

**hebben gekregen om voor de inwerkingtreding van dit besluit te reageren (H. Geijselaers).**

Het bezwaar is niet gegrond. Een ieder heeft de mogelijkheid gehad bedenkingen in te brengen tegen het ontwerpbesluit. Hiervoor verwijs ik naar de gevolgde inspraakprocedure in A2. Deze zienswijzen moeten bij het nemen van het definitieve besluit worden meegenomen. Na vaststelling en bekendmaking van het besluit staat vervolgens bezwaar open. Het is dus niet zo dat men niet de gelegenheid heeft gehad te reageren voor inwerkingtreding van het besluit. De procedure van totstandkoming van een aanwijzing in de Lvw voorziet niet in een tweede inspraakprocedure voor vaststelling of inwerkingtreding van het definitieve besluit.

**A15 Bezwaar dat het besluit is genomen zonder de bevolking hiervan op de hoogte te stellen en hun mening over dit besluit te horen (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. Ik verwijs naar de gevolgde inspraakprocedure in A2.

**A16 Bezwaar dat de informatievoorziening door het ministerie niet in orde was. In juni 2004 heeft de inspraakprocedure plaatsgevonden. Er waren ongeveer 100 belanghebbenden en zij konden plaatsnemen in een zaal voor 20 personen. Vervolgens is uitgeweken naar een grotere zaal, maar daar was geen gelegenheid meer tot inspraak. Wel was er de gelegenheid stukken in te zien; men mocht die echter niet meenemen. Het ondernemingsplan zou worden opgestuurd, maar dat is niet gebeurd (5.1.2e namens 82 bezwaarden).**

Het bezwaar is niet gegrond. Op maandag 24 mei 2004 heeft de provincie Limburg een informatiebijeenkomst georganiseerd over de toekomst van de luchthaven Maastricht. Op deze druk bezochte informatiebijeenkomst waren stands met vertegenwoordigers van de luchthaven, de provincie, de gemeenten Beek en Meerssen en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Door Verkeer en Waterstaat is een presentatie gegeven over de ontwerpaanwijzing luchtvaartterrein Maastricht. Deze informatiebijeenkomst is tegelijk aangekondigd met de openbare hoorzitting in het kader van de inspraakprocedure van 7 juni 2004 over de ontwerpaanwijzing en bijbehorend milieueffectrapport. Deze hoorzitting heeft plaatsgevonden in de Stip te Meerssen en is door ongeveer 40 personen bezocht. Er was daar voldoende ruimte voor het mondeling indienen van zienswijzen.

**A17 Bezwaar dat bezwaarmaker nu kennis neemt van informatie die tijdens de inspraakprocedure niet gegeven werd. De gegevens omtrent de geluidszones zoals die zijn rondgestuurd via de krant stroken niet met de uiteenzetting van d5.1.2e namens 82 bezwaarmakers).**

Het bezwaar is niet gegrond. De inspraakprocedure dient er toe een ieder de gelegenheid te geven kennis te nemen van het voorgenomen besluit en de MER en mensen de gelegenheid te geven hier schriftelijk of mondeling op te reageren. Naar mijn oordeel is deze gelegenheid geboden. Voorafgaand aan de hoorzitting op 9 maart 2005 heeft de heer de Vries een toelichting gegeven op het bestreden besluit en op de wijziging van de routestructuur. Het ging hier niet om nieuwe informatie ten opzichte van de informatie die ten behoeve van de inspraak is verstrekt. Dat de krant andere gegevens zou hebben verspreid ligt buiten mijn invloedssfeer.

**A18 Bezwaar dat het lijkt alsof alles al besloten is en dat bezwaarmaker voor een voldongen feit wordt gesteld (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. Zoals ik onder A2 aangaf heeft een ieder de mogelijkheid gehad bedenkingen in te brengen tegen het ontwerpbesluit. Deze zienswijzen moesten bij het nemen van het definitieve besluit worden meegenomen. Dat is ook gebeurd. Na vaststelling en bekendmaking van het besluit stond vervolgens bezwaar open. Bezwaarde stelt terecht dat er reeds een besluit genomen is. Belanghebbenden hebben daartegen bezwaar kunnen maken en hun bezwaren mondeling kunnen toelichten. Deze bezwaren dienen vervolgens door mij te worden beoordeeld.

**A19 Bezwaar dat de grenzen worden opgerekt. De stukken zijn schriftelijk naar de kamer gestuurd op 22 december 2004. Diezelfde dag kwam er een TNO rapport over de MER en overschrijding van geluidszones. De minister zou hierover gezegd hebben dat er maatregelen genomen moeten worden wanneer blijkt dat de grenzen worden overschreden (5.1.2e namens 82 bezwaarmakers).**

Het bezwaar is ongegrond.

Uit het bezwaarschrift is niet goed af te leiden of bedoeld wordt op de grenzen ten aanzien van de luchtkwaliteit of ten aanzien van geluid. Daarom ga ik op beide punten in.

Voor wat betreft de grenzen ten aanzien van de luchtkwaliteit verwijs ik naar hoofdstuk J van deze beslissing op bezwaar, waarin alle bezwaren ten aanzien van de luchtkwaliteit behandeld worden.

Voor wat betreft de grenzen ten aanzien van geluid wil ik het volgende opmerken.

Het aanwijzingsbesluit stelt een geluidszone vast. Daarbinnen kan een bepaald aantal vliegtuigbewegingen plaatsvinden. De geluidszone mag niet overschreden worden. Deze wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat dan ook gehandhaafd.

**A20 Bezwaar dat de besluitvorming onzorgvuldig is. Er zijn zo veel problemen die niet relevant worden gevonden, terwijl ze dat wel zijn. Veel rapporten en aanbevelingen zijn naar de mening van bezwaarmaker slecht of helemaal niet gelezen. Bezwaarmaker kan dit niet anders concluderen gezien de inhoud van het aanwijzingsbesluit (5.1.2e)**

Het bezwaar is niet gegrond. De besluitvorming heeft volgens de bepalingen van de Lvw plaatsgevonden. Naar mijn oordeel heb ik alle relevante informatie betrokken bij het nemen van het primaire besluit. Bezwaarde geeft niet nader aan welke problemen ten onrechte als niet relevant door mij terzijde geschoven zouden zijn. Ook wordt niet duidelijk wat ik niet gelezen zou hebben. Ik kan hier daarom niet op reageren.

**A21 Bezwaar dat het kabinet zich in 1999 heeft uitgesproken dat het vliegveld in zijn huidige vorm blijft bestaan. Deze uitspraak laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Maar de historie van besluitvorming omtrent MAA in zijn Oostwestbaantijd en het nu voorliggende aanwijzingsbesluit toont aan dat belanghebbende burgers niet meer kunnen vertrouwen op de gangbare, zogenaamde democratische besluitvormingsprocessen (5.1.2e).**

In de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 7 januari 1999 – bijlage N bij het Aanwijzingsbesluit- heeft de minister van Verkeer en Waterstaat medegedeeld dat besloten is af te zien van de aanleg van de Oostwestbaan en de luchthaven verder kan met de Noordzuidbaan. Tevens werd medegedeeld dat zij het zorgvuldig en verantwoord acht om – in afwachting van definitieve zonering van de Noordzuidbaan – de jaarcontour uit 1995 aan te houden. Ook de regeling met betrekking tot het nachtelijk gebruik van het luchtvaartterrein uit 1995 werd in afwachting van definitieve zonering gehandhaafd. Het nu bestreden aanwijzingsbesluit behelst deze definitieve zonering. Deze besluitvorming is echter volgens de daarvoor op democratische wijze tot stand gekomen en in de regelgeving vastgelegde procedures vastgesteld. Het bezwaar is derhalve niet gegrond.

**A22 Bezwaar dat serieus onderzoek naar andere alternatieven met betrekking tot de gebruiksmogelijkheden van deze luchthaven, welke het milieu minder zouden belasten, bij deze aanwijzing niet heeft plaatsgevonden. Men diende kennelijk onverkort aan de in de PKB opgenomen gebruiksmogelijkheden vast te houden, ondanks dat deze nu tot afwijkingen van de geluidscontouren leiden. De Staat der Nederlanden en de Provincie Limburg, zijnde de grootste aandeelhouders van deze luchthaven, hadden zich al voordat deze aanwijzing in procedure werd gebracht, verplicht om volledig de door de exploitant gewenste**

gebruiksmogelijkheden in dit aanwijzingsbesluit mogelijk te maken. Dit alles om bij de privatisering van de luchthaven de potentiële koper ten dienste te zijn. Dit blijkt dan ook duidelijk bij de overdracht van de meerderheid van de aandelen aan de koper het consortium Omniport/Dura-Vermeer het geval te zijn.

In een brief aan de tweede kamer van 9 september 2004 schrijft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de overdracht van de aandelen van de Staat der Nederlanden in de Luchthaven Maastricht onder andere het volgende: (citaat) “Tot slot is aan de koper het recht toebedeeld de koop te ontbinden indien de uiteindelijke aanwijzing, die nu in de procedure is, voor wat de gebruiksmogelijkheden afwijkt van de in de PKB opgenomen uitgangspunten” (5.1.2e ).

Als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden als aandeelhouder van de luchthaven, heb ik bij de verkoop van de aandelen afspraken gemaakt met de kopers. Deze afspraken heb ik gemeld aan de Tweede Kamer. De positie als verkoper laat mijn verantwoordelijkheid als bestuursorgaan voor het nemen van een besluit waarbij alle feiten en omstandigheden zijn meegenomen onverlet. De bezwaren zijn niet gegrond.

**A23 Bezwaarden constateren dat hun inspraakreacties, zowel als die van vele anderen, totnogtoe niet hebben geleid tot enige tegemoetkoming aan de bezwaren (5.1.2e mede nms. 214 inwoners van Bemelen).**

Het bezwaar is niet gegrond. In een bezwaarschriftenprocedure wordt het bestreden besluit (i.c. het A-besluit) volledig heroverwogen. Naar aanleiding van een aantal van de ingediende bezwaarschriften is nader onderzoek gedaan naar de effecten van het aanwijzingsbesluit op de natuurwaarden en de luchtkwaliteit. Ik weeg alle bezwaren mee in de beslissing op bezwaar en waar nodig heb ik voorafgaande aan mijn beslissing nader onderzoek laten verrichten.

Al hetgeen in bezwaar is aangevoerd, heb ik meegenomen in mijn beslissing op bezwaar, waaruit blijkt dat wel degelijk rekening wordt gehouden met de ingebrachte bezwaren. In hoeverre al dan niet tegemoet gekomen is aan de bezwaren kan ik niet nagaan, nu deze stelling niet nader onderbouwd is.

## B. Strijd PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

**B1** Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit in strijd is met artikel 18 Luchtvaartwet. Het aanwijzingsbesluit wijkt af van de Planologische Kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (Stcrt. 2004, 94), (hierna: de PKB), nu

- zowel de tijdelijke als ook de definitieve 35-Ke-geluidszone in het bestreden aanwijzingsbesluit aanmerkelijk groter van omvang zijn dan die van de indicatieve 35-Ke-geluidszone in de PKB. Er vinden overschrijdingen van 3,4 Ke plaats, zijnde beduidend meer dan de in de PKB toegestane marge van 2 Ke;
- de uitvliegroutes voor het IFR-verkeer van de banen 04 en 22 in het bestreden aanwijzingsbesluit ingrijpend afwijken van die, zoals in bijlage b onder figuur 4.35 van het Milieueffectrapport Planologische Kernbeslissing Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad van december 2002 (MER PKB) weergegeven;
- het aantal geluidgehinderde woningen in de (zowel tijdelijke als definitieve) 20-Ke-contour en 35-Ke-zone groter is dan waarvan wordt uitgegaan in de PKB. Verwezen wordt naar de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Economische Zaken van 7 januari 1999, gericht aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (TK 1998-1999, 25 089, nr. 18) inzake de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Maastricht waarin wordt aangegeven dat bij de bepaling van een nieuwe definitieve contour voor de luchthaven het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35-Ke-zone niet groter zal zijn dan het aantal geluidgehinderde woningen binnen de indicatieve 35-Ke-contour uit het SBL (de toenmalige van kracht zijnde PKB) (5.1.2e

).

De bezwaren zijn niet gegrond.

Op zich is juist dat de definitieve 35 Ke-geluidszone, zoals deze is vastgesteld in het A-besluit groter van omvang is dan de indicatieve 35 Ke-geluidszone in de PKB. Die afwijking bedraagt overigens voor het overgrote deel niet meer dan 2 Ke. Slechts in een beperkt gebied aan de zuidzijde van de 35 Ke-geluidszone is sprake van een grotere afwijking, namelijk maximaal 3,4 Ke.

In het A-besluit is gemotiveerd aangegeven waarom de 35-Ke-geluidszone licht afwijkt van de indicatieve zone die is neergelegd in de PKB. De afwijking is het gevolg van een aantal ontwikkelingen dat zich sedert vaststelling van de PKB heeft voorgedaan. Deze ontwikkelingen zijn:

De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 3 december 2003 inzake het luchtvaartterrein Eelde, waarin is bepaald dat bij de berekening van Ke-geluidszones niet meer gerekend mag worden met een afkap van vliegtuiggeluid onder de 65 dB(A). Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State is de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Stcrt. 1996, 331) gewijzigd (Stcrt. 2004, 194) en is de Ke-geluidszone voor het luchtvaartterrein Maastricht opnieuw berekend.

De invoering van een gewijzigde routestructuur in de directe omgeving van de luchthaven als gevolg waarvan het draaipunt verandert van de startroutes naar het zuiden. Ook op grotere afstand van de luchthaven zijn de vliegroutes gewijzigd. De veiligheid van het vliegruim boven Zuid-Limburg wordt hierdoor verbeterd.

Invoering van het Instrument Landing Systeem (ILS) (ook) aan de zuidzijde van de luchthaven. Met een ILS kunnen landingen meer precies worden uitgevoerd, omdat een landend vliegtuig door het ILS precies volgens de voorgeschreven route naar de baan wordt genavigeerd. Als gevolg van het gebruik van ILS zal het aantal doorstarts dat ontstaat door onnauwkeurig aanvliegen van de piloot bij visuele landingen afnemen, hetgeen de veiligheid bevordert. Het ILS maakt het mogelijk om op de luchthaven de zogenaamde "continious descent approach" toe te passen voor landingen. De continious descent approach maakt het mogelijk dat vliegtuigen via een vaste naderingsroute een geleidelijke daling uitvoeren zonder voortdurende stuwkrachtcorrectie. Dit heeft tot gevolg dat dergelijke dalingen minder



geluid produceren en dus minder hinderlijk zijn voor de omgeving. Alhoewel de Ke-geluidsberekeningen met deze vermindering van geluid geen rekening houden, betekent een dergelijke landingsprocedure in de praktijk wel een afname van de geluidsoverlast voor omwonenden. Het gebruik van een verschoven baandrempel. Voor landingen van Ke-verkeer vanuit het noorden wordt de baandrempel 250 meter meer naar het zuiden verplaatst. De startdrempel aan de zuidzijde van de baan voor startende Ke-vliegtuigen wordt 150 meter in zuidelijke richting verplaatst. Het gebruik van de verschoven baandrempel heeft alleen consequenties voor het vliegverkeer aan de noordkant van de baan. Als gevolg van de verschoven baandrempel zal het vliegverkeer ter hoogte van Geverik op grotere hoogte overvliegen hetgeen een positief effect heeft op de externe veiligheid en de geluidshinder.

Gelet op het feit dat in de PKB is vermeld dat afwijkingen van de in de PKB opgenomen indicatieve zones *in beginsel* niet meer dan 2 Ke respectievelijk 2 bkl mogen bedragen alsook gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (over Schiphol) d.d. 28 juli 1998, nr. E01.97.0309 kan in het A-besluit worden afgeweken van de indicatieve zones, mits dat goed wordt gemotiveerd. Daarvan is in het A-besluit sprake. Verwezen wordt naar het gestelde onder hoofdstuk 4.2 van het A-besluit. Gelet hierop is het A-besluit niet in strijd met artikel 18 van de Luchtvaartwet.

Ter zake van het bezwaar dat de uitvliegroutes voor het IFR-verkeer in het A-besluit afwijken van de uitvliegroutes zoals in bijlage b onder figuur 4.35 van het Milieueffectrapport voor de PKB weergegeven, wordt het volgende opgemerkt. De uitvliegroutes als zodanig maken geen deel uit van het A-besluit. De routes zijn vastgesteld in de Regeling luchtverkeersdienstverlening. Terzake van het bezwaar dat het aantal geluidgehinderde woningen in de (zowel tijdelijke als definitieve) 20-Ke-contour en 35-Ke-zone groter is dan waarvan wordt uitgegaan in de PKB wordt het volgende opgemerkt. In de brief van 7 januari 1999 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (TK 1998-1999, 25 089, nr. 18) is, voor zover thans van belang, ter zake van de toekomstige ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport gesteld dat bij de bepaling van een nieuwe definitieve contour voor de luchthaven het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35-Ke-zone niet groter zal zijn dan het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-zone ingevolge de indicatieve contour uit het SBL, waarbij het streven is ook in de 20 Ke-contour tot vermindering van het aantal geluidbelaste woningen te komen. Dit laatste voor zover dat de exploitatiemogelijkheden niet negatief beïnvloedt. Het SBL ging uit van 3265 woningen binnen de indicatieve 35-Ke-contour. De PKB ging uit van 2767 woningen binnen de indicatieve 35-Ke-contour. In het A-besluit, komt het aantal woningen binnen de 35-Ke-zone op 3060. Dat is inderdaad meer dan het aantal waarvan is uitgegaan in de PKB maar minder dan het aantal van 3265 woningen uit het SBL. Voor wat betreft het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour gold, gelet op de brief van 7 januari 1999, als streefgetal het aantal van 21.012 woningen uit het SBL. In de PKB werd dit streven gehaald. In de PKB wordt uitgegaan van 18.495 woningen binnen de indicatieve 20 Ke-contour. Dezelfde 20 Ke-berekening uitgevoerd zonder afkap laat echter zien dat dit niet langer het geval is. Hetzelfde invoerscenario maar dan zonder afkap leidt tot 24.814 woningen binnen de 20 Ke-contour. Uitgaande van hetzelfde invoerscenario als in de PKB, maar met hantering van de nieuwe routes, ILS en de verschoven baandrempel komt het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour op 23.392. Dit is wel meer dan het streefgetal uit het SBL, maar minder dan het aantal woningen uitgaande van de PKB maar berekend zonder afkap. Weliswaar is het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour volgens het A-besluit groter dan het aantal genoemd in het SBL, niettemin is dit niet in strijd met de PKB noch met het SBL noch met de uitgangspunten uit de brief van 7 januari 1999. Uitgangspunt in deze brief was dat zou worden gestreefd naar een reductie van het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour, voor zover dit de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven niet negatief zou beïnvloeden. Om te kunnen voldoen aan het streven naar een reductie van het aantal woningen binnen de 20 Ke-geluidscontour zou het aantal vliegtuigbewegingen evenwel met 17% moeten afnemen, hetgeen zou leiden tot verslechtering van de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven. Nu in de brief van 7 januari 1999 echter nadrukkelijk is

gesteld dat het streven naar een reductie van het aantal woningen in de 20 Ke-contour de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven niet negatief mag beïnvloeden en gebleken is dat de benodigde reductie van het aantal vliegtuigbewegingen wel tot verslechtering van de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven leidt, wordt het grotere aantal woningen in de 20 Ke-contour gerechtvaardigd geacht.

Benadrukt wordt nogmaals dat de invoergegevens die zijn gebruikt voor de berekening van de indicatieve Ke-zone in de PKB dezelfde zijn als de invoergegevens die zijn gebruikt voor de 35 Ke-zone (en ook de 20 Ke-contour) in het A-besluit. In beide gevallen is uitgegaan van het voorziene aantal Ke-bewegingen in 2015 van 35.402. Van een wijziging van de gebruiksmogelijkheden van het luchtvaartterrein Maastricht in het A-besluit ten opzichte van de mogelijkheden zoals voorzien in de PKB is derhalve geen sprake.

**B2 Bezwaar dat de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 3 december 2003 inzake het luchtvaartterrein Eelde ten onrechte wordt aangemerkt als nieuwe ontwikkeling die zich eerst voordeed na de vaststelling van de PKB en daarom leidde tot de afwijkingen van de PKB in het aanwijzingsbesluit, nu men zich er bij de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM reeds sinds midden jaren negentig van bewust was dat de zogenaamde afkap in de Ke-geluidsberekeningen niet meer reëel was en bovendien reeds uit uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, onder meer die van 28 juli 1998 (nr. E01.97.0309) en die van 11 september 2002 (nr. 2001100668/1) was gebleken dat de validiteit van het gehanteerde Ke-berekeningsmodel (met afkap) steeds verder onder druk kwam te staan** (5.1.2e

De bezwaren zijn niet gegrond.

Op 3 december 2003 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de nieuwe aanwijzing van Groningen Airport Eelde. In deze uitspraak is door de Raad van State, onder meer, vastgesteld dat de Ke-berekening met de zogeheten "65 dB(A) afkap" niet meer voldoet aan artikel 25, eerste lid, van de Luchtvaartwet.

Ten gevolge van deze uitspraak is per 1 oktober 2004 de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Stcrt. 1996, 331) gewijzigd (Stcrt. 2004, 194). Deze gewijzigde Regeling leidt ertoe, dat in de berekening van de Ke-geluidszones die *op of na 1 augustus 2004* in de A-besluiten voor luchtvaartterreinen worden vastgesteld, geen drempelwaarde van 65 dB(A) meer wordt toegepast. Voor de Ke-geluidszones die voor 1 augustus 2004 zijn vastgesteld geldt dat ingevolge artikel 25g, eerste lid, Luchtvaartwet, in samenhang met het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart en de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Stcrt. 1996, 231) deze geluidszones moeten worden berekend op grond van het oude Ke-berekeningsmodel met de 65 dB(A) afkap. Nu de geluidszone voor het luchtvaartterrein Maastricht na 1 augustus 2004 is vastgesteld, is bij de berekening daarvan uitgegaan van de berekeningsvoorschriften in de gewijzigde Regeling.

**B3 Bezwaar dat de nieuwe routestructuur ten onrechte wordt aangemerkt als nieuwe ontwikkeling die zich eerst voordeed na de vaststelling van de PKB, zodat die afwijking is gerechtvaardigd, omdat de plannen tot wijziging van de vliegroutes reeds voor de vaststelling van de PKB bekend waren. De commissie ex artikel 28 Luchtvaartwet werd begin 2003 hiervan in kennis gesteld. Deze commissie heeft, nadat de als gevolg van die routewijziging ontstane milieubelasting desgevraagd inzichtelijk was gemaakt, de Minister van Verkeer en Waterstaat hierover negatief geadviseerd** (5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond.

De ontwerp-PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is op 29 november 2002 vastgesteld. In mei 2003 heeft het Kabinet een besluit genomen over de PKB (deel 3). De Eerste en Tweede Kamer hebben in het najaar 2003 met de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad ingestemd, waarna de PKB in mei 2004 is gepubliceerd.

Op 16 juni 2003 heeft de Luchtverkeersleiding Nederland in de Milieucommissie Luchthaven Maastricht (Commissie 28) een presentatie gehouden over de wens van de LVNL om de routes rond de luchthaven te wijzigen. De Commissie 28 heeft aan de hand van de presentatie geconstateerd dat meer (milieu-) gegevens over de routewijziging nodig zijn voordat een advies kan worden gegeven. Bij brief van 12 september 2003 heeft de LVNL het rapport Geluidsbelastingberekeningen met betrekking tot de gewijzigde routes aan de Commissie 28 toegestuurd met het verzoek om het standpunt van de Commissie ter zake aan de LVNL te laten weten. In haar bijeenkomst van 29 september 2003 heeft de Commissie 28 het rapport besproken en geadviseerd dat wijziging van de vliegroutes nu niet raadzaam is.

Bij een gezamenlijke brief van 27 februari 2004 van de exploitant en LVNL is verzocht een nieuwe routestructuur in de aanwijzing mogelijk te maken. Deze routestructuur is op onderdelen aangepast ten opzichte van de eerdere presentatie van de LVNL in de Commissie 28. De milieueffecten zijn tezamen met enkele andere ontwikkelingen in het in maart 2004 door de exploitant opgestelde MER gepresenteerd. Uit het MER bleek dat de nieuwe routestructuur een overschrijding van de in de PKB opgenomen geluidszones tot gevolg had. Deze overschrijding werd geacht binnen de marge van de PKB te vallen.

Op 6 juli 2004 heeft de Commissie 28 een verdeeld advies uitgebracht over de ontwerp-aanwijzing (zie bijlage K van het A-besluit) waarbij enkel de gezichtspunten van de in de Commissie vertegenwoordigde partijen naar voren zijn gebracht. Daarbij neemt alleen de Milieufederatie Limburg een inhoudelijk afstandpunt in ten aanzien van de nieuwe routestructuur en de gevolgen daarvan voor de hinderbeleving in Limburg.

Uit het bovenstaande volgt dat toen de LVNL de nieuwe routes presenteerde (juni 2003), het kabinet reeds had ingestemd met de PKB en de procedure in de Eerste en Tweede Kamer al in gang was gezet. De PKB-procedure bevond zich aldus in een vergevorderd stadium. Overigens was er op dat moment geen aanleiding om de PKB te wijzigen, omdat de door de LVNL gepresenteerde routes allemaal binnen de indicatieve Ke-contouren in de PKB vielen.

Pas in het kader van de voorbereiding van het A-besluit hebben de LVNL en de exploitant het verzoek gedaan een nieuwe routestructuur in de aanwijzing mogelijk te maken. De milieueffecten van deze nieuwe routes zijn dan ook pas in het MER Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport gepresenteerd.

**B4      Bezwaar dat de invoering van het Instrument Landing Systeem (ILS) en de zogenaamde verschoven baandrempel niet kunnen worden aangemerkt als nieuwe ontwikkeling die zich eerst voordeed na de vaststelling van de PKB. Eind 2002 was reeds bekend dat de Luchthavenexploitant voornemens was een zogenaamde “stopway” van 250 meter aan te leggen, in het zuiden aansluitend aan de “runway” van 2.500 meter. Tegelijkertijd zou als dan een ILS worden aangelegd ten behoeve van landingen vanuit het zuiden op baan 04. Tijdens de PKB procedure werd, gelet op het advies van de MER-commissie, duidelijk dat er een groot veiligheidsrisico bestond voor de inwoners van Geverik. Als oplossing voor dit probleem werd toen reeds het gebruik van de “verschoven baandrempel” voorgesteld, waarbij het gebruik van de “stopway” een rol speelt** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De indruk bestaat dat bezwaarden de stopway en de verschoven baandrempel door elkaar halen.

De *stopway* is bedoeld voor startende vliegtuigen die hun start onverwachts moeten afbreken. Om te voorkomen dat de vliegtuigen aan het eind van de baan doorschieten en naast de verharde baan terechtkomen is na het einde van de baan een verharde uitloop aangebracht van 250 meter. Hierdoor lopen de vliegtuigen minder kans op schade. De stopway is aangelegd in juni/juli 2003. De stopway wordt alleen gebruikt in gevallen van het afbreken van starts en is niet bedoeld als start- en landingsbaan. De stopway heeft geen effecten op de geluidscontouren. De Interim-aanwijzing liet de aanleg van de stopway toe.

De *verschoven baandrempel* heeft als doel de gevolgen voor de externe veiligheid te verminderen: door de drempelverschuiving verschuift tevens de PR-contour, waardoor er geen woningen meer in de  $10^{-5}$  IR-contour liggen. De gehele beschikbare baanlengte van 2.500 meter wordt voor zowel startende als landende vliegtuigen verschoven. Vanuit het noorden komende en naar het zuiden landende vliegtuigen (die over Geverik landen) verschuift de landingsdrempel naar het zuiden, waardoor de vliegtuigen hoger over Geverik komen. Naar het noorden startende vliegtuigen beginnen eerder met de start en komen daardoor eerder los van de baan, waardoor hoger over het ten noorden van de startbaan liggende Geverik wordt gevlogen. De verschoven baandrempel heeft als gevolg dat aan de noordzijde van de baan gelegen IR-contour in zuidelijke richting verschuift, waardoor er in de  $10^{-5}$  IR-contour geen woningen meer liggen.

De verschoven baandrempel maakt (voor een deel) gebruik van de baanverharding aan de zuidzijde van de baan welke reeds in het kader van de stopway is aangelegd. De verschoven baandrempel heeft ook gevolgen voor de geluidszone. Ten noorden van de start- en landingsbaan verschuift de geluidszone net als de IR-contour in zuidelijke richting, met als gevolg dat er aan de noordzijde van de luchthaven ook minder woningen in de geluidszone liggen.

