

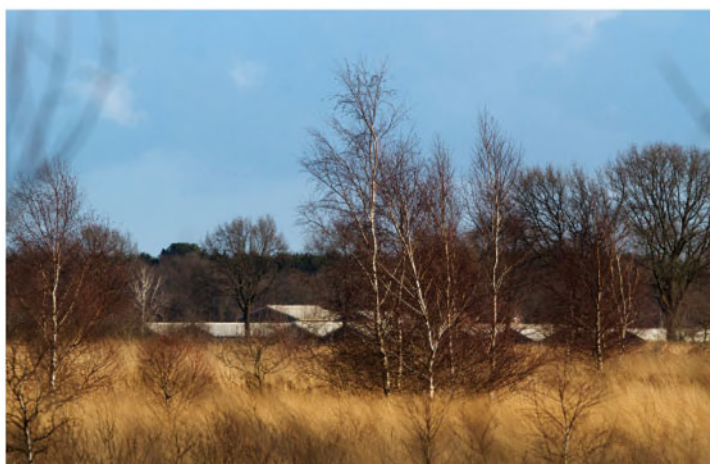


Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

# Maastricht Aachen Airport 2024

Advies voor de mer-beoordeling

25 maart 2025 / projectnummer: 3889



# 1 Advies voor de mer-beoordeling

Maastricht Aachen Airport (hierna: MAA) vraagt een luchthavenbesluit aan bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In het luchthavenbesluit zullen het gebruik van de luchthaven en de beperkingen aan het ruimtegebruik rondom de luchthaven worden vastgelegd. Provinciale Staten van Limburg willen dat de geluidhinder in de omgeving met 25% afneemt tussen 2019 en 2035<sup>1,2</sup>. MAA wil zich meer richten op vrachtverkeer en minder op passagiersvluchten. Daarvoor wil ze de grotere vrachtvliegtuigen faciliteren, onder meer door de start- en landingsbaan permanent over een lengte van 2.750 meter te gebruiken<sup>3</sup>. Ze wil daarnaast de openingstijden verder beperken (tussen 6.00 uur en 7.00 uur geen starts of landingen).

De luchthaven heeft onderzocht wat de gevolgen van de voorgenomen wijzigingen zijn. Het gaat om de onderwerpen geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, natuur, ruimtelijke ordening, schade aan daken door vortices (wervelingen)<sup>4</sup>, gezondheid en klimaat.

Voordat de minister besluit over het luchthavenbesluit, moet de minister eerst beoordelen of een milieueffectrapport opgesteld moet worden. Deze stap heet een mer-beoordeling. Een milieueffectrapport moet opgesteld worden als uit de mer-beoordeling van de minister blijkt dat het voornemen kan leiden tot aanzienlijke milieueffecten. Het onderzoeksresultaat van MAA is vastgelegd in een zogeheten aanmeldnotitie<sup>5</sup> (hierna: notitie) die de basis vormt voor de mer-beoordeling. De minister heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie) gevraagd de notitie te beoordelen.

In dit advies spreekt de Commissie zich uit of de notitie volledige en juiste informatie bevat om te kunnen beoordelen of het voornemen kan leiden tot aanzienlijke gevolgen voor het milieu. MAA stelt dat het voornemen niet tot aanzienlijke gevolgen leidt. De Commissie heeft getoetst of deze conclusie terecht is. Ze heeft daarbij gelet op<sup>6</sup> de:

- beschreven kenmerken van het voornemen;
- locatie van het voornemen en de kwetsbaarheid van het milieu;
- kenmerken van de potentiële gevolgen.

## Wat staat in de notitie?

Uit de notitie blijkt dat in het voornemen het karakter van de luchthaven wijzigt. Het voornemen gaat – vergeleken met de referentiesituatie – uit van meer vrachtverkeersvliegtuigen (van 3.908 naar 5.163) en minder passagiersvliegtuigen (van 13.459 naar 2.964). Om de zwaardere vrachtvliegtuigen te faciliteren is het benutten van de

---

<sup>1</sup> Het aantal ernstig gehinderden (...) in fases verlagen conform de denklijn uit het 'rapport Van Geel', (...) per 1-1-2025 met een maximum aantal ernstig gehinderden van 5.600 en verder verlaagd wordt naar maximaal 5.250 vanaf 1-1-20230 en maximaal 4.200 op 1-1-2035 (...) Een afname van het aantal ernstig gehinderden met 25% tussen 2019 en 20235 blijven leidend, maar kunnen in aantallen gehinderden verschillen ten opzichte van het PS-besluit (pagina 22 notitie).

<sup>2</sup> <https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/f116ade0-676c-486f-8bae-abaef6976f2b>.

<sup>3</sup> De huidige operationele baanlengte is 2.500 meter, die verschuift binnen een bereik van 2.750 meter. Er wordt geen nieuw stuk baan aangelegd voor het voornemen.

<sup>4</sup> Een werveling die door een vliegtuigvleugel wordt veroorzaakt (vortex, meervoud vortices).

<sup>5</sup> De luchthaven noemt dit de 'mer-beoordelingsrapportage tbv Luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport, Aangeboden aan Min. I&W voor advies Commissie mer. 18 December 2024

<sup>6</sup> Waarop gelet moet worden bij mer-beoordeling staat in de Europese Richtlijn 2011/92/EU, inclusief de wijzigingen door Richtlijn 2014/52/EU.

volledige baanlengte van 2.750 meter noodzakelijk. In de bijlagen zijn ook overwegingen over varianten opgenomen. De aangepaste openingstijden hebben een positief effect op de geluidhinder doordat er voor 7:00 uur, niet meer gevlogen wordt en er naar gestreefd wordt het aantal vluchten in de avondperiode te verminderen.

