de CRO MAA heeft gesteld en welke informatie wij vervolgens aan hen

hebben verstrekt. Dit betreft o.a. een aantal kaartjes inzake piekgeluidbelastingen. Deze zijn ter informatie als bijlage 1c bij de aanvraag gevoegd.

Samen met Adecs hebben wij vastgesteld dat een kleine correctie nodig is gebleken in het model dat is gebruikt voor de bepaling van de maximale geluidbelasting. Voor de conclusie die wij uit deze kaartjes hebben getrokken heeft dit geen gevolgen.

Deze informatie is geen onderdeel van de m.e.r.-beoordelingsnotitie en heeft geen invloed op de geluidsberekeningen die in dat kader zijn gedaan. Deze informatie leidt niet tot andere conclusies in de m.e.r.-beoordelingsnotitie. Het heeft daarmee geen gevolgen voor uw m.e.r.-beoordelingsbeslissing en het luchthavenbesluit.

Gelet op deze vaststelling verzoeken wij u om:

- bijgevoegde erratabladeren toe te voegen aan resp. de toelichting op de aanvraag en de m.e.r.-beoordelingsnotitie;
- To70 te verzoeken om een erratumblad op te stellen zodat de ruimtelijke beperkingen van de geciteerde voorwerpen ten zuiden van het Luchthaventerrein onderdeel worden van het rapport "Analyse ruimtelijke plannen rond Maastricht Aachen Airport - Potentiële conflicten met betrekking tot het nieuwe luchthavenbesluit" en om dit erratumblad toe te voegen aan bijlage 4a van de m.e.r.-beoordelingsnotitie.

Wij verontschuldigen ons voor het ongemak van deze errata.

Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V.  
Namens deze,

Directeur

Bijlage(n):

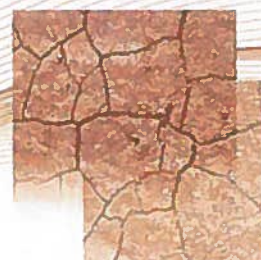
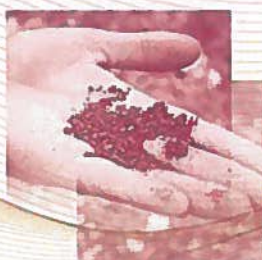
- Erratumblad d.d. 01.12.2016 toelichting aanvraag Luchthavenbesluit Luchthaven Maastricht
- Erratumblad d.d. 01.12.2016 m.e.r.-beoordelingsnotitie Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport

## Toelichting

Toelichting bij de aanvraag

Documentcode: 14A034.RAP026.FV.GL\_v4.5

**Lievensense**  **CSO**  
infra water milieu



## **Toelichting**

Toelichting bij de aanvraag

Documentcode: 14A034.RAP026.FV.GL\_v4.5

### **Opdrachtgever**

MAA Beheer & Infrastructuur B.V.  
Postbus 5700  
6202 MA Maastricht

### **Contactpersoon opdrachtgever**

████████████████████

### **Contactpersoon LievensenseCSO**

████████████████████

████████████████

████████████████████

████████████████████

Projectcode	14A034
Documentnummer	14A034.RAP026.FV.GL_v4.5
Versiedatum	31 oktober 2016
Status	Definitief

<b>Autorisatie</b>			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
14A034.RAP026.FV.GL_v4.5	31 oktober 2016	Concept	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
████████████████████	Consultant / Adj. Directeur	31.10.2016	████████████████████
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
████████████████████	████████████████████	31.10.2016	████████████████████
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
████████████████████	Consultant / Adj. Directeur	31.10.2016	████████████████████

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

**BUNNIK**  
Postbus 2  
3980 CA Bunnik  
Regulierenring 6  
3981 LB Bunnik

**LEEUWARDEN**  
Postbus 422  
8901 BE Leeuwarden  
Orionweg 28  
8938 AH Leeuwarden

**DEVENTER**  
Postbus 2018  
7420 AA Deventer  
Gotlandstraat 26  
7418 AZ Deventer

**MAASTRICHT**  
Postbus 1323  
6201 BH Maastricht  
Sleperweg 10  
6222 NK Maastricht

**HOOGVLIET**  
Postbus 551  
3190 AM Rotterdam-Hoogvliet  
Hoefsmidstraat 41  
3194 AA Rotterdam-Hoogvliet

E-mail: [info@LievenseCSO.com](mailto:info@LievenseCSO.com)  
KvK-nummer: 30152124

Website: [LievenseCSO.com](http://LievenseCSO.com)  
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN: NL63 ABNA 0570208009



## Erratumblad

---

**Project:** Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport  
**Onderwerp:** Toelichting bij de aanvraag  
**Referentie:** 14A034  
**Datum:** 1 december 2016  
**Auteur:** Franci Vanweert

Dit erratum heeft betrekking op de Toelichting bij de aanvraag met documentcode: 14A034.RAPO26.FW.GL\_v4.5 d.d. 31 oktober 2016 en bevat 2 onderdelen:

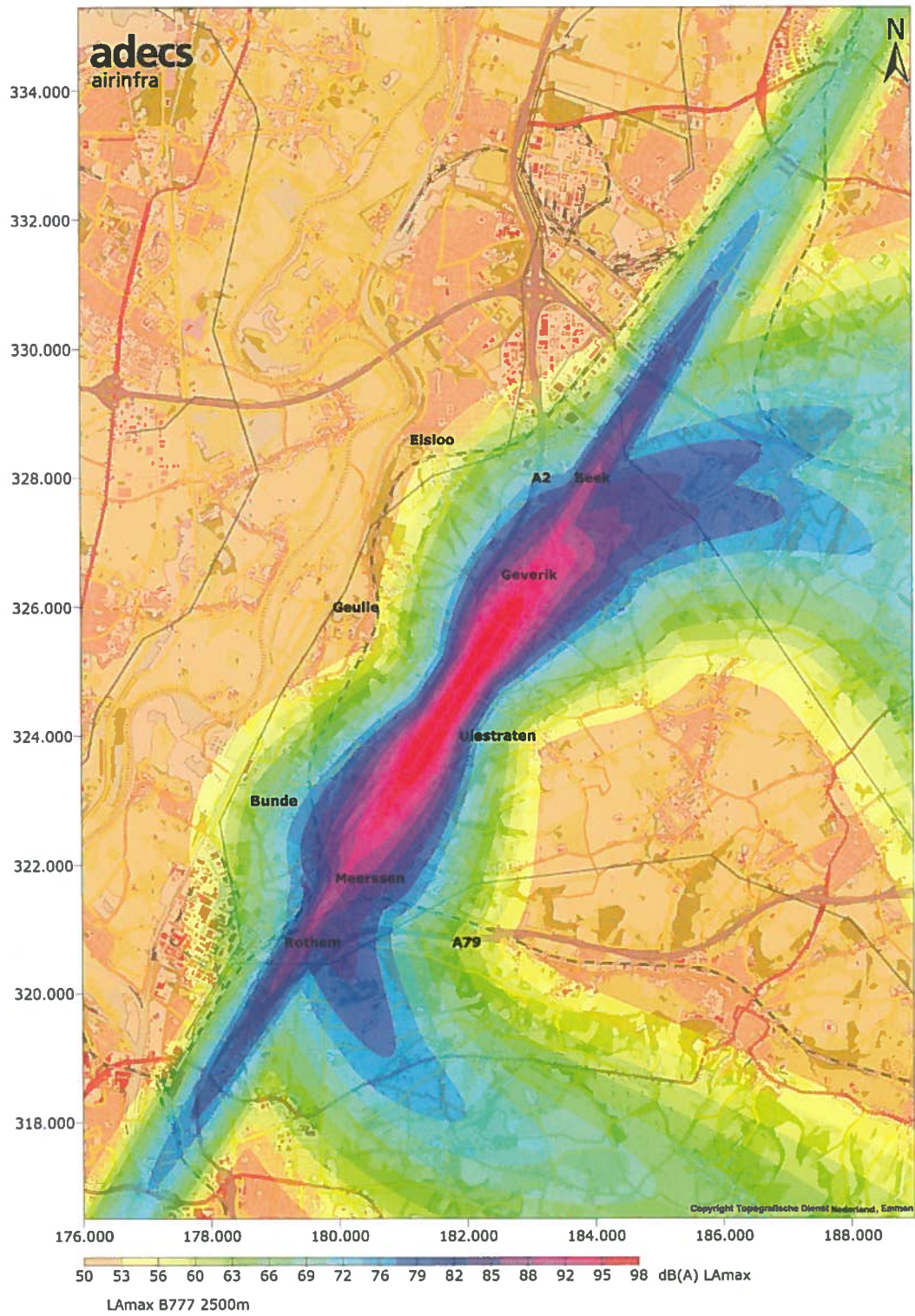
1. De tekst van de laatste alinea van paragraaf 5.3.2 'Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid' op pagina 13 dient als volgt te worden uitgebreid:

Uit hetzelfde onderzoek van To70 blijkt dat ten zuiden van de baan (gemeente Meerssen) een aantal bomen door het obstakelvlak steken die "getopt" moeten worden. Van de gemeente Meerssen heeft de luchthaven de kadastrale gegevens ontvangen van de percelen waarop de obstakelvormende bomen staan. ILT is hier verantwoordelijk voor het handhaven van een obstakelvrije zone wat betreft bomen en struiken. Maastricht Aachen Airport heeft ILT verzocht haar handhavingsinstrumenten in te zetten om in dit beperkte gebied de obstakels in de vorm van bomen in ieder geval tot onder het 2% (en waar mogelijk onder het 1,2%) vlak in te korten zodat voor langere tijd een veilige vliegoperatie vanaf MAA geborgd kan worden.