Het *instrument landing system (ILS)* leidt landende vliegtuigen automatisch naar de baandrempel. Het ILS staat los van de stopway (met name bedoeld als uitloop voor startende vliegtuigen). Het ILS geeft door de precisielanding een iets langer en smallere geluidscontour. Voor landingen uit het noorden was reeds een ILS aanwezig. Omdat de baandrempel in zuidelijke richting wordt verschoven zal ook het ILS worden verschoven om landingen op instrumenten op de in zuidelijke richting verplaatste baandrempel mogelijk te maken.

Noch de stopway, noch de verschoven baandrempel noch ILS hebben invloed op de baanlengte of de baancode. De baanlengte blijft 2.500 meter en de baancode blijft 4 E (vgl. artikel 4 lid 2 A-besluit). In de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (deel 3) is het verleggen van de baandrempel naast het verminderen van het aantal vrachtvliegtuigen in en uit noordelijke richting als mogelijke maatregel genoemd ter vermindering van de externe veiligheidsrisico's rond de luchthaven Maastricht. Daarbij is aangegeven dat de PKB (en met name de daarin vastgelegde indicatieve geluidszones) geen obstakel vormt voor het doorvoeren van deze mogelijke maatregelen in het kader van de externe veiligheid. De verschoven baandrempel heeft in het A-besluit zijn beslag gekregen.

**B5      Bezwaar dat de uit de beantwoording van kamervragen naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 3 december 2003 betreffende het luchtvaartterrein Eelde blijkt dat de Staatssecretaris in die uitspraak geen aanleiding zag om tot reparatie van de PKB over te gaan en voorts dat in de nieuwe aanwijzing voor de luchthaven Maastricht de geluidszones met inachtneming van de PKB zouden worden vastgesteld. Daarnaast heeft de Staatssecretaris gesteld dat de in die aanwijzing vast te stellen geluidszones in beginsel niet meer dan 2 Ke zouden mogen afwijken van de indicatieve geluidszones van de PKB** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond.

In de PKB heeft het kabinet een principe-uitspraak gedaan over de ruimtelijke reservering van (voor zover hier van belang) de luchthaven Maastricht.

In de PKB (deel 4, mei 2004, blz. 3) is vermeld dat alle in de PKB aangegeven geluidszones indicatief zijn. Zoals in de PKB ook is gesteld betekent dit dat de geluidszones zoals deze in de aanwijzing worden opgenomen kunnen afwijken van de in de PKB opgenomen zones. In de PKB is tevens

aangegeven dat deze afwijking in beginsel niet meer mag bedragen dan 2 Ke respectievelijk 2 bkl, terwijl voorts afwijkingen in de aanwijzing dienen te worden gemotiveerd. Gelet op het feit dat in de PKB is vermeld dat afwijkingen van de in de PKB opgenomen indicatieve zones *in beginsel* niet meer dan 2 Ke respectievelijk 2 bkl mogen bedragen alsook gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 28 juli 1998, nr. E01.97.0309 kan in het A-besluit worden afgeweken van de indicatieve zones, mits dat goed wordt gemotiveerd. Daarvan is in het A-besluit sprake. Verwezen wordt naar het gestelde onder hoofdstuk 4.2 van het A-besluit. Gelet hierop is het A-besluit niet in strijd met artikel 18 van de Luchtvaartwet. Zie ook hetgeen ik overwogen heb onder B1.

**B6 Bezwaar dat in de tijd tussen het vaststellen van de PKB (september 2003) en de publicatie hiervan (mei 2004), waarin de consequenties voor de geluidszones in de aanwijzing zeker volledig bekend waren, een en ander kennelijk geen aanleiding is geweest om de ten grondslag liggende PKB dienovereenkomstig aan te passen** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond.

De noodzaak om de PKB te wijzigen is niet aangetoond. Verwezen wordt naar het gestelde onder de overwegingen B1 en B5.

**B7 Bezwaar dat in de toelichting op het aanwijzingsbesluit wordt gesteld dat het passend maken van de geluidszone in de aanwijzing aan de geluidszone in de PKB tot gevolg zou hebben dat het aantal vliegbewegingen met 16% zou moeten worden teruggeschaald en dat deze reductie de rendabiliteit van de luchthaven in gevaar zou brengen. Bezwaarmakers hebben grote twijfels aan de rendabele exploitatie van de luchthaven. De financiële jaarverslagen in de afgelopen tijd bevestigen deze twijfels. De Staatssecretaris is gehouden het aantal vliegtuigbewegingen met 16% te reduceren, aangezien pas dan het bestreden aanwijzingsbesluit in overeenstemming is met de Luchtvaartwet en de PKB** 5.1.2e

De bezwaren zijn niet gegrond.

Een rendabele exploitatie van de luchthaven, zoals deze ook uitgangspunt is geweest voor de PKB is mogelijk. Uit het ondernemingsplan blijkt dat een rendabele exploitatie mogelijk is uitgaande van (o.m.) 35.402-Ke-bewegingen in 2015.

Berekend is dat het terugschalen van de 35 Ke-geluidszone van de aanwijzing met 3,4 Ke tot gevolg heeft dat er 16% minder vliegtuigbewegingen kunnen plaatsvinden. Een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen geeft een dermate beperking, dat de grondslag voor een rendabele exploitatie wegvalt. Zulks zou in strijd zijn met de uitgangspunten vervat in de brief van 7 januari 1999. Daarbij wil ik nog aanvullen dat in de oude situatie (1995) de beperking van het aantal vliegtuigbewegingen zodanig was dat te weinig gevlogen kon worden om een rendabele exploitatie van het luchtvaartterrein te realiseren.

Overigens berust de verantwoordelijkheid voor een bedrijfseconomische exploitatie bij de exploitant van de betreffende luchthaven. Ook hier geldt het uitgangspunt dat een luchthaven moet worden behandeld als een 'gewoon' bedrijf waarbij de overheid geen directe bemoeienis heeft. De luchthaven heeft zelf onderzoek laten doen naar het bedrijfseconomische perspectief tot 2010/2015. De conclusies zijn dat op basis van de geplande activiteiten vanaf 2006/2007 een structureel positief bedrijfseconomisch resultaat te verwachten is.

Op grond van het bovenstaande zijn de twijfels inzake de rendabiliteit van de luchthaven ongegrond.

Omtrent de vraag of het A-besluit in strijd is met de Luchtvaartwet en de PKB wordt verwezen naar de overwegingen onder B1.





**B8 Bezwaar dat de onderbouwing en motivering van de afwijkingen van de PKB, namelijk dat nieuwe ontwikkelingen ontstaan na het vaststellen van de PKB die noopten tot de thans ontstane afwijkingen van de PKB in het aanwijzingsbesluit volstrekt onvoldoende zijn om het bestreden aanwijzingsbesluit te kunnen dragen. Het aanwijzingsbesluit is derhalve in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur dat een besluit zorgvuldig dient te worden voorbereid en afdoende dient te zijn gemotiveerd** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt maar het gestelde onder B1, B2, B3, B4. Het besluit is derhalve zorgvuldig voorbereid en aan het besluit ligt een duidelijke motivering ten grondslag.

**B9 Bezwaar dat, nu, om binnen de 2-Ke-marge te blijven een terugschaling nodig is van 16% terwijl er in die situatie geen sprake meer is van een rendabele exploitatie van de luchthaven, overschrijding van de grenswaarden van de PKB op grond van deze redengeving zeer onverantwoord is (inwoners Bemelen en Cadier en Keer).**

Het bezwaar is niet gegrond.

Ten eerste wordt benadrukt dat de invoergegevens die zijn gebruikt voor de berekening van de indicatieve Ke-zone in de PKB dezelfde zijn als de invoergegevens die zijn gebruikt voor de het A-besluit. In beide gevallen is uitgegaan van het voorziene aantal Ke-bewegingen in 2015 van 35.402. Van een wijziging van de gebruiksmogelijkheden van het luchtvaartterrein Maastricht in het A-besluit ten opzichte van de mogelijkheden zoals voorzien in de PKB is derhalve geen sprake. Bovendien is slechts in een beperkt gebied aan de zuidzijde van de 35 Ke-geluidszone sprake van een grotere afwijking, namelijk maximaal 3,4 Ke.

Voor het overige wordt verwezen naar de overwegingen onder B1 en B7.

**B10 Bezwaar dat de vermeende veiligheidsargumenten en de economische motieven geen goede argumenten zijn die afwijking van de PKB rechtvaardigen (Woningstichting Meerssen).**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor de motivering wordt verwezen naar de overwegingen onder B1, B4 en B7.

**B11 Bezwaar dat de stelling van de Staatssecretaris in antwoord op kamervragen (TK 2004-2005, 25089, nr. 21, p. 7) dat zich in de 35-Ke-geluidszone in de aanwijzing 3.060 woningen bevinden onjuist is. Dat is pas het geval nadat de baandrempel in zuidelijke richting zal zijn verschoven, wat nog tot 1 juni 2007 duurt. Tot uiterlijk 1 juni 2007 zal het in de brief van 7 januari 1999 genoemde maximum aantal woningen binnen de 35-Ke-contour derhalve met 64 worden overschreden in plaats van met 200 onderschreden, zoals de minister de Tweede Kamer antwoordde. Waar de Staatssecretaris stelt (TK 2004-2005, 25 089, nr. 21, p. 12) dat de geluidsbelasting voor de omgeving niet groter wordt dan de voorwaarden van het kabinet uit 1999, is dat dus gewoonweg onjuist. Volgens de mededelingen van de Staatssecretaris zal er medio 2007 overigens een nieuw wettelijk kader zijn voor regionale en kleine luchtvaartterreinen (RRKL), zodat de onderhavige aanwijzing met name van belang is voor de korte termijn. Juist in die periode is er sprake van strijd met de bedoelde bij brief van 7 januari 1999 gestelde voorwaarde (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor wat betreft de aantallen woningen binnen de 35-Ke-geluidszone en de 20-Ke-contour, zowel op grond van de brief van 7 januari 1999, de PKB als dit A-besluit en de daaraan ten grondslag liggende motivering wordt verwezen naar het gestelde onder B1.

Op zich is juist dat het gestelde omtrent het aantal woningen binnen de 35-Ke-geluidszone van het A-besluit pas aan de orde is nadat de baandrempel in zuidelijke richting is verschoven, hetgeen uiterlijk

1 juni 2007 het geval zal zijn. Vanaf dat moment geldt de definitieve 35-Ke-geluidszone als opgenomen in bijlage F2 bij het A-besluit. Tot uiterlijk 1 juni 2007 geldt een tijdelijke geluidszone, zoals opgenomen in bijlage F1 bij het A-besluit. Het verschil zit met name aan de noordkant van de luchthaven. Als gevolg van de verschoven baandrempel wordt de 35-Ke-geluidszone aan de noordzijde kleiner. Overigens is vermeldenswaardig dat de verschoven baandrempel reeds vanaf 1 oktober 2005 in gebruik is. Dit betekent dat de definitieve zone, zoals opgenomen in bijlage F2 bij het A-besluit, sinds 1 oktober 2005 reeds van kracht is. Hierdoor is ruimschoots eerder dan verplicht voldaan aan de in de brief van 7 januari 1999 gestelde voorwaarden.

Voor de berekening van het aantal woningen dat is gelegen binnen de 35-Ke-geluidszone is uitgegaan van het invoerscenario gebaseerd op het Strategisch Ondernemingsplan van de luchthaven. Dat gaat uit van de periode tot 2010 met een "doorkijk" tot 2015. Voor de berekening van de 35-Ke-geluidszone is gerekend met 35.402 vliegtuigbewegingen met Ke-verkeer. Dit is het verwachte Ke-verkeer in 2015. Het Ke-vliegtuigverkeer zal de komende tijd groeien naar de geprognosticeerde aantallen in 2010/2015. De aanwijzing betreft een periode tot 2015. Daarvoor is in de PKB de planologische ruimte gegeven.

**B12 Bezwaar dat de forse toename van het aantal woningen binnen de 20-Ke-contour in strijd is met hetgeen daarover in de PKB c.q. brief van 7 januari 1999 is gesteld. Op zijn minst is volstrekt onvoldoende gemotiveerd waarom, ondanks de verplichting om te streven naar een vermindering van het aantal woningen binnen de 20-Ke-zone, nu een toename van dit aantal met enkele duizenden noodzakelijk zou zijn. Alternatieve oplossingen zijn niet onderzocht, terwijl de enige motivering is dat het aantal vliegbewegingen met 16% of 17% zou moeten afnemen om aan deze voorwaarde te kunnen voldoen. Van een afname van het aantal vliegbewegingen zal echter geen sprake zijn. Het aantal zal hooguit iets minder kunnen groeien dan waarvan in het strategisch ondernemingsplan is uitgegaan. Aangezien er bij dat uitgangspunt ook vraagtekens geplaatst kunnen worden, volstaat een dergelijke motivering absoluut niet. Bovendien valt niet in te zien, waarom slechts een alles-of-niets alternatief in de belangenafweging is betrokken en niet is bezien in hoeverre het aantal woningen binnen de 20-Ke-contour nog beperkt zou kunnen worden bij een lagere, maar nog wel rendabele groei van het aantal vliegbewegingen (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).**

De brief van het kabinet van 7 januari 1999 stelt dat in de 20-Ke-geluidscontour wordt gestreefd naar een reductie van het aantal woningen ten opzichte van het SBL. In de PKB werd dit streven gehaald. Dezelfde 20-Ke-berekening uitgevoerd zonder afkap laat zien dat dit niet langer het geval is. Om te kunnen voldoen aan het streven naar een reductie van het aantal woningen binnen de 20-Ke-geluidscontour zou het aantal vliegtuigbewegingen met 17% moeten afnemen, waarmee de exploitatiemogelijkheden verslechteren. In de brief van het kabinet uit 1999 is echter nadrukkelijk gesteld dat het streven naar een reductie van het aantal woningen de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven niet negatief mag beïnvloeden.

Met betrekking tot de vraagtekens die bezwaarmakers bij het strategisch ondernemingsplan plaatsen wordt opgemerkt dat de verantwoordelijkheid voor een bedrijfseconomische exploitatie berust bij de exploitant van de betreffende luchthaven. Ook hier geldt het uitgangspunt dat een luchthaven moet worden behandeld als een 'gewoon' bedrijf waarbij de overheid geen directe bemoeienis heeft. Zie ook hetgeen is overwogen in B1 en B7.

**B13 Bezwaar dat behalve de afkap ook de andere ontwikkelingen voorzienbaar waren en in elk geval bekend, voordat de PKB in 2004 van kracht werd. Daarmee had dus reeds bij de totstandkoming van die PKB rekening gehouden kunnen en moeten worden (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de motivering wordt verwezen naar de overwegingen onder B2, B3, B4.



**B14 Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit een groei toestaat die helemaal niet past binnen de PKB 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Van een groei van het vliegverkeer ten opzichte van de PKB is geen sprake. Voor de motivering wordt verwezen naar de overwegingen onder B1.

**B15 Bezwaar dat willens en wetens een gang naar de rechter wordt afgedwongen terwijl de gehele overschrijding van 3,4 Ke wettelijk onrechtmatig is en voorkomen had kunnen worden 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de motivering wordt verwezen naar de overwegingen onder B1.

**B16 Bezwaar dat de onderbouwing en de motivering om de overschrijding van de 35-Ke-geluidszone (zowel de tijdelijke als ook de definitieve) vergeleken met die indicatieve geluidszone in het PKB te rechtvaardigen, volstrekt onvoldoende zijn en ook niet in overeenstemming met de werkelijkheid. De aanwijzingsbesluiten zijn dan ook niet zorgvuldig voorbereid en zijn in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur (Zie het bezwaar dat de economische belangen blijven prevaleren) 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor de motivering wordt verwezen naar de overwegingen onder B1, B2, B3, B4. Het besluit is derhalve zorgvuldig voorbereid en afdoende gemotiveerd.

**B17 Bezwaar dat binnen de middels een Planologisch Kern Besluit vastgestelde grenzen het niet mogelijk is de nieuwe route te gebruiken. Dit is ongehoord en aldus een onrechtmatige daad (5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de motivering wordt verwezen naar de overwegingen onder B1.

**B18 Bezwaar tegen in de nabije toekomst meer vliegbewegingen MAA: het Ruimtelijk Planbureau een wetenschappelijke instelling heeft op 14 september 1005 aangegeven dat regionale vliegvelden hun passagiersaantal meer dan kunnen verdubbelen 5.1.2e**

**Dat houdt volgens de opstellers van het rapport in dat MAA zou kunnen uitgroeien van 400.000 passagiers naar 1,3 miljoen passagiers op jaarbasis. En als bezwaarden 5.1.2e van dit vliegveld mogen geloven zou het aantal passagiers zelfs kunnen uitgroeien naar 2,5 miljoen op jaarbasis. Dit zou moeten gebeuren door meer low-budget maatschappijen naar MAA te halen met alle negatieve gevolgen van dien. Ook is het een bekend gegeven dat de toestellen steeds groter worden. Bezwaarden verzoeken indringend om de groei van MAA niet te laten plaatsvinden. Het is gewoon een regelrechte aanslag op de kwaliteit van het leven. 5.1.2e**

Het bezwaar is ongegrond. In de aanwijzing zijn grenzen gesteld aan het geluid door in de aanwijzing een geluidszone op te nemen. De luchthaven moet binnen de geluidszone opereren. Het is mogelijk dat het aantal passagiers kan toenemen doordat gebruik gemaakt wordt van stillere vliegtuigen of door een effectiever gebruik van de geluidszone, indien de exploitatie van de luchthaven daarmee binnen de geluidszone blijft.

Ten aanzien van het soort vliegtuigen en vliegtuigmaatschappijen heb ik geen mening, omdat de exploitant van de luchthaven daarvoor verantwoordelijk is en ervoor moet zorgen dat de exploitatie binnen de in de aanwijzing opgenomen geluidszone blijft.

**B19** Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit ten onrechte afwijkt van de PKB Luchtvaartterrein Maastricht en Lelystad (Staatscourant 2004, 94) t.a.v. het nationaal ruimtelijk beleid inzake luchtvaartterreinen. De 35 Ke-geluidszone is aanmerkelijk groter dan die van de 35 Ke-geluidszone in de PKB met overschrijdingen van 3,4 Ke. Dit is veel meer dan de toegestane marge van 2 Ke. De uitvliegroutes wijken af van de in bijlage b onder figuur 4.35 van de MER PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad van december 2002. Het aantal geluidgehinderde woningen is meer dan het maximaal toegestane.

De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Economische Zaken richtten op 7 januari 1999 een brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer (TK 1998-1999, 25089, nr. 18) waarin wordt aangegeven dat bij de bepaling van een nieuwe definitieve contour het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke zone niet groter zal zijn dan bij de indicatieve contour. Zowel in de tijdelijke als in de definitieve 20 Ke-geluidszone vindt een ernstige overschrijding plaats van het aantal geluidgehinderde woningen. 23.708 resp. 23.392 woningen vergeleken met 21.012 in de PKB. Hierbinnen valt ook de woning van 5.1.2e . Naar de mening van bezwaarden geven de nieuwe vertrekroutes en de verschoven baandrempel geen verbetering van de geluidssituatie. Integendeel. Het sneller afdraaien van de vliegtuigen geeft een aanmerkelijk hogere geluidsbelasting en veiliger is dit al evenmin. Nu wordt werkelijkheid wat als argument voor de aanleg van de Oost-Westbaan werd gehanteerd: Onaanvaardbare hinder voor milieu, natuur en omwonenden 5.1.2e ).

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de motivering wordt verwezen naar de overwegingen onder B1.

## C. Economisch/financieel

**C1 Bezwaar dat er kennelijk van uit wordt gegaan dat het vliegveld bijdraagt aan de regionale economie. Het terrein kan heel wat beter benut worden, bijv. Als bedrijventerrein en voor woningbouw waar bijv. Maastricht zo'n behoefte aan heeft. Daar komt nog bij dat in de omgeving Maastricht nog andere vliegvelden bestaan. Dat wordt zelfs door het besluit zelf geïllustreerd: het luchtruim is druk bezet en complex. Het besluit getuigt dan ook van een totaal onvermogen om de zaken in een groter perspectief te zien en alternatieven in overweging te nemen.** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. In het Kabinetsstandpunt van de Planologische Kernbeslissing Luchtvaartterreinen (PKB) Maastricht en Lelystad bevestigt het kabinet het reeds in het Structuurschema burgerluchthavens gekozen standpunt dat de luchthaven Maastricht een rol vervult binnen de regionale economie en een onderdeel vormt van de infrastructuur van Limburg. Het kabinet geeft aan dat de luchthaven in de nieuwe situatie (lees: op grond van het A-besluit) naar verwachting meer passagiers en meer vracht zal kunnen verwerken en daarmee een toegevoegde waarde aan de regionale ontwikkeling kan leveren. In het bestuurlijk overleg dat in het kader van voorbereiding van de PKB tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de omliggende gemeenten en de provincie Limburg heeft plaatsgevonden wordt de bijdrage van de luchthaven aan deze ontwikkeling ook onderschreven. Een andere ruimtelijke bestemming van het luchthavengebied - bedrijventerrein of woningbouwlocatie - verdient blijkbaar niet de voorkeur. De PKB vormt het kader voor het A-besluit. In het A-besluit wordt (op pagina 16) de economische bijdrage van de luchthaven beschreven. Daar wordt onder meer gewezen op het belang van een moderne euroregionale luchthaven als vestigingsplaats voor bedrijven in Limburg. De aanwezigheid van andere luchthavens in de omgeving doet hieraan niets af.

In het kader van het A-besluit en de beslissing op bezwaar is niet gebleken van nieuwe feiten en/of omstandigheden die tot een ander oordeel ten aanzien van de bestemming van het terrein voor het gebruik als luchthaven of de bijdrage van de luchthaven aan de regionale economie zouden moeten leiden.

**C2 Bezwaar dat er afspraken moeten worden gemaakt over de situatie wanneer de bedrijfseconomische resultaten achterblijven en dus sprake is van een te ruime "vergunning" in plaats van te verwijzen naar de aangekondigde decentralisatie naar de provincie van de bevoegdheden ter zake van het aanpassen van de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven MAA.** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Het A-besluit voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. Een van kracht zijnde aanwijzing blijft geldig tot het moment dat deze middels een wijzigingsbesluit wordt gewijzigd of bij besluit wordt ingetrokken. Op grond van artikel 27 Luchtvaartwet kan de aanwijzing worden gewijzigd. Dit kan ambtshalve of op aanvraag.

De systematiek van de Luchtvaartwet leidt ertoe dat aan een exploitant van een luchthaven middels de geluidszonering in een aanwijzingsbesluit een bepaalde 'gebruiksruimte' wordt gegeven waarbinnen de exploitatie van de luchthaven zich dient af te spelen. De systematiek van de wet vereist niet dat niet gebruikte gebruiksruimte moet worden 'teruggegeven'. De gebruiksruimte wordt bepaald aan de hand van een zogenaamde invoerset van vliegtuigbewegingen waarvan de exploitant verwacht dat deze in de toekomst (i.c. 2015) op de luchthaven zullen plaatsvinden. Aan de invoerset ligt een bedrijfsplan van de exploitant ten grondslag. In dit bedrijfsplan geeft de exploitant aan welke en hoeveel vliegtuigbewegingen nodig zijn om een exploitabele luchthaven te hebben. Nadat de gebruiksruimte middels de geluidszones is vastgesteld is het aan de exploitant te bepalen hoe deze gebruiksruimte wordt gebruikt. Afwijking van de invulling van het Ondernemingsplan is toegestaan mits het andere gebruik niet leidt tot overschrijding van de geluidszones.



Na inwerkingtreding van het wetsvoorstel Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens zal het aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht komen te vervallen. Conform het wetsvoorstel zal de inhoud ervan evenwel worden vastgelegd in een ministeriële regeling waarbij, overeenkomstig de (dan) nieuwe geluidsnormering in de Wet luchtvaart voor regionale luchthavens, de gebruiksruimte zal worden omgezet in handhavingspunten in  $L_{den}$ ; zijnde de nieuwe geluidseenheid die de Ke en Bkl vervangt. Het is vervolgens aan de provincie Limburg om binnen vijf jaar een luchthavenbesluit vast te stellen waarin de gebruiksruimte van de luchthaven (opnieuw) wordt vastgelegd. De provincie kan besluiten de gebruiksruimte te vergroten, te verkleinen of gelijk te laten.

**C3 Bezwaar dat volstrekt onvoldoende is onderbouwd waarom de Staatssecretaris het planalternatief realistisch en noodzakelijk acht. De commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet adviseerde reeds in het aanwijzingsbesluit nader te onderbouwen waarom de realisering van het planalternatief, inclusief de daarin opgenomen jaarlijkse groeipercentages van 11% in het passagiersvervoer in de periode 2000-2010, in de praktijk realiseerbaar zal blijken te zijn, te meer omdat in de periode 2000-2003 geen sprake is geweest van groei in het passagiersvervoer. Niet duidelijk is op welke wijze de Staatssecretaris het Strategisch Ondernemingsplan heeft getoetst en met behulp van welk cijfermateriaal. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond.

Het Ondernemingsplan van de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) is op bedrijfseconomische rentabiliteit getoetst door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De verwachte marktvraag in 2015, zoals die is vastgesteld door de exploitant, is daarbij haalbaar geacht.

Het Ondernemingsplan MAA is gebaseerd op een aantal aannames die de toekomstige groei onderbouwen. Het gaat om ontwikkelingen waar de luchthaven Maastricht van kan profiteren: de liberalisering en deregulering van de Europese luchtvaartmarkt, de toenemende congestie op de hub-luchthavens, de opkomst van nieuwe regiocarriers en de penetratie in de markt van low fare carriers. Verder kan de groei van de luchthaven positief beïnvloed worden door vernieuwing en verbetering van de organisatiestructuur, uitbreiden van partnersystemen onder meer door het aantrekken van nieuwe carriers en het ter hand nemen van een investeringsprogramma (landzijde, nieuwe passagiersterminal, platform) om meer passagiers en vracht te kunnen accommoderen. Recent onderzoek van het Ruimtelijk Planbureau bevestigt dat er in de toekomst een toenemende vraag is naar regionale luchthavens. Hierbij wordt tevens een toename van het aantal passagiers die gebruik maken van regionale luchthavens voorzien. Gelet op deze ontwikkelingen kan een groei van de luchthaven Maastricht van 11% in de komende jaren reëel worden geacht.

**C4 Bezwaar dat geen onderzoek is gedaan naar de mogelijke samenwerking tussen vliegvelden die in elkaars nabijheid liggen. Tegenover het teruglopen van de passagiers van de luchthaven Maastricht Aachen Airport staat de enorme groei van andere luchthavens in de regio. Naast Eindhoven en Weeze denk met name aan de vliegvelden Luik-Bierset en Dusseldorf. Bezwaarmaker vraagt zich af of in het geval van samenwerking het bestaan van al deze vliegvelden nog wel noodzakelijk is. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Aan het A-besluit ligt een aanvraag van de exploitant van de luchthaven Maastricht ten grondslag. Blijkens het door hem opgestelde Ondernemingsplan is er sprake van rendabel exploiteerbare luchthaven. Het A-besluit geeft de exploitant daartoe een bepaalde gebruiksruimte. Het staat de exploitant vrij om voor de exploitatie van zijn luchthaven samenwerkingsverbanden met andere luchthavens aan te gaan. Op grond van de huidige regelgeving kan een dergelijke samenwerking niet worden voorgeschreven. Voorts wordt verwezen naar hetgeen is overwogen bij C1

**C5 Bezwaar dat onvoldoende is onderbouwd wat het belang van de luchthaven is voor de regionale economie. Bezwaarmakers hebben in hun zienswijzen op een aantal zaken gewezen zoals de twijfel dat zo veel passagiersbewegingen doorwerken op de regionale economie, de concurrentie van nabijgelegen buitenlandse vliegvelden, de risico's van het mikken op het low cost segment, de zogenaamde luchthavengerelateerde bedrijven en de levensvatbaarheid van regionale luchthavens. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar C1, C3 en C4.