De voorgenomen wijzigingen leiden, volgens de notitie, tot geen of zeer beperkte milieueffecten vergeleken met de vergunning. Vergeleken met de huidige situatie, zo laat de notitie zien, nemen de (piek)geluidhinder (figuur 1), stikstofemissie, CO<sub>2</sub>-uitstoot en schade door vortices toe.

### **Wat is het advies van de Commissie?**

De notitie is uitgebreid en bevat veel onderzoek. De notitie geeft inzicht in de toename van effecten die omwonenden kunnen verwachten ten opzichte van de huidige situatie.

**De Commissie concludeert op basis van de notitie dat het voornemen leidt tot ten minste een nadelig effect: de toename van 60% in CO<sub>2</sub>-uitstoot. De Commissie constateert daarnaast dat op basis van de notitie niet is uit te sluiten dat er aanzienlijke negatieve milieueffecten zijn. De Commissie schat in dat de effecten van het voornemen eerder negatief dan neutraal of positief zijn. Daarbij weegt de Commissie de locatie, het voornemen en de te verwachten effecten mee; door de locatie van het voornemen dichtbij woningen, de inzet van meer zwaardere vliegtuigen kan de hinder van het taxiën toenemen. De kans op schade aan dakpannen door vortices<sup>3</sup> neemt toe. De Commissie geeft een kort overzicht van de onderwerpen:**

- **Toename in CO<sub>2</sub>-uitstoot:** de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het verkeer vanuit MAA neemt toe, als gevolg van het voorgenomen intercontinentale vrachtverkeer van circa 200.000 ton per jaar in de referentiesituatie<sup>7</sup> tot haast 350.000 ton per jaar.
- **Onduidelijk of doel Van Geel<sup>1</sup> en provincie gehaald wordt:** of het voornemen het geluidreductiedoel van Van Geel haalt, is niet duidelijk. Als gevolg van het gebruik van verschillende rekenmodellen en keuze van een ander referentiejaar zijn de doelstellingen in het Van Geel advies (later nog geherformuleerd door Provinciale Staten) niet te vergelijken met de resultaten van de hinderberekeningen. Wel is duidelijk dat het terugbrengen van de hinder ten opzichte van de huidige situatie niet gerealiseerd is.
- **Voornemen niet duidelijk:** het voornemen moet duidelijker beschreven worden. Het is niet goed na te gaan of de vliegroutes wijzigen en welke opties er zijn om de naderingen verder te verbeteren.
- **Piekgeluidniveaus van het taxiën en vliegen zijn niet expliciet in beeld gebracht:** de maximale geluidniveaus van het taxiën zijn niet in beeld gebracht (wel de (relatieve) gemiddelde waarden). De gecumuleerde geluidniveaus voor de dichtbijgelegen woningen worden daarmee onderschat. De piekgeluidniveaus van de zwaardere (vracht)vliegtuigen zijn ook niet in beeld gebracht, terwijl er nieuwe inzichten zijn dat hoge piekgeluidniveaus bijdragen aan de hinder.
- **Stikstofdepositie mogelijk onderschat:** de conclusie dat er geen toename van stikstofdepositie als gevolg van het voornemen is die strijdig kan zijn met de natuurregeling is onvoldoende navolgbaar, en in het licht van recente rechtspraak mogelijk niet juist.
- **Kans op schade door vortices stijgt:** de notitie stelt dat door meer zware vliegtuigen die landen op de luchthaven, de kans op schade door vortices toeneemt. De notitie laat

---

<sup>7</sup> De referentiesituatie is de vergunde situatie, inclusief een invulling daarvan door (onder andere) een aangepaste vlootmix. De notitie spreekt van 'autonome ontwikkeling', die term hanteert de Commissie ook in dit advies.

niet zien of de voorgestelde maatregelen om dakpannen te verankeren voldoende zijn om die toegenomen kans te mitigeren.

### **Aansluiting milieuonderzoek bij besluit**

De Commissie merkt op dat zij niet kon nagaan of de notitie overeenstemt met de besluiten. Het gaat om de nog op te stellen (concept) mer-beoordelingsbeslissing van de minister van IenW en het nieuwe luchthavenbesluit. Deze besluiten zijn namelijk nog niet beschikbaar. Het bevoegd gezag, in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat, moet daarom zelf nagaan of de aanmeldnotitie ten grondslag kan liggen aan de mer-beoordelingsbeslissing.

Omdat zowel de (wijzigingen in de) de plaatsing van de handhavingspunten, de grenswaarden en een eventueel totaal volume geluid<sup>8</sup> niet beschikbaar zijn op dit moment heeft de Commissie enkel kunnen beoordelen of het specifieke voornemen dat nu is beschreven goed is onderzocht op milieueffecten. Wanneer de vergunning ruimte geeft voor enige afwijking van het voornemen, kan dat tot gevolg hebben dat de maximale milieueffecten daarvan niet in beeld zijn gebracht.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar advies toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

#### ***Aanleiding mer-beoordeling***

*De aanvraag van de luchthaven heeft betrekking op de periode tot 2030. Voor de perioden daarna vraagt MAA later nog een nieuw luchthavenbesluit aan. De wijzigingen die MAA wil doorvoeren vallen onder categorie J7 Luchthavens van bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Daarom moet de minister van Infrastructuur en Waterstaat eerst beslissen of een milieueffectrapport (MER) gemaakt moet worden. Een MER moet gemaakt worden als er aanzienlijke milieugevolgen van het voornemen te verwachten zijn. Op basis van de notitie en het advies van de Commissie kan de minister besluiten of er een MER nodig is. Daarna besluit de minister over het Luchthavenbesluit MAA.*