2. In bijlage 1c van de toelichting dienen de figuren 1 t/m 3 te worden vervangen door bijgevoegde figuren.

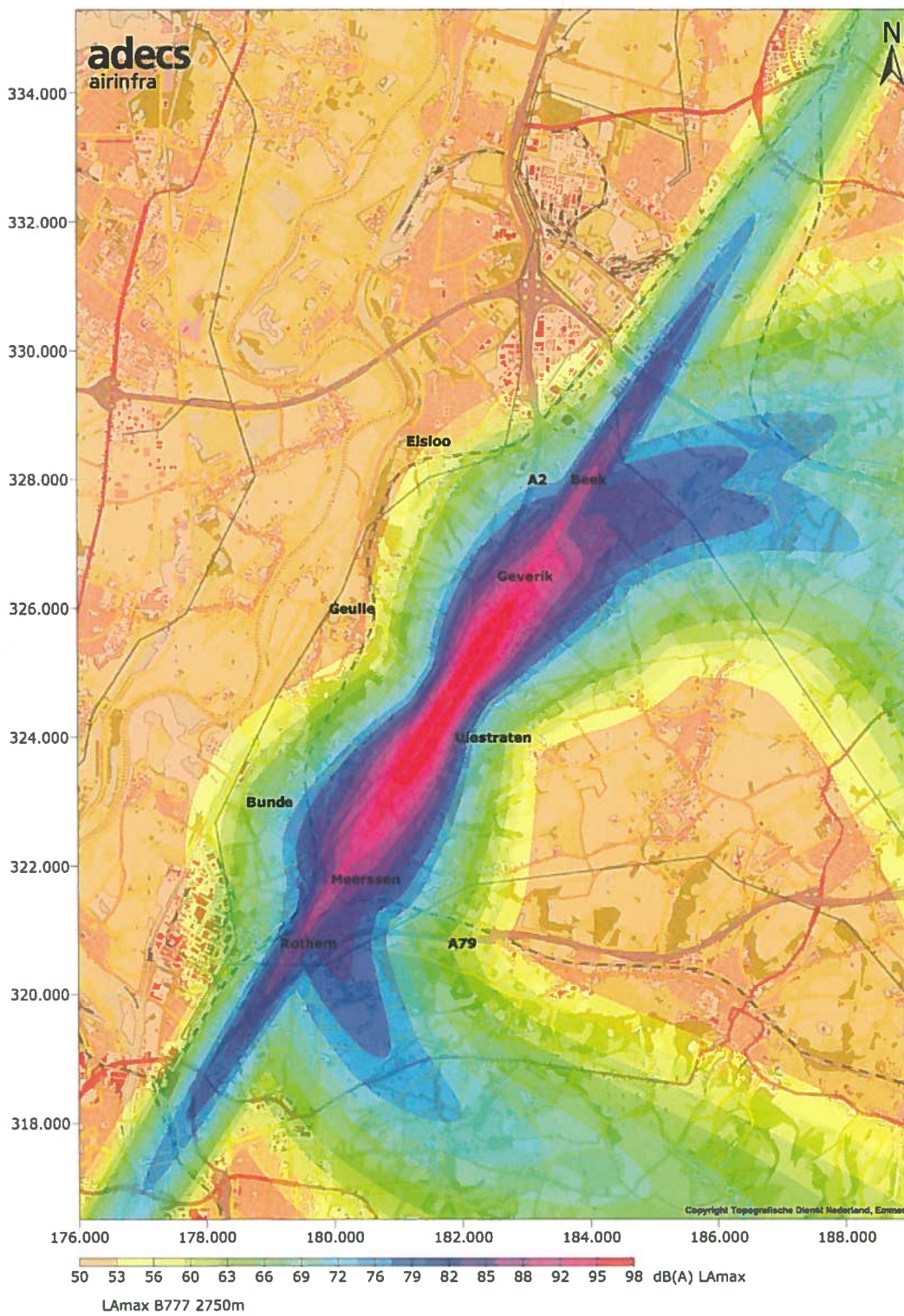
De conclusies behorende bij de resultaten van de piekgeluidbelastingen (pg. 24 en 25) dienen niet te worden aangepast.





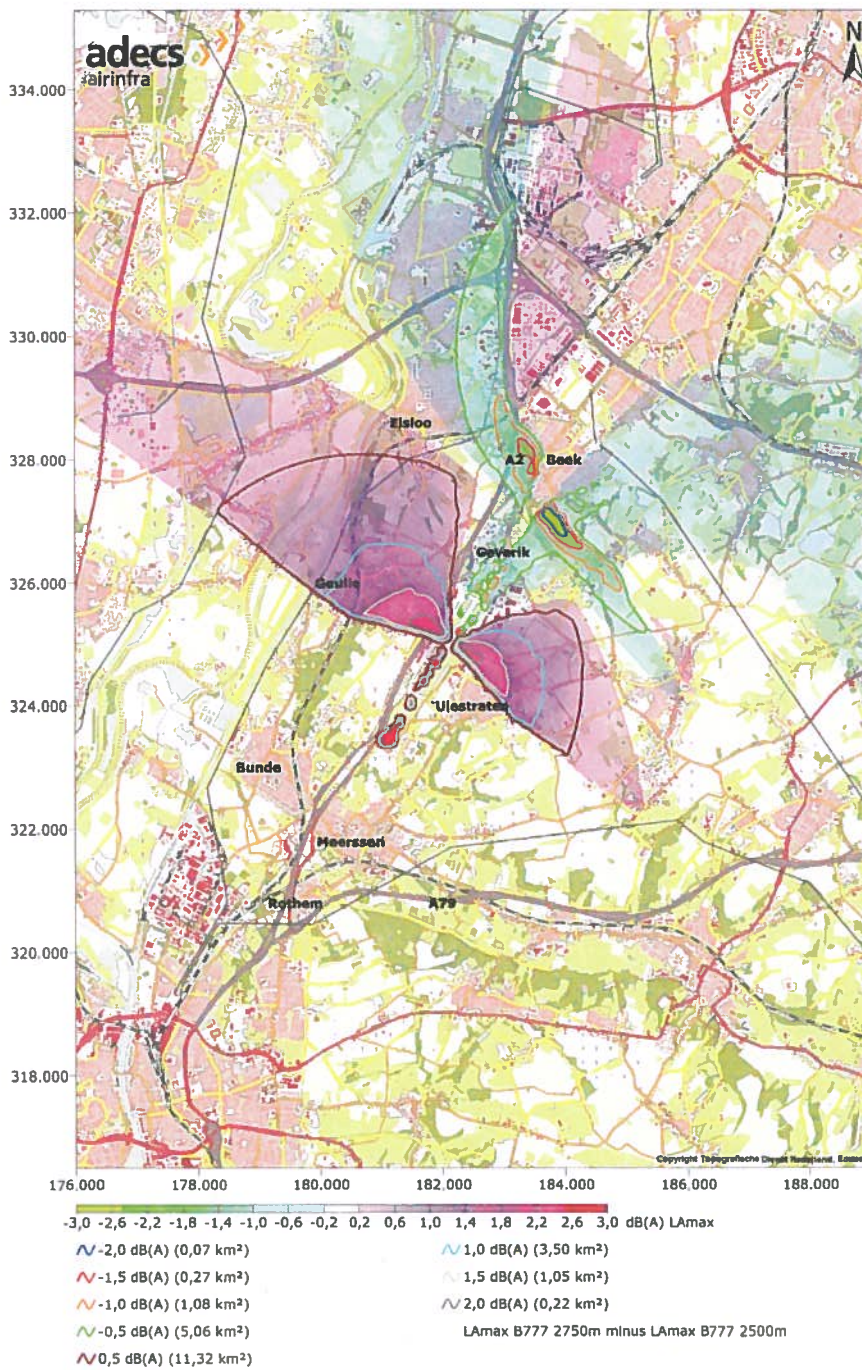
Figuur 1: Piekgeluidbelasting B777 bij gebruik 2.500 m baan





Figuur 2: Piekgeluidbelasting B777 bij gebruik 2.750 m baan





Figuur 3 Piekgeluidbelasting B777 bij gebruik 2.750 m baan minus piekgeluidbelasting B777 bij gebruik 2.500 m baan

Toelichting: Verschil groter dan nul 0: L<sub>Amax</sub> 2.750 m is groter dan L<sub>Amax</sub> 2.500 m  
 Verschil kleiner dan nul 0: L<sub>Amax</sub> 2.750 m is kleiner dan L<sub>Amax</sub> 2.500 m

# Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
<b>1 Aanleiding .....</b>	<b>1</b>
<b>2 Aangevraagde activiteiten.....</b>	<b>4</b>
2.1 Achtergrond .....	4
2.2 Aanvraag.....	5
<b>3 Ambitie van Maastricht Aachen Airport.....</b>	<b>6</b>
<b>4 Milieueffecten .....</b>	<b>8</b>
<b>5 Ruimtelijke beperkingen .....</b>	<b>11</b>
5.1 Luchthavengebied .....	11
5.2 Beperkingengebieden geluid en externe veiligheid.....	11
5.3 Beperkingengebieden vliegveiligheid .....	11
5.3.1 Veiligheidsgebieden .....	12
5.3.2 Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid .....	12
5.3.3 Hoogtebeperkingen in verband met luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding .....	13
5.3.4 Beperking vogelaantrekkende bestemmingen .....	14
5.3.5 Laserstraalvrije gebied .....	14
<b>6 Economische onderbouwing .....</b>	<b>15</b>
6.1 Doelstellingen 10-jarenprogramma .....	15
6.2 700.000 one-way passagiers .....	15
6.3 250.000 ton vracht .....	15
6.4 Economische effecten .....	16
6.5 Bedrijfseconomische onderbouwing .....	16
6.6 Algemene conclusie .....	16
<b>7 Overige relevante procedures .....</b>	<b>18</b>
7.1 Toetsing LVNL.....	18
7.2 Aan- en uitvliegroutes AIP: Luchtzijdige aspecten .....	18
7.3 EASA- Certificaat .....	19
7.4 Melding in het kader van de Programmatorische Aanpak Stikstofdepositie. ....	19
<b>8 Regionaal draagvlak en omgevingsmanagement.....</b>	<b>21</b>
8.1 Provinciaal Ontwikkelingsplan Limburg – POL 2014 .....	21
8.2 De gemeentes Beek en Meerssen.....	21
8.3 De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht .....	21
8.3.1 Toename aantal vluchten ten opzichte van de huidige situatie .....	22
8.3.2 Piekgeluidbelastingen .....	22

## Bijlagen:

Bijlage 1	Milieu-informatie
Bijlage 1a	m.e.r.-beoordelingsnotitie Luchthavenbesluit MAA
Bijlage 1b	Notitie beperkingengebied Geluid en Externe Veiligheid
Bijlage 1c	Piekgeluidbelastingen
Bijlage 2	Economische informatie
Bijlage 2a	Economische onderbouwing Maastricht Aachen Airport
Bijlage 2b	Bedrijfseconomische haalbaarheid
Bijlage 3	Informatie vliegveiligheid
Bijlage 3a	Advies LVNL baangebruik 2.750 m – Flyability
Bijlage 3b	Advies LVNL baangebruik 2.750 m – werking van de Localizer array en de Nearfield monitor
Bijlage 4	Notitie wijziging Luchthavengebied

## 1 Aanleiding

MAA Beheer & Infrastructuur B.V. (MAABI BV) dient een aanvraag in bij het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) voor een Luchthavenbesluit. De ambitie van de luchthaven 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 in combinatie met een representatieve verkeerssamenstelling van ca. 25.500 vliegtuigbewegingen op jaarbasis.