**C6 Bezwaar dat de stelling dat door 16% minder vliegtuigbewegingen geen sprake meer is van een rendabele luchthaven, volstrekt onvoldoende is onderbouwd. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. In het A-besluit is (op blz. 44) aangegeven dat door de invoering van de nieuwe routes en ILS aan de zuidzijde van de luchthaven Maastricht een overschrijding van de indicatieve geluidszone optreedt van ten hoogste 3,4 Ke. Om te zorgen dat de overschrijding van 3,4 Ke teniet wordt gedaan, zou het aantal vliegtuigbewegingen met circa 30 % moeten worden teruggebracht. Om binnen de 2 Ke marge van de indicatieve 35 Ke-geluidszone te blijven is een terugschaling nodig van 16 %. Een dergelijke reductie in het aantal vliegtuigbewegingen zal volgens de exploitant gevonden moeten worden bij bijvoorbeeld vliegtuigmaatschappijen met lijndiensten vanaf Maastricht of bij de zogenaamde budgetmaatschappijen. Een reductie van 16% in het aantal vliegtuigbewegingen maakt de luchthaven Maastricht voor deze maatschappijen minder aantrekkelijk en kan hen zelfs doen besluiten zich in het geheel van de luchthaven terug te trekken. Vanwege ook de hoge vaste kosten van de luchthaven (baanonderhoud, brandweer etc.) kan met een dergelijke reductie van een rendabele exploitatie van de luchthaven geen sprake meer zijn, laat staan van een ontwikkeling van de luchthaven zoals deze uitgangspunt is geweest voor de planologische reservering in de PKB.

**C7 Bezwaar dat de juistheid van het ondernemingsplan niet dan wel onvoldoende is onderzocht dan wel dat niet duidelijk is of de juistheid van het plan wel is onderzocht. Er kunnen dan ook vraagtekens worden gesteld bij het realiteitsgehalte van dit plan. (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten, 5.1.2e )**

Het bezwaar is ongegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar C3.

**C8 Bezwaar dat de inkomsten van vastgoedontwikkeling bij het luchtvaartterrein van de inkomsten van de luchthaven worden losgekoppeld. Het verlies dat de luchthaven nu maakt dient volgens het rapport van het Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst (Nijmegen, april 1999) 'Regionaal economische functies van regionale luchthavens' blz. 19, aangevuld te worden met de inkomsten van het bedrijventerrein. Er zijn dan veel minder ingrijpende maatregelen nodig t.a.v. het vliegverkeer boven dit zeer dichtbevolkte gebied. 5.1.2e**

Het bezwaar is ongegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit.

**C9 Bezwaar dat de geschetste ontwikkelingen in het planalternatief veel te optimistisch en onrealistisch zijn. Vooral de prognose van 11% groei in het passagiersvervoer en een aantal groeiend naar meer dan 1 miljoen passagiers is sterk overdreven, zeker gezien de resultaten van het rapport van Etil, die in 2000 in opdracht van de provincie een bevolkingsprognose heeft gemaakt die het uitgangspunt vormde voor diverse beleidsterreinen van de provincie. De werkelijke ontwikkeling in Limburg als geheel en in de meeste deelgebieden is tot nu toe lager dan de Etil prognose van 2000. Daarom heeft de provincie besloten om de prognose van 2000**

te actualiseren. De nieuwe bevolkingsprognose sluit aan bij de realisatie tot nu toe en geeft een plausibel beeld van de toekomst. Deze prognose wordt het nieuwe uitgangspunt voor de diverse beleidsterreinen van de provincie, en zou in de ogen van bezwaarmaker wezenlijk onderdeel moeten uitmaken bij de besluitvorming van het aanwijzingsbesluit. Uit dit rapport blijkt dat de bevolking in Limburg sterk zal gaan afnemen en vergrijzen. Er is zelfs sprake dat er geen enkele bevolkingsgroei meer is te verwachten in Limburg. (5.1.2e )

Het bezwaar is niet gegrond. Het meest recente onderzoek over de bevolkingsprognose in Limburg is van Etil en dateert uit december 2003. In het rapport "Bevolking Limburg 2004 - 2035" (dat via de website van Etil ([www.etil.nl](http://www.etil.nl)) te downloaden is) wordt opgemerkt dat het aantal inwoners in Limburg met ingang van 2002 aan het dalen is. In het onderzoek wordt de verwachting uitgesproken dat het aantal inwoners in 2035 ongeveer 25% kleiner zal zijn dan op het moment van onderzoek.

De relatie tussen de bevolkingsontwikkeling van Limburg en de geprognosticeerde groei van MAA is niet eenduidig. Het aantal potentiële klanten in de omgeving van de luchthaven zal als gevolg van de bevolkingsontwikkeling afnemen. Daar staat tegenover dat het aantal mensen dat zal gaan vliegen in de toekomst nog steeds zal blijven toenemen. Daar komt bij dat de zogenaamde catchment area (gebied waar de passagiers van de luchthaven vandaan komen) van de luchthaven veel groter is dan de regio Limburg. De mate waarin MAA slaagt om klanten (zowel luchtvaartmaatschappijen, als passagiers) naar de luchthaven te halen, bepaalt of de groei naar een miljoen passagiers wordt gehaald. Voorts wordt verwezen naar de overwegingen bij C3.

**C10 Bezwaar dat het niet-realistische ondernemingsplan van de luchthavenexploitant van de Luchthaven Maastricht ten onrechte uitgangspunt blijft van de bestreden besluiten. Dit plan diende als uitgangspunt voor de privatisering van deze luchthaven en alle betrokken grote aandeelhouders van de N.V. Luchthaven Maastricht, zijnde het Rijk en de Provincie Limburg, hadden grote belangen om de verkoop van de aandelen aan een private partij tot een goed einde te brengen. (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar dat het Ondernemingsplan MAA als uitgangspunt diende voor de privatisering van de luchthaven richt zich niet tot het A-besluit. Dit besluit ziet niet op de privatisering van de luchthaven. Voor het overige wordt verwezen naar hetgeen is overwogen bij C3.

**C11 Bezwaar dat de ervaringen dat het te exploiteren vliegbedrijf weinig of geen kansen heeft om van enige economische importantie te kunnen zijn zwaarder moeten wegen dan alle broze toekomstverwachtingen. De vliegvelden in de nabuurstaten, Bierset en Niederrhein, zijn moordende concurrenten geworden. (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwijzen wordt naar de overwegingen bij C1 en C4.

**C12 Bezwaar dat bij de aanwijzing is uitgegaan van het exploitatiescenario zoals dat in het strategisch ondernemingsplan van Maastricht Aachen Airport is opgevoerd. Om alleen maar economische redenen, die opgevoerd zijn door de luchthaven, wordt strikt vastgehouden aan dit scenario. Werken met alternatieven wordt niet overwogen en gezien de consequenties die er o.a. voor het wonen, nu en in de toekomst aan vast zitten, is zulks niet acceptabel. (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen bij C1 en C3.

**C13** Bezwaar dat de economische motieven waarin het aanwijzingsbesluit voortdurend naar wordt verwezen ongeloofwaardig overkomen. De provincie Limburg stelt, dat MAA een belangrijke bovenregionale functie heeft en een wezenlijke rol vervult voor de regionale behoefte aan bedrijven terreinen. Niet duidelijk is op welke bovenregionale rol wordt gedoeld, mede gelet op de in zekere zin geïsoleerde ligging van Zuid-Limburg. Verder is onduidelijk in hoeverre in de regionale behoefte aan bedrijventerreinen wordt voorzien door MAA. 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar met betrekking tot het bedrijventerrein richt zich niet tegen het A-besluit. Ten aanzien van het bezwaar over de bijdrage van de luchthaven aan de regionale economie wordt verwezen naar de overwegingen bij C1.

**C14** Bezwaar dat de economische motieven waarin het aanwijzingsbesluit voortdurend naar wordt verwezen wordt ongeloofwaardig overkomen. Om tot een rendabel vliegveld te komen was volgens de exploitant een Oost-Westbaan nodig. Deze is er niet gekomen, waarmee toen kennelijk een onrendabele activiteit werd geaccepteerd. Nu wordt gesteld dat er minstens 60.000 vliegbewegingen moeten komen voor een rendabele exploitatie. Het is onduidelijk wat er gaat gebeuren wanneer ook aan deze voorwaarden niet wordt voldaan. 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar C1, C2 en C3.

**C15** Bezwaar dat niet duidelijk is welke bijzondere Industrie wordt aangetrokken door de aanwezigheid van een vliegveld. Er wordt 60.000 ton vracht aan- of afgevoerd. Dat is inclusief vrachtverkeer over de weg (trucking). Ook niet duidelijk is hoeveel vracht er door de lucht wordt getransporteerd. 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit.

**C16** Bezwaar dat het ongeloofwaardig is dat MAA 1 miljoen passagiers gaat vervoeren. Dit zullen vooral passagiers uit de rest van het land zijn. Niet duidelijk is hoe men al deze mensen naar MAA lokken. Vanwege de decentrale ligging kan dat eigenlijk alleen maar door het aanbieden van lage tarieven. En dat is weer in tegenspraak met de rendabiliteit. Dit argument geldt uiteraard ook voor vracht. De luchthaven is eigenlijk alleen per auto te bereiken. Bij 1 miljoen passagiers en 2,5 persoon per auto betekent dit een extra belasting van de A2 met 400000 auto's en dat terwijl deze snelweg al zo druk is. Bezwaarde vraagt zich af wat de toegevoegde waarde van deze passagiers is voor de Limburgse economie. 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen bij C1, C3 en C4.

**C17** Bezwaar dat niet duidelijk is wat het euregionale karakter van de luchthaven is. Onduidelijk is of de exploitant met Bierset wil samenwerken. In het bevestigende geval zou ook de variant kunnen worden onderzocht, dat het vliegverkeer via Bierset wordt afgehandeld en het bedrijventerrein in Beek wordt gevestigd. Immers Bierset is slechts een kwartiertje rijden verwijderd.

In zo'n scenario kan het vliegveld MAA het beste worden opgeheven om er geheel of gedeeltelijk een bedrijventerrein van te maken. 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar C1 en C4.

**C18** Bezwaar dat de stilte van de dagrust en de nachtrust onnodig wordt verstoord door vliegbewegingen, zonder dat het bedrijfsmatige effect van MAA overzichtelijk in kaart is gebracht. 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar C1, C3 en G1.

**C19** Bezwaar dat er geen dwingende financiële reden is om de vliegmogelijkheden vanaf de luchthaven te verruimen. Het is bekend, dat vastgoedontwikkeling een goede financiële steun is voor regionale luchthavens. Bezwaarmakers verwijzen naar het rapport *Regionaal economische functies van regionale luchthavens*, Nijmegen, april 1999, Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst, p.19.

In de conclusies en aanbevelingen wordt vermeld: “De exploitatie van de meeste luchthavens is alleen op basis van de inkomsten via luchtvaart niet sluitend te maken. Gezien de gestelde randvoorwaarden moeten luchthavens zoeken naar andersoortige activiteiten om de exploitatie te verbeteren en risico’s te spreiden. Er zullen aanvullende inkomsten gegenereerd moeten worden door bijvoorbeeld onroerend goed.” De inkomsten van de vastgoedontwikkeling bij het luchtvaartterrein Maastricht zijn willens en wetens losgekoppeld van de inkomsten van de luchthaven. Het verlies dat de luchthaven nu maakt, dient volgens bovenvermeld rapport aangevuld te worden met de inkomsten van het bedrijventerrein. Voor het tekort dat dan eventueel nog over is, zijn geen, of veel minder ingrijpende maatregelen nodig, dan waar de minister in haar besluit vanuit gaat. 5.1.2e )

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen het A-besluit wordt verwezen naar de overwegingen bij C2, C3 en C8.

**C20** De overlast voor de toeristische gemeentes in het Heuvelland straalt in economisch opzicht negatief uit over de hele regio. Stillegebieden en het aldaar gelegen 5-sterrenlandschap (een van de twee in NL) worden onevenredig belast. Het gebied is voor ons en zeer vele anderen van belang om te recreëren.

Het verlies van omzet en werkgelegenheid in de toeristische sector wordt geenszins goedge maakt door één zeer milieubelastend bedrijf (MAA).

In tegenstelling tot het antwoord van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, dat in de nieuwe aanwijzing de geluidszones met inachtneming van de PKB zouden worden vastgelegd, is dit niet gebeurd (Afkap). De vliegbewegingen zouden dan overeenkomstig met de Luchtvaartwet (art.18) met 16% worden teruggebracht. Dit zou MAA echter slecht uitkomen. Maar zoals we al eerder stelden: binnen aanvaardbare grenzen is een luchthaven in dit dichtbevolkte gebied niet levensvatbaar. 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar ten aanzien van het verlies van omzet en werkgelegenheid is niet nader onderbouwd, zodat een inhoudelijk reactie daarop niet mogelijk is. Voor het overige wordt verwezen naar C3, C6 en T1.

**C21** Het ministerie verzuimd heeft aanvullend onderzoek te laten uitvoeren naar de economische aspecten. In het licht van informatie die recent beschikbaar is gekomen t.a.v. “het ondermaats presteren van Nederland in milieuopzicht” had de Minister ons inziens haar primaire besluit moeten heroverwegen. Zo’n principiële heroverweging had kunnen leiden tot de conclusie: “MAA moet worden gesloten via een afbouwscenario”.

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar C1 en C3.

**C22** In het besluit wordt niet ingegaan op mogelijke negatieve economisch gevolgen. Op basis van de ingediende bezwaren wist men echter dat er wellicht sprake is van “substantiële gevolgschade met onbekende omvang”. De vraag in hoeverre een andersoortige activiteit c.q. bestemming ter plekke van het vliegveld een economisch voor- dan wel nadeel zou betekenen, kan bij het ontbreken van dergelijk onderzoek niet beantwoord worden. 5.1.2e

5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar C1 en C3.



## D. MER

**D1 Bezwaar dat zowel in de MER PKB als in de MER voor de aanwijzing van de luchthaven Maastricht (inclusief het aanvullend TNO onderzoek van 22 december 2004) geen integraal beeld wordt gegeven van de gevolgen van de voorgestane ontwikkelingen en de gebruiksmogelijkheden van deze luchthaven voor de luchtkwaliteit. Een aantal ontwikkelingen op het luchthaventerrein zelf, naast de toename van het vliegverkeer, zullen een negatieve invloed hebben op de emissies van voor de omgeving schadelijke stoffen, zoals stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM10). Bezwaarmakers denken hierbij aan de verplaatsing en de vergroting van de passagiersterminal, de vergroting van het platform, de wijziging en uitbreiding van taxibanen en de situering van een proefdraaiplaats aan de zuid-westzijde (kort nabij de autosnelweg A2).** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. In het MER behorende bij de aanwijzing is de lokale luchtkwaliteit rondom het luchthaventerrein in beeld gebracht, waarbij de emissies van de luchtvaart op en het wegverkeer in de nabijheid van de luchthaven is meegenomen. Voor wat betreft de emissie van de luchtvaart is uitgegaan van het maximaal mogelijk gebruik van de luchthaven binnen de grenzen van de aanwijzing.

De emissies van de luchtvaart en het wegverkeer leiden tot een lokale bijdrage aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. De emissies van de overige bronnen in de omgeving zijn meegenomen in de achtergrondconcentraties en dus niet gedetailleerd gemodelleerd, aangezien deze emissies als gevolg van de aanwijzing niet veranderen. Daarnaast is in het kader van de Beslissing op bezwaar aanvullend onderzoek verricht naar de lokale luchtkwaliteit. Uit het onderzoek komt naar voren dat ten gevolge van het A-besluit de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 niet overschreden worden, en dat de bijdrage van de luchtvaart aan de lokale concentraties gering is. De verwachting is dan ook dat, gezien de geringe bijdrage van de luchtvaart, de invloed van de lokale veranderingen op de luchthaven (zoals vergroting en verplaatsing van de terminal) op de concentraties luchtverontreinigende stoffen te verwaarlozen is. Verder verwijs ik naar de overwegingen onder J19. Overigens merk ik op dat de verplaatsing en de vergroting van de passagiersterminal, de vergroting van het platform, de wijziging en uitbreiding van taxibanen en de situering van een proefdraaiplaats aan de zuid-westzijde (kort nabij de autosnelweg A2) geen onderdeel uitmaken van de besluitvorming in het kader van het A-besluit.

**D2 Bezwaar dat ook in de MER met betrekking tot de aanwijzing van luchthaven Maastricht geen inzicht is gegeven in de gevolgen voor de luchtkwaliteit, die ontstaan als gevolg van het in ontwikkeling genomen bedrijventerrein van 70 ha, dat onmiddellijk aansluit aan het luchtvaartterrein. Dit bedrijventerrein zal extra personen en vrachtverkeer op de A2 en de toegangswegen genereren en derhalve een extra uitstoot van voor de gezondheid schadelijke stoffen ten gevolge hebben.** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit. De besluitvorming over de aanleg van het bedrijventerrein vindt plaats in een apart traject, door de lokale overheden. Deze aparte besluitvorming staat open voor bezwaar en beroep. De plannen voor het bedrijventerrein MAA-Oost bevinden zich nog in een pril stadium. Voor realisering van deze plannen is een herziening van het vigerende bestemmingsplan noodzakelijk. Op dit moment wordt gewerkt aan een voorontwerp bestemmingsplan. Of dit voorontwerp zal leiden tot een definitief bestemmingsplan met daarin de door bezwaarden genoemde voorzieningen en gevolgen, is vooralsnog een onzekere toekomstige situatie. Een en ander brengt met zich dat in het kader van deze aanwijzingsprocedure niet met deze voorgenomen activiteiten rekening kon en behoefde te worden gehouden. Dat is dan ook niet gebeurd. In het kader van de thans geïnitieerde procedure tot wijziging van het bestemmingsplan wordt overigens ook onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd.

In het onderzoek inzake de luchtkwaliteit ten gevolge van het A-besluit is overigens wel rekening gehouden met de autonome ontwikkeling in de omgeving van de luchthaven en de toename van het wegverkeer.

**D3 Bezwaar dat de onvolledigheid van de MER dient te worden gecorrigeerd en de woningaantallen die de basis moeten vormen van het kabinetsbeleid gelijk dienen te zijn aan de toentertijd (1999) aanwezig zijnde woningen, opgesplitst per gemeente.** 5.1.2e

Het bezwaar is ongegrond. In de brief van 7 januari 1999, gericht aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (TK 1998-1999, 25 089, nr. 18) is als voorwaarde opgenomen dat het aantal woningen in de definitieve 35 Ke-geluidszone niet groter mag zijn dan het aantal woningen in de indicatieve 35 Ke-geluidscontour in het SBL. Dit getal betreft een totaal en is niet opgesplitst per gemeente. Aan het aantal geluidgehinderde woningen in de 35 Ke-geluidszone per gemeente heeft het kabinet geen voorwaarden verbonden. Verder wil ik verwijzen naar de overwegingen onder B1 en E7.

**D4 Bezwaar dat in de MER geen aandacht wordt besteed aan het klimaateffect terwijl de luchthaven zich focust op low cost passagiers.** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. In het MER zijn de CO<sub>2</sub> emissies bepaald. CO<sub>2</sub> behoort echter niet tot de ingevolge het Besluit luchtkwaliteit 2005 te toetsen stoffen. Voor wat betreft de uitstoot van CO<sub>2</sub> en de aanpak van de vermindering daarvan wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder N2.

**D5 Bezwaar dat het Milieueffectrapport verdere problemen voor zich uit schuift. Zo wordt bij het kopje “Hinderbeleving” het volgende beleidsmatig overwogen (pagina 30): “het onderzoek naar de hinderbeleving beschrijft de nu ondervonden hinder, maar niet die in de toekomst. Zo is het effect van het opheffen van de kleine baan niet bekend. Verder dient de definitieve invulling van het bedrijventerrein MAA-Oost en het platform van MAA nog nader te worden vastgesteld”.** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Met bovengenoemde uitspraak in de Samenvatting van het MER worden geen problemen vooruitgeschoven. De uitspraak geeft een waardering van de resultaten van het Hinderbelevingsonderzoek en stelt dat het hinderonderzoek alleen uitspraken doet over de ten tijde van het onderzoek ondervonden hinder. Het is niet mogelijk om respondenten te vragen naar de hinder die in de toekomst zal worden ondervonden.

**D6 Bezwaar dat niet duidelijk is of het ministerie bereid is om het alternatief luchtverkeer, namelijk een zeppelin, naar haalbaarheid te toetsen en de invloed van deze verkeersvorm op het milieu te onderzoeken. Wellicht is een zeppelin milieuvriendelijker dan een vliegtuig.** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Het beschouwen van alternatief luchtverkeer als zeppelins is niet onderzocht in het Milieueffectrapport of in andere fasen van de besluitvorming. In de Richtlijnen is hiertoe niet besloten en er bestonden geen redenen dit te doen. Zeppelins worden overigens nergens ter wereld als serieus alternatief voor de huidige vorm van luchtvaart toegepast.

## **E. Geluid**

**E1 Bezwaar dat de nieuwe vliegroutes tot gevolg hebben dat ca. 600 inwoners van de gemeente Margraten/Bemelen, Cadier en Keer, die voorheen geen hinder van startende en landende vliegtuigen ondervonden, deze nu wel gaan ondervinden. Uit onderzoek is gebleken dat 20 % van de inwoners binnen een 20-Ke-geluidszone hinder ondervinden van het vliegverkeer en 10 % zelfs ernstige hinder ondervinden. Juist in dit landelijk gelegen (huidige stille) gebied met name Beusdal zal het woongenot veel meer hinder gaan ondervinden dan in stedelijk gebied (inwoners Bemelen, inwoners Cadier en Keer, 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De constatering dat meer inwoners van de gemeente Margraten hinder zullen ondervinden van overvliegend vliegverkeer van de luchthaven Maastricht, is op zichzelf niet onjuist. In vergelijking met de situatie waarvan is uitgegaan in de PKB, waar overigens is gerekend mét een 65 dB(A) afkap, vallen in Margraten 179 meer woningen binnen de 20-Ke-contour. Het betreft overigens alleen woningen buiten de 35 Ke contour: de woonkern Margraten valt buiten de 35 Ke-contour. Daar staat tegenover dat als gevolg van de nieuwe vliegroutes in de gemeente Maastricht circa 1500 woningen minder in de 20 Ke-contour zijn komen te liggen. Verder wordt als gevolg van de nieuwe startroutes in zuidelijke richting de kern Cadier en Keer niet meer overvlogen, waardoor in dit deel van de gemeente Margraten de geluidsbelasting door luchtvaart van de luchthaven (grotendeels) wordt weggenomen.

**E2 Bezwaar dat de geluidhinder in aanzienlijke mate zal toenemen (inwoners Berg en Terblijt, 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Weliswaar kan het aantal vliegtuigen dat gebruik maakt van de luchthaven toenemen, maar de in het A-besluit vastgestelde geluidszones mogen niet worden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar het hierboven onder E1 gestelde. Eveneens wordt verwezen naar hoofdstuk U waarin de bezwaren ten aanzien van de belangenafweging worden behandeld. In aanvulling daarop kan opgemerkt worden dat omwonenden beschermd worden voor al te grote geluidsoverlast door de 35 Ke-geluidscontour. Bovendien laat de PKB Maastricht en Lelystad de ontwikkeling van de luchthaven toe. Ook blijkt uit het MER dat aan de voorwaarde is voldaan dat het aantal geluidsgehinderde woningen in de 35 KE niet zal toenemen.

**E3 Bezwaar dat 30% van de inwoners wordt geconfronteerd met hinder en geluidsoverlast. Door het nieuwe aanwijzingsbesluit zal veel vliegverkeer over de gemeente Valkenburg aan de Geul afgewikkeld gaan worden. Het aantal vliegbewegingen over de woning en tuin van bezwaarmakers zal drastisch gaan toenemen. Op basis van een door de exploitant van de luchthaven opgesteld ondernemingsplan zal het aantal vliegbewegingen tot 2015 dusdanig toenemen dat op dat moment 3 à 4 vliegtuigen per uur over de woning en tuin van bezwaarmakers zullen vliegen. Een deskundige van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aan de gemeente medegedeeld dat tijdens het overvliegen van een vliegtuig een gesprek buiten niet mogelijk zal zijn. Dit heeft tot gevolg dat het huidige gebruik en genot van de tuin van bezwaarmakers tot een minimum beperkt wordt. 5.1.2e 1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De woning van bezwaarden alsmede de bebouwde kom van de gemeente Valkenburg aan de Geul liggen buiten de 35 Ke-contour en zelfs buiten de 20 Ke-contour. Een deel van de naar het zuidoosten uitvliegende vliegtuigen vliegt langs de bebouwde kom van de gemeente Valkenburg. Als bijlage bij het advies van de Commissie 21 (Bijlage J bij het A-besluit) is een kaart gevoegd met daarop de aan- en uitvliegroutes met hoogteprofielen. Uit deze kaart blijkt dat

het zware vliegverkeer (categorie C) voordat het langs (de bebouwde kom van) de gemeente Valkenburg vliegt, een hoogte heeft van 3000 voet. Gelet op deze vlieghoogte is de geluidsbelasting als gevolg van dit vliegverkeer relatief gering. Lichtere vliegtuigen (categorie B) zijn al veel eerder, namelijk vóórdat ze afbuigen naar het oosten, op 3000 voet, en leiden bijgevolg tot nog minder geluidsbelasting. De geluidsbelasting is echter lager dan 35-Ke en derhalve zijn op basis van de wetgeving geen maatregelen nodig.

**E4 Bezwaar dat de geluidsbelasting door vliegverkeer als gevolg van het besluit sterk zal toenemen. Uit de bij het besluit gevoegde kaarten blijkt dat de geluidsbelasting zal toenemen tot 20 Ke, doordat de startende vliegtuigen vanaf het luchtvaartterrein Maastricht veel eerder na hun start naar het oosten zullen afbuigen en daardoor veel vaker langs of over Berg en Terblijt zullen vliegen. Bovendien zal de startbaan 250 meter naar het zuiden worden doorgetrokken zodat de vliegtuigen er lager overheen zullen vliegen** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Op korte afstand van de luchthaven verandert de situatie ten opzichte van de oude routes slechts in geringe mate. Ook met de "oude" routes startten de naar het zuidoosten vliegende vliegtuigen over en langs de beide kernen Berg en Terblijt.

Ter hoogte van de kernen Berg en Terblijt hebben de startende vliegtuigen reeds een hoogte bereikt tussen de 2000 en 3000 voet. De bebouwde kom van Berg ligt praktisch geheel buiten de 20-Ke-contour. De geluidsbelasting is echter lager dan 35 Ke en derhalve zijn op basis van de wetgeving geen maatregelen nodig.

Tevens verwijs ik naar de overwegingen bij hoofdstuk T, waarin de bezwaren ten aanzien van de belangenafweging behandeld worden.

De constatering dat de startbaan 250 meter naar het zuiden wordt doorgetrokken is onjuist. In het A-besluit is een verschoven baandrempel ingevoerd. Dit heeft alleen consequenties voor het vliegverkeer aan de noordkant van de baan. Het gebruik van de luchthaven met verschoven baandrempel heeft geen invloed op de geluidscontouren en het gebruik aan de zuidzijde van de luchthaven. Verwezen wordt naar Bijlage R, kaart 3, bij het A-besluit.

**E5 Bezwaar dat de geluidhinder door het besluit is toegenomen. Bezwaarmakers vragen zich af hoe deze geluidsoverlast gemeten c.q. ingeschat wordt. De bezwaren rondom de geluidsoverlast van Schiphol en de afhandeling daarvan, maakt bezwaarmakers wantrouwend ten aanzien van de interpretatie en de betrouwbaarheid van allerlei metingen** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad laat de ontwikkeling, waarvoor het A-besluit de randvoorwaarden geeft, toe. Het aantal vliegtuigen dat gebruik zal kunnen maken van het luchtvaartterrein Maastricht kan groeien. De geluidhinder kan daarbij toenemen, maar mag de in het A-besluit vastgestelde milieugrenzen niet overschrijden.

De geluidberekeningen zijn ten opzichte van de berekeningen die ten grondslag hebben gelegen aan de PKB aangepast. Bij de geluidsberekeningen ten behoeve het A-besluit is, in tegenstelling tot de berekeningen voor de PKB, geen gebruik gemaakt van afkap van geluid van 65 dB (A) of minder. Bij het A-besluit is alle vliegtuiggeluid van startende en landende vliegtuigen meegenomen, waardoor de werkelijke geluidsbelasting beter in beeld wordt gebracht. Hiermee wordt voldaan aan de laatste inzichten voor het in beeld brengen van de geluidsbelasting.

De geluidsberekeningen voor de Ke-geluidszone zijn uitgevoerd volgens de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Regeling van 18 november 1996 (Stcrt. 231), gewijzigd bij

regeling van 1 oktober 2004 (Stcrt. 194). Ook de berekeningen in het kader van de handhaving worden conform dit berekeningsvoorschrift berekend.

**E6 Bezwaar dat de geluidscontouren van de grote luchtvaart (Ke-contouren) groter zijn dan de contouren die in het Interim-aanwijzingsbesluit ("gebruiksplan 95") waren opgenomen** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De staatssecretarissen realiseren zich dat het A-besluit grotere geluidscontouren bevat dan het interim A-besluit. Zie daarvoor E5. Dit is bij de afweging betrokken. Voorts wordt verwezen naar hoofdstuk T, waarin de bezwaren ten aanzien van de belangenafweging worden behandeld.