#### ***Omzettingsregeling***

*Voor MAA geldt op dit moment de Omzettingsregeling.<sup>9</sup> Met de referentiesituatie wordt in de notitie en dit advies deze omzettingsregeling inclusief autonome ontwikkeling bedoeld. De regeling legt onder andere de gebruiksruimte van MAA vast (dat zijn jaargemiddelde grenswaarden voor geluid in handhavingspunten) en andere regels met betrekking tot het gebruik van de luchthaven, zoals de tijdstippen waarbinnen gevlogen mag worden.*

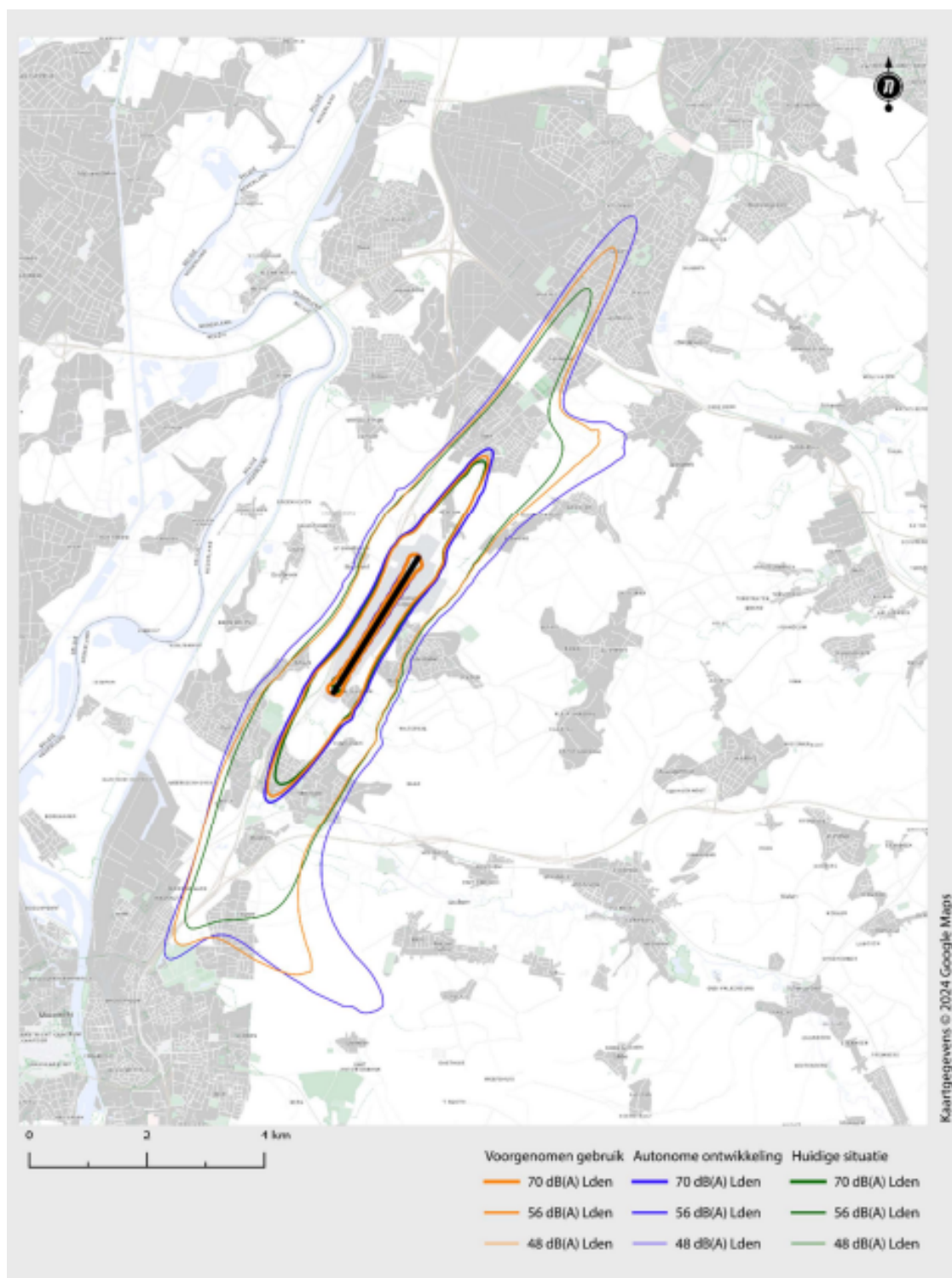
#### ***Rol van de Commissie***

*De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van milieueffectrapporten. Ook kan ze een advies geven over een aanmeldnotitie voor een mer-beoordeling. De Commissie stelt voor ieder advies een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over de mer-beoordeling.*

<sup>8</sup> Zo'n totaal volume geluid (TVG) zorgt ervoor dat de 'ruimte' die in het besluit ingebouwd wordt om in te kunnen spelen op wisselende weersomstandigheden ook alleen daarvoor gebruikt kan worden en niet voor groei van het aantal vluchten. De Commissie adviseert om zo'n TVG te baseren op een energetische middeling, omdat in een rekenkundig gemiddelde bij het handhavingpunt met de hoogste grenswaarde onevenredig meer geluidruimte ontstaat. Daarmee kan méér ruimte gecreëerd worden dan in de notitie is beschreven.

<sup>9</sup> Omzettingsregeling Luchthaven Maastricht, geldend vanaf 2014.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer [3889](#) op [www.commissiener.nl](http://www.commissiener.nl) in te vullen in het zoekvak.



Figuur 1: Ligging van de luchthaven ten opzichte van bebouwde gebieden. De oranje, blauwe en groene lijnen geven de geluidscontouren in respectievelijk de voorgenomen situatie, de referentiesituatie en de huidige situatie weer (bron: bijlage 3 Deelrapport geluid v2.0).