Om de ambitie voor het luchtvrachtvolume waar te kunnen maken is het essentieel dat code E<sup>2</sup> en F<sup>3</sup> vliegtuigen voor het starten gebruik kunnen maken van de totale aanwezige baanlengte van 2.750m (in de huidige gebruiksvergunning, de zogenaamde Omzettingsregeling 2014 is dit gelimiteerd op 2.500m). Het baangebruik voor alle landende vliegtuigen en voor starts van code A t/m D<sup>4</sup> vliegtuigen verandert niet t.o.v. de vigerende Omzettingsregeling. Ook de openingstijden van het vliegveld blijven ongewijzigd. Uitgangspunt is daarnaast dat de contouren voor geluid (L<sub>den</sub>) en externe veiligheid (plaatsgebonden risico) behorende bij het gebruik op basis van de vigerende Omzettingsregeling in het nieuwe Luchthavenbesluit niet groter mogen worden.

In de Luchtvaartnota van 2011 voorziet het Rijk een verdere ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport als luchthaven, die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van de Euregio, waarbij de luchthaven een belangrijke functie vervult in het faciliteren van vrachtvervoer. De luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) wordt gezien als een belangrijke factor in de ontwikkeling van de regionale economie van Zuid-Limburg. De luchthaven vervult een wezenlijke rol bij het invullen van de regionale behoefte aan bedrijventerreinen in Zuid-Limburg. In het Provinciaal Omgevingsplan wordt deze bovenregionale functie bevestigd. Het Rijk en de regio ondersteunen dan ook de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport met het bijbehorende bedrijventerrein als een (Euregionaal) knooppunt van vervoer van personen en vracht.

De Provincie Limburg vindt het behoud van de Luchthaven MAA belangrijk omdat de luchthaven onderdeel uitmaakt van de provinciale basisinfrastructuur en substantieel bijdraagt aan de sociaal-economische ontwikkeling van Limburg. De Provincie heeft, op basis van een zeer ruime meerderheid in Provinciale Staten, in 2014 de NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM), waar de luchthaven MAA BV onderdeel van uitmaakte, overgenomen van een Britse investeringsmaatschappij.

De Holding (HBLM) is geherstructureerd waardoor er een ontvlechting heeft plaatsgevonden van enerzijds het eigendom en anderzijds de exploitatie. De Provincie behoudt het eigendom van de publieke infrastructuur terwijl de exploitatie via concessie in handen wordt gegeven van een marktpartij. In 2015 heeft een Europese aanbesteding van de concessie voor de exploitatie van MAA plaatsgevonden.

---

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

<sup>2</sup> Code E-vliegtuigen: vleugelspanwijdte: 52m -< 65m - Wielbasis hoofdlandingsgestel: 9m -< 14m - Representatief vliegtuig: B777, B787, A330, B747F

<sup>3</sup> Code F-vliegtuigen: vleugelspanwijdte: 65m -< 80m - Wielbasis hoofdlandingsgestel: 14m -< 16m - Representatief vliegtuig: B748, A380

<sup>4</sup> Code A-D-vliegtuigen: vleugelspanwijdte: < 52m - Wielbasis hoofdlandingsgestel: < 9m



Trade Centre Global Investments BV (TCGI) is als beste kandidaat uit de bus gekomen na een aanbestedingsproces met drie inschrijvers. TCGI is de moedermaatschappij van onder meer Global Airlines Services. Het is een onderneming die al meer dan 20 jaar actief is in de luchtvaartwereld en twee vrachtcarrriers die op MAA vliegen (Turkish en Royal Jordanian) vertegenwoordigt. TCGI heeft kantoren wereldwijd en vertegenwoordigt een internationaal netwerk van circa 85 luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast heeft TCGI een marketingconcept dat de groei van de vervoersvolumes op MAA mogelijk maakt (wordt klant van de klant). Per 1 juli 2016 is de concessie in werking getreden en vindt de exploitatie van de luchthaven Maastricht plaats door TCGI onder de naam MAA BV. Het concessiecontract loopt tot 1 juli 2026 met mogelijkheden dit te verlengen tot 2041.

De luchthaveninfrastructuur is en blijft eigendom van de Provincie Limburg. Voor het structureel onderhoud en de instandhouding van de luchthaveninfrastructuur is vanaf 1 juli 2016 de vennootschap 'MAA Beheer en Infrastructuur BV' (100% dochter van de Provincie) operationeel. Het beheer van het concessiecontract en de luchthaveninfrastructuur vindt plaats vanuit deze vennootschap. Indien het concessiecontract afloopt valt het gebruik van de luchthaven inclusief alle contracten en het personeel, terug naar MAA Beheer en Infrastructuur BV. Deze vennootschap vormt dan ook de continue factor die zorg moet dragen voor de structurele continuïteit van de luchthaven en is de aanvrager van het luchthavenbesluit.

Aanleiding van deze aanvraag is:

**1. Wettelijke verplichting overeenkomstig artikel XIII, 2de lid van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens**

Op 10 december 2013 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu overeenkomstig artikel X van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht (nr. IENM/BSK-2013/287792) vastgesteld.

Overeenkomstig artikel XIII, 2<sup>de</sup> lid van deze wet dient binnen vijf jaar na inwerking-treding van artikel I, onderdeel K, van deze wet een Luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.70, eerste lid, van de Wet luchtvaart, te worden vastgesteld voor burgerluchthavens die op grond van artikel 8.1, tweede lid, van die wet van nationale betekenis zijn en waarvoor op grond van artikel 8.1a, derde lid, van die wet vaststelling van een Luchthavenbesluit is vereist.

Voorliggende aanvraag vormt de start voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit als bedoeld in artikel XIII, 2<sup>de</sup> lid.

**2. Gewijzigd gebruik van MAA**

Met deze aanvraag voor een luchthavenbesluit wil de luchthaven Maastricht Aachen Airport een wijziging ten opzichte van de huidige situatie en vergunning aanvragen: dit betreft het gebruik van de reeds aanwezige baanlengte van 2.750m voor zogenaamde wide-body vrachtvliegtuigen (code E/F). Met de huidige vergunning is het niet mogelijk dit verkeer te kunnen faciliteren vanwege de beperking van de baanlengte tot 2.500m.



Tevens wordt met deze aanvraag ruimte gevraagd voor in totaal ca. 25.500 vliegtuigbewegingen in 2024, daar waar in de vigerende Omzettingsregeling een gebruiksruimte is vergund van ca. 51.000 vliegtuigbewegingen zijn vergund. In hoofdstuk 2 is nader ingegaan op het gewijzigde gebruik van MAA.

Voor TCGI en voor nieuwe en bestaande vliegmaatschappijen die nu reeds vliegen op MAA (o.m. Turkish Airlines) is het kunnen gebruiken van de volledige lengte van de baan (2.750 m) van cruciaal belang omdat dan verdere bestemmingen kunnen worden aangedaan. Door het gebruik van de volledige baanlengte kan immers meer brandstof en/of vracht worden meegenomen en worden verre bestemmingen commercieel interessant voor (potentiële) klanten van MAA.

### **3. Wijziging luchthavengebied**

Met deze aanvraag wordt tevens gevraagd om een aantal mineure aanpassingen aan de grens van het luchthavengebied door te voeren. Deze aanpassingen en een kaart van het toekomstige luchthavengebied zijn beschreven in bijlage 4 bij deze aanvraag.

## 2 Aangevraagde activiteiten

### 2.1 Achtergrond

Op 27 december 2004 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat de aanwijzing ex artikel 18 van de Luchtvaartwet voor het luchtvaartterrein Maastricht en de aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszone rond het luchtvaartterrein Maastricht behorende bij het Aanwijzingsbesluit voor Maastricht ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet (verder: de Aanwijzing 2004) vastgesteld.

Op 27 oktober 2011 hebben de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een Beslissing op Bezwaar genomen inzake de Aanwijzing 2004 (verder BOB 2011). Bij de voorbereiding van de BOB 2011 heeft een (her)overweging plaatsgevonden van de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport en het aantal vliegtuigbewegingen dat nodig is om deze ontwikkeling te realiseren. Er is toen uitgegaan van een groei van het aantal passagiers tot 1.439.000 in 2015 en een groei van het vrachtvolume tot 150.000 á 170.000 ton in 2015-2020. Om dit te realiseren waren ca. 30.000 vliegtuigbewegingen met groot verkeer (KE-verkeer) voorspeld. Voor lesvluchten en particuliere vluchten is er toen van uitgegaan dat 20.000 vliegtuigbewegingen (Bkl-verkeer) voldoende was.

Het businessplan dat aan de basis ligt van voorliggende aanvraag van het Luchthavenbesluit gaat uit van 700.000 passagiers en 250.000 ton vracht in 2024 (waarvan 200.000 ton gevlogen vracht). Om deze ambitie te realiseren zijn ca. 16.000 vliegtuigbewegingen (Groot verkeer) voorspeld. Voor de kleine luchtvaart wordt er van uitgegaan dat het benodigde aantal vliegtuigbewegingen vermindert tot ca. 9.500. Bij de voorspelling van de representatieve vlootsamenstelling is uitgegaan van de verwachte modernisering van de vloot, met name (doch niet alleen) bij de vaste klanten van MAA.