**E7 Bezwaar dat doordat de geluidscontouren van de grote luchtvaart (Ke-contouren) groter zijn dan de contouren die in het Interim-aanwijzingsbesluit waren opgenomen er meer inwoners van Meerssen overlast krijgen. Het precieze aantal is niet uit de voorliggende stukken te achterhalen, omdat de via de inspraak op het MER MAA gevraagde vergelijkende cijfers niet zijn aangeleverd. Een duidelijke afweging tussen plaatselijk belang en het belang van de luchtvaart is dan ook niet mogelijk** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De constatering dat de 35 Ke-geluidszone van het A-besluit groter is dan de 35 Ke-geluidszone uit de interim-aanwijzing is juist. Voor Meerssen betekent dit een toename van 237 woningen ten opzichte van het Interim-aanwijzingsbesluit binnen de 35-Ke-contour. In de brief van het Kabinet aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999 is aangegeven dat de betrokken ministers een Interim-aanwijzingsbesluit nemen, waarin regels worden gesteld voor de tijdelijke situatie tot aan de uiteindelijke zonering van de luchthaven met een noord-zuidbaan. Bij het Interim-aanwijzingsbesluit is de jaarcontour voor de 35 Ke uit 1995 aangehouden. Op grond van voornoemde brief was uitgangspunt bij de vaststelling van een definitieve geluidszone dat het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-geluidszone niet groter zou zijn dan het aantal geluidgehinderde woningen binnen 35 Ke-geluidszone ingevolge de indicatieve contour uit het SBL. Het A-besluit voldoet aan deze voorwaarde. Voorts wordt verwezen naar hoofdstuk T, waarin de bezwaren ten aanzien van de belangenafweging worden behandeld.

**E8 Bezwaar dat een afdoende beschrijving van de specifieke maatregelen ter beperking van de geluidsbelasting veroorzaakt door luchtvaartuigen die van het luchtvaartterrein gebruik maken ontbreekt (artikel 20, lid 2, onder f Luchtvaartwet)** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Bezwaarmakers doelen kennelijk op artikel 20, lid 2, onder i Lvw. Ter (verdere) beperking van geluidhinder door de kleine luchtvaart is het aantal vliegtuigbewegingen dat ten grondslag heeft gelegen aan de berekening van de Bkl-geluidszone teruggebracht tot 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Voorts zijn in artikel 8 beperkingen aangegeven ten aanzien van de openingstijden voor het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les-, en oefenvluchten. Deze beperkingen zijn opgenomen ter beperking van de geluidhinder. Verder is het luchtvaartterrein (behoudens een aantal met name genoemde uitzonderingen) van 23.00 tot 06.00 uur gesloten. De specifieke maatregelen zijn derhalve afdoende beschreven in het A-besluit.

**E9 Bezwaar dat onvoldoende en/of onzorgvuldig onderzoek naar cumulerende effecten is gedaan. In het aanwijzingsbesluit is niet inzichtelijk gemaakt in hoeverre de gevolgen van de nieuwe vliegroutes en de daarbij behorende geluidszones nog extra negatief zullen uitpakken, indien rekening wordt gehouden met de gevolgen van het overige (buitenlandse) vliegverkeer boven Zuid-Limburg (cumulatie). Dat klemmt te meer, daar er in Zuid-Limburg nu al hinder wordt ondervonden van bijvoorbeeld de AWACS-vliegtuigen die vanuit Geilenkirchen, net over de grens in Duitsland, vliegen. Zeker in combinatie met enkele reeds genoemde bezwaren inzake geluidhinder,**



Habitatrichtlijn en luchtkwaliteit vormt dit aspect een dusdanig gebrek dat het bestreden besluit in strijd is met het bepaalde in artikel 3:2 en/of 3:4 Algemene wet bestuursrecht. Bovendien blijkt uit het aanwijzingsbesluit (Bijlage J, pag. 70) dat er over de routes boven Limburg nog overleg en nadere afstemming plaatsvindt met de Belgische autoriteiten. Dat betekent dat de bedoelde cumulatieve effecten nog niet eens volledig bekend konden zijn, toen het bestreden besluit genomen werd. Daaruit volgt eens te meer dat er van een zorgvuldige inventarisatie van alle relevante feiten en omstandigheden geen sprake is geweest, laat staan dat een zorgvuldige afweging van alle in het geding zijnde belangen heeft plaatsgevonden (5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Het A-besluit regelt de gevolgen van aankomende en vertrekkende vliegtuigen op het luchtvaartterrein Maastricht. Het door deze vliegtuigen geproduceerde geluid wordt gereguleerd middels de voor het luchtvaartterrein Maastricht op grond van artikel 25a Lvw vastgestelde geluidszones voor het Ke-verkeer en voor de kleine luchtvaart. De voor de vaststelling van de geluidszones gebruikte invoergegevens betreffen die van aankomende en vertrekkende vliegtuigen. In het A-besluit is derhalve slechts het gebruik van het luchtruim in de directe omgeving van het luchtvaartterrein geregeld. Het gebruik van het luchtruim daarbuiten is op andere wijze geregeld. Met overvliegende vliegtuigen behoeft op grond van de Luchtvaartwet bij de vaststelling van geluidszones rond een luchtvaartterrein geen rekening te worden gehouden. Deze maken immers geen gebruik van het luchtvaartterrein. Van strijd met artikel 3:2 en/of 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht is derhalve geen sprake. Overigens is in het MER wel onderzoek gedaan naar de cumulatie van verschillende op en rond de luchthaven.

Bezwaarden refereren aan overleg en nadere afstemming met de Belgische autoriteiten over de vliegroutes boven Limburg. Dit betrof overleg tussen de Nederlandse, Belgische en Duitse verkeersleidingsinstanties over een andere werkverdeling en aanpassing van de indeling van het luchtruim. Dit overleg had echter geen betrekking op het gebied dat door het onderhavige A-besluit wordt bestreken. Evenmin had het overleg betrekking op wijzigingen van routes rond de luchthaven Bierset bij Luik. Niettemin is in dit overleg het correct gebruik van de routes van en naar de luchthaven Bierset aan de orde geweest. Dit heeft ertoe geleid dat is afgesproken dat luchtverkeer van en naar Bierset na sluitingstijd van de luchthaven Maastricht niet in Nederlands luchtruim onder de 3000 voet mag plaatsvinden.

Voorts wordt verwezen naar hoofdstuk T, waarin de bezwaren ten aanzien van de belangenafweging worden behandeld.

**E10 Bezwaar dat de uitbreiding in flagrante tegenspraak is met een eerder (1996) door het kabinet ingenomen standpunt dat een verdere ontwikkeling van de luchthaven Maastricht met een noord-zuidbaan uit oogpunt van geluidsoverlast onaanvaardbare consequenties heeft voor het woon- en leefklimaat in de regio (TK 1996-1997, 25089, nr.4 (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van het luchtvaartterrein Maastricht zijn neergelegd in de brief van het Kabinet van 7 januari 1999. Deze brief vervangt eerdere standpunten (waaronder dat uit 1996) die ten aanzien van de luchthaven zijn ingenomen.

**E11 Bezwaar dat er meer starts richting het zuiden zullen plaatsvinden. Hierdoor zal de geluidhinder toenemen. De contouren buigen naar de mening van bezwaarmakers niet parallel mee aan de vliegbeweging, maar maken een uitstulping naar het westen vanwege de stuwwind (staartwind). Door de staartwind ontstaat extra geluid naar achteren wanneer een vliegtuig afbuigt. Dit effect wordt niet meegenomen bij de geluidscontour. Dit heeft specifiek te maken met de situatie van bezwaarmakers omdat het dak van hun woning als het ware een**

**klankbord is voor de vliegtuigen die daarboven vliegen 5.1.2e**

Het bewaar is niet gegrond. Ten opzichte van de interim-aanwijzing neemt het aantal starts in zuidelijke richting toe. De indicatieve geluidszones van de PKB zijn daarop gebaseerd. In het A-besluit is het aantal vliegtuigbewegingen waarvan in de PKB is uitgegaan niet gewijzigd. De uitstulping van de geluidscontour in het westen is het gevolg van landingen vanuit het zuiden.

De geluidsberekeningen voor de Ke-geluidszone zijn uitgevoerd volgens de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Regeling van 18 november 1996 (Stcrt. 231), gewijzigd bij regeling van 1 oktober 2004 (Stcrt. 194). In het Ke-rekenmodel wordt, zij het vereenvoudigd, wel degelijk rekening gehouden met zaken als de meteorologische omstandigheden, de laterale geluidsverzwakking en de verspreiding in het horizontale vlak. De prestatie- en geluidskarakteristieken zijn in de appendices bij het rekenvoorschrift meegenomen.

**E12 Bezwaar dat er de praktische mogelijkheid is (tegen de regelgeving) de baandrempeverlenging (stopway) te gebruiken als onderdeel van de startbaan, met alle gevolgen van dien 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Het gebruik van de flexibele baandrempeverlengingen wordt aangegeven in de luchtvaartgidsen. Daarin zijn onder meer de beschikbare lengtes van de baan vermeld. De vlieger (of namens deze de vluchtvoorbereider) is verplicht gebruik te maken van de luchtvaartgidsen voordat een vlucht van of naar Maastricht Aachen Airport vertrekt en de voorschriften daaruit na te leven. Dat moet schriftelijk kunnen worden aangetoond. Om de integriteit van dit baangebruik te borgen heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid om inspecties uit te voeren bij zowel de grondafhandelaar als bij de betrokken luchtvaartmaatschappijen.

**E13 Bezwaar dat het beleid voor 20-Ke-gebieden in Nederland niet op één lijn wordt gesteld (De SER bepleit geen uitbreiding van gevoelige bestemmingen (Nota Ruimte) voor het 20-Ke-gebied rondom Schiphol). Het kabinet streefde in 1999 naar minder dan 21.000 woningen binnen de 20-Ke-geluidszone. De aanwijzing voorziet in het zodanig belasten van bijna 24.000 woningen 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Dit bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit. Overigens is in de Nota Ruimte aangegeven dat grootschalige woningbouw binnen de 20 Ke-geluidscontour niet gewenst is. Deze beperking is een keuze om een eventuele verdere ontwikkeling van de luchthaven Schiphol vanuit het nationale belang planologisch open te houden. Voor alle andere luchthavens in Nederland is in de Nota Ruimte een verdere ontwikkeling niet voorzien. Het Rijk stelt dan ook geen nadere regels ten aanzien van geluidsgevoelige bestemmingen in de 20 Ke-geluidscontour van regionale en kleine luchthavens.

Voor wat betreft het aantal woningen en de brief van 7 januari 1999 wordt verwezen naar hetgeen overwogen is onder E7, E25 en B1.

**E14 Bezwaar dat de contour door de geaccidenteerdheid van het Limburgse landschap wellicht in de praktijk groter zal zijn. Bezwaarmaker maakt de vergelijking met geluidsschermen langs autosnelwegen. Het geluid wordt daardoor weerkaatst. In het Heuvelland is dat ook zo met geluidsoverlast veroorzaakt door vliegtuigen. Daar zal rekening mee moeten worden gehouden 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De geluidsberekeningen voor de Ke-geluidszone zijn uitgevoerd volgens de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Regeling van 18 november 1996 (Stcrt. 231), gewijzigd bij regeling van 1 oktober 2004 (Stcrt. 194). In het Ke-rekenmodel wordt, zij het vereenvoudigd, wel degelijk rekening gehouden met bijvoorbeeld met het landschap. Ook zaken als

de meteocondities, de laterale geluidsverzwakking, de verspreiding in het horizontale vlak en de prestatie- en geluidskarakteristieken zijn in de appendices bij het rekenvoorschrift meegenomen.

**E15 Bezwaar dat grote geluidsbelasting ongewenste en ziekmakende reacties op het cardiovasculaire systeem als gevolg heeft. Geluid is altijd een stressfactor, vooral omdat het in dit geval 's nachts doorgaat. Wanneer men gewekt wordt in de REM-slaap, dan treedt schade op aan het cardiovasculaire systeem (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. De geluidszones zijn berekend conform de geldende wet- en regelgeving. De vastgestelde geluidszones zijn bedoeld om de hoeveelheid geluid in de omgeving van de luchthaven te beperken tot een aanvaardbaar niveau. Dit niveau wordt door de geluidszone aangegeven. Op grond van artikel 6 van het A-besluit is voor de exploitant de verplichting opgenomen om op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe te laten voor zover de vastgestelde geluidszones niet worden overschreven. Het gehele handhavingssysteem is erop gericht een overschrijding van de geluidszones te voorkomen. Bovendien is de luchthaven van 23.00 uur tot 06.00 uur gesloten, behoudens de extensieregeling.

Voorts houdt de regelgeving rekening met gezondheidsaspecten. Op basis van de – op grond van artikel 26b van de Luchtvaartwet vastgestelde- Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (Stcrt. 1997, 47, gewijzigd bij de regelingen van 23 maart 1998, Stcrt. 61, 12 november 1999, Stcrt. 223, 22 februari 2001, Stcrt. 44, 17 februari 2003, Stcrt. 34; hierna: RGV '97), worden aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen het gebied met een geluidsbelasting van 40 Ke of hoger in principe geluidwerende voorzieningen aangebracht. De kosten die daaruit voortvloeien komen voor rekening van de luchtvaartsector. Binnen de Bkl-geluidszone vindt geen isolatie plaats en worden geen geluidsgevoelige bestemmingen aan de woonfunctie onttrokken. Wel geldt binnen de 47 Bkl-geluidszone een verbod op nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Voor zover de Bkl-geluidszone samenvalt met een Ke-geluidszone geldt het regime behorende bij de Ke-geluidszone.

**E16 Bezwaar dat de gebruikte rekenmethodes voor het meten van geluidhinder een aangenomen gemiddelde zijn van volume en aantallen, zonder rekening te houden met het menselijke ofwel subjectieve. De berekeningen van de geluidscontouren is namelijk een subjectieve zaak: geluid bestaat immers uit vele meetbare en onmeetbare gradaties en kunnen variëren van een lichte aardbeving (Iljoesins) tot sonore, welke zowel fysieke als fysieke gevolgen kunnen hebben, waarbij ook de tijdsduur en het aantal van de vluchten een rol bij het persoonlijk incasseringsvermogen spelen. Ook is geluid relatiever in stillere gebieden. Er zijn bovendien pieken, zowel wat betreft de hardheid als de duur van het geluid (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. De geluidszones zijn vastgesteld in overeenstemming met het bij of krachtens de Luchtvaartwet bepaalde. De berekening van de geluidsbelasting door het Ke-verkeer geschiedt overeenkomstig het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggl). De berekening van de geluidsbelasting door de kleine luchtvaart geschiedt overeenkomstig het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl).

**E17 Bezwaar dat in de aanwijzing geen rekening is gehouden met de effecten op de geluidscintour die de nieuwe generatie vliegtuigen met zich mee brengen. Deze hebben een “breder” patroon waardoor er geleidelijk aan een nieuwe contour zal ontstaan. De aanwijzing zou eens in de twee jaar een “aktualisatie” moeten bevatten van de situatie op dat moment. Naar het oordeel van de Commissie 21 zou de mogelijkheid moeten worden gezien om de geluidswinst door “technologische” ontwikkelingen ook in te zetten voor “milieuwinst”, en niet alleen voor meer ruimte voor vliegbewegingen (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. Bij de berekening van de geluidszones is rekening gehouden met de op dit moment bekende nieuwe (generatie) vliegtuigen. Voor het uitvoeren van de geluidsbelastingberekeningen worden de diverse vliegtuigtypen ingedeeld in vliegtuigcategorieën. Gebruik is gemaakt van de nieuwste versie van de appendices (zie A-besluit, blz. 33, nr. 4.25).

De geluidszones in het A-besluit zijn berekend op basis van de voor de berekening gebruikte aantallen en vliegtuigtypen welke tot 2015 worden voorzien. De aldus berekende geluidszones zijn maatgevend voor het gebruik van het luchtvaartterrein. Deze geluidszones mogen niet worden overschreden.

**E18 Bezwaar dat de geluidsoverlast toeneemt. De bkl route op kaart C3, ten noorden van de kerk te Moorveld, wordt geregeld tot de helft korter naar de kerk. Vooral bij uitvliegende vliegtuigen met een hoog toerental ontstaat er veel herrie (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. In het A-besluit is een bkl geluidszone opgenomen voor kleine vliegtuigen met een grenswaarde van 47 bkl. Aan de berekening van deze geluidszone liggen de start- en landingsroutes, alsmede de vluchten ten behoeve van proef-, les- en oefenvluchten ten grondslag. Het gebied waar circuits worden gevlogen is weergegeven in bijlage C3 bij het A-besluit. In het A-besluit is een afweging gemaakt om de overlast van de kleine luchtvaart te beperken. Ten opzichte van de Planologische Kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zijn de aan de berekening van de geluidsbelasting ten grondslag liggende vliegtuigbewegingen met kleine vliegtuigen met 10.000 vliegtuigbewegingen verminderd. De Bkl-geluidszone is daarmee kleiner dan die in de eerdere interim-aanwijzing en de planologische kernbeslissing. Verder zijn, om de geluidsoverlast te beperken, de openingstijden voor het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten aangepast.

**E19 Bezwaar dat het op geregelde tijden proefdraaien met vol open gas, soms tot 20 minuten lang door propellervliegtuigen, op het vliegveld als zeer irritant wordt ervaren. Het proefdraaien behoort in een voor geluid geïsoleerde ruimte plaats te vinden (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit. Op grond van artikel 25, lid 1 Lvw heeft de geluidszone alleen betrekking op startende en landende vliegtuigen en niet op bijvoorbeeld het technisch proefdraaien. Voor de landgebonden activiteiten op de luchthaven, waaronder het proefdraaien van vliegtuigmotoren, is door Gedeputeerde Staten van Limburg op 23 september 2003 een Wet-milieubeheervergunning afgegeven. Deze is onherroepelijk geworden op 19 augustus 2004. In deze vergunning is voorgeschreven dat het proefdraaien moet plaatsvinden op een daartoe ingerichte en akoestisch afgeschermd proefdraaiplaats.

**E20 Bezwaar dat door het verhogen van de Ke norm waar het betreft het bedrijf van bezwaarmaker weer moeilijker zal kunnen worden voldaan aan de welzijnseisen die voor het varkensbedrijf gelden/zullen gaan gelden op grond van de c.q. krachtens de Gezondheids- en Welzijnwet voor dieren (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. Bij het nemen van het besluit zijn alle belangen meegenomen. Verwezen wordt naar het gestelde onder het hoofdstuk T met betrekking tot de belangenafweging.

Voorts is in het A-besluit een nadeelcompensatieregeling opgenomen (artikel 13). Hierin is bepaald dat aan degene die door het A-besluit schade lijdt of zal lijden op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding wordt toegekend, voor zover die schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd. Een dergelijk verzoek wordt behandeld volgens het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (Stcrt. 1999, 172). Indien belanghebbenden aantoonbare schade lijden als gevolg van het A-besluit, bestaat de mogelijkheid om een schadeclaim in te dienen.

In artikel 8 van het RO-besluit is voorts bepaald dat de kosten van de schadevergoedingen bedoeld in artikel 49 WRO door de minister aan de gemeente zullen worden vergoed. Het betreft hier de vergoeding van planschade als gevolg van het opnemen van geluidszones in bestemmingsplannen.



Daarnaast kan er planschade ontstaan als gevolg van het opnemen in bestemmingsplannen van, bijvoorbeeld, de begrenzing van het luchtvaartterrein en aanleg van groenvoorzieningen.

Het enkele feit dat bezwaarde verwacht op grond van artikel 13 van het A-besluit dan wel artikel 8 van het RO-besluit schade te lijden, doet aan de rechtmatigheid van het A-besluit c.q. het RO-besluit niet af. Bij het vaststellen van het A-besluit en het RO-besluit is niet gebleken dat eventuele schadeposten dermate hoog zullen zijn dat deze niet in verhouding staan tot het met het A-besluit en RO-besluit te dienen doel.

Voor het overige wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder Q1.

**E21 Bezwaar dat de nieuwe vergunning het mogelijk maakt dat het aantal vluchten met grotere vliegtuigen wordt uitgebreid tot ca. 35.500. De geluidhinder zal daardoor toenemen**

**5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. In de brief van 7 januari 1999 van het Kabinet aan de Tweede Kamer zijn de randvoorwaarden aangegeven voor de ontwikkeling van de Luchthaven Maastricht Aachen Airport. In de Planologische Kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is ruimte gereserveerd voor de ontwikkeling van de luchthaven, waarbij rekening is gehouden met een groei van het aantal Ke-vliegtuigbewegingen tot 35.402. Deze groei is mogelijk binnen de voorwaarde welke in de brief van 7 januari 1999 is gesteld ten aanzien van het aantal woningen binnen de 35-Ke-geluidszone. Het A-besluit past binnen de Planologische Kernbeslissing Maastricht en Lelystad en voldoet derhalve aan de eerder genoemde randvoorwaarde. Binnen de geluidszone kan de luchthaven zich ontwikkelen.

Doordat de 35-Ke-geluidszone groter is dan de geluidszone uit de interim-aanwijzing zal de geluidhinder inderdaad kunnen toenemen. Het gebruik van de luchthaven Maastricht Aachen Airport moet echter blijven binnen de in het A-besluit vastgestelde geluidszone. De geluidszone wordt gehandhaafd. Binnen de 35-Ke-geluidszone mag in principe geen nieuwbouw van woningen plaatsvinden. Woningen gelegen binnen de 40-Ke-geluidscontour komen in aanmerking voor isolatie. Woningen binnen de 65-Ke-geluidscontour worden aan de woonbestemming onttrokken. Door deze beperkingen en voorzieningen worden mogelijke negatieve effecten van geluidsbelasting zoveel mogelijk voorkomen.

**E22 Bezwaar dat de gehanteerde contourenkaart onvolledig is. De weerkaatsing van de motorgeluiden door de heuvelwanden intensiveert en verlengt de hierdoor ontstane geluidhinder in het Geuldal en de zij dalen. Dit is in het hele Heuvelland een nog nooit gemeten effect, dat heden ten dage vastgesteld kan worden bij gebruik van helikopters om de Amstelgoudrace in beeld te brengen, bij het vertrek van Turkse toestellen van Maastricht A.A. die zich niet aan de opstijgroute houden en de in alle richtingen en op verschillende hoogten vliegende Awacs van 'Geilenkirchen' 5.1.2e .**

Het bezwaar is niet gegrond. De geluidsberekeningen voor de Ke-geluidszone zijn uitgevoerd volgens de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Regeling van 18 november 1996 (Stcrt. 231), gewijzigd bij regeling van 1 oktober 2004 (Stcrt. 194). In het Ke-rekenmodel wordt, zij het vereenvoudigd, wel degelijk rekening gehouden met bijvoorbeeld met het landschap. Ook zaken als de meteocondities, de laterale geluidsverzwakking, de verspreiding in het horizontale vlak en de prestatie- en geluidskarakteristieken zijn in de appendices bij het rekenvoorschrift meegenomen. Met de Kosteneenheid wordt de geluidsbelasting over 12 maanden, veroorzaakt door startende en landende vliegtuigen van en op het luchtvaartterrein Maastricht, over het gehele etmaal gegeven in een punt P buitenshuis. Volgens het rekenvoorschrift worden overvliegende AWACS-toestellen en andere overvliegende vliegtuigen niet meegenomen.

**E23 Bezwaar dat dit oorlogsvliegveldje nooit voor burgerluchtvaart gebruikt had moeten worden. Bij de afwijzing van de Oost-West baan plannen was dat mede een rijzende**

**overweging 5.1.2e** .

Het bezwaar is niet gegrond. Het Kabinet heeft in de brief van 7 januari 1999 aan de Tweede Kamer aangegeven af te zien van de aanleg van een Oost-Westbaan op de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Daarbij heeft het Kabinet tevens besloten dat de luchthaven Maastricht blijft bestaan met een voortgezet gebruik van de noord-zuidbaan. Aan dit voortgezet gebruik heeft het Kabinet randvoorwaarden gesteld. Deze randvoorwaarden zijn overgenomen en vormen tevens het kader van de Planologische Kernbeslissing Maastricht en Lelystad (2004). Het A-besluit past binnen deze PKB en voldoet hiermede aan de voorwaarden van het Kabinet. Binnen de geluidszones van het A-besluit kan de luchthaven Maastricht Aachen Airport zich ontwikkelen.

**E24 Bezwaar dat in het ontwerp van de aanwijzing de Lden niet wordt gebezigd als rekenmethode, waardoor beter wordt aangesloten bij de werkelijk ondervonden geluidhinder, afkomstig ook van op korte afstand operationeel zijnde regionale luchthavens, anders dan bijvoorbeeld toegepast voor de luchthaven Schiphol 5.1.2e** ).

Het bezwaar is niet gegrond. Voor het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport zijn uitsluitend een Ke-zone en een Bkl-zone van kracht. Deze geluidszones, alsmede de overige daarbinnen gelegen geluidscontouren, worden berekend overeenkomstig de ingevolge artikel 25g Lvw vastgestelde regels omtrent de wijze van berekenen van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) en de wijze van berekenen van de geluidsbelasting in bkl (de geluidsbelastingseenheid kleine luchtvaart). Deze regels zijn neergelegd in de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden en de Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen.

In Europees verband wordt gewerkt aan een nieuwe dosismaat voor geluid van diverse bronnen, waaronder luchtvaartgeluid. Het kabinet heeft het voornemen in de toekomst het normenstelsel voor de luchtvaart op deze dosismaat te baseren. De huidige Ke-dosismaat zal dan vervangen worden door de Lden-dosismaat. Bij luchtvaartterrein Schiphol heeft deze conversie al plaatsgevonden. Voor regionale en kleine luchtvaartterreinen zoals Maastricht Aachen Airport zullen de daarvoor vereiste randvoorwaarden (zoals de aanpassing van de wet- en regelgeving) nog hun beslag moeten krijgen. Voor zover het bezwaar ertoe strekt dat voor de zonering van Maastricht Aachen Airport het voor de toekomst voorziene berekeningssysteem nu reeds had moeten worden toegepast, is het ongegrond. Het A-besluit ten behoeve van Maastricht Aachen Airport valt nog onder het regime van de Luchtvaartwet. Voor het grote verkeer is derhalve de Ke-systematiek nog steeds van toepassing. Overigens zijn in het MER wel al berekeningen in Lden gedaan

Overigens is de Ke-methodiek inmiddels gewijzigd. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 3 december 2003 geoordeeld dat de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ten tijde van het nemen van de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 (bij de luchthaven Eelde) over voldoende informatie beschikten dat het gebruik van de 65 dB(A) afkap de validiteit van het model in zodanig ernstige mate is gaan aantasten dat het model niet voldoende de werkelijke geluidsbelasting ten gevolge van landende en stijgende vliegtuigen benadert. De Afdeling bestuursrechtspraak was van oordeel dat het rekenmodel wegens het in strijd zijn met artikel 25, lid 1 Lvw in dit geval niet meer als uitgangspunt voor het bepalen van de geluidsbelasting genomen had mogen worden. Als gevolg van deze uitspraak heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden gewijzigd (Regeling van 18 november 1996 (Stcrt. 231), gewijzigd bij regeling van 1 oktober 2004 (Stcrt. 194)). In het kader van het A-besluit zijn voor luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport nieuwe Ke-berekeningen uitgevoerd, zulks op basis van de herziene rekenmethode zonder afkap. Deze herziene rekenmethode verschilt wat de 65 dB(A) afkap betreft niet van de rekenmethode (Lden) die thans reeds voor Schiphol wordt gebruikt. Ook de Lden-rekenmethode kent geen afkap.



**E25    Bezwaar dat het beeld dat van de toename van de geluidsoverlast wordt geschetst, sterk gekleurd is omdat structureel de vergelijking wordt gemaakt met de situatie van de “Brief van het kabinet van 1999”. De minister had zich kunnen realiseren dat voor de bewoners van de gemeente van Margraten en Valkenburg – voor wie deze materie geheel nieuw was – een vergelijking op zijn plaats was geweest met de geluidsnormen op dit moment. De vergelijking zoekt men tevergeefs: zowel in de toelichting op het besluit als in de MER. Op basis van een bijlage op de MER (waarbij vermeld is dat de gegevens zijn ontleend aan de MER-PKB) kan een vergelijking worden gemaakt aan de hand van de cijfers voor 2000; daaruit blijkt t.a.v. het aantal woningen in een geluidszone in de 35 Ke zone een toename van 120% en in de 20-Ke-zone een toename van 113%. Een toename van 113% betekent 113% meer dan het huidige niveau ofwel meer dan twee keer zoveel** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. In de kabinetsbrief van 7 januari 1999 is aangegeven dat bij de bepaling van een nieuwe definitieve geluidszone voor de luchthaven het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-geluidszone niet groter zou zijn dan het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-geluidszone ingevolge de indicatieve contour uit het SBL. In voornoemde Kabinetsbrief is tevens aangegeven dat wordt gestreefd naar een vermindering van het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 20-Ke-contour. Dit laatste voor zover dat de exploitatie mogelijkheden van het luchtvaartterrein niet negatief beïnvloedt. Aan het aantal geluidgehinderde woningen per gemeente heeft het Kabinet geen voorwaarden verbonden. Ten opzichte van de situatie van de PKB, echter met de geluidsberekening waarbij is gerekend zonder de 65 dB(A) afkap liggen er in de gemeente Valkenburg 114 woningen meer in de 20-Ke-contour. In de gemeente Margraten liggen er 179 woningen meer in de 20-Ke-contour. Daar staat tegenover dat er thans in de gemeente Maastricht (met name door de nieuwe routes) circa 1500 woningen minder in de 20-Ke-contour liggen. Door deze nieuwe startroutes in zuidelijke richting wordt de kern Cadier en Keer niet meer overvlogen. De geluidhinder is als gevolg daarvan in deze kern afgenomen. De situatie in de kernen Bemelen en Berg en Terblijt is als gevolg van de nieuwe routes nauwelijks gewijzigd ten opzichte van de situatie met de oude routes.