## 2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar conclusies toe of de notitie volledige en juiste informatie bevat om te kunnen beoordelen of het voornemen kan leiden tot aanzienlijke gevolgen voor het milieu. Ze heeft daarbij gelet op<sup>10</sup> de:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project en de kwetsbaarheid van het milieu;
- de kenmerken van de mogelijke gevolgen.

Wanneer de tekst in een kader staat, betekent het dat de notitie op dat onderdeel onvoldoende informatie bevat.

### 2.1 Beschrijving van de kenmerken van het voornemen

#### 2.1.1 Niet duidelijk of doel ‘Van Geel’ gehaald wordt met het voornemen

Pieter van Geel adviseerde de latente geluidsruimte in de vergunning niet te gebruiken en het aantal ernstig geluidgehinderden (EGH) in 2025 gelijk te laten zijn aan het aantal in 2019. Verder was het advies om in 2030 25% van de vrijgekomen geluidsruimte, dankzij stillere vliegtuigen, te gebruiken voor een vermindering van het aantal EGH met 6% ten opzichte van het gebruiksjaar 2019. Provinciale Staten hebben op basis van dit rapport een kader opgesteld dat dit doel vastlegt, alleen niet voor 2025 maar voor 2030. Dat betekent dat het aantal EGH in de omgeving teruggebracht moet worden van maximaal 5.600 (5592) in 2025 tot maximaal 5250 in 2030 en een aanvullende doelstelling van 4.200 EGH in 2035. In de notitie wordt dit besluit geïnterpreteerd als een doelstelling, niet voor 2030 of 2035 maar een doelstelling voor de periode 2030–2035 en vanaf 2035.

De notitie maakt onvoldoende duidelijk of het voornemen kan voldoen aan de doelen uit het rapport Van Geel en de daarop gebaseerde kaderstelling van Provinciale Staten omdat:

- MAA een vlootsamenstelling heeft gedefinieerd (tabel 3.4 van de notitie) om aan de gestelde doelen te voldoen. In het onderzoek naar de effecten van het voorgenomen gebruik wordt echter met een afwijkende vlootsamenstelling gerekend. Met name het aantal wide body<sup>11</sup> vrachtvliegtuigen in het voornemen is aanmerkelijk groter.
- Het voornemen in de periode 2025 tot 2030 leidt tot een toename van het aantal ernstig gehinderden ten opzichte van het huidige gebruik (tabel 4.1, notitie).
- In de notitie de vergelijking met 2019 niet gemaakt wordt, maar met geluidsjaar 2022.
- De van Geel doelstellingen berekend zijn met een ander model<sup>12</sup> dan waarin de EGH's in de notitie bepaald zijn.

Daardoor zijn de effecten niet navolgbaar.

In de notitie wordt niet aangetoond dat de doelstelling van 5.600 ernstig gehinderden gerealiseerd wordt met het voorgenomen gebruik. Integendeel, de gerapporteerde aantallen

---

<sup>10</sup> Waarop gelet moet worden bij mer-beoordeling staat in de Europese Richtlijn 2011/92/EU, inclusief de wijzigingen door Richtlijn 2014/52/EU.

<sup>11</sup> Wide bodies hebben meestal een rompdiameter van 6 meter of meer. Narrow bodies daarentegen hebben een rompdiameter van 4 meter of minder.

<sup>12</sup> Appendix 13.3 (later 13.4), Notitie met DOC29.

ernstig gehinderden voor het voornemen zijn allen **meer** dan het aantal in het vergelijkingsjaar 2022 (zie tabel 4.1, notitie).

De Commissie concludeert dat de notitie niet duidelijk maakt of en in hoeverre het voornemen het geluidreductiedoel uit het rapport Van Geel gehaald wordt, voor het jaar 2030 en ook niet voor het jaar 2035. Het aantal ernstig gehinderden is in ieder geval meer dan 5.600, terwijl dat aantal van de Provincie maximaal 5.600 had mogen zijn.

## 2.1.2 Verschil voornemen duidelijker uitleggen

Het doel van de mer-beoordeling is de milieueffecten van het voornemen te bepalen, ten opzichte van de referentiesituatie. De wijzigingen tussen de twee situaties moeten duidelijk zijn. De notitie had daarvoor meer informatie moeten geven over:

- **Afwijkende routes:** de notitie stelt op een aantal plekken dat de voorgenomen wijzigingen primair de typen vliegtuigen betreffen. Procedures en routes zouden gelijk blijven. In tegenspraak hiermee zijn figuren 1, 2 en 3 in het emissierapport waaruit blijkt dat de voorgenomen routes juist afwijken van de huidige routes.<sup>13</sup> Wanneer naast de vliegtuigtypen ook de routes wijzigen, zijn milieueffecten niet 1-op-1 toe te wijzen aan de wijziging in vliegtuigtypen.
- **Mogelijke maatregelen voor nadering:** zowel het geluidsonderzoek als het emissie-onderzoek geven geen informatie over de prestatieprofielen in de naderingssituaties<sup>14</sup>. Daarmee ontbreekt relevante informatie om de gepresenteerde resultaten te kunnen beoordelen. Verder is het de Commissie niet duidelijk of de mogelijkheden tot mitigatie van het geluid door optimalisatie van de aanvlieprocedures zoals een *4.000 ft nadering* of CDA (continuous descent approach, glijvlucht) voldoende in kaart zijn gebracht.

De uitleg van de referentiesituatie is verspreid over het hoofdrapport en de bijlagen. De verklarende tabellen zijn niet toegelicht en daarom niet te controleren voor niet-ingevoerde lezers. De Commissie constateert verder dat de vergunning ruim is vergeleken met het huidige, feitelijke gebruik van de luchthaven.