Het gebruik van de banen is in 2010 geschat op een verhouding 20% voor de baan 03 (zuid-noord) en 80% voor de baan 21 (noord-zuid). Ten behoeve van het Luchthavenbesluit is op basis van historische statistieken over het baangebruik de verdeling tussen de banen 03 en 21 gedetailleerder bepaald en is een onderscheid gemaakt tussen het baangebruik bij het landen en het opstijgen. De gebruikte historische gegevens benaderen exacter het daadwerkelijk toekomstig baangebruik dan de verdeling 20/80 die in 2010 is aangehouden.

In 2010 zijn de nachtstraffactoren bepaald aan de hand van toen voorspelde vertrek- en aankomsttijden en bestemmingen van de passagiers- en vrachtluchten. In het kader van het Luchthavenbesluit zijn de verwachte aankomst- en vertrektijden van de vliegtuigen opnieuw voorspeld op basis van historische gegevens, in het bijzonder de historische gegevens van de vaste klanten van MAA. Het blijkt dat de klanten van MAA of vroeg in de morgen en soms laat in avond hun operatie uitvoeren. Verder is er sprake van een lager aandeel klein verkeer bij de vlootsamenstelling van het aangevraagde gebruik: veel klein verkeer (met nachtstraffactor 1) verlaagt het gemiddelde van de nachtstraffactor. Dit gezamenlijk heeft er toe geleid dat de gemiddelde nachtstraffactor toeneemt van 1.28 in 2010 tot 2.18 voor het aangevraagde gebruik.

## 2.2 Aanvraag

Concreet vraagt MAABI BV om op de Luchthaven Maastricht Aachen Airport het volgende gebruik mogelijk te maken met het Luchthavenbesluit:

- ruimte voor in totaal ca. 25.500 vliegtuigbewegingen in 2024 (excl. metecorrectie), bestaande uit:
  - passagiersvluchten voor maximaal 700.000 passagiers;
  - general aviation;
  - vrachtluchten voor maximaal 250.000 ton TOW vracht en maintenance; en
  - circuitvluchten (proef-, les- en oefenvluchten).

De aangevraagde vlootsamenstelling is gedetailleerd weergegeven in tabel 1 en 2;

- het gebruik van bestaande landingsbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.500 meter voor alle vliegtuigen;
- het gebruik van bestaande startbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.500 meter voor het starten van categorie A t/m D verkeer
- het gebruik van bestaande startbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.750 meter voor het categorie E/F verkeer; Het aangevraagde baangebruik is gedetailleerd weergegeven in de tabel 3 t/m 5.
- het gebruik van het luchthavengebied met daarop de huidige start-landingsbaan met een operationele lengte van maximaal 2.750 m. Voor de ligging en de begrenzing van het luchthavengebied wordt verwezen naar bijlage 4.

Ten aanzien van andere aspecten zoals deze thans in de huidige gebruiksvergunning (Omzettingsregeling 2014) zijn geregeld, zoals openingstijden, worden geen wijzigingen aangevraagd.

### 3 Ambitie van Maastricht Aachen Airport

De activiteiten van Maastricht Aachen Airport (MAA) zijn gericht op het transport van passagiers en vracht. De ambities van Maastricht Aachen Airport liggen op 3 vlakken:

- **Vrachtluchten:** Vrachtverwerking is de belangrijkste activiteit op Maastricht Aachen Airport. Samen met luchtvaartmaatschappijen, expediteurs, importagenten, trucking bedrijven en andere bedrijven uit de vrachtsector streeft de luchthaven een wereldwijd netwerk van vrachtbestemmingen na om de logistieke ontsluiting van de regio te optimaliseren. Het gaat daarbij vooral om de Euregio Maas Rijn maar ook verder gelegen regio's en/of landen. Voor enkele maatschappijen vervult MAA de rol van Europese hub.
- **Passagiersvluchten:** Maastricht Aachen Airport werkt samen met luchtvaartmaatschappijen en touroperators aan het toevoegen van nieuwe routes aan het netwerk van bestemmingen, die aansluiten op de wensen van de Euregio Maas-Rijn. De luchthaven wil de inwoners en bedrijven in de Euregio een grote keuze aan diensten vanaf "hun" vliegveld aanbieden. Maastricht Aachen Airport streeft naar een complete dienstverlening op het gebied van private en business aviation en is opengesteld voor general aviation verkeer. Passagiersfaciliteiten omvatten alle reguliere activiteiten in en om de terminal, inclusief horeca gelegenheden, winkels, advertentieruimte en parkeren.
- **Maintenance:** Via deelneming in de stichting Maastricht Maintenance Boulevard werkt Maastricht Aachen Airport mee aan de ontwikkeling van deze bedrijfstak op en om de luchthaven. In deze stichting is bijvoorbeeld onderwijsinstelling Leeuwenborg/ACC (vliegtuigonderhoudsopleidingen) vertegenwoordigd.

De Provincie Limburg is sinds juli 2014 100% eigenaar van de luchthaven Maastricht Aachen Airport (zie hoofdstuk 1). De overname van de luchthaven en het investeringsprogramma heeft mogen rekenen op een breed politiek draagvlak met een akkoord van vrijwel 90% in Provinciale Staten. De Provincie stelt samen met de vier Zuid-Limburgse gemeenten middelen beschikbaar voor het wegwerken van achterstallig onderhoud op MAA en voor de kosten van onder meer veiligheid en brandweer op de luchthaven. De Provincie richt zich op de publieke taken en beoogt geen directe operationele rol in de commerciële exploitatie van de luchthaven. De Provincie blijft, via haar 100% deelneming, eigenaar van de gebouwen en gronden, in totaal circa 180 hectare.

Het provinciebestuur vindt de luchthaven erg belangrijk voor de economische structuur van Limburg. De werkgelegenheid wordt behouden of zelfs uitgebreid. De Provincie telt veel internationaal georiënteerde bedrijven en heeft grote internationale evenementen. De uitstraling en het imago van de luchthaven hebben een positief effect op de dynamiek van de bedrijven in Limburg. Bovendien is de luchthaven als regionale hub uniek door de combinatie van luchtvracht, passagiersvervoer, onderhoudsbedrijven en de opleiding voor vliegtuigmonteurs.

Er zijn meer dan 1.500 arbeidsplaatsen direct en indirect verbonden aan de aanwezigheid van MAA. De luchthaven is van groot belang voor het vestigingsklimaat van nieuwe bedrijven, zoals ook mag blijken uit recentelijke ontwikkelingen op het bedrijventerrein Aviation Valley.

Voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven is door Provinciale Staten van Limburg als voorwaarde gesteld, dat de exploitatie van MAA door een private partij moet plaatsvinden. Deze private exploitant is inmiddels gevonden. (zie hoofdstuk 1). Voor de private exploitant is het volledig baangebruik van de aanwezige 2.750m voor startende vliegtuigen van categorie E en F essentieel om tot een succesvol business model te komen. Het belang van het zo snel als mogelijk in gebruik kunnen nemen van de volledige lengte van de baan blijkt uit de beslissing van de luchtvaartmaatschappij Ethiopian Airlines in maart 2016. Eind 2015 had Ethiopian Airlines zich gevestigd op MAA. ET wilde al haar vrachtluchten met B777F-toestellen op MAA concentreren en zou daarmee reeds een grote stap zijn in de ontwikkeling van MAA. In maart 2016 heeft Ethiopian Airlines haar activiteiten op MAA beëindigd. Eén van de redenen van het beëindigen van de activiteiten was het niet beschikbaar zijn van de 2.750 m baan.

Het brede lokale draagvlak voor de aanwezigheid en de versterking van MAA blijkt ook uit de actualisatie van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg die in 2014 heeft plaatsgevonden (POL 2014). In het POL 2014 herbevestigt de Provincie om de positie van de luchthaven MAA te versterken, onder andere door de bereikbaarheid ervan te optimaliseren door de bevordering van zowel het personenvervoer als het vrachtvervoer via de luchthaven.

## 4 Milieueffecten

In de "m.e.r.-beoordelingsnotitie Luchthavenbesluit MAA" zijn de effecten beschreven van het aangevraagde Luchthavenbesluit<sup>5</sup>. Het betreft zowel de 'landzijdige effecten', voornamelijk veroorzaakt door het aan- en afrijdend wegverkeer, als de 'luchtzijdige effecten' veroorzaakt door de passagiersvluchten, vrachtluchten, general aviation en lesvluchten. De m.e.r.-beoordelingsnotitie is als bijlage 1a bij deze aanvraag gevoegd.

De conclusies van de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn onderstaand samengevat:

### Geluid:

- Uit de resultaten van de geluidberekeningen blijkt dat de geluidbelasting als gevolg van het gebruik van de 2.750 m baan beperkt toeneemt ten opzichte gebruik van de 2.500 m baan (bij gelijke vlootsamenstelling en baangebruik) met uitzondering van het handhavingspunt in Ulestraten (daar neemt de geluidbelasting af).

#### Luchthavenbesluit versus huidige situatie:

- Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de  $L_{den}$ -geluidcontouren en het aantal ernstig gehinderden toenemen ten opzichte van de huidige situatie, doch de toename is kleiner dan bij volledige benutting van de Referentiesituatie MAA-2014. In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek en Geleen neemt de mate van hinder en het aantal ernstig gehinderden toe.
- Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de  $L_{night}$ -geluidcontouren en het aantal ernstig slaapverstoorden toenemen ten opzichte van de huidige situatie, doch de toename is kleiner dan bij volledige benutting van de Referentiesituatie MAA-2014. In Rothem, Meerssen, Geverik en Beek neemt de mate van verstoring en het aantal ernstig slaapverstoorden toe.