**E26    Bezwaar dat er in het voorgenomen besluit toestemming wordt gegeven voor omgerekend 14.000 starts per jaar over de omgeving van bezwaarmakers, de route in zuidoostelijke richting. Dit betekent per dag gemiddeld 38 starts tussen 06.00 en 23.00. Per uur betekent dit 2,2 starts. Deze starts zullen geconcentreerd rond bepaalde ‘events’ (denk met name aan vakantieperiodes) plaatsvinden. In die periodes is er dus sprake van een veel hogere frequentie. Het beleid van Schiphol is erop gericht lawaaiige toestellen te weren en deze naar regionale vliegvelden te dirigeren (in dit verband wijzen bezwaarmakers op de strategische samenwerking tussen Schiphol en MAA). Een onevenredig aantal vluchten zal derhalve met lawaaiige toestellen worden uitgevoerd. De verwachte piek in het vliegverkeer met name in de vakantieperiodes zijn desastreus voor de Zuid Limburgse economie. Juist de vakanties zijn immers van vitaal belang voor de streek.** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De Ke-geluidszone is berekend aan de hand van de toekomstige vlootsamenstelling van Ke-verkeer van de luchthaven Maastricht in 2015 op basis van het voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden ten gevolge van het vliegverkeer. Deze geluidszone geeft de berekende geluidsbelasting over 12 maanden. Het kan derhalve in de praktijk voorkomen dat de ene maand meer wordt gevlogen dan de andere maand. De aanwijzing geeft hier geen regels voor. Dat laat onverlet dat de totale geluidsbelasting de bij de aanwijzing vastgestelde geluidszone niet mag overschrijden.

Binnen EU verband zijn afspraken gemaakt over het toelaten van categorieën vliegtuigen. De meest lawaaiige vliegtuigen mogen geen gebruik maken van het Europese luchtruim. Toch zijn er afhankelijk van het soort vliegtuig, verschillen in de geluidsproductie van vliegtuigen die op Maastricht

vliegen. Echter in geen geval mag de geluidszone worden overschreden. Dat betekent dat met meer lawaaierige vliegtuigen de grenzen van de geluidszone eerder zijn bereikt dan met stillere vliegtuigen.

**E27 Bezwaar dat in de aanwijzing wordt gesteld dat er minder huizen binnen de 20-Ke-contour komen. Een aantal honderden meer in Valkenburg en Margraten en 1500 minder in Maastricht. Echter in dit gebied van Maastricht ligt de A2 en 2 spoorwegen. Deze veroorzaken zoveel lawaai dat het geluid van overvliegende vliegtuigen daarbij in het niet valt. Dit wordt bevestigd door de situatie van de luchtverontreiniging. In het rapport wordt gesteld dat slechts 1-2 % van de totale verontreiniging wordt veroorzaakt door het vliegverkeer. Kortom in Maastricht merkt men niets van het verdwijnen van het vliegverkeer en in de buitengebieden komt er een majeure geluidsbron bij 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. De berekeningen voor de geluidszones hebben plaatsgevonden op basis van de voorgeschreven voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden ten gevolge van het vliegverkeer en voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart. Bij deze berekeningen wordt rekening gehouden met startende en landende vliegtuigen op de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Een eventuele samenloop van het luchtvaartgeluid met het geluid van auto- of treinverkeer is daarbij niet aan de orde. Verwezen wordt naar het gestelde onder E1 en E22.

**E28 Bezwaar dat niet duidelijk is of de geregistreerde gegevens bij het KICL wel gebruikt worden. Bezwaarmaker richt zich vaak met klachten tot het KICL. Hij heeft het vermoeden dat het werkelijke aantal nog hoger is dan het aantal dat geregistreerd staat bij het KICL 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Alle klachten die bij het KICL (Klachten Informatiecentrum Luchtverkeer) binnenkomen, worden geregistreerd. De klachten worden door het KICL behandeld en gerapporteerd aan de Commissie 28.

**E29 Bezwaar dat het niet klopt dat het geluid zo ver verminderd zou zijn dat Eys daar geen last meer van heeft 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Eys ligt ruim buiten de 20-Ke-geluidscontour. Weliswaar loopt één van de startroutes over Eys, maar ter hoogte van Eys bevinden de vliegtuigen zich al op ongeveer 5000 voet (= 1½ km) hoogte. De geluidsbelasting als gevolg van startende vliegtuigen ter hoogte van Eys is gering. Nergens wordt gesteld dat in Eys geen last meer kan optreden. De geluidsbelasting is echter lager dan 35-Ke en derhalve zijn op basis van de wetgeving geen maatregelen nodig.

**E30 Bij het onderzoek maar ook in de bepaling van de geluidsoverlast is (nagenoeg) geen rekening gehouden met locatie specifieke aspecten.**

**Er zijn namelijk twee zaken die locatie-specifiek zijn:**

- Het hoogteverschil (ca. 300 ft) tussen dal en plateau tussen plaatsen die relatief dicht bij elkaar gelegen zijn.
- De vliegroutes voor het opstijgen vereisen dat de vliegtuigen scherpe bochten moeten maken.

Bezwaarden beschikken niet over informatie om na te kunnen gaan of daar waar het begrip vlieghoogte wordt gebruikt, het inderdaad gaat om de hoogte t.o.v. het maaiveld en niet de hoogte t.o.v. NAP. Mocht dat niet het geval zijn dan is een deel van het verschil tussen “berekening” en “waarneming” verklaard: de vliegtuigen zitten plaatselijk zo’n 400-500 ft lager dan verondersteld.

De onderzoeken die in tweede instantie zijn uitgevoerd waren niet gericht op het bieden van inzicht in die overlast. In een eerdere stadium is die overlast d.m.v. de methodiek van de Kosteneenheden bepaald en zijn de resultaten verwoord in het besluit (en bijlagen)

**5.1.2e e**

### 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Voor wat betreft de methodiek voor het berekenen van de geluidbelasting ten gevolge van luchtvaart en de eventuele locatie specifieke aspecten wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder E22.

Met de vlieghoogte wordt de vlieghoogte ten opzichte van het vliegveld bedoeld.

**E31 Bezwaar dat de verandering van de vliegroutes en de toename van het vliegverkeer ernstige en onaanvaardbare geluidsoverlast opleveren 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de motivering wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder E11 (vliegroutes) en E21 (toename vliegverkeer).

Tevens verwijst ik hiervoor naar hoofdstuk T, waarin de bezwaren ten aanzien van de belangenafweging worden behandeld.

**E32 Bezwaar dat sinds 12 mei 2005 het moment dat de nieuwe vliegroutes van toepassing zijn bezwaarden veel last hebben van toenemend vliegtuigoverlast.**

**Geluidsoverlast is niet te harden: bezwaarde verzoekt dringend aanvullend onderzoek te laten doen m.b.t. enorme geluidsoverlast. Tegelijkertijd zou dit onderzoek moeten aantonen of de 20 Ke geluidszone niet veel hoger is in Terblijt (de vliegtuigen komen vrij laag met veel kabaal over de huizen heen). Voorheen was het in Terblijt heel rustig. Het is een directe aantasting van het woongenot. Als bezwaarden in de tuin zitten (wat bezwaarden veel doen) worden de gesprekken met regelmaat verstoord, omdat er weer een vliegtuig over komt vliegen met een vreselijke herrie. Waarom wordt er niets van het welzijn van bezwaarden aangetrokken? 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor wat betreft de motivering wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder E4.

**E33 Bezwaar dat de overlast die ontstaat door geluids- en stankoverlast nog veel groter is dan verwacht. In heel de gemeente Valkenburg a/d Geul is sprake van toenemende vliegtuigoverlast in al zijn facetten sinds de nieuwe vliegroutes van toepassing zijn sinds 12 mei 2005 van vliegveld MAA. Voor bezwaarden persoonlijk betekent dit dat de geluidsoverlast buiten zo erg is dat je een gesprek niet meer kunt voeren, met de rust is het compleet gedaan. Vliegtuigen gaan recht over de tuin van bezwaarden en geven vol gas. Geluidsoverlast is binnen duidelijk waarneembaar, overdag en 's nachts. Bezwaarden worden er 's nachts wakker van tijdens de vroege vluchten. Afname van wooncomfort en genot; irritatie en dreiging voor gezondheid. Concentratieproblemen. Daling van waarde van het huis. 5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor wat betreft de motivering wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder E3.

**E34 Er is geen enkele rekening gehouden met het feit dat de overlast in met name Valkenburg en Berg en Terblijt veel groter is dan men berekent. Kijkend naar de nieuwe uitvliegroutes ziet men dat de vliegtuigen in een cirkel naar het noorden uitvliegen. Valkenburg en Berg en Terblijt met name liggen ongeveer in het middelpunt van deze (nominale) uitvliegroute. Echter men hoort verkeer komen vanaf Maastricht, en blijft het rondom horen totdat ze ver genoeg weg zijn. Feitelijk draait het geluid om deze gebieden heen waarbij opgemerkt dient te worden dat een vliegtuig op dit stuk niet echt veel hoogte wint en de tijdsduur van geluid en daadwerkelijke beleving onberekend en ongekend lang is. In tegenstelling tot andere vliegvelden waar de vliegtuigen voor een groot gedeelte rechtdoor opstijgen, geldt voor hier dus eigenlijk de zgn. "betonnenmuur-variant" die we nog kennen van de Oost-Westbaanperiode. Dit aspect van tijdsduur in overlast is totaal onderbelicht in de rapportage alsook het heuvelachtige gebied met al zijn (niet te berekenen) reflecties 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor wat betreft de motivering wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder E1, E3 en E4.

**E35      Bezwaar dat niet duidelijk is of de methodiek van Ke-geluidszones - ontwikkeld voor verstedelijkt gebied (Randstad) - voor landelijke gebieden 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de berekening van de Ke-geluidscontouren is het "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer" gebruikt. Dit voorschrift is voorgeschreven in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart voor de berekening van Ke-geluidscontouren voor alle regionale en kleine luchthavens in Nederland. Tevens verwijs ik naar hetgeen overwogen is onder E11 voor de Ke-berekening.

**E36      Bezwaar dat het vliegveld aan de milieunormen zegt te voldoen maar dit niet bewijst.. De geluidscontouren zijn subjectief; daarom moeten er veel grotere marges in de tolerantiecontouren worden aangehouden 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar is niet nader onderbouwd, zodat ik daar niet op in kan gaan. De geluidscontouren in de A-besluit voldoen aan alle vereisten. Voor wat betreft de geluidscontouren verwijs ik verder naar de overwegingen in dit hoofdstuk E.

## **F.      Routestructuur**

### **Inleiding**

De routestructuur bij de luchthaven Maastricht wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). De bezwaren betreffende de (gewijzigde) routestructuur richten zich dus niet tegen het A-besluit. De routes vormen echter wel uitgangspunt voor de berekening van de geluidscontouren en bijvoorbeeld de kaarten met tolerantiegebieden. In het A-besluit is toegelicht waarom de routestructuur is gewijzigd. In de brief van 27 februari 2004 van de LVNL mede namens de exploitant van de luchthaven (bijlage P bij het A-besluit) zijn de uitgangspunten voor de routewijziging aangegeven. Bij de onderbouwing en afweging voor het verleggen van de vliegroutes zijn onder meer de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- voorkomen van vermijdbare hinder voor omwonenden;
- borgen van veilige vliegroutes;
- verlagen van werkdruk van de gezagvoerder en verkeersleider waardoor meer aandacht is voor de kerntaken;
- verminderen van de bemoeienis van het aantal luchtverkeersleidingorganisaties dat bij de vlucht betrokken is;
- routes die het vliegverkeer zoveel mogelijk op voorhand separeren.

In de oude situatie bij het direct naar het zuiden doorvliegen komen vliegtuigen op een lagere hoogte dicht bij of in het verkeersleidingsgebied van andere luchtverkeersleidingsorganisaties. Dat vereiste een intensief contact tussen de gezagvoerder, de luchtverkeersleiding van de luchthaven Maastricht en de overige luchtverkeersleidingorganisaties. De nieuwe routes separeren zonder tussenkomst van verkeersleiding het vliegverkeer op voorhand, waarmee de noodzaak tot communicatie tussen gezagsvoerder en de verkeersleiding van de luchthaven Maastricht en de luchtverkeersleidingsorganisaties onderling wordt verminderd. De kans op fouten en miscommunicatie neemt daarmee af en de veiligheid van het gebruik van de routes neemt toe. Het veiliger worden van de routes heeft derhalve te maken met de menselijke factor inzake de communicatie en afstemming. Daarnaast dient vanwege de veiligheid de route minimaal 2,5 mijl gesepareerd te blijven van het door Nederland en België gedeelde luchtruim op de grens. Door deze separatie is de route altijd onafhankelijk van de activiteiten in dit gedeelde luchtruim te gebruiken.

De landingsroutes van de luchthaven Maastricht zijn niet veranderd. De startroutes in zuidelijke richting verder omhoog naar het noorden zijn nagenoeg gelijk gebleven. De startroutes in zuidelijke richting verder doorgaand naar het zuiden en oosten zijn wel veranderd. Dat is tevens mede de reden dat binnen de gemeente Margraten en Valkenburg aan de Geul nu 328 woningen liggen in de 20 Ke-geluidscontour. Bij de afweging is betrokken dat tegenover een toename van het aantal woningen in de 20 Ke-geluidscontour in de gemeenten Margraten en Valkenburg aan de Geul een afname plaatsvindt van circa 1500 woningen in de gemeente Maastricht.

Het gebruik van de nieuwe routes heeft geleid tot een sterke toename van het aantal klachten en klagers bij het Klachtenbureau van de Milieucommissie luchthaven Maastricht (Commissie 28). Naar aanleiding hiervan heeft de Milieucommissie het initiatief genomen om de mogelijkheden voor beperking van de hinder van vliegverkeer van en naar de luchthaven te verkennen. De Milieucommissie heeft hiervoor een Werkgroep uit zijn midden ingesteld met de volgende taakstelling:

1. het uitvoeren van een probleemanalyse, waarbij de ontwikkelingen in het klachtenpatroon sinds medio 2004 worden onderzocht en gerelateerd aan de gevlogen routes;
2. nader onderzoek doen naar de mogelijkheden voor beperking van de hinder van MAA vliegverkeer zonder voor de exploitant onredelijke belemmeringen van het vliegverkeer;

3. de Milieucommissie voorstellen te doen voor beperking van de gesignaleerde hinder. Het accent ligt daarbij op mogelijkheden om te sturen op vermijdbare hinder.

De werkgroep heeft onlangs zijn bevindingen aan de Milieucommissie gerapporteerd en geadviseerd om overleg te starten over mogelijke verbetermaatregelen met de betrokken gemeenten en hecht sterk aan goede communicatie met alle betrokkenen. Na afronding van het proces zal de Milieucommissie een advies uitbrengen aan het bevoegd gezag.

**F1 Bezwaar dat door de route eerst naar het oosten te leggen en pas dan naar het zuiden af te buigen, er circa 20 km. meer wordt gevlogen. Daardoor wordt er jaarlijks zo'n 400 ton meer kerosine verbruikt. Dit is een grote kostenpost en slecht voor de luchtkwaliteit.**

Het bezwaar is niet gegrond. De routestructuur wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). Het kerosinegebruik is afhankelijk van het type vliegtuig, de af te leggen afstand naar de eindbestemming, de belading, het weer onderweg etc. Voor vliegtuigen die naar het oosten vliegen, is de nieuwe routestructuur overwegend gunstig, omdat bij de nieuwe zuidelijke startroute eerder in oostelijke richting kan worden gevlogen.

Daardoor worden minder kilometers afgelegd en is er minder kerosinegebruik.

Voor vliegtuigen in zuidelijke richting zal vanwege het feit dat eerst in oostelijke richting moet worden gevlogen, sprake kunnen zijn van meer kilometers. Echter omdat vliegtuigen lange vluchten maken, is het kerosinegebruik vooral afhankelijk van de verder gekozen routes en de uiteindelijke bestemming.

**F2 Bezwaar dat de nieuwe vliegroutes tot gevolg hebben dat inwoners van de gemeente Margraten, die voorheen geen hinder van startende en landende vliegtuigen ondervonden, deze nu wel gaan ondervinden. Het woongenot van de inwoners wordt op onaanvaardbare wijze aangetast. Een deel van de gemeente Margraten komt te liggen in de 20 Ke-contour. In het besluit wordt gerefereerd aan onderzoek waaruit zou blijken dat (voor zo'n zone) "slechts" 20 % van de inwoners hinder en 10 % ernstige hinder zou ondervinden.**

**Gelet op het feit dat Margraten in landelijk gebied ligt, zal het percentage van de bewoners dat er hinder van zal ondervinden het genoemde percentage van 20% zeer veel overstijgen**

Het bezwaar is niet gegrond. De routestructuur wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). De landingsroutes van de luchthaven Maastricht zijn niet veranderd en gaan niet over de gemeente Margraten. De startroutes in zuidelijke richting verder omhoog naar het noorden zijn nagenoeg gelijk gebleven. De startroutes in zuidelijke richting verder doorgaand naar het zuiden en oosten zijn wel veranderd. Ten opzichte van de "oude" routes zal op een andere plaats over de gemeente Margraten worden gevlogen. Dat is tevens mede de reden dat binnen de gemeente Margraten in de 20 Ke-geluidscontour 208 woningen liggen. Bij de afweging is betrokken dat tegenover een toename van het aantal woningen van de gemeente Margraten in de 20 Ke-geluidscontour een afname plaatsvindt van circa 1500 woningen in de gemeente Maastricht. Daarbij is geen onderscheid gemaakt tussen inwoners van de gemeente Maastricht en de gemeente Margraten. Verder verwijs ik naar de Inleiding van hoofdstuk F.

Voor wat betreft de bezwaren ten aanzien van geluid verwijs ik naar hetgeen overwogen is in hoofdstuk E. Voor wat betreft de bezwaren ten aanzien van de afweging van belangen verwijs ik naar hetgeen overwogen is in hoofdstuk T.



**F3      Bezwaar dat de onderbouwing en de afweging van het verleggen van de vliegroutes (in oostelijke richting) discutabel zijn en gedeeltelijk onzuiver. De extra bochten die de vliegroutes volgen, leiden tot extra emissies die bezwaarmakers plaatsen in het kader van het verdrag van Kyoto.**

**Volgens bezwaarmakers is daardoor het standpunt van de minister: "De groei van de luchthaven is voor ons uitgangspunt geweest" niet langer verdedigbaar. Het is gezien Kyoto niet meer vanzelfsprekend dat een dergelijke vervuilende bedrijfstak zondermeer mag groeien.**

#### **5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De routestructuur wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). Voor wat betreft de CO<sub>2</sub>-emissie en het Kyoto-protocol wordt verwezen naar hetgeen overwogen onder N2. Voor wat betreft het kerosine-gebruik als gevolg van de nieuwe routes wordt verwezen naar hetgeen overwogen is onder F1.

**F4      Bezwaar dat de onderbouwing en afweging van het verleggen van de vliegroutes (in oostelijke richting) discutabel zijn en gedeeltelijk onzuiver. Zaken worden positiever voorgesteld dan ze in werkelijkheid zijn. In de toelichting op het besluit is aangegeven dat het aantal woningen in de 20 Ke-zone in Maastricht met 1500 zal afnemen.**

**De berekende aantallen kloppen echter niet met de werkelijkheid voor de woonkernen in het Maasdal. Het vliegveld ligt zo'n 80 meter hoger dan het dal. Bij het opstijgen is er dus minder geluidsbelasting dan uit de berekening volgt omdat de verticale afstand tot de geluidsbron in werkelijkheid groter is dan in de berekening is aangehouden**

#### **5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De routestructuur wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling. Met betrekking tot het aantal berekende woningen in de verschillende Ke-geluidscontouren en de verticale afstand tussen geluidsbron en de woningen is gerealiseerd dat er hoogte verschillen zijn tussen het lagere Maasdal en de hoger gelegen luchthaven Maastricht en -over het algemeen- hoger gelegen Geuldal en omgeving. Ten aanzien van het aantal woningen in de verschillende Ke-geluidscontouren is gebruik gemaakt van het "Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolgen van het vliegverkeer". Dit voorschrift is verplicht voor de berekening van Ke-geluidscontouren voor alle regionale en kleine luchthavens in Nederland. Het Ke-rekenmodel is een vereenvoudiging van de werkelijkheid, daarbij zijn onder meer aannames gedaan ten aanzien van het landschap, de meteorologische omstandigheden, geluidsverzwakking en de spreiding in het horizontale vlak. Bij de afweging is betrokken dat tegenover een toename van het aantal woningen van circa 290 van de gemeente Margraten en Valkenburg in de 20 Ke-geluidscontour ten opzichte van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad op basis van dezelfde berekening een afname plaatsvindt van circa 1500 woningen in de gemeente Maastricht. Bij de afweging is geen onderscheid gemaakt tussen woningen binnen de gemeente Maastricht en woningen in andere gemeenten. Tevens wil ik hierbij verwijzen naar de inleiding van hoofdstuk F en hetgeen overwogen is in hoofdstuk E ten aanzien van geluid.

**F5      Bezwaar dat de onderbouwing en afweging van het verleggen van de vliegroutes (in oostelijke richting) discutabel zijn en gedeeltelijk onzuiver. In het besluit worden de Internationale afspraken genoemd over de luchtverkeersleidingen die het verleggen van de vliegroutes in oostelijke richting noodzakelijk maken. In het besluit wordt niet onderbouwd dat het - vanuit optiek veiligheid - onontbeerlijk is de routes te verleggen. De afspraken zijn in feite niet meer dan efficiency-maatregelen**

#### **5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De routestructuur wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). Het bezwaar richt zich dus niet tegen het A-besluit. De routes vormen echter wel uitgangspunt voor de berekening van de geluidscontouren en bijvoorbeeld de kaarten met tolerantiegebieden. Bij de onderbouwing en afweging voor het verleggen van de vliegroutes zijn onder meer de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- voorkomen van vermijdbare hinder voor omwonenden;
- borgen van veilige vliegroutes;
- verlagen van werkdruk van de gezagvoerder en verkeersleider waardoor meer aandacht is voor de kerntaken;
- verminderen van de bemoeienis van het aantal luchtverkeersleidingorganisaties dat bij de vlucht betrokken is;
- routes die het vliegverkeer zoveel mogelijk op voorhand separeren.

De oude routes vereisten een intensief contact tussen de gezagvoerder, de luchtverkeersleiding van de luchthaven Maastricht en de overige luchtverkeersleidingorganisaties. Door de verlegde routes is dat niet meer nodig waardoor de kans op fouten en miscommunicatie wordt voorkomen en de routes veiliger zijn. Daarnaast dient de route minimaal 2,5 mijl gesepareerd te blijven van het door Nederland en België gedeelde luchtruim op de grens. Ik verwijs ook naar de Inleiding van hoofdstuk F.

**F6 Bezwaar dat niet duidelijk is waarom de vliegroute verlegd is en of deze reden duidelijk aantoonbaar is. De vliegroute zoals die nu is ligt boven een dorp, omgeven door veel bossen, op een heuvel, zodat de vliegtuigen tachtig tot honderd meter dicht bij de grond vliegen dan indien zij via welke andere route zouden vliegen. Ook het (beschermde) natuurgebied is niet gebaat bij lager overkomend vliegverkeer. Zou de vliegroute slechts 1 km verlegd worden waren de grootste bezwaren reeds ongegrond. Ondanks dat de huidige route binnen alle normen valt, worden de kinderen, en dus de ouders, wakker van passerende vliegtuigen**

Het bezwaar is niet gegrond. De routestructuur wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). Het bezwaar richt zich dus niet tegen het A-besluit. In het A-besluit is toegelicht waarom de routestructuur is gewijzigd. In de brief van 27 februari 2004 van de LVNL mede namens de exploitant van de luchthaven (bijlage P bij het A-besluit) zijn de uitgangspunten voor de routewijziging aangegeven. Verlegging van de route in zuidelijke richting zou tot gevolg hebben dat meer woningen in de gemeente Maastricht binnen de 20 Ke-geluidscontour zouden komen te liggen, hetgeen weer consequenties zou hebben voor de inwoners van Maastricht. Dit is bij de belangenafweging meegenomen. Daarnaast dient de route minimaal 2,5 mijl gesepareerd te blijven van het door Nederland en België gedeelde luchtruim op de grens.

**F7 Bezwaar dat de noodzaak met betrekking tot de verlegging van de vliegroutes op geen enkele wijze wordt aangetoond**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen verwijs ik naar de Inleiding van hoofdstuk F en F6.

**F8 Bezwaar dat niet is aangetoond dat het eerder afbuigen van vliegtuigen naar het oosten werkelijk nodig is voor het separeren van het vliegverkeer rond het vliegveld Luik/Bierset. Dit zou ten goede komen aan de veiligheid van het vliegverkeer en de eenvoud van de luchtverkeersleiding. Bezwaarmakers vinden het onbegrijpelijk dat de vliegtuigen niet net als nu wat verder naar het zuiden kunnen doorvliegen alvorens de bocht te maken. Het vliegveld van Luik/Bierset ligt immers ca. 30 km. Ten zuiden van Maastricht. Het komt bezwaarmakers**

logischer voor dat, om het vliegverkeer te separeren, de denkbeeldige grens tussen de vliegroutes ergens halverwege de beide vliegvelden zou komen te liggen. Dat zou betekenen dat vliegtuigen uit Maastricht bijna 15 km naar het zuiden zouden kunnen door vliegen, alvorens naar het oosten of westen af te buigen. Daardoor zouden deze vliegtuigen langer door het Maasdal kunnen vliegen, meer conform de huidige vliegroutes. Bovendien is niet aangetoond dat het eenvoudiger maken van de luchtverkeersleiding werkelijk nodig is. Met moderne technieken is een complex luchtvaartverkeer wellicht best te

## **behappen, zonder in te boeten op de veiligheid 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De routestructuur wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). Het bezwaar richt zich dus niet tegen het A-besluit. Bij het direct naar het zuiden doorvliegen komen vliegtuigen op een lagere hoogte dicht bij of in het verkeersleidingsgebied van andere luchtverkeersleidingsorganisaties. Dat vereist extra communicatie tussen de luchtverkeersleidingsorganisaties om de vliegtuigen over te dragen. De nieuwe routes separeren zonder tussenkomst van verkeersleiding het vliegverkeer op voorhand, waarmee de noodzaak tot communicatie tussen gezagsvoerder en de verkeersleiding van de luchthaven Maastricht en de luchtverkeersleidingsorganisaties onderling wordt verminderd. De kans op fouten neemt daarmee af en de veiligheid van het gebruik van de routes neemt toe. Het veiliger worden van de routes heeft derhalve nauwelijks te maken met het gebruik van moderne technieken, maar met de menselijke factor inzake de communicatie en afstemming. Tevens wordt verwezen naar de Inleiding van hoofdstuk F en F6.