De Commissie concludeert dat de notitie het voornemen en de referentiesituatie onvoldoende beschrijft. Het is niet goed na te gaan of –naast de vliegtuigtypen– de routes wijzigen en welke opties er zijn om de naderingen verder te verbeteren.

<sup>13</sup> Ook in tegenspraak lijkt dat (in het deelrapport: onderzochte situaties) de referentie en het voornemen gebaseerd zijn op de radartracks uit 2019 en het huidige gebruik op de tracks van 2022.

<sup>14</sup> Van belang voor de immissie is het verticale hoogte-, snelheids- en stuwkrachtprofiel. Dat bepaalt niet alleen de geluidsproductie maar ook de afstand tot de grond. Onderscheidend zijn 2.000, 3.000 of 4.000 ft naderingen of continuous descent operations.

## 2.2 Locatie van het voornemen: lokale hinder door taxiën en voorspelde vortices

Voor een mer-beoordeling moet de plaats van het project en de kwetsbaarheid van het milieu beoordeeld worden. In de vergunde en nieuwe situatie van de luchthaven liggen woningen op korte afstand van de start- en landingsbaan (op 100 à 150 m). Dat kan – meer dan bij andere Nederlandse luchthavens – hinder van taxiën en vortices veroorzaken. Het taxiën op de start- en landingsbaan kan tot hoge geluidniveaus in de woonomgeving leiden. Een vortex wordt door een vliegtuigvleugel veroorzaakt bij het landen. Door deze vortices kan schade optreden, aan daken bijvoorbeeld. Die hinder van het taxiën en de vortices nemen naar verwachting toe door de typen vliegtuigen die voor vrachtluchten worden ingezet.

Vanwege de bijzondere locatie van het voornemen is het essentieel om in beeld te brengen welke effecten het taxiën en de vortices in de vergunde en nieuwe situatie kunnen hebben. Voor taxiën is dat des te meer van belang omdat op de luchthaven ook over de gehele lengte van de start- en landingsbaan getaxied wordt. Er bevindt zich geen separate, verder weg gelegen taxibaan naast de start- en landingsbaan. De Commissie gaat verderop in dit advies in op het geluid van taxiën en vortices (zie verder paragraaf 2.3).

## 2.3 Kenmerken van de mogelijke gevolgen

De gevolgen van de aangepaste openingstijden hebben volgens de notitie een positief effect op de geluidhinder aan de randen van in de nacht.

### 2.3.1 Toename in CO<sub>2</sub>-uitstoot

De notitie laat de CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van het voornemen zien, namelijk 347.000 ton per jaar. Dit betekent een toename zowel ten opzichte van de referentiesituatie (225.000 ton/jaar) als van de huidige situatie (190.000 ton/jaar).<sup>15</sup>

De notitie betoogt (paragraaf 4.2.7) dat de effecten op het klimaat van de toename van CO<sub>2</sub>-uitstoot van MAA “alleszins te verwaarlozen” zijn. De luchthaven verwijst daarbij naar de toename van CO<sub>2</sub>-uitstoot wereldwijd en de (beperkte) rol van de luchthaven. Daarvoor wijst de luchthaven op bronbeleid dat door andere partijen uitgevoerd dient te worden: emissievermindering van vliegtuigbouwers en luchtvaartmaatschappijen.

De Commissie ziet dat de notitie ook onderbouwt dat de toename grotendeels veroorzaakt wordt door de toegenomen inzet van grotere toestellen zoals de B777-LR, B747-400 en A350 en de toename van het aantal bestemmingen buiten Europa. Dat is een logisch gevolg van het voornemen: de verschuiving van regionaal passagiersverkeer naar intercontinentaal vrachtverkeer.

De Commissie concludeert dat de notitie laat zien dat het voornemen leidt tot 60% meer CO<sub>2</sub>-uitstoot in de voorgenumen situatie, vergeleken met de referentiesituatie.

---

<sup>15</sup> Bijlage Emissies, tabel 3.1.



## 2.3.2 Geluid

Geluidbelasting wordt veroorzaakt door het vliegen zelf en door het taxiën, starten en landen van vliegtuigen, de zogenaamde LTO-cyclus<sup>16</sup>. De geluidbelasting verschilt per vliegtuigtype. Het voornemen van Maastricht Aachen Airport zorgt ervoor dat het karakter van de luchthaven verandert: meer zwaardere vliegtuigtypen kunnen op de luchthaven komen. De geluidhinder verandert daardoor ook. In de vergunning worden (jaar)gemiddelde grenswaarden voor geluidsbelasting opgenomen. Voor een goed beeld van de milieueffecten moeten ook piekgeluiden in beeld zijn. In deze paragraaf gaat de Commissie in op het geluid van taxiën, cumulatie van geluid inclusief taxiën en piekgeluid.

### Geluid van taxiën

De notitie stelt terecht dat een wettelijk kader voor het toetsen van de geluidseffecten van taxiën ontbreekt. Voor een mer-beoordeling moeten ook effecten in beeld gebracht worden waar geen wettelijke regeling voor bestaat. De geluidhinder van het taxiën kan toenemen door de zwaardere vliegtuigtypen die op de luchthaven kunnen komen. In de notitie<sup>17</sup> worden voor het taxi-geluid wel verschilberekeningen gemaakt. De expliciete (absolute) geluidniveaus die door het taxiën veroorzaakt worden, zowel (jaar-)gemiddeld<sup>18</sup> als qua piekgeluidniveaus, zijn in de notitie niet in beeld.