#### Luchthavenbesluit versus referentiesituatie:

- Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de  $L_{den}$ -geluidcontouren en het aantal ernstig gehinderden aanzienlijk kleiner zijn dan bij volledige benutting van de Referentiesituatie MAA-2014<sup>6</sup>. In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek, Geleen en Sittard neemt de mate van hinder en het aantal ernstig gehinderden af.
- Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de  $L_{night}$ -geluidcontouren en het aantal ernstig slaapverstoorden aanzienlijk kleiner zijn dan bij volledige benutting van de Referentiesituatie MAA-2014. In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek, Geleen en Sittard neemt de mate van verstoring en het aantal ernstig slaapverstoorden af.

Uit de resultaten van de geluidberekeningen blijkt dat de geluidbelasting bij een volledige benutting van het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024) afneemt ten opzichte van een volledige benutting van de Referentiesituatie MAA-2014. De nieuw vast te stellen geluidgrenswaarden bieden een hoger beschermingsniveau dan de grenswaarden die gelden overeenkomstig de Referentiesituatie MAA-2014.

Het effect van het Luchthavenbesluit op het onderdeel geluid is als positief beoordeeld.

<sup>5</sup> De situatie overeenkomstig het aangevraagde Luchthavenbesluit is in de m.e.r.-beoordelingsnotitie aangeduid met: LHB-situatie MAA-2024

<sup>6</sup> De situatie overeenkomstig de Omzettingsregeling is in de m.e.r. beoordelingsnotitie aangeduid met: Referentiesituatie MAA-2014



#### Externe veiligheid:

##### Luchthavenbesluit versus huidige situatie:

- Uit de resultaten van de externe veiligheidsberekeningen blijkt dat de oppervlakten van de externe veiligheid-contouren en het aantal woningen gelegen binnen de  $PR=10^{-6}$ -contour, bij een volledige benutting van het aangevraagde gebruik toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De toenames zijn echter minder groot dan bij volledige benutting van de Referentiesituatie MAA-2014. De extra woningen die binnen de  $PR=10^{-6}$ -contour komen te liggen zijn gelegen in de woonkern van Beek.

##### Luchthavenbesluit versus referentiesituatie:

- Uit de resultaten van de externe-veiligheidsberekeningen blijkt dat de oppervlakten van de externe veiligheidscontouren en het aantal woningen binnen de  $PR=10^{-6}$ -contour bij het aangevraagde gebruik beperkt afnemen ten opzichte van een volledige benutting van de Referentiesituatie MAA-2014. De afname van de woningen die binnen de  $PR=10^{-6}$ -contour liggen doet zich voor in de woonkern van Beek.

Het effect van het Luchthavenbesluit op het onderdeel externe veiligheid is als neutraal beoordeeld.

Tevens zijn, conform het verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de totaal risico gewichten (TRG) inzichtelijk gemaakt van de huidige situatie, bij maximale invulling van de Omzettingsregeling en bij maximale invulling van het Luchthavenbesluit. Deze TRG's bedragen respectievelijk:

- huidige situatie: 0,827 ton/jaar;
- referentiesituatie MAA-2014 (Omzettingsregeling): 1,115 ton/jaar;
- LHB-situatie MAA-2024: 0,958 ton/jaar.

#### Luchtkwaliteit:

- Ten behoeve van de vaststelling van het Besluit op Bezwaar is in 2011 een uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten van dat onderzoek blijkt dat, bij volledige benutting van de in de Besluit op Bezwaar vastgelegde vliegmogelijkheden:
  - MAA 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.Volledige benutting van milieugebruiksruimte zoals in de BOB 2011 vastgelegd komt overeen met de Referentiesituatie MAA-2014;
- In het kader van het onderzoek naar de stikstofdepositie zijn diverse berekeningen uitgevoerd waaruit blijkt dat de stikstofdepositie in de LHB-situatie MAA 2024 lager is dan in de Referentiesituatie MAA-2014. Dit duidt op een verminderde uitstoot van  $\text{NO}_x$ . In die lijn is het te verwachten dat de emissie van fijn stof eveneens afneemt. Daarnaast nemen volgens de huidige inzichten de achtergrondconcentraties voor zowel  $\text{NO}_2$  als  $\text{PM}_{10}$  in de toekomst met  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  meer af dan bij het onderzoek van 2011 was aangenomen.

Op grond van bovenstaande zal het aangevraagde gebruik een licht positief effect hebben op de luchtkwaliteit én zullen de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden.



### Stikstofdepositie:

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat:

- De stikstofdepositie neemt als gevolg van het aangevraagde gebruik in geringe mate toe in omliggende Natura 2000-gebieden. De toename van de stikstofdepositie vanwege het aangevraagde gebruik bedraagt ten hoogste 0,42 mol/ha/jaar ten opzichte van de Referentiesituatie PAS-2012<sup>7</sup>. Vastgesteld is dat het aangevraagde Luchthavenbesluit in combinatie met overige projecten en maatregelen die in het kader van het PAS worden getroffen de natuurlijke kenmerken van de stikstofgevoelige habitats niet aantasten.
- Bij volledige benutting van het aangevraagde Luchthavenbesluit neemt de stikstofdepositie in mindere mate toe dan in de referentiesituatie.

Ten behoeve van de aanvraag is tevens onderzocht of het Luchthavenbesluit grensoverschrijdende effecten heeft. Het blijkt dat er geen belangrijke nadelige grensoverschrijdende effecten optreden. Hetzelfde geldt voor de effecten op Natura 2000 gebieden in België en Duitsland. Deze zijn in de stikstofberekeningen beschouwd.

De m.e.r. beoordelingsnotitie is door MAABI BV op 23 augustus 2016 aangeboden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (in haar rol als bevoegd gezag) met de vraag een m.e.r. beoordelingsbeslissing te nemen. Het bevoegd gezag heeft de notitie ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder de Commissie). Op 5 september 2016 heeft de Commissie haar beoordelingsadvies over de m.e.r.-beoordelingsnotitie van het Luchthavenbesluit van MAA gepubliceerd. In de notitie wordt geconcludeerd dat de beoogde wijziging in het gebruik van MAA niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen zal leiden en dat een milieueffectrapport geen toegevoegde waarde heeft. De Commissie constateert dat voldoende informatie aanwezig is om deze conclusie te trekken en om het milieubelang volwaardig mee te wegen in een besluit over de aard en omvang van het gebruik van MAA.

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

Na nader onderzoek is gebleken dat het één bedrijfswoning betreft die op en (gedeeltelijk) binnen de  $PR=10^{-5}$  contour is gesitueerd. Voor bedrijfswoningen geldt geen saneringssituatie.

Op 22 september 2016 concludeert de Staatsecretaris in haar brief met kenmerk IENM/BSK-2016/188357 dat op basis van de motiveringen van de milieugevolgen zoals opgenomen in de m.e.r.-beoordelingsnotitie, de externe toets door het bureau To70 en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, dat het voorgenomen gebruik van de luchthaven niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Op grond hiervan besluit de Staatsecretaris dat voor het luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport geen volledige m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

---

<sup>7</sup> In het kader van de Nb-wet geldt het jaar 2012 als referentiesituatie. In het kader van de m.e.r. beoordeling geldt de Omzettingsregeling uit 2014 als referentiesituatie.

## 5 Ruimtelijke beperkingen

### 5.1 Luchthavengebied

De begrenzing van het luchthavengebied is – in vergelijking met het aanwijzingsbesluit en de omzettingsregeling – op onderdelen aangepast en in overeenstemming gebracht met de huidige feitelijke situatie. Het betreft mineure aanpassingen van de begrenzing van het luchthavengebied die geen (i.c. een neutraal) milieueffect hebben. In bijlage 4 zijn de wijzigingen en de reden van deze wijzigingen van het luchthavengebied beschreven.

### 5.2 Beperkingengebieden geluid en externe veiligheid

Het Luchthavenbesluit zal ruimtelijke beperkingen vastleggen binnen geluids- en externe veiligheidscontouren<sup>8</sup> die worden veroorzaakt door het gebruik van de luchthaven (gekoppeld aan het aantal vliegtuigbewegingen). De beperkingengebieden voor geluid en externe veiligheid zijn beschreven in de notitie “Beperkingengebieden Geluid en Externe Veiligheid” en het rapport van To70 “Analyse ruimtelijke plannen rond Maastricht Aachen Airport Potentiële conflicten met betrekking tot het nieuwe luchthavenbesluit”. Deze notitie is opgenomen in bijlage 1b bij deze aanvraag. Het rapport van To70 is als bijlage 4a bij de m.e.r.-beoordelingsnotitie gevoegd.

De  $L_{den}=56$  dB(A) geluidscontour voor het gevraagde Luchthavenbesluit valt, met uitzondering van een beperkt gebied aan de zuidzijde van de contour, geheel binnen het grootste beperkingengebied voor geluid dat is vastgesteld met de Omzettingsregeling; i.c. de 35 Ke-contour. In bijlage 1b is geconcludeerd dat de in het Luchthavenbesluit nieuw vast te stellen beperkingengebieden voor geluid de facto niet leiden tot extra beperkingen inzake woningen in relatie tot de beperkingen die zijn vastgesteld in de vigerende bestemmingsplannen/beheersverordeningen. Integendeel, op diverse plaatsen worden vigerende beperkingen opgeheven.

De  $PR=10^{-5}$  en  $10^{-6}$  externe-veiligheidscontouren voor het gevraagde Luchthavenbesluit vallen geheel binnen de externe-veiligheidscontouren zoals in de nu vigerende besluiten inzichtelijk gemaakt. In vergelijking met die contouren neemt het oppervlak van en het aantal woningen gelegen binnen de  $PR=10^{-6}$  af. In de Omzettingsregeling zijn echter geen externe veiligheidscontouren vastgesteld. Als gevolg van de gewijzigde wet- en regelgeving wordt het beperkingengebied voor externe veiligheid met het Luchthavenbesluit voor de eerste keer formeel vastgesteld.

### 5.3 Beperkingengebieden vliegveiligheid

Daarnaast zullen in het Luchthavenbesluit ook ruimtelijke beperkingen in verband met de vliegveiligheid worden vastgesteld; deze zijn gebruiksonafhankelijk. De ruimtelijke beperkingen als gevolg van vliegveiligheid zijn door To70 geïnventariseerd. Hierbij is gebruik gemaakt van een nieuwe meting van de ligging van de baan, die in opdracht van MAA BV is uitgevoerd.