**F9 Bezwaar dat het grotendeels ongewijzigd laten van de vliegroutes minder schadelijke gevolgen heeft omdat de mensen in het Maasdal nu ook al te maken hebben met geluidsoverlast van vliegtuigen. De mensen in Berg en Terblijt daarentegen krijgen te maken met een sterke toename van het geluidsniveau. Voor bezwaarmakers geldt dat zij speciaal voor hun rust in Berg en Terblijt zijn gaan wonen. Hun rust en de daarmee verbonden waarde van hun huis worden door het besluit ernstig aangetast. Bovendien zullen de vliegtuigen als gevolg van het nieuwe besluit voortaan over een gebied vliegen waar veel natuur is die door de toename van het geluid ernstig verstoord zal worden. De aantrekkelijkheid van het gebied voor toeristen en rustzoekers uit de omgeving zal deels verloren gaan.** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De routestructuur wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). Het bezwaar richt zich dus niet tegen het A-besluit. In het zuidwesten van de gemeente Valkenburg neemt het aantal woningen toe met circa 115 in de 20 Ke-geluidscontour uitgaande van dezelfde berekeningsmethode als is gehanteerd in de PKB. De kern Berg ligt bijna geheel buiten de 20 Ke-geluidscontour. De zuidelijker gelegen kern Terblijt ligt binnen de 20 Ke-geluidscontour. Bij de afweging is betrokken dat tegenover een toename van het aantal geluidsbelaste woningen in de gemeente Margraten en de gemeente Valkenburg een afname plaatsvindt van circa 1500 woningen in de gemeente Maastricht.

Ten aanzien van de door bezwaarmakers gestelde schade wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder Q1. Het daar gestelde kan als hier herhaald en ingelast worden beschouwd. Voor wat betreft de bezwaren ten aanzien van geluid wil ik verwijzen naar hoofdstuk E. Voor wat betreft de bezwaren ten aanzien van de afweging van belangen verwijs ik naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk T.

**F10 Bezwaar dat de wijziging van de routestructuur onvoldoende is onderbouwd. Het argument van een complex luchtruim vinden bezwaarmakers geenszins overtuigend: daarvoor hebben we immers luchtverkeersleiding of is het de bedoeling dat daarop bezuinigd wordt? Als dat het geval is vervalt het argument en worden de omwonenden opgescheept met de gevolgen van een bezuinigingsoperatie van het Rijk. Bovendien is de complexiteit eerder een argument tegen uitbreiding** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De routestructuur wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). Het bezwaar richt zich dus niet tegen het A-besluit. Verwezen wordt naar het gestelde onder de Inleiding van hoofdstuk F en F5.

**F11 Bezwaar dat door het wijzigen van de vliegroutes Berg en Terblijt in de 20 Ke-geluidscontour zal komen te liggen. Het aantal vliegbewegingen boven Berg en Terblijt fors zal toenemen (5.1.2e inwoners Berg en Terblijt).**

Het bezwaar is niet gegrond. De routestructuur wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). Het bezwaar richt zich dus slechts ten dele tegen het A-besluit. De kern Berg ligt bijna geheel buiten de 20 Ke-geluidscontour. De zuidelijker gelegen kern Terblijt ligt inderdaad binnen de 20 Ke-geluidscontour. Ten opzichte van de Interim-aanwijzing neemt het aantal starts in zuidelijke richting inderdaad toe. De geluidszone in het A-besluit is hierop gebaseerd. Tevens wil ik verwijzen naar de overwegingen ten aanzien van geluid in hoofdstuk E en ten aanzien van de belangenafweging in hoofdstuk T.

**F12 Bezwaar dat als gevolg van de wijziging van de vliegroutes de geluidszones groter zijn geworden. Hierdoor zal ook de geluidhinder toenemen. De wijziging van de vliegroutes wordt veroorzaakt door het feit dat de Lucht Verkeersleiding Nederland al in 2002 is begonnen met een herstructurering van de verkeersleiding op de regionale luchthavens. Het betreft dus slechts een budgettaire operatie, al hoewel men doet voorkomen alsof het ook om het veiligheidsaspect gaat (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. Door de nieuwe routestructuur worden de geluidszones niet groter. De geluidszones zijn berekend overeenkomstig het Bggl. Voorts verwijs ik naar de overwegingen in de Inleiding van hoofdstuk F, F5 en F9.

**F13 Bezwaar dat het omleggen van de aan- en uitvliegroutes en de vaststelling van tolerantiegebieden over welhaast geheel Zuid Limburg, specifiek over het gevoelige mooie natuurgebied Heuvelland, om redenen van een vereenvoudiging voor verkeersleiders i.v.m. afstemming met bijvoorbeeld Luik-Bierset is ingevoerd. De belangen van de burgers t.a.v. het leefmilieu en de aantasting van rust en stiltegebieden dient hoger ingeschat te worden dan een verbetering van de belangen van verkeersleiders (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. Alle betrokken belangen zijn meegenomen. De Staatssecretarissen realiseren zich dat het A-besluit invloed heeft op het milieu en op de gezondheid van omwonenden. Dat is bij de afweging betrokken. Dat het resultaat van die belangenafweging niet is wat bezwaarden zouden wensen, doet daaraan niet af. Tevens wil ik verwijzen naar de Inleiding van hoofdstuk F, F5, F6 en voor wat betreft de belangenafweging naar hoofdstuk T.

**F14 Bezwaar tegen intensiever gebruik vliegveld Bierset . Waarom wordt er steeds verzwegen dat de gewijzigde vliegroutes MAA te maken hebben met het steeds intensiever gebruik van het vliegveld Bierset? (5.1.2e)**

Het bezwaar is ongegrond. De routestructuur wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). Het

bezwaar richt zich dus niet tegen het A-besluit. Voorts wordt verwezen naar de overwegingen bij de inleiding van dit hoofdstuk.

**F 15** Voor bezwaarden is het duidelijk dat mensen hinder ervaren van de overvliegende vliegtuigen in het Heuvelland. Het aantal klachten over MAA is in het 3<sup>de</sup> kwartaal van 2005 gestegen van 1375 in 2004 naar 4132 in 2005. De klachten komen met name uit de gemeenten Meerssen (Bunde en Meerssen), Valkenburg a/d Geul (Berg en Terblijt en Valkenburg) en Margraten (Bemelen en Cadier en Keer) en hebben betrekking op de vertrekkende toestellen in zuidelijke richting 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De gewijzigde verkeersroutes in het luchtruim van Limburg zijn een gevolg van de wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverleningen en Regeling procedures van 29 april 2005 (Stcrt. 2005, nr 88). Het bezwaar richt zich dus niet tegen het A-besluit. Overigens wordt nog verwezen naar hetgeen is overwogen bij de Inleiding van dit hoofdstuk en F13.

**F16** Bezwaar dat klachten sterk toenemen: bij het klachtenbureau luchtvaartverkeer Zuid-Limburg zijn alleen al in 2005 4321 klachten ingediend m.b.t. de gewijzigde aanvliegroutes van MAA sinds 12 mei 2005. Voorheen waren er vrijwel geen klachten 5.1.2e P).

Het bezwaar is ongegrond. Zie hetgeen hierover is overwogen onder F15.

**F17** Bezwaar dat nadat vanaf medio 2005 de nieuwe luchtroutes in gebruik genomen zijn is er sprake van een verdrievoudiging van de klachten die binnengekomen zijn bij het klachtenbureau van Luchthaven Maastricht Aachen Airport. We staan pas aan het begin van de geplande groei van het luchtvaartverkeer tot 2010-2015. Dit betekent dat de leef- en woonkwaliteit in het Heuvelland bij ongewijzigd beleid in de toekomst onaanvaardbaar wordt aangetast. (5.1.2e mede nms. 214 inwoners van Bemelen).

Het bezwaar is ongegrond. Zie hetgeen hierover is overwogen onder F15.

**F18** Bezwaar van het college van wethouders van de gemeente Gulpen-Wittem tegen het aanwijzingsbesluit, ondanks dat zij geen bezwaarschrift hebben ingediend, omdat de negatieve consequenties daarvan inmiddels ook binnen de gemeentegrenzen van die gemeente worden ervaren. Het aantal klachten met betrekking tot luchtvaartterrein Maastricht blijkt in 2005 namelijk te zijn verdrievoudigd ten opzichte van 2004 (van 3375 tot 11.006). Van dit totaal aantal klachten uit 2005 blijkt een groot gedeelte afkomstig uit Valkenburg (4321), 5.1.2e

Het bezwaar is ongegrond. Zie hetgeen hierover is overwogen onder F15.

**F19** De aantrekkelijkheid van het Heuvelland kenmerkt zich tevens door de stilte en rust binnen het gebied, het ontbreken van geluidsoverlast ten gevolge van vliegverkeer is daarbij van belang. De nadelige gevolgen van de vliegroutes zijn wat dat betreft al duidelijk geworden. Immers uit de aanzienlijke toename van het aantal klachten blijkt dat er sprake is van een onaanvaardbare situatie. Wij verwijzen in dat verband naar de kwartaaloverzichten van de Milieucommissie Maastricht Aachen Airport. Van belang is dat met name in een landelijk gebied als Gulpen-Wittem inwoners, juist vanwege het grote contrast met de voorheen (stille) situatie, in hun woongenot worden aangetast en hinder ondervinden van het vliegverkeer dan in bijvoorbeeld een stedelijk gebied. De stilte van het gebied alsmede de landschappelijke waarde wordt nu door de wijziging van de vliegroutes aangetast met alle nadelige gevolgen van dien (5.1.2e

Het bezwaar is ongegrond. Zie hetgeen hierover is overwogen onder F15.



## G. Nachtsluiting

G1 Bezwaar dat de sluiting van de luchthaven slechts geldt voor de periode van 23.00 en 06.00 uur. Een nachtsluiting van acht aaneengesloten uren –derhalve van 23.00 tot 07.00 uur– garandeert een minimale nachtrust en is daarmee in het belang van de gezondheid van omwonenden van de onderhavige luchthaven. Uit diverse onderzoeken omtrent slaapverstoring ten gevolge van geluidsoverlast in relatie tot gezondheid blijkt overduidelijk dat slaapstoornis door middel van geluid schadelijk voor de gezondheid kan zijn. Hieraan doet niet af de toezegging dat er onderzoek zal worden ingesteld naar de ernst en omvang van de gevolgen van vliegen in de nacht en de randen van de nacht en dat de daaruit voortvloeiende maatregelen te zijner tijd ook voor luchthaven Maastricht zullen gelden. (5.1.2e

Bezwaar dat de openstelling voor 7.00 uur geldt vanwege de minimale nachtrust die vereist is uit oogpunt van volksgezondheid van de omwonenden. Uit diverse onderzoeken omtrent slaapverstoring ten gevolge van geluidsoverlast in relatie met gezondheid, blijkt dat er sprake is van schadelijke effecten. De minister heeft onvoldoende afgewogen welke zwaarwegende belangen prevaleren boven de schade aan volksgezondheid ( inwoners Bemelen, inwoners Cadier en Keer (5.1.2e

Bezwaar dat de openstelling geldt vanaf 6.00 uur tot 23.00 uur (5.1.2e

Bezwaar dat de nachtrust niet wordt gerespecteerd met openstelling tussen 6.00 en 23.00: dat zou hooguit van 08.00 tot 20.00 moeten (5.1.2e

Bezwaar dat de sluitingstijd geldt van 23.00 tot 06.00. Voor een goede nachtrust is sluiting tot 07.00 noodzakelijk. Uitzonderingen zijn slechts in noodgevallen toelaatbaar. Ook voor toeristisch verkeer geldt de tijd van 07.00 uur (5.1.2e

Bezwaar dat het vliegveld minstens van 23.00 tot 7.00 gesloten zou moeten zijn. De verstoring van de REM-slaap maakt ziek (5.1.2e

Bezwaar dat niet is bekeken of verschuiving van de tijdstippen waarop nu wordt gevlogen (randen van de nacht, te weten 22.00 tot 23.00 en 06.00 tot 07.00 uur) naar tijdstippen overdag (mogelijk is) (Gemeente Meerssen, (5.1.2e 2e

Bezwaar dat de openstelling van de luchthaven vanaf 06.00 ongeclausuleerd, maar daarentegen niet of nauwelijks gemotiveerd is. De genoemde redenen, namelijk aansluiting op Schiphol, low cost airlines die slechts bij een openstelling van 17 uur tot stationering over zouden willen gaan en vrachtluchten, zijn slechts stellingen zonder deugdelijke motivering. Uit het aanwijzingsbesluit blijkt niet dat in het kader van een belangenafweging enige beperking in deze vroege openstelling aangebracht zou kunnen worden (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Bezwaar dat de nachtrust dient te worden gewaarborgd van minimaal 23.00 uur tot 07.00. uur vanwege de gezondheid, die al zo zwaar op de proef wordt gesteld. Er is misbruik en toename van extensies tussen 23.00 en 24.00 uur. Een nachtrust van 6 uur is zonder meer tekort. (5.1.2e

De bezwaren zijn niet gegrond. In artikel 25, vierde lid, van de Luchtvaartwet zijn de randvoorwaarden voor de duur van de nachtelijke periode opgenomen. Deze moet een periode van zeven aaneengesloten uren bestrijken tussen 23.00 en 07.00 uur. Per luchtvaartterrein wordt bezien welke aaneengesloten periode passend is en dit wordt vervolgens vastgelegd in de Aanwijzing. Voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport is in artikel 7 van het aanwijzingsbesluit de nachtperiode vastgesteld op 23.00 – 06.00. De vaststelling van deze periode is een formalisering van de openingstijd die sinds jaar en dag op luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport geldt. Op grond van het Interim-aanwijzingsbesluit was de luchthaven ook tussen 06.00 uur en 23.00 uur geopend. Voor een aanscherping van deze openingstijd tot 07.00 of 08.00 uur en 's avonds tot 20.00, zoals bezwaarden wensen, is geen aanleiding. Omdat de openingstijden niet veranderden ten opzichte van de tot dan toe bestaande situatie zijn deze tijden niet expliciet in het A-besluit gemotiveerd. Er heeft echter aan het handhaven van de openingstijden wel een afweging ten grondslag gelegen.

Voor de keuze voor de openingstijden van 06.00 uur tot 23.00 uur is een afweging gemaakt tussen de effecten op de omgeving en de bedrijfsvoering van de luchthaven. Daarbij is het volgende in aanmerking genomen. Voor de verwachte operationele verkeersontwikkeling op Maastricht Aachen Airport (lijndiensten, vrachtverkeer en vakantiecharters) zijn de openstellingstijden van de luchthaven tussen 06.00 uur en 23.00 uur belangrijk. Maastricht heeft belang bij de mogelijkheid van een vroege uitgaande vlucht met aansluiting op het netwerk van Schiphol. Voor de ontwikkeling van het segment low cost carriers zijn de openingstijden van 06.00 uur tot 23.00 uur van groot belang. Dit biedt hen de gelegenheid om met een en het zelfde vliegtuig meerdere malen per dag van en naar de luchthaven te vliegen. Indien niet aan deze voorwaarde wordt voldaan zullen de gegadigde airlines eerder kiezen voor nabij gelegen, buitenlandse luchthavens die wel een ruime openstelling hebben. Ook voor vrachtairlines zijn de openingstijden van belang. De distributie van goederen vindt plaats volgens strakke schema's, waarbij de openingstijden van de luchthaven vanaf 06.00 uur van essentieel belang zijn. In het kader van de besluitvorming is onderzoek gedaan naar de effecten van de verplaatsing van 50% van de vrachtvliegtuigen in de ochtend tussen 06.00 uur en 07.00 uur naar een tijdstip tussen 07.00 uur en 08.00 uur. Deze verplaatsing geeft slechts een zeer geringe afname van het aantal gehinderden en ernstig gehinderden.

In het verleden is door de Gezondheidsraad onderzoek gedaan naar de effecten van nachtelijk geluid op de gezondheid. De resultaten zijn neergelegd in het rapport "Over de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid" van juli 2004. Uit de conclusies komt naar voren dat de Gezondheidsraad afdoende bewezen acht dat nachtelijk geluid een vermindering van ervaren slaapkwaliteit en een verslechtering van het humeur, slaperigheid en geïrriteerdheid (algemeen welbevinden) veroorzaakt. Echt *schadelijk* voor de gezondheid – in de zin van (o.a.) aandoeningen – is de invloed van nachtelijk geluid blijkens het rapport van de Gezondheidsraad echter niet. In het geval van luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport ligt dat ook niet voor de hand omdat het hier om een korte periode gaat waar slaap en vliegverkeer samenvallen. Van structureel nachtelijk vliegverkeer is op Maastricht Aachen Airport in het geheel geen sprake. Daarnaast geldt dat het aantal vliegtuigbewegingen dat in de vroege ochtend en late avond wordt afgewikkeld, beperkt is.

Van belang is hierbij dat wanneer in de vroegere ochtend of late avond wordt gevlogen dit niet betekent dat er méér wordt gevlogen. Integendeel. Bijvoorbeeld voor het verkeer dat tussen 06.00 en 07.00 uur of tussen 22.00 en 23.00 vliegt geldt immers een nachtstraffactor van 8. Dit betekent dat deze vluchten acht keer zoveel meetellen als een vlucht overdag. De facto betekent dit dat er bij het gebruik van de luchthaven in de vroegere ochtend of late avond minder kan en zal worden gevlogen. De totale hoeveelheid verkeer dient immers te worden afgewikkeld binnen de vigerende geluidszone.

Op het punt van de extensies wordt verwezen naar de overwegingen onder H1 en H8.

## H. Extensieregeling

**H1 Bezwaar dat in het aanwijzingsbesluit de mogelijkheden worden geboden om tussen 23:00 en 24:00 starts en landingen op de luchthaven uit te voeren. Er dient onderscheid te worden gemaakt tussen verkeersvluchten met passagiers en met uitsluitend vracht. De in artikel 7 leden 4 en 5 van het aanwijzingsbesluit opgenomen regeling met betrekking tot vertragingen veroorzaakt door het onverwacht toekennen van ATC-slots op de luchthaven van vertrek dan wel op de luchthaven van bestemming zou slechts mogen gelden voor verkeersvluchten met passagiers. Sedert november 2003 wordt door bezwaarmaker een toename geconstateerd van het aantal tussen 23.00 en 24.00 uur uitgevoerde starts en landingen op de luchthaven (5.1.2e**

**inwoners Cadier en Keer, Gemeente Meerssen, 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Er is gekozen voor een extensieregeling waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen vracht- en passagiersvluchten, omdat voor beide soorten vluchten zich onverwacht vertragende omstandigheden kunnen voordoen die landen of starten tussen 23:00 en 24:00 uur noodzakelijk maken.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat in het Interim-aanwijzingsbesluit in artikel 9 leden 4 en 5 een gelijklopende extensieregeling was opgenomen. In de afgelopen drie jaren is in de volgende mate gebruik gemaakt van de extensiemogelijkheid:

2002	36 maal
2003	36 maal
2004	57 maal
2005	32 maal

De constatering dat sinds november 2003 meer extensies zijn verleend is juist.

Met betrekking tot het aantal van 57 in het jaar 2004 is het van belang dat voor een aanzienlijk deel het aantal extensies is terug te voeren op één luchtvaartmaatschappij. De exploitant heeft hierover met de betreffende maatschappij afspraken gemaakt, waardoor extensies worden voorkomen en heeft in overleg met de betreffende vliegtuigmaatschappij het vluchtschema aangepast, met als gevolg dat het aantal malen dat door deze maatschappij gebruik is gemaakt van de extensieregeling substantieel is afgenomen hetgeen ook blijkt uit het feit dat het aantal extensies in 2005 weer op het gebruikelijke niveau ligt.

**H2 Bezwaar dat in het bestreden besluit mogelijkheden worden geboden om tussen 23.00 uur en 24.00 uur starts en landingen op de luchthaven uit te voeren. Niet alleen wordt de 8-uurs periode nachtrust geweld aangedaan door systematisch vluchten tussen 23:00 en 24:00 toe te staan, ook wordt de omwonenden een dag- en nachtritme opgedrongen dat aanzienlijk kan afwijken van hetgeen ze – vanuit hun werksituatie – moeten volgen. Ten tweede is de genoemde 8-uurs periode voor kinderen niet genoeg voor het krijgen van een adequate nachtrust (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De extensieregeling is niet bedoeld om systematisch vluchten toe te staan. Met de extensieregeling wordt de mogelijkheid gecreëerd voor luchtvaartmaatschappijen die verkeersvluchten uitvoeren om in geval van onverwacht vertragende, in het A-besluit omschreven, omstandigheden af te wijken van de in de aanwijzing vastgestelde openingstijden van 06.00 uur tot 23.00 uur, en dan slechts tot 24.00 uur. Ten opzichte van de situatie met de Interim-aanwijzing en de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is er geen verandering aangebracht in de openings- en extensietijden. Uit het gestelde onder H1 blijkt bovendien dat van de extensieregeling spaarzaam gebruik wordt gemaakt.

**H3      Bezwaar dat tussen 23.00 en 24.00 de extensieregeling geldt 5.1.2e inwoners Bemelen, inwoners Cadier en Keer 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor luchtvaartmaatschappijen is het van belang dat zij in het geval zich onverwacht vertragende omstandigheden voordoen, enige uitloop in tijd hebben ten aanzien van hun reguliere aankomst- en vertrektijd. Deze uitloop is in de in artikel 7, vierde en vijfde lid, opgenomen extensieregeling beperkt tot 24.00 uur. Zonder een dergelijke extensieregeling zouden luchtvaartmaatschappijen, in het geval van een onverwacht vertraagde vlucht, gedwongen zijn of uit te wijken naar een andere luchthaven of de vlucht te annuleren, met alle ongemakken van dien voor zowel de luchtvaartmaatschappij zelf als de betrokken passagiers en/of vrachtbedrijven. De in de aanwijzing opgenomen extensieregeling is van belang voor een bedrijfszekere exploitatie van de luchthaven en is ook op andere Nederlandse regionale luchthavens in gebruik. Gelet op het geringe aantal malen dat in de praktijk van de extensieregeling gebruik wordt gemaakt en het bedrijfsbelang voor de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen wordt de hinder die de extensieregeling voor de omgeving met zich brengt aanvaardbaar geacht. Daarbij komt dat vluchten die in het kader van de extensieregeling worden uitgevoerd zwaar meetellen in de berekening van de geluidszone en niet mogen leiden tot overschrijding daarvan. Voorts wordt verwezen naar de overwegingen bij H1 en H2.

**H4      Bezwaar dat de wijze waarop de extensieregeling wordt ingevuld onacceptabel is. De leden 4 en 5 van artikel 7 van het Aanwijzingsbesluit staan starts en landingen onder bepaalde voorwaarden toe. Lid 5 is in strijd met de toezegging van de Minister aan de Tweede Kamer dat onder de voorziene extensieregeling tussen 23.00 en 24.00 uur enkel aankomsten mogelijk zullen zijn (TK 2001-2002, 26893, nr. 36). Lid 5 staat starts toe ten gevolge van ATC-slots op de luchthaven van bestemming die ertoe leiden dat de vlucht bij een vertrek voor 23.00 uur vanaf luchthaven Maastricht kunstmatig lang zou worden. Een dergelijke bepaling ondergraaft de reguliere sluitingstijd. Bezwaarmakers vinden dat het toestaan van landingen (lid 4) ten gevolge van het onverwacht toekennen van ATC-slots op de luchthaven van vertrek geen rechtvaardiging oplevert voor het gebruik maken van de extensieregeling 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Het in artikel 7 lid 5 van het A-besluit bepaalde is niet in strijd met de brief d.d. 10 juli 2002 van de Minister aan de Tweede Kamer (TK 2001-2002, 26893, nr. 36) waarin is aangegeven dat er voor de luchthaven Maastricht een extensieregeling zal zijn op grond waarvan onder speciale omstandigheden tussen 23.00 en 24.00 uur aankomsten mogelijk zijn. De brief spreekt zich niet uit over het opnemen van starts in de extensieregeling, maar sluit dit ook niet expliciet uit. Bij het opstellen van de extensieregeling zijn alsnog starts opgenomen, omdat zich ook daarbij onverwacht vertragende omstandigheden kunnen voordoen die tot een later vertrek nopen. Zie voorts de overwegingen bij H3.

**H5      Bezwaar dat de extensieregeling te ruim is, nu ook tussen 23.00 en 24.00 uur vrijwel ongeclausuleerd starten en landen mogelijk wordt gemaakt. Gesteld wordt (bijlage J, pag. 56) dat uit gegevens over de laatste jaren blijkt dat gemiddeld ongeveer een keer per week van de extensieregeling gebruik gemaakt wordt. Waarop de verwachting gebaseerd is dat dit gemiddelde in de toekomst niet zal wijzigen (TK 2004-2005, 25 089, nr. 21, pag. 6), is volstrekt onduidelijk en ook onbegrijpelijk. Nu het aantal (grote) vliegbewegingen met een niet onaanzienlijk aantal zal toenemen, is de verwachting gerechtvaardigd dat ook het beroep op de extensieregeling zal toenemen. Ook in zoverre is het bestreden besluit derhalve in strijd met het bepaalde in artikel 3:2 en/of 3:4 Algemene wet bestuursrecht (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten, inwoners Bemelen en inwoners Cadier en Keer).**

Het bezwaar is niet gegrond. Uit de gegevens en het gestelde onder H1 blijkt dat in 2005, na een

uitschieter in 2004, het aantal extensies weer is teruggebracht en zelfs lager is dan in 2002 en 2003. Hieruit blijkt dat actief optreden van de exploitant bijdraagt aan het minimaliseren van het aantal extensies. Bovenstaande rechtvaardigt de verwachting dat, ondanks de toename van het aantal bewegingen, het gemiddelde aantal extensies niet hoeft te wijzigen.

**H6 Bezwaar dat de aanwijzing met betrekking tot de redenen van het gebruik maken van de extensieregeling aan duidelijkheid tekort schiet. Het betreft in feite een verkapte openstelling tot 24.00. Er zijn gegronde redenen om aan te nemen dat bepaalde maatschappijen onterecht van de regeling gebruik maken. De minister schrijft in de toelichting dat uit gegevens over de laatste jaren blijkt dat gemiddeld 1 keer per week van de extensieregeling gebruik wordt gemaakt. De verwachting is dat dit gemiddelde niet zal wijzigen. De minister wil doen geloven dat met een uitbreiding van 14146 vluchten (gebruiksplan 2005) naar 35500 vluchten (jaar 2015) een stijging van 250 % meer Ke vliegbewegingen de verwachting is dat dit gemiddelde niet zal wijzigen 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. In artikel 7, lid 4 en 5, van het A-besluit is duidelijk omschreven in welke gevallen van de extensieregeling gebruik mag worden gemaakt. Door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt van elke vlucht gecontroleerd of terecht van de extensieregeling gebruik is gemaakt. Voorts verwijs ik hiervoor naar hetgeen is overwogen onder H3, H5, I3 en I6.

**H7 Bezwaar dat de extensieregeling de openingstijden verlengt tot 24.00. Het is een te simpele redenering voor een nog verdere verstoring van de nachtrust, die voor velen veel eerder begint, denk bijvoorbeeld aan kinderen en zieken die omstreeks 20.00 gaan slapen. Dat zich vertragingen voordoen is een bekend feit en het zou dan ook normaal zijn om daar rekening mee te houden 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Het luchtvaartterrein Maastricht is op grond van het A-besluit geopend van 06.00 uur tot 23.00 uur. Slechts in bijzondere omstandigheden is het mogelijk om de luchthaven tussen 23.00 uur en 24.00 uur te gebruiken. In artikel 7, lid 4 en 5, zijn deze omstandigheden beschreven. Voorts verwijs ik naar hetgeen is overwogen onder H2 en H3.

**H8 Bezwaar dat er veel misbruik van de extensieregeling wordt gemaakt. Dit komt omdat de luchthaven hier een economisch belang bij heeft. Volgens de minister is het niet de bedoeling dat ook door vertrekkend verkeer van de extensieregeling gebruik wordt gemaakt. Er moet beter gecontroleerd worden 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. De extensieregeling is niet bedoeld om systematisch vluchten toe te staan. Met de extensieregeling wordt de mogelijkheid gecreëerd voor luchtvaartmaatschappijen die verkeersvluchten uitvoeren om in geval van bijzondere, in het A-besluit omschreven omstandigheden, af te wijken van de in de aanwijzing vastgestelde openingstijden van 06.00 uur tot 23.00 uur, en dan slechts tot 24.00 uur. Door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt van elke vlucht gecontroleerd of terecht van de extensieregeling gebruik is gemaakt. Voorts verwijs ik naar hetgeen is overwogen onder I3 en I6.

## I. Handhaving

### Inleiding

Voorop wordt gesteld dat in de Luchtvaartwet instrumenten zijn geschapen waarmee de handhaving van milieuregelgeving, met name op het gebied van geluidsoverlast door vliegtuigen, inhoud wordt gegeven. Het doel van deze instrumenten is het voorkomen van een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, alsmede het beperken van vermijdbare hinder. Om dit doel te realiseren wordt in de Luchtvaartwet een samenhangend instrumentarium geboden, bestaande uit het A-besluit, het vast te stellen gebruiksplan dat wordt opgesteld door de exploitant van de luchthaven, en het Handhavingsvoorschrift. Het Handhavingsvoorschrift Maastricht is op 13 juni 2000 (Stcrt. 2000, nr. 131) vastgesteld en gewijzigd bij de besluit van 20 september 2001, Stcrt. 182, 30 Augustus 2002, Stcrt.172, 4 Juli 2003, Stcrt. 141, 1 Juli 2005, Stcrt. 131 en 21 november 2005, Stcrt. 229.