De Commissie merkt daarbij op dat de in de notitie gehanteerde methode om de geluidemissie van de vliegtuigen te bepalen in de verschilberekeningen gebaseerd is op vluchtsituaties. Het kan echter niet uitgesloten worden dat bij manoeuvres tijdens het taxiën op de start- en landingsbaan de geluidemissies – met name van de motoren – fors hoger kunnen zijn. Er is dan sprake van fysiek andere parameters zoals de rolweerstand en massakrachten bij het versnellen, afremmen en draaibewegingen op de baankoppen. Dit is in de notitie niet nader onderzocht. Praktijk(geluid)metingen zouden hier eenvoudig uitkomst kunnen bieden. De Commissie adviseert de gemiddelde geluidniveaus ( $L_{den}$ ) en de maximale geluidniveaus/piekgeluiden ( $LA_{max}$ ) van het taxiën te rapporteren.

Verder verklaart de notitie niet waarom in het geluidrapport<sup>19</sup>, het taxi-geluid in de huidige situatie juist hoger is dan in het voornemen. Dit is onverwacht omdat de huidige situatie voor het vliegen stiller is dan in het voornemen.

### Cumulatie van geluid inclusief taxiën

Bij de vaststelling van de cumulatieve geluidniveaus, zijn de geluidniveaus als gevolg van het taxiën buiten beschouwing gelaten. De motivatie is dat het taxiën alleen een relevante geluidbelasting op de woningen dicht bij de luchthaven veroorzaakt. De geluidniveaus van het taxiën kunnen in de buurt van de luchthaven tot ver boven de 80 dB(A) bedragen, met gemiddelde (equivalente) geluidniveaus van 50 tot 55 dB(A). Voor een goed beeld van de milieueffecten op de leefomgeving (inclusief de nabijgelegen woningen), adviseert de werkgroep de bijdrage van het taxiën mee te nemen bij het vaststellen van de cumulatieve geluidniveaus en taxigeluid als vliegtuiggeluid mee te wegen.

<sup>16</sup> De LTO-cyclus is de landing- and take off cycle, de landings- en startprocedures.

<sup>17</sup> Bijlage 3 Deelrapport Geluid v2.0, paragraaf 5.1 Taxiën van vliegtuigen, Tabel 5-1.

<sup>18</sup> In  $L_{den}$  (een jaargemiddelde maat op basis van een 24-uurs periode).

<sup>19</sup> Bijlage 3, Deelrapport Geluid v2.0, Tabel 5.1.

## Piekgeluiden

In de voorgenomen situatie vliegen er meer vrachtvliegtuigen dan in de referentiesituatie. De verwachting is dat daardoor de maximale geluidniveaus (piekgeluidniveaus) in de voorgenomen situatie hoger zijn dan in de referentiesituatie. Het gebied waarin het aantal bewegingen met een geluidniveau regelmatig hoger dan 70 dB(A) (NA70 10 of 15 passages per dag) is<sup>20</sup> in de voorgenomen situatie echter kleiner dan het gebied in de referentiesituatie.

Dit lijkt op gespannen voet met elkaar te staan. De notitie verklaart dit niet. Hier is meer inzicht nodig. De Commissie adviseert daarom de piekgeluiden in beeld te brengen, en daarbij onderscheid te maken tussen vliegtuigtypen die in piekniveaus verschillen:

- In het voornemen wordt vliegtuigtype B747-200 uitgefaseerd, dit vliegtuigtype produceert hoge piekgeluiden.
- Vliegtuigtypes zoals A350 en B777-LR worden in het voornemen juist ingezet, die lagere piekgeluiden produceren dan de B747-200. Ook de verwachte B747-400 inzet neemt toe.
- De piekgeluidniveaus veroorzaakt door passagiersvliegtuigen. Dit is van belang omdat het aantal passagiersvliegtuigen afneemt.

Voeg een gevoeligheidsanalyse toe waaruit blijkt hoe gevoelig deze uitkomsten zijn voor de inzet van vliegtuigtypen zoals A350 en B777-LR. Een groot deel van de positievere uitkomsten leunt op de inzet van deze vliegtuigtypen.

Voer vervolgens een analyse uit waaruit in ieder geval blijkt welk effect de verandering in piekgeluidniveaus in de late avond of vroege ochtend heeft. Hoge piekgeluidniveaus in de late avond kunnen uitermate verstorend werken (veel mensen, ook kinderen, slapen dan al).

Sinds de Omzettingsregeling is vastgesteld zijn er nieuwe inzichten die laten zien dat hoge geluidpieken bijdragen aan de ervaren geluidhinder. Vanwege de woningen en kernen gelegen dichtbij de luchthaven adviseert de Commissie –in lijn met het lopende onderzoek van RIVM<sup>21</sup>– voor de nabijgelegen woongebieden Beek en Meersen ook de NA75<sup>22</sup> en TA75 waarden in beeld te brengen. Dan is het ook voor de bewoners die relatief dichtbij de luchthaven wonen helder welke toenames verwacht kunnen worden ten opzichte van de huidige situatie en referentiesituatie.

De Commissie concludeert dat de notitie onvoldoende inzicht geeft in de piekgeluiden die als gevolg van het voornemen kunnen optreden, terwijl de wijzigingen in vliegtuigtypen aanleiding geven hier een verhoging in te verwachten. Geef inzicht in het taxi-geluid, de cumulatie van geluid en de piekgeluidniveaus tijdens het vliegen die optreden als gevolg van het voornemen.

<sup>20</sup> Bijlage 3 Deelrapport Geluid v2.0, kaart 5 NA70.

<sup>21</sup> [Aanvullende indicatoren van geluid van civiele luchtvaart voor de voorspelling van hinder en slaapverstoring Een verkenning van langdurige \(1 jaar\) blootstelling](#)

<sup>22</sup> NA staat voor Number above en geeft aan een indicatie van hoe vaak een L<sub>Amax</sub>-waarde van X dBA gedurende een bepaalde periode, bijvoorbeeld een jaar, wordt overschreden (in aantal vliegbewegingen) (bron: RIVM). TA staat voor Time above een bepaalde waarde.