---

<sup>8</sup> nl. binnen de  $L_{den} = 56$  en  $70$  dB(A) resp.  $PR = 10^{-5}$ - en  $10^{-6}$  contouren.

Het betreft de volgende beperkingengebieden:

- contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;
- een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid;
- indien op de luchthaven of binnen een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding aanwezig is: contouren ter aanduiding van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van deze apparatuur;
- indien op de luchthaven een instrumentbaan categorie I, II, of III aanwezig is: een gebied van 6 kilometer rondom de start- en landingsbaan met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik;
- indien de luchthaven ook buiten de daglichtperiode is geopend: een laserstraalvrij gebied.

Het rapport van To70 is als bijlage 4a van de m.e.r.-beoordelingsnotitie gevoegd. To70 komt tot de volgende vaststelling:

### 5.3.1 Veiligheidsgebieden

Er zijn geen plannen geïdentificeerd binnen de veiligheidsgebieden. Voor de reeds aanwezige bebouwing wordt verondersteld dat deze met een bouwvergunning is geplaatst. Daarmee lijken er geen ruimtelijke consequenties te zijn met betrekking tot bebouwing binnen de veiligheidsgebieden. Voor de bomen en struiken binnen de veiligheidsgebieden zijn de consequenties afhankelijk van de beoordeling van de exploitant van de luchthaven en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De natuurlijke hellingen binnen de veiligheidsgebieden voldoen niet aan de gestelde normen. Het is aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om te bepalen of dit tot onaanvaardbare risico's leidt.

### 5.3.2 Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid

Aangezien de hoogtebeperkingen op grond van artikel 14 van het Besluit Burgerluchthavens normaliter geen consequenties hebben voor bestaande bebouwing, maar wel voor nieuwe bebouwing, is geanalyseerd welke plannen potentieel conflicteren met deze hoogtebeperkingsvlakken. De plannen in onderstaande tabel zijn daarbij als potentieel problematisch aangemerkt:

Gemeente	Potentieel problematische bestemmingsplannen	Potentieel problematische windturbine-plannen
Beek	Aviation Valley	Voorkeursgebieden POL2014
Heerlen	-	Voorkeursgebieden POL2014 / PALET
Maastricht	-	Voorkeursgebieden POL2014
Meerssen	Aviation Valley (BP01005-ON01)	-
Nuth	-	Plan voor 3 windturbines
Sittard-Geleen	-	Voorkeursgebieden POL2014 (gebieden in zuidelijk deel gemeente)
Stein	-	Voorkeursgebieden POL2014

Overigens zijn de plannen voor Aviation Valley in de gemeente Beek en Meerssen vooral problematisch met het oog op luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of –begeleidingsapparatuur.

Voor deze plannen geldt dat ze nader getoetst moeten worden door ILT of deze in de huidige vorm doorgang kunnen vinden.

Voor de reeds aanwezige obstakels die door de hoogtebeperkingsvlakken heen steken, geldt dat deze alleen kunnen blijven staan indien vóór inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning is verleend.

In het nieuwe luchthavenbesluit worden de startlengtes (d.w.z. de TORA: Take-off Runway Available) verlengd ten opzichte van het huidige baangebruik. Dat betekent dat ook de uiteinden van de baan zullen mogen worden gebruikt door startende vliegtuigen. Het gevolg is dat bestaande objecten die op grond van de huidige startlengtes nog niet als gevaarlijk werden beoordeeld, bij de nieuwe startlengtes wel als een risico kunnen worden aangemerkt. In het rapport "Runway safety study Maastricht Aachen Airport" (To70, 16.272.01) wordt geconcludeerd dat een aantal obstakels een risico vormen met betrekking tot de nieuwe startlengtes. In deze studie worden ook aanbevelingen gedaan hoe deze risico's kunnen worden gemitigeerd. Dit rapport van To70 is als bijlage 4b van de m.e.r.-beoordelingsnotitie gevoegd.

MAA (Beheer en Infra) heeft (mede namens de exploitant) aangegeven dat aan de noordzijde van de luchthaven (gemeente Beek) enkele bomen door het 2% obstakelvlak (Take-off climb surface) steken als gevolg van het gewijzigde gebruik van de startbaan voor code E en F vliegtuigen. MAA heeft aangegeven zich in eerste instantie in te zetten om met de percee-eigenaren tot overeenstemming te komen om de bomen en struiken onder het 2% vlak te houden. Indien noodzakelijk kan daarna een verzoek tot beoordeling bij de ILT worden gedaan.

### 5.3.3 Hoogtebeperkingen in verband met luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of – begeleiding

Aangezien deze hoogtebeperkingen normaliter geen consequenties hebben voor bestaande bebouwing, maar wel voor nieuwe bebouwing, is geanalyseerd welke plannen potentieel conflicteren met deze hoogtebeperkingsvlakken. De plannen in onderstaande tabel zijn daarbij als potentieel problematisch aangemerkt:

Gemeente	Potentieel problematische bestemmingsplannen	Potentieel problematische windturbine-plannen
Beek	Aviation Valley	Voorkeursgebieden POL2014
Maastricht	-	Voorkeursgebieden POL2014
Meerssen	Aviation Valley (BPO1005-ON01)	-
Sittard-Geleen	-	Voorkeursgebieden POL2014 (gebieden in zuidelijk deel gemeente)
Stein	-	Voorkeursgebieden POL2014

Met betrekking tot bomen en struiken gelden andere regels dan voor andere obstakels. LVNL heeft aangegeven geen problemen te verwachten m.b.t. bomen die door de CNS-vlakken steken.

Voor deze plannen geldt dat ze nader getoetst moeten worden door ILT/LVNL of deze in de huidige vorm doorgang kunnen vinden.

#### **5.3.4 Beperking vogelaantrekkende bestemmingen**

Er zijn geen plannen geïdentificeerd die zouden kunnen leiden tot een verhoogde vogelaantrekkende werking.

#### **5.3.5 Laserstraalvrije gebied**

Voor zover bekend vinden er in de provincie Limburg geen of weinig activiteiten plaats waarbij lasers gebruikt worden. De introductie van dit vlak lijkt daarmee geen directe ruimtelijke consequenties te hebben.

## 6 Economische onderbouwing

Door Buck Consultants International is een economische analyse uitgevoerd van het businessplan van MAA dat ten grondslag ligt aan deze aanvraag van het Luchthavenbesluit. De bevindingen van Buck zijn als bijlage 2a bij de aanvraag gevoegd. Buck komt daarbij – kort samengevat – tot de volgende conclusies:

### 6.1 Doelstellingen 10-jarenprogramma

Buck komt gemotiveerd tot de volgende conclusies ten aanzien van de doelstellingen van het 10-jarenprogramma:

- een baan van 2.750 meter is belangrijk om de doelstellingen uit het 10-jarenplan van Maastricht Aachen Airport te realiseren. Ambitieuze doelstellingen van het 10-jarenprogramma is het in 2024 bereiken van een volume van ca. 700.000 one-way passagiers en een vrachtvolume van 250.000 ton, waarvan 50.000 ton via road feeder services van en naar andere luchthavens;
- de voldoende mogelijkheden om deze doelstelling te realiseren zijn
  - (1) de duurzame toekomst van de luchthaven na de overname door de Provincie Limburg;
  - (2) de centrale ligging in Europa;
  - (3) de ligging van de luchthaven direct aan belangrijke logistieke assen; en
  - (4) de kwaliteit, de snelheid, de flexibiliteit, de kostprijs, de volledigheid van de afhandeling van de luchtvracht en de beschikbaarheid over 24/7 douane-faciliteiten.

### 6.2 700.000 one-way passagiers

Over de passagiersvolumes concludeert Buck specifiek het volgende:

- de doelstelling om in 2024 700.000 passagiers af te handelen is mogelijk, maar vergt veel inspanningen van de luchthaven, met name wat betreft het aantrekken (en behouden) van carriers;
- de mogelijkheden om deze doelstelling te realiseren zijn:
  - (1) de omvang van het achterland met een potentie van meer dan 1 miljoen passagiers voor MAA;
  - (2) acquireren van kansrijke bestemmingen die nog niet aangevlogen worden vanuit MAA;
- MAA dient echter wel grote inspanningen te doen omwille van de concurrentie met andere luchthavens in de regio om met een juiste mix van carriers het beoogde volume te realiseren.

### 6.3 250.000 ton vracht

Over de vrachtvolumes concludeert Buck specifiek het volgende:

- ook het realiseren van 250.000 ton vracht in 2024, waarvan 50.000 ton getrukt, vergt grote inspanningen van de luchthaven, maar is zeker niet onhaalbaar. De gesprekken in 'het veld' (bedrijven en wetenschap), alsmede recente ontwikkelingen met de tijdelijke komst van Ethiopian Airlines, bevestigen dit;



- dit doel kan met name gerealiseerd worden vanwege:
  - (1) de wereldwijde groei van de luchtvrachtmarkt;
  - (2) het belang van de full freighters voor belangrijke luchtvrachtbestemmingen met een relatief kleine passagiersmarkt<sup>9</sup>;
  - (3) de verwachte groei van de luchtvracht die enkel door Schiphol en Maastricht kan worden afgehandeld en de vraag of Schiphol deze groeiende vraag kan accommoderen. Maastricht kan daardoor als overloopluchthaven dienen voor vracht van Schiphol, waardoor vermeden kan worden dat luchtvracht naar het buitenland verdwijnt. Dit draagt bij aan de internationale concurrentiepositie van Nederland.
  - (4) de sectoren waar MAA zich op richt: met de grootste groeikansen en met sterk vertegenwoordiging in Zuidoost Nederland;
  - (5) het gebruik van de 2.750 m baan: dit is aantrekkelijk voor verschillende freightcarriers en biedt de mogelijkheden voor intercontinentale verbindingen die voor een aantal van die sectoren interessant zijn;
  - (6) de centrale ligging in een logistiek gerichte regio;
  - (7) de kwaliteit en de snelheid van de vrachtafhandeling;
  - (8) het investeringsprogramma van MAA Beheer en Infrastructuur BV in de cargofaciliteiten;
  - (9) het aflopen van het ongunstige fuelcontract;
  - (10) de steun van de nationale overheid voor de groei van MAA in het luchtvrachtsegment en de luchtvaartpolitiek die wordt gevoerd op het gebied van een "open skies" beleid voor de luchthaven.