Op grond van de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet is het de exploitant en de gebruikers van het luchtvaartterrein verboden te handelen in strijd met de voorschriften in de aanwijzing, tenzij daarvoor ontheffing is verleend. Overtreding van de voorschriften is strafbaar gelet op artikel 62 van de Luchtvaartwet.

Naast de strafrechtelijke mogelijkheden kent de Luchtvaartwet ook bestuursrechtelijke mogelijkheden om op te treden. Op grond van artikel 35 van de Luchtvaartwet kan, indien de vastgestelde grenswaarde van de geluidszones in de loop van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft, overschreden wordt, als uiterste middel het luchtvaartterrein tijdelijk geheel of gedeeltelijk gesloten worden verklaard. Tenslotte is in artikel 73c en volgende van de Luchtvaartwet een dwangsomregeling opgenomen. Ook deze regeling kan worden toegepast indien voorschriften in de aanwijzing worden overtreden.

De wijze van handhaving van de geluidszones luchtvaartterrein Maastricht verschilt niet van de wijze waarop de geluidszones van andere luchtvaartterreinen worden gehandhaafd. Ten aanzien van luchtvaartterrein Schiphol heeft de Afdeling bestuursrechtspraak bij uitspraak van 16 oktober 2002 (LJN: AE 8789, zaak nr. 200103329/1) overwogen dat zowel de Luchtvaartwet als het A-besluit voorziet in handhavingsmogelijkheden en dat niet is gebleken dat de mogelijkheden die ter beschikking staan om tot handhaving over te gaan, onvoldoende zijn. Evenmin was de Afdeling gebleken dat de middelen die gehanteerd worden om tot handhaving over te gaan onvoldoende functioneren dan wel onvoldoende nauwkeurig zijn.

### **I1 Bezwaar dat het ontbreken van specifieke handhavingsvoorschriften met betrekking tot de routes voor het kleine luchtverkeer strijdig wordt geacht met de zorgvuldigheid. (Gemeente Meerssen, 5.1.2e .)**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit.

De routes voor het kleine luchtverkeer worden niet in het kader van het A-besluit vastgesteld en gehandhaafd maar op grond van de Wet Luchtvaart en het Handhavingsvoorschrift Maastricht. Wel worden de vliegroutes ten grondslag gelegd aan de berekening van de bij de aanwijzing behorende geluidszones.

Met ingang van het van kracht worden van het onderhavige A-besluit worden de geluidszones overeenkomstig het hierboven uiteengezette systeem gehandhaafd.



**I2      Bezwaar dat ter plaatse van de woonplaats van bezwaarmakers, IJzeren, de werkelijk optredende geluidhinder ten gevolge van het voorziene gebruik door vliegtuigen van het luchtvaartterrein Maastricht, niet op effectieve wijze wordt gemeten, welke metingen tevens dienen als handhavinginstrument. (5.1.2e      Utrecht)**

Het bezwaar is niet gegrond. In het eerste lid van artikel 25 van de Luchtvaartwet is bepaald dat bij Algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is voor wat betreft de kleine luchtvaart uitvoering gegeven in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stcrt. 1991, 22). De bijbehorende geluidsmaat wordt aangegeven in bkl (geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart). Voor wat betreft de grote luchtvaart is daaraan uitvoering gegeven in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Stb. 1996, 668). De bijbehorende geluidsmaat wordt aangegeven in Ke (kosteneenheid). De Ke-geluidscontouren worden berekend zonder afkap overeenkomstig het (o.a.) voor de luchthaven Maastricht geldende recent gewijzigde berekeningsvoorschrift welke is opgenomen in het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden ten gevolge van het vliegverkeer (Stcrt. 1996, 231, gewijzigd bij besluit van 1 oktober 2004, Stcrt. 2004, 194). De Bkl-geluidscontouren worden berekend overeenkomstig het voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart (Stcrt. 1996, 160, gewijzigd bij besluit van 23 maart 2003, Stcrt. 2001, 61).

De Ke- en Bkl-geluidszone zijn door middel van deze berekeningsvoorschriften vastgesteld. De 35 Ke en de 47 bkl geluidszone leggen de maximaal toegelaten geluidsbelasting door het vliegverkeer van en naar de luchthaven Maastricht vast. De optredende geluidsbelasting wordt vervolgens via dezelfde berekeningsmethoden getoetst en gehandhaafd. Dit wordt door middel van de handhavingssystematiek conform het geldende handhavingvoorschrift verzekerd. Ter zake van de handhaving van de geluidszones wordt verder verwezen naar hetgeen onder I 4 hieromtrent is overwogen.

IJzeren ligt niet in de 35 Ke of 47 bkl geluidszone. Ingevolge de voren aangeduide systematiek van de Luchtvaartwet vindt er dan ook geen berekening van de geluidbelasting van vliegtuigen in IJzeren plaats.

**I3      Bezwaar dat de wijze waarop momenteel de handhaving van de extensieregeling plaatsvindt (steekproef) aan duidelijkheid tekortschiet. (5.1.2e)**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar dat de handhaving van de extensieregeling momenteel steekproefsgewijs plaatsvindt richt zich niet tegen (een of meer artikelen uit) het A-besluit, maar tegen artikel 12 van het Handhavingvoorschrift. Momenteel toetst de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat ingevolge artikel 12 van het Handhavingvoorschrift steekproefsgewijs, doch tenminste één keer per kwartaal, de vliegtuigbewegingen die hebben plaatsgevonden op grond van de extensieregeling. Lid 2 van artikel 12 bepaalt dat op verzoek van het klachtenbureau van de Commissie 28 de Inspecteur-Generaal, indien de aard of omvang van de klachten daartoe aanleiding geeft, naast het in het eerste lid bedoelde toezicht, een specifieke controle uitvoert op de vliegtuigbewegingen die hebben plaatsgevonden op grond van de extensieregeling.

De praktijk van de handhaving is dat de exploitant zelfstandig aan de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) doorgeeft wanneer en waarom een luchtvaartuig van de extensieregeling gebruik heeft gemaakt. De IVW controleert deze gegevens aan de hand van het op de luchthaven Maastricht geïnstalleerde FANOMOS-systeem (vliegvolgsysteem). Indien een luchtvaartuig van de extensieregeling gebruik maakt op basis van aanwijzing van de op de luchthaven aanwezige luchtverkeersdienstverlener, i.c. de LVNL, wordt hierover – nadat door de IVW op basis van de informatie van het FANOMOS-systeem is geconstateerd dat er een luchtvaartuig na 23.00 uur is vertrokken of geland, bij de LVNL naar de reden hiervan geïnformeerd.



Het controlesysteem kan weliswaar niet voorkomen dat eventuele extensievluchten tussen 23.00 en 24.00 uur geluid veroorzaken, maar biedt de omwonenden wel de garantie dat toepassing van de regeling alleen binnen de daarvoor geldende randvoorwaarden kan plaatsvinden. Handhaving bij overtreding door last onder dwangsom is gebeurd in 2005.

**I4      Bezwaar dat niet duidelijk is wie handhaaft. 5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. De Minister van Verkeer en Waterstaat is ingevolge artikel 25h van de Luchtvaartwet belast met het toezicht op de naleving van de voorschriften die zijn vastgesteld om een overschrijding van de grenswaarden van de geluidsbelasting buiten de geluidszones te voorkomen. De Regeling Wijziging handhavingsvoorschriften diverse luchtvaartterreinen, Stcrt. 9 september 2002, nr. 172, mandateert de bevoegdheden voor de handhaving van de geluidszones rond luchtvaartterreinen en de daarmee samenhangende voorschriften aan de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

**I5      Bezwaar dat men zich niet aan de vliegroutes houdt. Bovendien maakt bezwaarmaker vaak mee dat vliegtuigen voor 06.00 opstijgen en na 0.00 landen. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Het richt zich formeel niet tegen (een of meer artikelen uit) de Aanwijzing maar tegen de – vermeende gebrekkige handhaving van de – naleving van de vliegroutes en de openingstijden. De tolerantiegebieden worden gehandhaafd. Ter zake van de handhaving wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder I.1 en I.3.

**I6      Bezwaar dat de extensieregeling niet te handhaven en te controleren is, en met ATC-slots al helemaal niet. De steekproeven die de Handhavingsdienst houdt, zullen nooit afwijkingen laten zien, omdat zij moeten werken met de gegevens die ze aangeleverd krijgen van de luchthaven en de luchthaven weer moet aannemen wat een maatschappij hen vertelt over derden van een ATC. Als je goed en onafhankelijk wilt controleren, moet je toegang zoeken tot onderhoudsrapporten, onderdelen die vervangen zijn, werkstaten van de vrachtafhandeling van Maastricht Aachen Airport, en tijdstippen waarop toeleveranciers met hun vracht aankomen op Beek. En vooral vluchtschedules van de maatschappijen. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Het richt zich formeel niet tegen (een of meer artikelen uit) de Aanwijzing maar tegen de – vermeende gebrekkige – handhaving van de extensieregeling. Ter zake van de handhaving wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder I3. Ter zake van de extensieregeling wordt verwezen naar H1.

## J Emissies & luchtkwaliteit(geur)

**J1 Bezwaar dat er geen adequate toetsing heeft plaatsgevonden aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2001 voorgeschreven normen voor grenswaarden voor jaar- en daggemiddelden betreffende de jaren 2005, 2010 en 2015. De concentratie van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) rondom de luchthaven is zorgwekkend en er vinden reeds overschrijdingen van de in het Besluit luchtkwaliteit 2001 vastgestelde normen plaats. (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond.

Bij koninklijk besluit van 4 augustus 2005 (Stb. 2005, 398) is bepaald dat op 5 augustus 2005 in werking is getreden het "Besluit van 20 juni 2005 ter vervanging van het Besluit luchtkwaliteit en tot uitvoering van richtlijn nr. 1990/30/EG en 2000/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 november 2000 betreffende grenswaarden voor benzeen en koolmonoxide in de lucht (PbEG L 313)", (het Besluit luchtkwaliteit 2005, Stb. 2005, 316). Het Besluit luchtkwaliteit 2005 werkt ingevolge overgangsartikel 37 ten aanzien van de bevoegdheden, bedoeld in artikel 7, eerste lid van het besluit, die zijn uitgeoefend voor 5 augustus 2005 en na 4 mei 2005, terug tot laatstgenoemde datum. Tegelijk met de inwerkingtreding van het Besluit luchtkwaliteit 2005 is in werking getreden de gewijzigde Meetregeling luchtkwaliteit (Stcrt. 2005, 142). Op 19 november 2004 is voorts de Regeling van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 9 november 2004, nr. MJZ 2004116817, houdende regels met betrekking tot het beperken van luchtverontreiniging door ozon (Regeling luchtkwaliteit ozon) in de Staatscourant (Stcrt. 2004, 224) gepubliceerd. De Regeling luchtkwaliteit Ozon is op 21 november 2004 in werking getreden.

De beoordeling van de luchtkwaliteit als gevolg van het aanwijzingsbesluit dient in het kader van deze beslissing op bezwaar te geschieden met inachtneming van het Besluit luchtkwaliteit 2005, de Regeling luchtkwaliteit Ozon en de gewijzigde Meetregeling luchtkwaliteit.

Ten behoeve van het vaststellen van het aanwijzingsbesluit is een aantal onderzoeken naar de luchtkwaliteit uitgevoerd.

Het eerste onderzoek is uitgevoerd in het kader van het MER van maart 2004. Hierin is, conform de Richtlijnen voor het MER, een beschrijving gegeven van de luchtkwaliteit in zowel de bestaande toestand als in diverse ontwikkelingsalternatieven voor de toekomst. De berekeningen in het MER zijn gebaseerd op de prognoses van dat moment voor de achtergrondconcentraties en emissieprestaties voor het wegverkeer en vliegverkeer. Het MER laat van het planalternatief - dat thans in het aanwijzingsbesluit is opgenomen - zien hoe hoog de emissies van het vliegverkeer in 2000 en 2015 zijn. Daarbij is een onderverdeling gemaakt voor de emissies tijdens het starten, stijgen, naderen en taxiën. Ook zijn de emissies van de grondgebonden activiteiten (waaronder het proefdraaien) weergegeven.

In het MER wordt ten aanzien van de emissies geconcludeerd dat de uitstoot in 2015 ten opzichte van het jaar 2000 toeneemt voor koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>), stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>) en lood. De toename van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> zijn voornamelijk toe te rekenen aan een toename van het aantal vliegtuigbewegingen in de grote luchtvaart. De emissies van lood zijn geheel toe te rekenen aan de vliegtuigbewegingen van de kleine luchtvaart. PM<sub>10</sub> neemt eveneens toe, maar in het rapport wordt aangegeven dat de absolute niveaus onzeker zijn, omdat de emissies van PM<sub>10</sub> zijn afgeleid met behulp van de emissiefactoren van zwarte rook. Het MER geeft aan dat de gehanteerde emissiefactoren voor PM<sub>10</sub> (alook zwarte rook) zijn gebaseerd op aannames. Mogelijk zijn zij een factor 10 te hoog. Het MER geeft verder aan dat de NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub> emissies als gevolg van de grondgebonden activiteiten zo'n 10 procent bedragen van de totale emissies als gevolg van het vliegverkeer, voor de emissies van Vluchtige Organische Stoffen zo'n 25 procent. Het proefdraaien

vormt hiervan de belangrijkste component.

In het MER zijn vervolgens luchtkwaliteitsberekeningen (concentratieberekeningen) uitgevoerd. Hierbij zijn ook de emissies in de omgeving, onder meer ten gevolge van het verkeer op de A2, betrokken. De concentratieberekeningen zijn uitgevoerd voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Uit het MER blijkt dat in het planalternatief – in 2015 – in de directe omgeving van de luchthaven de jaargemiddelde grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en voor PM<sub>10</sub> niet worden overschreden.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft het bevoegd gezag na bestudering van het MER geadviseerd om de situatie met betrekking tot de luchtkwaliteit, en in het bijzonder de hoge concentratie PM<sub>10</sub>, nader te beschouwen. Dit advies, alsmede diverse recente uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, hebben de Staatssecretarissen aanleiding gegeven om TNO te verzoeken aanvullend onderzoek uit te voeren naar de luchtkwaliteit in de omgeving van luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport om daarmee aan het – toen nog vigerende- Besluit Luchtkwaliteit van 11 juni 2001 te kunnen toetsen.

Op 22 december 2004 heeft TNO zijn aanvullend luchtkwaliteitonderzoek aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aangeboden. De notitie van TNO bestaat uit drie delen: een paragraaf over NO<sub>2</sub>, een paragraaf over PM<sub>10</sub> en een paragraaf voor de overige stoffen die in het Besluit luchtkwaliteit worden genoemd. De notitie toetst op de jaren 2005 – het eerste jaar dat het aanwijzingsbesluit van kracht is – 2010 en 2015.

Voor NO<sub>2</sub> zijn naast de jaargemiddelde concentraties voor 2005, 2010 en 2015 alsnog de uurgemiddelde concentraties voor 2005, 2010 en 2015 aan de daarvoor geldende grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit getoetst. De notitie maakt onderscheid tussen de concentraties in diverse woonlocaties in de omgeving van de luchthaven en de concentraties in het gehele studiegebied. Uit de notitie blijkt dat voor geen van de woonlocaties de jaargemiddelde en uurgemiddelde grenswaarde wordt overschreden. In 2005 zal de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> in het studiegebied wel hoger liggen dan 40 µg/m<sup>3</sup> (de grenswaarde die - overigens eerst - in 2010 van kracht wordt).

In 2010 zal de – dan wel geldende - grenswaarde voor NO<sub>2</sub> in het studiegebied daadwerkelijk worden overschreden. Uit de notitie blijkt dat het overschrijdingsgebied vrijwel volledig met de A2 samenvalt. In 2015 is noch sprake van een overschrijding in de woonlocaties, noch in het gehele studiegebied.

Voor PM<sub>10</sub> zijn vergelijkbare berekeningen gemaakt. Hier zijn naast de jaargemiddelde concentraties voor 2005, 2010 en 2015 alsnog de 24-uurgemiddelde concentraties voor 2005, 2010 en 2015 aan de daarvoor geldende grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit getoetst. Uit de notitie blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarde in het gehele studiegebied in geen van de toetsingsjaren wordt overschreden. De grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie wordt echter in het gehele studiegebied in alle toetsingsjaren overschreden (het aantal overschrijdingen per jaar is groter dan het maximaal toegestane aantal van 35). Deze overschrijding treedt blijkens de notitie reeds op grond van de hoogte van de achtergrondconcentratie op.

Uit de notitie blijkt dat voor wat betreft de concentraties van CO, SO<sub>2</sub> en benzeen de bijdragen van de luchthaven klein zijn ten opzichte van de bijdrage van de A2. De totale concentratie van deze stoffen ligt ruim beneden de daarvoor geldende grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit. De bijdrage van de luchthaven aan de loodconcentratie is qua ordegrrootte vergelijkbaar met de achtergrondconcentratie en deze is ook ruim lager dan de grenswaarde.

In het kader van deze beslissing op bezwaar is ten slotte nogmaals onderzoek verricht door Adecs Airinfra. De resultaten zijn neergelegd in het rapport “Luchtkwaliteit Maastricht Aachen Airport; luchtkwaliteit berekeningen in het studiegebied rond de luchthaven MAA” d.d. 5 januari 2006. Een aantal factoren hebben de Staatssecretarissen tot dit onderzoek doen besluiten. In de eerste plaats misten de eerdere onderzoeken een totaaloverzicht van alle stoffen en alle bijbehorende

grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit. Daarbij komt dat inmiddels ook grenswaarden zijn gaan gelden voor stoffen die niet in het Besluit luchtkwaliteit zijn genoemd (ozon), maar waaraan wel dient te worden getoetst. In de derde plaats zijn recentelijk de prognoses voor de wegverkeeremissies en de fijn stof achtergrondconcentraties voor 2010 bijgesteld. Met deze nieuwste emissiefactoren en achtergrondconcentraties was in het onderzoek van TNO evenwel nog geen rekening gehouden. Ten slotte diende bij het nemen van deze beslissing op bezwaar rekening te worden gehouden met het feit dat op 5 augustus 2005 het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de gewijzigde Meetregeling luchtkwaliteit in werking is getreden.

In het rapport van Adecs wordt geconstateerd dat in het studiegebied rondom de luchthaven voor de stoffen PM<sub>10</sub>, CO, benzeen, lood en SO<sub>2</sub> geen overschrijdingen van de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 worden verwacht. Wat betreft PM<sub>10</sub> wijken de conclusies van Adecs (geen overschrijdingen van de grenswaarden) sterk af van die uit het TNO-onderzoek, waarin gesteld wordt dat de 24-uursgemiddelde grenswaarde in het gehele studiegebied wordt overschreden. Dit kan volledig worden verklaard door het feit dat de prognoses voor de achtergrondconcentraties fors naar beneden zijn bijgesteld. Voor wat betreft NO<sub>2</sub> heeft er in 2004 volgens de berekeningen van Adecs wel een overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie plaatsgevonden. De lokale overschrijding van de grenswaarde is voor een groot deel te wijten aan het wegverkeer. De bijdrage van het luchtverkeer is circa 0,5%. Door een afname van de emissies van het wegverkeer en door de afnemende achtergrondconcentratie van NO<sub>2</sub> is volgens Adecs te verwachten dat de plandrempels voor NO<sub>2</sub> tot en met 2009 en de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> vanaf 2010 gehaald zal worden.

Er heeft dus een adequate toetsing aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005 plaatsgevonden. Voorts voldoet het aanwijzingsbesluit, afgaande op de onderzoeksresultaten, aan hetgeen gesteld is in dit besluit.

Voor ozon geldt dat in de zichtjaren de informatiedrempel voor een aantal uren per jaar wordt overschreden. Dit ligt volledig aan het feit dat de achtergrondconcentraties van ozon op enkele uren een hoge piek bereikt. Hoewel niet exact bepaald, kan gesteld worden dat de bijdrage van het vliegverkeer aan de ozonconcentraties een zelfde orde van grootte heeft als de bijdrage van het vliegverkeer aan de totale NO<sub>2</sub>-concentraties (zijnde 0,5%)

## **J2 Bezwaar dat de luchtvervuiling toeneemt. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1 is overwogen.

## **J3 Bezwaar dat uit het Milieueffectrapport aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport volgt, dat voor vliegtuigen geen emissiefactoren voor fijn stof bekend zijn. Dit wordt via een spagaat opgevangen: het wegverkeer en niet het luchtverkeer bepaalt de lokale luchtkwaliteit. (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. In het MER ten behoeve van het aanwijzingsbesluit MAA is op bladzijde 170 opgemerkt dat bij de totale emissie van PM<sub>10</sub> een kanttekening moet worden gemaakt. Gewezen wordt op het feit dat in het verleden bij gebrek aan emissiefactoren deze factoren zijn afgeleid met behulp van de emissiefactoren voor zwarte rook. Deze (afgeleide) emissiefactoren berusten op aannames. Dit betekent, aldus het MER, dat de gehanteerde emissiefactoren voor PM<sub>10</sub> (alook zwarte rook) mogelijk een factor 10 te hoog zijn.

In het onderzoek dat door Adecs is uitgevoerd in het kader van deze beslissing op bezwaar zijn alle emissies van de luchtvaart in beeld gebracht, derhalve ook de emissies voor PM<sub>10</sub> (Adecs rapport, tabel 4). In de berekeningen door Adecs zijn vliegtuigtypes en vliegtuigmotoren gespecificeerd. De emissiefactoren van de vliegtuigmotoren zijn vastgelegd in een database van ICAO. Voor motoren waarvan geen gegevens beschikbaar zijn in deze database wordt gebruik gemaakt van de gemiddelde emissies van verwante motoren van de motorenfabrikant. Voor een aantal motoren zijn geen gegevens voor de fijn stof emissie bekend. In het geval dat voor deze motoren wel de zwarte rook emissie bekend is wordt gebruik gemaakt van deze factor. Ook Adecs maakt de kanttekening dat dit tot een overschatting van de fijn stof emissie met een factor 10 kan leiden.

Overigens is juist dat voor de lokale luchtkwaliteit de bijdrage van de luchthaven in verhouding tot die van de A2 zeer gering is. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1 is overwogen.

**J4 Bezwaar dat aan het besluit een plan dient te worden toegevoegd, waaruit blijkt welke maatregelen zullen worden genomen om het bereiken van de in het Besluit luchtkwaliteit 2001 gestelde normen in de toekomst mogelijk te maken, aangezien wordt verwacht dat dit niet lukt.** (5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Omdat er geen overschrijdingen van de grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit 2005 optreden hoeft er geen plan te worden opgesteld. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1 is overwogen.

**J5 Bezwaar dat de stelling dat de luchtverkeersactiviteiten van de luchthaven slechts een kleine bijdrage tot de normoverschrijding leveren, is onbegrijpelijk en niet toetsbaar. Van de waarden in het Besluit luchtkwaliteit 2001 mag niet worden afgeweken. De opmerking in dit verband dat de sluiting van de ENCI fabriek te Maastricht het fijnstofprobleem voor een belangrijk deel zal oplossen gaat niet op, daar uit in het verleden uitgevoerde berekeningen is gebleken dat ook de ENCI maar voor (minder dan) 1% bijdroeg aan de fijnstofconcentraties in Maastricht en omgeving.** (5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Uit alle in J1 genoemde onderzoeken blijkt dat voor de lokale luchtkwaliteit de bijdrage van de luchthaven in verhouding tot die van de A2 zeer gering is. De emissies van de ENCI fabriek zijn meegenomen in de achtergrondconcentraties die gebruikt zijn in de in J1 beschreven onderzoeken. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1 is overwogen.

**J6 Bezwaar dat de aanwijzingsbesluiten in strijd zijn met de Europese wet voor de luchtkwaliteit Richtlijn 1999/30 van de Raad van 22 april 1999, nu zowel in de MER PKB als in de MER voor de aanwijzing van de luchthaven Maastricht (inclusief het aanvullend TNO-onderzoek van 22 december 2004) geen of onvoldoende garantie wordt gegeven van de gevolgen van de voorgestane ontwikkeling. De gevolgen van de aanleg van het 70 ha bedrijventerrein dat onmiddellijk aansluit aan het luchthaventerrein worden niet in beeld gebracht. De gevolgen van de aanwijzing voor de luchtkwaliteit in het gebied boven het Heuvelland/Margraten en de cumulatie met de bestaande verkeersroute alsmede de invloed van de nabij gelegen luchthaven Bierset (B) zijn in de MER PKB/MER en het TNO onderzoek niet onderzocht. Niet, dan wel onvoldoende is aangetoond dat de grenswaarden van de Europese wet voor de luchtkwaliteit niet worden overschreden (inwoners Bemer en inwoners Cadier en Keer).**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1 is overwogen. De eventuele emissies vanwege het voorgenomen bedrijventerrein MAA-Oost zijn in het kader van deze procedure niet relevant aangezien dit een aparte besluitvormingsprocedure betreft. Verwezen wordt naar hetgeen onder J19 is overwogen.

Met betrekking tot de gestelde cumulatie met de bestaande verkeersroute kan worden opgemerkt dat de emissies van het vliegverkeer op deze routes boven de zogenaamde menglaaghoogte plaatsvinden en daarmee niet van invloed zijn op de lokale luchtkwaliteit. Voorts zijn, zoals gesteld onder J1, de emissies van de overige bronnen (zowel binnen als buiten het studiegebied), voor zover van invloed, opgenomen in de achtergrondconcentraties. Omdat het gebied Heuvelland/Margraten buiten het studiegebied valt, zijn de gevolgen voor de lokale luchtkwaliteit in dit gebied opgenomen in de achtergrondconcentraties. De luchthaven Bierset valt buiten het studiegebied en daarom zijn de emissies van de luchthaven Bierset eveneens in de achtergrondconcentraties opgenomen.

Ten aanzien van de implementatie van de richtlijnen wordt nog het volgende opgemerkt. Met het Besluit luchtkwaliteit 2005, de Regeling luchtkwaliteit Ozon en de gewijzigde Meetregeling luchtkwaliteit is op een correcte wijze uitvoering gegeven aan de vigerende Europese richtlijnen met betrekking tot de luchtkwaliteit. De grenswaarden die in het Besluit luchtkwaliteit 2005 zijn opgenomen komen overeen met de in de Europese richtlijnen opgenomen grenswaarden. Omdat uit het onderzoek is vast komen te staan dat de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 niet zijn overschreden, staat daarmee ook vast dat de Europese normen niet worden overschreden.

**J7 Bezwaar dat de andere vervuiling afkomstig uit en van de vliegtuigen als gevolg van het besluit sterk zal toenemen. 5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1 is overwogen.

**J8 Bezwaar dat er sprake zal zijn van een ernstige, niet-aanvaardbare overschrijding van de grenswaarde van de Europese norm voor fijn stof per 2010. Ook is niet duidelijk wat de toename van de emissie vanwege het wegverkeer is ten gevolge van de uitbreiding van de vliegbewegingen. De commissie voor de milieueffectrapportage adviseert niet voor niets het fijnstofprobleem opnieuw te bezien en de mogelijke maatregelen te inventariseren. Verwezen wordt naar de uitspraken van de Raad van State d.d. 26 januari 2005 en de aanleg van een spitsstrook langs de A2. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1 is overwogen.

Omdat er geen overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof in het Besluit Luchtkwaliteit 2005 plaatsvindt, wordt de Europese norm voor fijn stof niet overschreden. Verwezen wordt naar hetgeen onder J6 is overwogen.

Volgens het rapport van Adecs worden de emissies van het wegverkeer rond MAA voornamelijk veroorzaakt door het wegverkeer op de A2. In haar onderzoek heeft Adecs gebruik gemaakt van door Rijkswaterstaat geleverde verkeersintensiteiten op de relevante wegvakken. Op basis hiervan zijn de verkeersintensiteiten voor de komende jaren berekend, waarbij de door het CBS verwachte jaarlijkse groei van het wegverkeer met 1,56% is meegenomen. De extra verkeersaantrekkende werking van de luchthaven kan op dit moment niet worden ingeschat. Gezien de totale hoeveelheid wegverkeer op de A2 mag worden verwacht dat slechts een zeer klein deel daarvan luchthaven gerelateerd zal zijn.