### 2.3.3 Natuur

De notitie concludeert dat er geen negatieve effecten optreden op de natuur. Ten aanzien van geluidverstoring, visuele verstoring, aanvaringskans (vogels) en vogelwerende (vliegveiligheid bevorderende) activiteiten vindt de Commissie deze conclusie navolgbaar en correct onderbouwd. De Commissie heeft wel opmerkingen over de navolgbaarheid van de conclusie dat negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten als gevolg van stikstofdepositie.

In de door MAA op 31 maart 2021 opgestelde Passende beoordeling en de op 22 augustus 2024 ingediende aanvraag voor een natuurvergunning (met geactualiseerde informatie) is beschreven dat het voorgenomen gebruik niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied. Omdat MAA niet beschikt over een natuurvergunning is voor de effectbepaling uitgegaan van hetgeen was toegestaan op de referentiedatum (in dit geval 10 juni 1994), in de wetenschap dat er nadien geen milieutoestemming is verleend voor de activiteit met minder gevolgen dan in de referentiesituatie.

De emissie van NO<sub>x</sub> neemt toe ten opzichte van de referentiesituatie die in de mer-beoordeling is aangehouden maar neemt af ten opzichte van de referentiesituatie voor natuur die in de aanvraag van de natuurvergunning is aangehouden. Een nadere beschouwing van de aanvraag voor de natuurvergunning leidt bij de Commissie tot een aantal opmerkingen<sup>23</sup>, ook in het licht van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 december 2024. Deze uitspraak, die duidelijk maakt onder welke voorwaarden interne saldering<sup>24</sup> nog is toegestaan, is op dezelfde dag als de notitie gepubliceerd, waardoor de notitie er niet op kon anticiperen:

- De vergunningaanvraag gaat in op interne saldering maar maakt niet duidelijk wat daar in dit verband precies onder wordt verstaan en hoe die is toegepast. Bij de categorieën groot verkeer vinden tussen natuurreferentie en voorgenomen gebruik in ieder geval verschuivingen plaats tussen categorieën (bijvoorbeeld minder passagiersvluchten ten opzichte van de natuurreferentie maar meer vrachtbewegingen wide body) die als interne saldering gezien kunnen worden.
- Uit voornoemde rechtspraak volgt dat in de natuurreferentie mag worden uitgegaan van stikstofgevolgen die zijn toe te rekenen aan bestaande onderdelen van de vergunde activiteit, voor zover die onderdelen feitelijk zijn gerealiseerd en, voor zover deze structureel niet meer in gebruik zijn, zonder natuurtoestemming opnieuw in gebruik kunnen worden genomen. Ten aanzien van het huidige feitelijke gebruik (peiljaar 2022) neemt het voorgenomen gebruik toe. Dit werpt de vraag op of het huidige lagere gebruik ten opzichte van het gebruik in de door de Passende beoordeling gehanteerde natuurreferentie als structureel onbenutte ruimte moet worden gezien, en of die ruimte zonder natuurtoestemming (opnieuw) in gebruik kan worden genomen. Indien dat niet het geval is, dan behoren de gevolgen van ingebruikname van deze ruimte tot het voornemen en kan de stikstofdepositie toenemen. Hierover geeft de Passende beoordeling en de vergunningaanvraag geen uitsluitsel.

---

<sup>23</sup> De Commissie gaat er van uit dat de Passende beoordeling uit 2021 samen met latere aanvullingen waaronder de aanvraag van de natuurvergunning als actuele Passende beoordeling gezien kunnen worden. Dit is van belang omdat interne saldering alleen nog in een Passende beoordeling kan worden betrokken bij de effectbeoordeling.

<sup>24</sup> Interne saldering is kort gezegd het 'wegstrepen' van de stikstofgevolgen van een nieuw project tegen de stikstof die het oude, vergunde project op die locatie al veroorzaakte.

- Ten aanzien van grondgebonden activiteiten geldt dat het bedrijf Samco in 2017 een omgevingsvergunning heeft verkregen voor de uitbreiding met een tweede onderzoeksloods die leidde tot extra stikstofdepositie ten opzichte van de natuurreferentiesituatie. Onduidelijk is waarom de grondgebonden activiteiten in het voornemen niet tot meer stikstofdepositie leiden. Mogelijk vloeit de conclusie daarover voort uit het door MAA ingenomen standpunt dat alleen de air-side van Samco tot de exploitatie MAA behoort en de land-side niet omdat Samco een zelfstandig opererend bedrijf is. Deze redenering is niet helder onderbouwd.
- De Commissie merkt verder op dat het niet uitgesloten is dat inzet van stillere vliegtuigen tot meer NO<sub>x</sub>-emissies kan leiden. De notitie gaat hier niet op in. Monitoring is toegelicht dat hierop gemonitord kan worden.
- Het is de Commissie onvoldoende duidelijk hoe de verwachte stand-still tot lichte afname in NO<sub>x</sub>-depositie in Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie (Wnb) te rijmen is met de toename van de totale NO<sub>x</sub>-emissie tot 3000 voet (zowel vergeleken met de referentiesituatie in de notitie als met het huidige gebruik). In de situatie dat alle andere parameters gelijk blijven (zoals routes en procedures) lijkt een toename in depositie een reële mogelijkheid.
- In de vergunningaanvraag en Passende beoordeling wordt niet expliciet ingegaan op het 'additionaliteitsvereiste'. Intern salderen is toegestaan voor zover wordt voldaan aan dit vereiste. Dat betekent dat moet worden aangetoond dat de stikstofruimte van een bestaande activiteit die wordt gewijzigd, niet nodig is voor natuurherstel.