#### 6.4 Economische effecten

- Het volledig benutten van de baanlengte op MAA is noodzakelijk om de groeiambities tot 2024 te realiseren. Dit geldt met name voor vracht.
- Als de baanlengte volledig benut kan worden leidt dit tot een toename van de directe en indirecte werkgelegenheid met 610-1.785 banen (fte).
- Naast werkgelegenheidseffecten ontstaan er ook transportkostenvoordelen voor luchtvracht. De concurrentiepositie van MAA ten aanzien van vracht wordt versterkt door volledig baangebruik. Via MAA kunnen efficiency-voordelen ontstaan met een netto economisch effect van €25,2-€39,5 mln.

#### 6.5 Bedrijfseconomische onderbouwing

De exploitatie van de luchthaven is op basis van het 10-jarenplan van de exploitant en de door de Provincie beschikbaar gestelde middelen haalbaar. De inzet van deze middelen maakt het mogelijk de groeiambities van de exploitant te kunnen faciliteren (zie ook bijlage 2b)

#### 6.6 Algemene conclusie

Het Luchthavenbesluit, dat een volledig baangebruik (2.750 meter) mogelijk maakt, is een belangrijke voorwaarde om de groeiambities uit het 10-jaren plan te realiseren. Dit geldt vooral voor de luchtvrachtambitie. Geen volledig baangebruik maakt groei niet mogelijk.

---

<sup>9</sup> Bestemmingen waar belly weinig kansrijk is



Gesprekken met carriers geven dit aan. Bij een volledig gebruik van de baanlengte kunnen de groeiambities – met veel inspanningen – worden gerealiseerd.

Het realiseren van deze groeiambities leidt ook tot economische effecten. In de eerste plaats in termen van werkgelegenheid: 510-1.190 directe en 100-595 indirecte banen. In de tweede plaats ook in transportkostenvoordelen voor luchtvracht.

De exploitatie van de luchthaven is op basis van het 10 jarenplan van de exploitant en de door de Provincie beschikbaar gestelde middelen haalbaar. De inzet van deze middelen maakt het mogelijk de groeiambities van de exploitant te kunnen faciliteren.

## 7 Overige relevante procedures

### 7.1 Toetsing LVNL

Per brief van 23 juli 2015 heeft MAA aan de Luchtverkeersleiding Nederland (verder: LVNL) advies gevraagd voor het aangepast baangebruik over de volledige lengte van 2.750 m voor startende vliegtuigen van cat. E/F. LVNL heeft haar advies in 2 brieven uitgebracht.

In haar brief van 26 augustus 2015 meldt LVNL dat er geen problemen worden verwacht op het gebied van flyability en dat geen procedure bij ILT moet worden doorlopen voor het vastleggen van de routes en procedures, conform het "Werkproces gezamenlijk luchtruim- en procedureontwerp" (de zogenaamde artikel 5.11 procedure).

In haar brief van 21 september 2015 geeft LVNL een positief advies inzake het gebruik van de baan over een lengte van 2.750 m in relatie tot de werking van de Localizer array en de Nearfield monitor. Dit advies is verstrekt voor de volgende vliegtuigtypen: A330, A340, A350, B747-400, B747-800, B757, B767 en B777.

Beide adviezen zijn als bijlage 3a, resp. 3b, bij deze toelichting op de aanvraag opgenomen.

### 7.2 Aan- en uitvliegroutes AIP: Luchtzijdige aspecten

Voor de luchthaven zijn aan- en uitvliegroutes en –procedures vastgelegd en in de luchtvaartgids (AIP) gepubliceerd. Met het voorgenomen gebruik wil MAABI BV onder meer dat op de luchthaven gebruik kan worden gemaakt van een 2.750 meter baan voor het starten van zogenoemd categorie E en F verkeer. Op dit moment is het gebruik van de baan beperkt tot 2.500 meter. Op verzoek van MAA BV heeft LVNL beoordeeld of de uitvliegroutes en –procedures (SID's; Standard Instrument Departures) aangepast moeten worden vanwege dit voorgenomen gebruik. LVNL heeft in een brief aan MAA BV d.d. 26 augustus 2016 (zie bijlage 3a) laten weten dat dit niet het geval is en dat het gebruik van de volledige baanlengte 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 MAA BV ook getoetst of het voorgenomen gebruik van de 2.750 meter baan leidt tot problemen met de aanwezige communicatie-, navigatie- en surveillanceinfrastructuur (CNS), in concreto de localizer voor het Instrument Landing System (ILS) voor baan 03 en baan 21. De bevindingen van LVNL zijn weergegeven in de brief van 21 september 2015. 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 verschuiven van de baandrempel mogelijk is en er geen sprake is van luchtruimwijzigingen. Derhalve hoeven er ook geen separate besluitvormingstrajecten of -procedures te worden gevolgd.

### 7.3 EASA- Certificaat

Maastricht Aachen Airport heeft een stappenplan opgesteld dat dient te leiden tot het verstrekken van het certificaat "Veilig Gebruik Luchthaven" EASA op basis van een baangebruik van 2.500m. Dit traject bevindt zich momenteel in de eindfase: MAA BV heeft een officiële aanvraag ingediend bij IL&T die op dit een documentcontrole uitvoert. Eind oktober 2016 zal dit resulteren in een audit bij MAA door een inspectieteam van IL&T. Bij voldoende resultaat zal er een certificaat verstrekt worden o.b.v. EASA. Vervolgens zal door MAA een wijzigingsbesluit ingediend worden in het kader van het verkrijgen van een certificaat 'Veilig Gebruik Luchthaven' EASA o.b.v. een baangebruik van 2.750m (voor startende code E/F vliegtuigen). Pas na verkrijging van dit certificaat, publicatie van het Luchthavenbesluit in de Staatscourant en publicatie in het AIP van MAA kan de 2.750m baanlengte operationeel worden benut.

### 7.4 Melding in het kader van de Programmatorische Aanpak Stikstofdepositie.

Het Luchthavenbesluit MAA is op 15.12.2015 aangemerkt als een prioritair project in het kader van de Programmatorische Aanpak Stikstofdepositie. Voor het Luchthavenbesluit MAA is ontwikkelingsruimte gereserveerd. In bijlage 3 van de m.e.r.-beoordelingsnotitie is het rapport opgenomen van het onderzoek naar de stikstofdepositie. Daarin is geconcludeerd dat de stikstofdepositietoename als gevolg van het Luchthavenbesluit past binnen de ontwikkelingsruimte die voor het prioritair project is gereserveerd in de PAS.

Op basis van artikel 19 kh, zevende lid Nb-wet is een Nb-wet vergunning niet noodzakelijk indien het project of de handeling een stikstofdepositie op voor stikstofgevoelige habitats in het Natura 2000-gebied veroorzaakt die afzonderlijk en in cumulatie met andere projecten of handelingen met betrekking tot dezelfde inrichting in de periode waarvoor het programma geldt, niet een grenswaarde overschrijdt die is vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur. De betreffende grenswaarde is vastgelegd in artikel 2 van het Besluit PAS en bedraagt 1 mol/ha/jaar of – ingeval in het desbetreffende Natura 2000-gebied 5% of minder van de depositieruimte voor deze grenswaarden beschikbaar is - 0,05 mol/ha/ja. Ten tijde van het opstellen van voorliggende toelichting was in Limburg alleen voor het Natura 2000-gebied Maasduinen 5% of minder van de depositieruimte voor de grenswaarden beschikbaar. Voor alle overige Natura 2000-gebieden in de provincie Limburg is meer dan 5% van de grenswaarde van 1 mol/ha/ja beschikbaar. In het genoemde stikstofdepositie onderzoeksrapport is geconcludeerd dat de toename van de stikstofdepositie minder dan 1 mol/ha/ja bedraagt.

Overeenkomstig artikel 8, eerste lid, onderdeel a, subonderdeel 1° 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 Natuurbeschermingswet (Nb-wet). Krachtens artikel 19d, vijfde lid van de Natuurbeschermingswet (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 luchthaven Maastricht derhalve een melding te doen bij de Minister van Economische Zaken.

## 8 Regionaal draagvlak en omgevingsmanagement

### 8.1 Provinciaal Ontwikkelingsplan Limburg – POL 2014

In 2014 is het Provinciaal Ontwikkelingsplan Limburg (POL 2014) geactualiseerd. Het POL 2014 is tot stand gekomen in co-creatie, intensieve samenwerking met gemeenten en regionale stakeholders en op 12 december 2014 door Provinciale Staten van Limburg vastgesteld. Het POL2014 heeft vier wettelijke functies: structuurvisie (Wet ruimtelijke ordening), provinciaal milieubeleidsplan (Wet milieubeheer), regionaal waterplan (Waterwet), Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (Planwet verkeer en vervoer).

In het POL 2014 is gesteld dat Maastricht Aachen Airport (MAA) een luchthaven is van beperkte capaciteit, waarvan de betekenis nu vooral ligt in het afhandelen van goederen. De Provincie Limburg wil de positie van de luchthaven MAA versterken voor zowel het personenvervoer als het vrachtvervoer.

### 8.2 De gemeentes Beek en Meerssen

De gemeentes Beek en Meerssen grenzen aan het luchthavengebied en de beperkingengebieden voor geluid en externe veiligheid zijn gesitueerd binnen de grenzen van deze gemeentes. Om die reden worden deze gemeentes, mede vanuit een coördinatie vanuit de Provincie Limburg, nauw betrokken bij de totstandkoming en de besluitvorming van het Luchthavenbesluit van MAA. Zo zijn er, in samenwerking met CRO (zie 9.3) twee informatiesessies georganiseerd over de inhoud van de (concept-)aanvraag van het Luchthavenbesluit en de m.e.r.-beoordelingsnotitie, één bij de gemeente Beek en één bij de gemeente Meerssen.

### 8.3 De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht

De Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Maastricht is per 1 januari 2014 ingesteld met de inwerkingtreding van de omzettingsregeling luchthaven Maastricht door de Minister van I&M en feitelijk operationeel sinds maart 2014. De CRO is heel nauw betrokken bij de voorbereiding en de besluitvorming rondom het Luchthavenbesluit van MAA. Dit blijkt ook uit het [jaarplan 2016](#) van de CRO.

De CRO heeft in juni 2016 haar definitieve advies uitgebracht aan de staatssecretaris van I&M over het Luchthavenbesluit en de daaraan te stellen randvoorwaarden. De CRO heeft hiervoor de werkgroep Luchthavenbesluit MAA (CRO werkgroep LHB) in het leven geroepen. Vanuit MAA is heel frequent, intensief en open gecommuniceerd met de CRO werkgroep LHB.

De CRO ziet het eveneens als haar taak om met de omgeving te communiceren over haar rol bij de ontwikkelingen op de luchthaven Maastricht. De CRO zal erop toezien dat zij een eigenstandige en herkenbare rol in de communicatie vervult naast, dan wel in combinatie met, andere relevante partijen als de directie van de luchthaven, het provinciaal bestuur van Limburg en de besturen van de omliggende gemeenten, die ook communiceren over de luchthaven. In dit kader hebben 2 voorlichtingsavonden plaatsgevonden met de bewoners van de omgeving van de luchthaven.

Tijdens de bijeenkomsten van de CRO en tijdens de voorlichtingsavonden met de bewoners zijn vragen gesteld over de toename van het aantal vluchten per dag (bij maximale benutting van het Luchthavenbesluit ten opzichte van de huidige situatie) en over de toename van de piekgeluidbelasting bij gebruik van de 2.750 m baan in vergelijking met het gebruik van de 2.500 m door startende code E/F vrachtvliegtuigen. In het kader van deze vragen is de volgende informatie verstrekt:

### 8.3.1 Toename aantal vluchten ten opzichte van de huidige situatie

De vergunde gebruikruimte op basis van de Omzettingsregeling wordt de laatste jaren en ook nu niet maximaal benut, omdat minder wordt gevlogen dan op basis van de vergunning is toegestaan. Indien de op basis van het businessplan 2014-2024 geprognoseerde gebruikruimte van het Luchthavenbesluit wel maximaal zal worden benut, is sprake van een toename van het aantal vliegtuigbewegingen en daarmee van de belasting voor omwonenden ten opzichte van de situatie 2015. Het betreft 12,4 extra bewegingen per dag (= 6,2 starts en 6,2 landingen van passagiers- en vrachtvliegtuigen) zal betreffen bij 700.000 passagiers en 250.000 ton vracht (op basis van 150 one-way passagiers en 80 ton vracht per beweging). Een deel van die extra vliegtuigbewegingen zal bij de start gebruik maken van de 2.750 meter baan (naar verwachting circa 2 vrachttoestellen per dag). Het gemiddeld aantal bewegingen van groot verkeer bedroeg in 2015 15,7 per dag (circa 8 starts en 8 landingen per dag, 5720 bewegingen totaal).

Onder meer vanwege deze vragen is in de akoestische onderzoeken ook uitgebreid aandacht besteed aan de geluidbelasting in de huidige situatie en in welke mate de geluidbelasting bij maximale benutting van de gebruikruimte die het Luchthavenbesluit zal bieden zal toenemen.

### 8.3.2 Piekgeluidbelastingen

Alhoewel  $L_{den}$  en  $L_{night}$  geschikte dosismaten zijn om de geluidhinder vanwege het vliegend verkeer inzichtelijk te maken, zijn omwonenden bezorgd over de piekgeluidbelasting ( $L_{Amax}$ ) en in het bijzonder over de toename van de piekgeluidbelastingen door het gebruik van de 2.750 m door opstijgende code E/F vliegtuigen. Met piekgeluidbelasting wordt bedoeld: de hoogst optredende geluidbelasting op enig punt bij een volledige vliegtuigbeweging.

Om antwoord te geven op vragen over de toename van de piekgeluidbelasting heeft Adecs Airinfra BV de volgende geluidbelasting inzichtelijk gemaakt:

- Piekgeluidbelasting in  $L_{Amax}$  van zowel starts als landingen van een B777 op een 2.500 meter baan
- Piekgeluidbelasting in  $L_{Amax}$  van starts van een B777 op een 2.750 meter baan
- Verschilplaatje van  $L_{Amax}$  (2.750m) min  $L_{Amax}$  (2.500m)

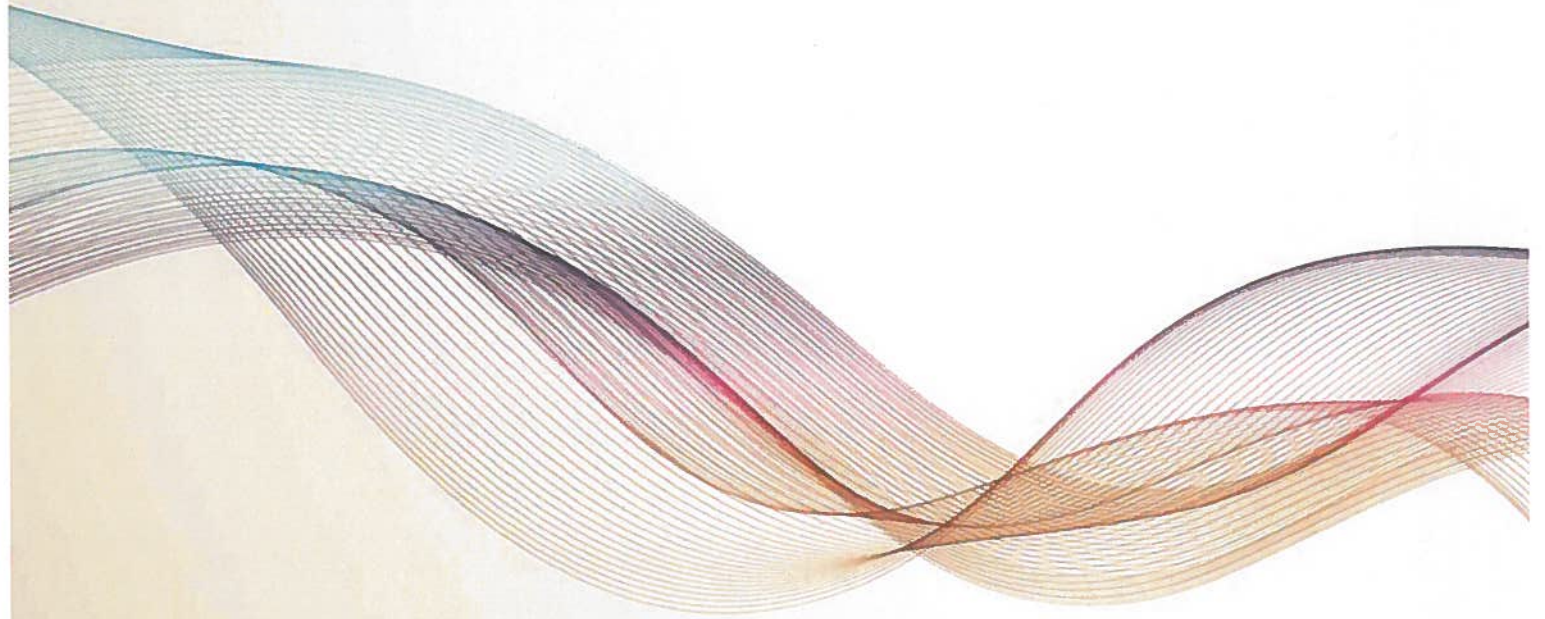
De grafische weergaven van deze piekgeluidbelastingen is opgenomen in bijlage 1c. Uit de resultaten van de berekeningen wordt geconcludeerd dat de piekgeluidbelastingen lokaal toenemen en op andere plaatsen afnemen. Aan de noordzijde van Ulestraten zal de piekgeluidbelasting met 1 tot 1.5 dB toenemen en in Geveik en Beek-Zuid met 1 tot 2 dB afnemen. Elders, ter plaatse van woonkernen, is de toe- of afname minder dan 0.5 dB.

Ter plaatse van woningen worden geen waarneembare toenames (i.c. toenames van ca. 2 dB of meer) vastgesteld. Het betreft in zijn algemeenheid marginale verschillen van de piekgeluidbelastingen.

**Rol van de CRO na inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit**

In het kader van de communicatie over het luchthavenbesluit is de CRO voornemens om, na haar rol bij de voorbereiding van het besluit (informatiebijeenkomsten voor gemeenteraden en omwonenden en uitbrengen advies aan de staatssecretaris), na in werking treden van het besluit evaluatiebijeenkomsten te organiseren, waarin de ervaringen met de werking van het Luchthavenbesluit, kunnen worden gedeeld. Bij deze bijeenkomsten gaat het om het brengen en het halen van informatie. Naast de evaluatie van het LHB zullen ook andere onderwerpen de luchthaven betreffende, zoals ontwikkelingen bedrijfsterrein (bestemmingsplannen), maintenanceboulevard en proefdraailocatie, bij de door de CRO te organiseren bijeenkomsten aan de orde komen.





**Lievence**  **CSO**  
infra water milieu



**Bijlage 1**      **Milieu-informatie**

**Bijlage 1a**      **m.e.r.-beoordelingsnotitie Luchthavenbesluit MAA**

**Bijlage 1b**      **Notitie beperkingengebied Geluid en Externe Veiligheid**

**Bijlage 1c      Piekgeluidbelastingen**



**Bijlage 2      Economische informatie**

**Bijlage 2a      Economische onderbouwing Maastricht Aachen Airport**

**Bijlage 2b      Bedrijfseconomische haalbaarheid**

**Bijlage 3      Informatie vliegveiligheid**

**Bijlage 3a      Advies LVNL baangebruik 2.750 m – Flyability**



**Bijlage 3b**      **Advies LVNL baangebruik 2.750 m – werking van de  
Localizer array en de Nearfield monitor**

**Bijlage 4**      **Notitie wijziging Luchthavengebied**