Op grond van bovenstaande kan de Commissie niet uitsluiten dat belangrijk nadelige milieugevolgen optreden.

De Commissie concludeert dat de notitie onvoldoende navolgbaar maakt dat stikstofdepositie als gevolg van het voornemen niet leidt tot een aanzienlijk milieueffect (want niet strijdig met de natuurregeling). In het licht van de recente rechtspraak is de conclusie in de notitie mogelijk onvoldoende onderbouwd.

### 2.3.4 Vortices

Door de voorgenomen verandering van de luchthaven naar een significant groter aandeel vrachtverkeer neemt ook het risico van schade aan daken in de omgeving van de luchthaven toe.<sup>25</sup> In de notitie is onderzocht wat in de huidige situatie de effecten zijn van in de omgeving optredende vortices. De vortices treden vooral op vanwege zwaar vrachtverkeer, voornamelijk door de B777. De schade treedt vooral op in het noorden en ten zuiden van MAA in Geverik, Beek Noord en Beek Midden.

In een pilotprogramma wordt schade in de omgeving zoveel mogelijk hersteld. Ook maatregelen om schade in de toekomst te voorkomen, zoals het vastzetten van dakpannen, zijn hier onderdeel van.

De notitie laat zien dat de inzet van B777's en mogelijke andere zwaardere toestellen bijna met 60% toeneemt. Vanwege de huidige maatregelen om dakpannen vast te zetten, zou het effect van meer zwaardere vliegtuigen minimaal zijn. De notitie onderbouwt niet dat de pilot borgt dat de dakpannen met voldoende tempo verankerd kunnen worden. Of dat het gebied

<sup>25</sup> Zie bijlage 8 vortexschade.

van de pilot ook dekkend genoeg is voor het voornemen wordt niet onderbouwd. Ook de effecten van vortices op zonnepanelen op daken<sup>26</sup> zijn niet behandeld.

Naast de materiële schade aan en in de omgeving, heeft ook een gevoel van onveiligheid effect op hoe bewoners andere hinder en veiligheidsaspecten beleven. De onvoorspelbaarheid van de schade versterkt dit effect. De notitie gaat hier niet op in.

De Commissie concludeert dat de notitie laat zien dat de kans op schade door vortices in de voorgenomen situatie toeneemt, ten opzichte van de referentiesituatie. De effecten veroorzaakt door meer grote vrachtvliegtuigen in de voorgenomen situatie moeten beter in beeld worden gebracht. De notitie laat niet zien of de voorgestelde maatregelen om dakpannen te verankeren voldoende zijn om die toegenomen kans te mitigeren.

Het ligt voor de hand een monitoringsprogramma op te zetten om de transitie van de luchtverkeershaven met meer zwaar vrachtverkeer te kunnen volgen. Op basis van zo'n programma kunnen aanvullende maatregelen ingezet worden of aanvullend onderzoek gedaan worden. Geef daarbij aan in hoeverre de luchthaven invloed kan uitoefenen op aanvullende maatregelen, waarschijnlijk liggen niet alle maatregelen binnen de invloedssfeer van de luchthaven.

### 2.3.5 Externe veiligheid

Voor externe veiligheid zijn het totaal risicogewicht (TRG), plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) van belang. Bijlage 4 laat zien dat, vergeleken met de referentiesituatie, alle drie de indicatoren (grotendeels) hoger zijn in het voorgenomen gebruik:<sup>27</sup>

- Het TRG: neemt toe door de inzet van meer vrachtluchten die zwaarder beladen kunnen zijn (vanwege het gebruik van de volledige baanlengte).
- Het PR: In het verlengde van de start- en landingsbaan neemt het PR af. In de directe nabijheid van de luchthaven neemt het PR toe, ondanks de afname in het aantal bewegingen groot verkeer. Dit komt door de toename van het aantal bewegingen met grote vrachtvliegtuigen.
- Het GR: neemt toe voor bijna alle groepsgroottes. Paragraaf 3.4 vermeldt dat er geen woningen of (zeer) kwetsbare locaties binnen de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour liggen. Het aantal woningen binnen de  $10^{-6}$  contour stijgt van 80 naar 84.

Het hoofdrapport gaat niet expliciet in op het TRG en neemt in de conclusies niet mee dat het TRG en GR toenemen, terwijl dit wel uit de bijlagen blijkt. De stelling dat het externe veiligheidsrisico 'zeer beperkt' toeneemt, is daarmee niet navolgbaar onderbouwd.

<sup>26</sup> Dit effect kan overigens mogelijk twee kanten op werken, het kan tot wegwaaiende zonnepanelen leiden, of een mitigerende invloed hebben.

<sup>27</sup> Bijlage 4, deelrapport externe veiligheid paragraaf 3.1.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

### **Advies van de Commissie over het op te stellen MER**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dr. Gijs-Jan van Blokland

ir. Ferry Koopmans

Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)

ir. Kees Slingerland (voorzitter)

ing. Rob Vogel

mr. ing. Gijsbert Jan Vogelaar

### **Besluit waarvoor deze aanmeldnotitie wordt opgesteld**

Mer-beoordeling, als voorbereidingsbesluit op het Luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project J7 'Luchthavens'. Voor deze activiteit moet een mer-beoordeling plaatsvinden. In deze beoordeling staat de vaag centraal of het voornemen aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Als dit het geval is, moet een MER gemaakt worden. Bij de beoordeling dienen de selectiecriteria uit bijlage III van de Europese Mer-richtlijn gehanteerd te worden.

### **Bevoegd gezag besluit**

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

### **Initiatiefnemer besluit**

Maastricht Aachen Airport.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

De aanmeldnotitie is niet ter inzage gelegd, daarom heeft het bevoegd gezag de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3889](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**

A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [info@commissiemer.nl](mailto:info@commissiemer.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