**J9 Bezwaar dat het aanvullend onderzoek van TNO-MEP aangeeft dat de woongebieden Kasen en Moorveld (gemeente Meerssen) zeer kwetsbaar zijn. Daarom bepleiten bezwaarmakers dat hier of door RIVM of door de provincie als verantwoordelijke een permanente meetpost wordt geïnstalleerd met periodiek verslaglegging aan de gemeente. Dit is ook in de lijn met wat de commissie ex. artikel 21 Luchtvaartwet heeft geadviseerd. Een dergelijk daartoe strekkend voorschrift had in het aanwijzingsbesluit moeten staan. Nu dit niet is gebeurd, is sprake van strijd met de zorgvuldigheid.** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De Luchtvaartwet verplicht niet tot het opnemen van een voorschrift in het aanwijzingsbesluit strekkende tot het plaatsen van extra meetpunten voor de lokale luchtkwaliteit. Het aantal meetpunten in Zone Zuid, waartoe het luchtvaartterrein en de omgeving daarvan ingevolge de Meetregeling luchtkwaliteit behoren, voldoet aan hetgeen in die Meetregeling Luchtkwaliteit is bepaald. Ook de locaties van die meetpunten zijn met deze regeling in overeenstemming. Daarmee is aan alle wettelijke vereisten voldaan. Voorts is van belang dat een advies van de Commissie 21, strekkende tot plaatsing van extra meetpunten, de Staatssecretarissen evenmin dwingt daaraan gehoor te geven. Aan het advies kan immers gemotiveerd worden voorbij gegaan. Dat is ook gebeurd.

**J10 Bezwaar dat geen adequate toetsing heeft plaatsgevonden aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2001 voorgeschreven normen voor grenswaarden voor jaar- en daggemiddelden betreffende de jaren 2005, 2010 en 2015. Er ontbreekt een integrale afweging van de milieueffecten van verschillende activiteiten, in samenhang beschouwd. Het gaat om de aanleg van een 75 hectare groot bedrijventerrein, de aanwijzing van de luchthaven en van grondgebonden activiteiten op de luchthaven.** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De stelling dat geen adequate toetsing heeft plaatsgevonden aan het Besluit luchtkwaliteit 2001 (inmiddels: Besluit luchtkwaliteit 2005) omdat een integrale afweging van de milieueffecten ontbreekt, is niet juist. In het MER zijn de gevolgen van het aanwijzingsbesluit in beeld gebracht. Deze effecten zijn voor wat betreft de luchtkwaliteit nadien aangevuld, geactualiseerd en gepreciseerd in het onderzoek van Adecs dat in het kader van deze beslissing op bezwaar is opgesteld. In dit onderzoek is rekening gehouden met de bijgestelde prognoses voor verkeersemisiefactoren en de achtergrondconcentraties. De eventuele emissies vanwege het voorgenomen bedrijventerrein MAA-Oost zijn in het kader van deze procedure niet relevant. Verwezen wordt naar hetgeen onder J19 is overwogen. Voor zover bezwaarden met "grondgebonden activiteiten" doelen op de voorgenomen plannen voor de vergroting van het platform en de terminal, zij eveneens verwezen naar hetgeen onder J19 is opgemerkt.

Voor het overige wordt verwezen naar hetgeen onder J1 is overwogen.

**J11 Bezwaar dat het besluit in strijd is met het Besluit luchtkwaliteit nu de daarin vervatte grenswaarden worden overschreden. Uit de notitie d.d. 22 december 2004 blijkt dat wat betreft stikstofdioxide de grenswaarde zowel in 2005 als in 2010 wordt overschreden. Wat betreft fijn stof blijkt dat de grenswaarde voor de 24-uur gemiddelde concentratie in 2005, 2010 en 2015 wordt overschreden. Zoals reeds in het rapport van 2002 was opgemerkt, stijgt wat betreft stikstofdioxide de bijdrage van de luchthaven tussen 2000 en 2015, terwijl de bijdrage van de A2 afneemt** 5.1.2e



Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1 is overwogen.

**J12 Bezwaar dat niet duidelijk is of de notitie d.d. 22 december 2004 waarin aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit is gedaan, bij de besluitvorming is betrokken. In het rapport d.d. 29 november 2002 was in het geheel niet getoetst aan de uurgemiddelde concentraties hetgeen in de notitie wel is gebeurd. Dit aanvullend onderzoek heeft pas in een zeer laat stadium plaatsgevonden, slechts enkele dagen voordat de aanwijzingsbesluiten zijn vastgesteld. (Stichting Milieufederatie Limburg, Stichting Verontruste Plateaubewoners Milieudefensie Meerssen)**

Het bezwaar is niet gegrond. De notitie van 22 december 2004 is bij de besluitvorming betrokken. Het feit dat deze notitie kort voor het nemen van het besluit aan de Kamer is toegezonden, doet daaraan niet af. Voorts wordt verwezen wordt naar hetgeen onder J1 is overwogen.

**J13 Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit in strijd is met het Besluit luchtkwaliteit. In aanvulling op onderzoek dat eerder in het kader van de MER PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad was uitgevoerd, heeft TNO-MEP in een wel zeer laat stadium (rapportage d.d. 22 december 2004) nog aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dit aanvullende onderzoek betreft met name de luchtkwaliteit in de jaren 2005 en 2010, voor welke jaren er in het Besluit luchtkwaliteit nu juist grenswaarden zijn gesteld voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>. Het is bezwaarden niet duidelijk waarom bij het bepalen van de waarden voor deze beide jaren zou mogen worden uitgegaan van lineaire interpolatie tussen de concentraties die eerder voor de jaren 2000 en 2015 waren berekend. Belangrijker is echter dat uit het aanvullend onderzoek van TNO-MEP volgt dat in 2010 de jaargemiddelde grenswaarde voor NO<sub>2</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>) in het studiegebied wordt overschreden. Aangezien die grenswaarde ingevolge het Besluit luchtkwaliteit in acht genomen moet worden bij het onderhavige aanwijzingsbesluit, is dit besluit in strijd met het Besluit luchtkwaliteit genomen. Saillant detail is daarbij dat uit het aanvullend onderzoek van TNO-MEP volgt dat de bijdrage van de luchthaven aan de overschrijding van de grenswaarde in de tijd tussen 2000 en 2015 toeneemt van maximaal 4 tot maximaal 8 µg/m<sup>3</sup>. Aldus levert de luchthaven derhalve een significante bijdrage aan de overschrijding van de grenswaarde. Iets soortgelijks geldt voor PM<sub>10</sub>. De per 1 januari 2005 geldende grenswaarde voor het 24-uurgemiddelde wordt in het gehele studiegebied rond de luchthaven overschreden, terwijl ook deze grenswaarde in acht genomen had moeten worden. Het feit dat de overschrijding reeds veroorzaakt wordt door de aanwezige achtergrondconcentratie, maakt dit niet anders. Enerzijds is het vooral aan het Rijk om maatregelen te nemen om deze concentratie terug te dringen, terwijl het bestreden besluit ook op rijksniveau genomen is. Anderzijds draagt ook de luchthaven bij aan de overschrijding van de grenswaarde, terwijl deze bijdrage, net als bij NO<sub>2</sub>, in de tijd alleen maar toeneemt (tegenover een afname van de bijdrage vanwege de rijksweg A2). (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten)**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1 is overwogen.

**J14 Bezwaar dat het besluit in strijd is met het Besluit luchtkwaliteit. Ingevolge de artikelen 8, 9 en 10 van het Besluit luchtkwaliteit dient de Minister bij de uitoefening van bevoegdheden grenswaarden en plandrempels voor NO<sub>2</sub> in acht te nemen. In plaats van het in acht nemen van de grenswaarden en plandrempels speculeert de minister op het mogelijk optreden van andere, externe ontwikkelingen, waardoor de concentraties NO<sub>2</sub> zouden dalen, en vervolgens de grenswaarden niet meer of in elk geval niet minder zouden worden overschreden. Op het al dan niet optreden van deze ontwikkelingen, die op voorhand niet zeker zijn, heeft het thans betreden besluit geen enkele invloed. De uitleg van het Besluit luchtkwaliteit komt er dan op neer, dat de minister door het optreden van genoemde externe ontwikkelingen de grenswaarden en plandrempels in acht heeft genomen. Dit geeft naar het oordeel van bezwaarmakers blijk van een onjuiste uitleg van het Besluit luchtkwaliteit. In delen van de**

**omgeving van de luchthaven, vlakbij of op de autosnelweg A2, wordt voor het jaargemiddelde de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> niet alleen in 2005, maar ook in 2010 overschreden 5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen in J1 is overwogen.

In onderzoek naar de lokale luchtkwaliteit als gevolg van een voorgenomen activiteit wordt inzicht gegeven in de toekomstige situatie. Hierbij worden de toekomstige concentratiebijdragen van de betreffende bron – in dit geval: de luchthaven - opgeteld bij de verwachte toekomstige achtergrondconcentraties en de concentraties als gevolg van het wegverkeer ter plaatse. Om in te schatten hoe hoog die toekomstige concentraties zullen zijn, wordt rekening gehouden met relevante toekomstige ontwikkelingen. Zo zullen de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen waarvan met afdoende zekerheid kan worden gesteld dat zij doorgang zullen vinden, voor zover zij invloed hebben op de lokale luchtkwaliteit, worden meegenomen. In die zelfde zin zullen ontwikkelingen met betrekking tot het terugdringen van emissies worden meegenomen. Dat is logisch en ook alleszins redelijk.

Overigens wordt gewezen op het feit dat ten tijde van het MER nog is gerekend met oude verkeersemissiefactoren. Inmiddels zijn de verkeersemissieprognoses voor 2010 (naar beneden) bijgesteld. Met deze nieuwste emissiefactoren is in het onderzoek dat ten grondslag is gelegd aan deze beslissing op bezwaar rekening gehouden.

**J15 Bezwaar dat uit het besluit niet blijkt dat ten aanzien van de genoemde concentraties voor de locatie van monsternemingspunten is voldaan aan het bepaalde in bijlage IV van Richtlijn 1999/30/EG. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. In het aanwijzingsbesluit is inderdaad niet aangegeven of voor wat betreft de locaties van de meetpunten is voldaan aan het bepaalde in bijlage IV van deze richtlijn. Dat is ook niet verplicht, dergelijke informatie behoeft ingevolge de Luchtvaartwet immers niet in een aanwijzingsbesluit te worden opgenomen. Gewezen zij voorts op het volgende.

Op 19 juli 2001 is de Meetregeling Luchtkwaliteit van kracht geworden (Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer houdende vaststelling van de wijze van meten en berekenen van luchtverontreiniging ingevolge het Besluit luchtkwaliteit; Stcrt. 2001, 135). Deze regeling strekt ter uitvoering van richtlijn nr. 1999/30/EG (richtlijn van 22 april 1999, betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht). De regeling bevat de aanwijzing van zones en agglomeraties voor de toepassing van het Besluit luchtkwaliteit, alsmede (nadere) regels over het meten en berekenen van luchtverontreiniging. Met de Meetregeling luchtkwaliteit zijn de verplichtingen die voortvloeien uit bijlage IV van richtlijn 1999/30/EG op correcte wijze geïmplementeerd. De gekozen locaties van de diverse monsternemingspunten ter plaatse voldoen (zoals ook in de rest van Nederland het geval is) aan de eisen van de Meetregeling luchtkwaliteit, en derhalve ook aan richtlijn 1999/30/EG.

Met de wijziging van de Meetregeling luchtkwaliteit (Stcrt. 2005, 142; in werking getreden op 5 augustus 2005, tegelijk met de wijziging van het besluit luchtkwaliteit 2005) is de regeling op dit punt inhoudelijk niet gewijzigd. Wel is gevolg gegeven aan de verplichting tot implementatie van richtlijn 2000/69/EG (richtlijn van 16 november 2000, betreffende grenswaarden voor benzeen en koolmonoxide in de lucht). Ook deze verplichtingen zijn correct geïmplementeerd.

Voorts wordt verwezen naar hetgeen onder J9 overwogen is.

**J16 Bezwaar dat de nieuwe vergunning het mogelijk maakt dat het aantal vluchten met grotere vliegtuigen wordt uitgebreid tot ca. 35.500. Door de vergunning en door het geplande bedrijventerrein MAA-Oost zullen de emissies van schadelijke stoffen verder toenemen.**

**5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Met betrekking tot de toename van de emissies van schadelijke stoffen als gevolg van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen wordt verwezen naar hetgeen onder J1 is overwogen. De eventuele emissies vanwege het voorgenomen bedrijventerrein MAA-Oost zijn in het kader van deze procedure niet relevant. Verwezen wordt in dit verband naar hetgeen is overwogen onder J19.

**J17 Bezwaar dat door de extra afstand die moet worden gevlogen de CO<sub>2</sub> belasting van de lucht onnodig toeneemt. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor het verleggen van de vliegroutes wordt verwezen naar hetgeen onder F1 is overwogen. CO<sub>2</sub> behoort niet tot de ingevolge het Besluit luchtkwaliteit 2005 te toetsen stoffen. Voor wat betreft de uitstoot van CO<sub>2</sub> en de aanpak van de vermindering daarvan wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder N2.

**J18 Bezwaar dat niet duidelijk is of het ministerie rekening houdt met de nabijheid van DSM en waarom de emissie van de A2 wel, maar de emissie van dit bedrijf niet is meegenomen in de TNO-rapportage. Bezwaarmakers stellen zich de vraag met welk doel de zuidelijke aanvliegeroute in beeld is en niet de noordelijke aanvliegeroute. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor het vaststellen van de achtergrondconcentratie is gebruik gemaakt van meetresultaten van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM, aangevuld met resultaten uit het CAR-II model( Met het CAR II-model (Calculation of Air pollution from Road traffic) berekenen gemeenten de luchtvervuiling (met name NO<sub>2</sub>) van stadsverkeer. . Onder achtergrondconcentraties wordt in dit geval verstaan het luchtverontreinigingsniveau in een gebied als gevolg van alle bronnen in een vierkant van 1x1 km<sup>2</sup>. Indien en voor zover de emissies van DSM invloed hebben op de achtergrondconcentratie ter plaatse van de luchthaven, zijn deze middels de achtergrondconcentraties in de berekeningen meegenomen.

Wat betreft de aanvliegeroutes wordt opgemerkt dat slechts emissies die plaatsvinden beneden de zogenaamde menglaaghoogte (circa 1000 meter) van invloed zijn op de lokale concentraties. Bijgevolg zijn alleen de starts en landingen op MAA relevant. De emissies tijdens de kruisvlucht, en dus behorende bij alle vliegroutes, zowel binnen als buiten het studiegebied, zijn daarom niet van invloed en dus niet in de berekeningen meegenomen.

**J19 Bezwaar dat in het aanwijzingsbesluit bij de luchtkwaliteit staat beschreven dat er in 2000 van overschrijding van schadelijke stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) alleen maar sprake is op 100 meter rondom de A2 en niet in de woonlocaties (die gemiddeld zo'n 350 meter van A2 liggen). Het auto- en vrachtverkeer op de A2 en op en rond het vliegveld en het vliegverkeer is sinds 2000 flink toegenomen. Daarbij komen nog de plannen, verplaatsing en vergroting van de passagiersterminal, de wijziging en uitbreiding van de taxibanen, de vergroting van het platform, een proefdraaiplaats gesitueerd aan de zuid-westzijde dicht bij de A2 en de voorgenomen plannen een bedrijventerrein "MAA-Oost" van 75 ha te realiseren. Het ligt voor de hand dat de schadelijke stoffen door de wind ook naar de nabijgelegen woonlocaties zullen waaien. (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor wat betreft de toetsing van de voorgenomen activiteit aan het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt verwezen naar hetgeen onder J1 is overwogen.

Met betrekking tot de door bezwaarden genoemde activiteiten wordt het volgende opgemerkt.

*Bedrijventerrein MAA-Oost, vergroting passagiersterminal, vergroting platform*

De plannen voor het bedrijventerrein MAA-Oost, de vergroting van de passagiersterminal en de vergroting van het platform bevinden zich nog in een pril stadium. Voor realisering van deze plannen is een herziening van het vigerende bestemmingsplan noodzakelijk. Op dit moment wordt gewerkt aan een voorontwerp bestemmingsplan. Of dit voorontwerp zal leiden tot een definitief bestemmingsplan met daarin de door bezwaarden genoemde voorzieningen, is vooralsnog een onzekere toekomstige situatie. Een en ander brengt met zich dat in het kader van deze aanwijzingsprocedure (nog) niet met deze voorgenomen activiteiten rekening kon en behoefde te worden gehouden. Dat is dan ook niet gebeurd. In het kader van de thans geïnitieerde procedure tot wijziging van het bestemmingsplan wordt overigens ook een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd.

#### *Wijziging locatie proefdraaiplaats; wijziging en uitbreiding taxibanen*

In het MER ten behoeve van het aanwijzingsbesluit is aangegeven dat een nieuwe proefdraailocatie in gebruik zal worden genomen. Dat is inmiddels ook gebeurd. De proefdraailocatie is in de plaats gekomen van een drietal afzonderlijke locaties. De nieuwe locatie ligt aan de zuid-westzijde van de luchthaven en heeft, in tegenstelling tot de oude locaties, afscherpende voorzieningen. Van het proefdraaien is de locatie het enige dat is gewijzigd. Het gebruik en de intensiteit daarvan is hetzelfde als voorheen.

Het proefdraaien op luchtvaartterrein MAA is reeds meegenomen in de diverse onderzoeken naar de luchtkwaliteit. In het meest recente onderzoek is het proefdraaien meegenomen in de vorm van een langere taxitijd. De wijziging van de locatie voor het proefdraaien heeft geen aanleiding gegeven voor een wijziging van de aldus door Adecs berekende emissieresultaten.

De wijziging en uitbreiding van de taxibanen houdt ten slotte verband met de nieuwe proefdraailocatie. Overigens betreft het hier een zeer beperkte wijziging en uitbreiding. Het gaat uitsluitend om het reconstrueren van een gedeelte van de oude taxibaan 3 om als toegang te dienen naar de nieuwe locatie. De reconstructie zelf heeft geen gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het gebruik heeft evenmin relevante gevolgen. De taxibanen zijn immers slechts 15 meter breed. Daardoor is het niet toegestaan om met behulp van vliegtuigmotoren naar de proefdraailocatie te taxiën. De vliegtuigen worden met behulp van een trekker ter plaatse gebracht. De bijdrage daarvan aan de lokale luchtkwaliteit, mede gelet op het feit dat van de proefdraailocatie op jaarbasis beperkt gebruik wordt gemaakt, is blijkens het onderzoek van Adecs verwaarloosbaar klein.

In de door Adecs uitgevoerde modelberekeningen is rekening gehouden met weersomstandigheden als 'wind', gezien de invloed hiervan op concentraties.

**J20 Bezwaar dat zowel de centrale als de decentrale overheid de taak hebben om de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit in acht te nemen. Ook berust op hen de taak om maatregelen te nemen c.q. het maken van plannen ter verbetering van de luchtkwaliteit. In het besluit is hieromtrent niets opgenomen. (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1, J4 en J9 is overwogen. Conform artikel 8 van het besluit luchtkwaliteit 2005 ontstaat er voor een bestuursorgaan een verplichting tot het treffen van maatregelen teneinde overschrijding of dreigende overschrijding van een grenswaarde te beëindigen of te voorkomen. Aangezien er in het studiegebied geen sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005, hoeven er geen maatregelen te worden getroffen. Het opstellen van actieplannen conform artikel 9 van het Besluit luchtkwaliteit 2005 is een verplichting voor burgemeester en wethouders.

**J21 Bezwaar dat de onderbouwingen van de milieuaspecten ten aanzien van de luchtkwaliteit te minimaal zijn en te veel essentiële gegevens weglaten.**

De groei van de verkeersintensiteiten door de ontwikkeling van de luchthaven is niet in de luchtkwaliteitsberekeningen meegenomen. Het extra weggebruik is afgedaan met verwaarloosbaar of onbekend. In 3.5 is het zwaar vrachtverkeer op de luchthaven buiten beschouwing gelaten omdat de invloed verwaarloosbaar klein is. Dit zou meegenomen moeten worden in de berekeningen. In 3.7 worden exacte motorvoertuigintensiteiten op de A2 opgenomen voor het gebied ten noorden van afslag 50, maar de intensiteiten aan de zuidzijde van afslag 50 schattingen zijn afrondingen. De verkeersintensiteit is de belangrijkste rekenfactor en daarom zijn afrondingen/schattingen niet toelaatbaar. In 6.1 wordt gesproken over een modernisering van de vlootmix van de luchthaven. Voor de aangekondigde schonere motoren van vliegtuigen is geen bronvermelding gegeven. De vraag is of de veronderstelling daardoor hard genoeg is. Evenmin wordt geen inschatting gegeven van de te verwachten invloed van de nieuwe en schonere motoren van vliegtuigen. De conclusie dat de bijdrage van het luchtverkeer aan de luchtverontreiniging circa 0,5% is en dat deze bijdrage dermate laag is dat hiermede geen rekening behoeft te worden gehouden is te kort door de bocht. Doordat de “totale emissie zonder extra bijdrage luchtvaart” niet naast de “totale emissie met extra bijdrage luchtvaart” wordt gezet, is niet zichtbaar wat de daadwerkelijke verhoging door luchtvaart inhoudt. Dit is niet transparant en onzorgvuldig. De verlaging van de concentratie fijn stof vanwege het stoppen van de ENCI wordt ook als argument gebruikt om de toename van de luchtverontreiniging a.g.v. de ontwikkelingen op de luchthaven acceptabel te achten. Het kan niet zo zijn dat door de verbetering van de luchtkwaliteit door externe factoren (bijv. stoppen uitstoot ENCI) de directe negatieve gevolgen vanwege de luchthaven gecompenseerd kunnen worden. (Gemeente Meerssen)

Het bezwaar is niet gegrond. Voor het bezwaar met betrekking tot het niet rekening houden met de groei van de verkeersintensiteiten wordt verwezen naar hetgeen in J8 is overwogen. Met betrekking tot het bezwaar dat de verkeersintensiteiten niet afgerond hadden mogen worden wordt het volgende opgemerkt. De verkeersintensiteiten voor de relevante wegvakken zijn verkregen bij Rijkswaterstaat. Hierbij is voor de volgende jaren de door het CBS verwachte jaarlijkse groei van het wegverkeer opgeteld. De motorvoertuigintensiteiten ten noorden en ten zuiden van afslag 50, zoals weergegeven in hoofdstuk 3.7 van het onderzoeksrapport van Adecs, zijn daarmee prognoses.

De emissies van de overige bronnen op het luchthaventerrein zijn verwaarloosbaar klein in vergelijking met de emissies van het luchtverkeer en zijn daarom buiten beschouwing gelaten. Daarbij is mede overwogen dat deze emissies zo gering zijn dat deze geen onderscheidende rol spelen.

Dat in het Adecs-rapport geen bronvermelding is opgenomen met betrekking tot de aangekondigde schonere motoren van vliegtuigen wil geenszins zeggen dat deze veronderstelling niet hard genoeg is. In het onderzoek uitgevoerd door Adecs wordt aangegeven dat vlootvernieuwing voor een verminderde toename in de hoeveelheid emissies zal zorgen. In haar berekeningen is Adecs uitgegaan van een veronderstelde vlootsamenstelling voor MAA. Dit in combinatie met de emissiefactoren voor het luchtverkeer en een modellering van de routes en procedures van het vliegverkeer leidt tot emissie-uitkomsten voor het vliegverkeer. In de vlootsamenstelling is rekening gehouden met nieuwe en schone motoren voor vliegtuigen.

In hoofdstuk 6.5 van het Adecs-rapport wordt aangegeven dat de bijdrage van de luchtvaart 0,5% is, maar hierop volgt niet de stelling dat deze bijdrage dermate laag is dat hiermee geen rekening hoeft te worden gehouden. Bovendien wordt aangegeven dat de lokale overschrijding van de grenswaarde (geldend vanaf 2010) volledig te wijten is aan het verkeer op de snelweg. Voorts wordt verwezen naar hetgeen onder J21 en J8 is overwogen.

Met betrekking tot het bezwaar dat de ‘totale emissie zonder extra bijdrage luchtvaart’ niet naast de ‘totale emissie met extra bijdrage luchtvaart’ wordt gezet, wordt het volgende opgemerkt. Bij het uitoefenen van bevoegdheden met ruimtelijke consequenties moet worden getoetst aan het Besluit

Luchtkwaliteit 2005. De emissies van alle bronnen tezamen moeten voldoen aan dit Besluit Luchtkwaliteit 2005. Deze toets heeft met het door Adecs uitgevoerde onderzoek plaatsgevonden en geconstateerd is dat aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005 wordt voldaan. Voorts wordt verwezen naar hetgeen onder J1 is overwogen.

Voor het bezwaar met betrekking tot het stoppen van de ENCI wordt verwezen wordt naar hetgeen bij J1 en J19 is overwogen.

**J22 Bezwaarden zijn van mening dat het niet anders kan dan dat ontwikkelingen op het luchthaventerrein, als verplaatsing en vergroting van de passagiersterminal, vergroting platform, uitbreiding taxibanen en proefdraaiplaats zuid-westzijde, naast de toename van het vliegverkeer, een negatieve invloed zullen hebben op de emissies van schadelijke stoffen als stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). Extra activiteiten op het bedrijventerrein van 75 ha bij het luchtvaartterrein zal extra verkeer tot gevolg hebben met als gevolg extra uitstoot van schadelijke stoffen. Deze ontwikkelingen maken ook deel uit van het businessplan van de luchthaven.**

**De concentratie van stikstofdioxide en fijnstof is al zorgwekkend en overschrijdt al de vastgestelde normen. In Nederland zijn er jaarlijks 5000 vroegtijdige overlijden door fijnstof. In de krant konden we onlangs lezen dat dat voor Limburg 3000 is. We zijn dus 'zeer goed bedeed'. Er kan dus echt niets meer bij. In tegendeel. Het inademen van kerosinedampen lijkt bezwaarden, eufemistisch uitgedrukt, ook geen gezonde zaak. (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1 en J19 is overwogen.

**J23 Bij het onderzoek maar ook in de bepaling van de geluidsoverlast is (nagenoeg) geen rekening gehouden met locatie specifieke aspecten. Er zijn twee zaken die locatiespecifiek zijn: Het hoogteverschil (ca. 300 ft) tussen dal en plateau tussen plaatsen die relatief dicht bij elkaar gelegen zijn en de vliegroutes voor het opstijgen vereisen dat de vliegtuigen scherpe bochten moeten maken. Voor de luchtkwaliteit is geen rekening gehouden met het vliegen in bochten; vermoedelijk speelt dat een beperkte rol als het gaat om het overschrijden van normen. Wat totaal niet aan de orde komt is de vermijdbare vervuiling: welke reductie kan bereikt worden als andere routes (zuidelijke bestemmingen zonder zigzag over het Heuvelland) gevolgen worden.**

**Na ondertekening van het verdrag van Kyoto stelde premier Balkenende dat het onvermijdelijk was dat Nederland het roer ging omgooien: migratie richting een kenniseconomie was noodzakelijk en onvermijdelijk. Welnu het MAA besluit heeft niets maar dan ook niets met een verbreding/verdieping van zo'n soort economie te maken. (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Aangezien er geen overschrijdingen van de grenswaarden uit het besluit luchtkwaliteit 2005 worden verwacht is het niet noodzakelijk te onderzoeken welke consequenties wijzigingen in vliegroutes kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. Voorts wordt verwezen naar hetgeen onder J1 is overwogen.

Wat betreft het verdrag van Kyoto kan worden opgemerkt dat dit betrekking heeft op de CO<sub>2</sub>-emissie. Hiervoor wordt verwezen naar hetgeen onder J17 is overwogen.

Voor het bezwaar tegen een eventuele geluidsoverlast wordt verwezen wordt naar hetgeen in hoofdstuk E is overwogen.

**J24 Uit bladzijde 9 van het rapport luchtkwaliteit blijkt dat bij de berekeningen geen rekening gehouden wordt met de extra verkeersaantrekkende werking van de luchthaven. Bezwaarden menen dat dit onjuist is gezien de verwachte groei van aantal passagiers en de vracht. Voorts wordt bij het vliegveld een bedrijventerrein ontwikkeld voor platformgebonden en luchthavengerelateerde bedrijvigheid (totaal circa 75 ha). Dit zal de komende jaren ook**



extra verkeersaantrekkende werking hebben. Beide ontwikkelingen zijn bij de berekeningen – ten onrecht – niet meegenomen.

Wanneer bezwaarden vervolgens kennis nemen van de maximale concentraties in 2010 en van de te zijner tijd geldende normen, blijkt dat met name de berekende maximale NO<sub>2</sub>-concentratie niet ver onder de norm uitkomt. Indien rekening gehouden wordt met de extra verkeerstoename zoals eerder genoemd, bestaat er een reële kans dat de norm voor NO<sub>2</sub> in 2010 zal worden overschreden. Voor een nadere onderbouwing verwijzen bezwaarden naar het rapport “Onderzoek luchtkwaliteit in verband met aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport”, opgesteld door SAVOL te Amsterdam.

Aangezien in 2010 naar alle waarschijnlijkheid niet voldaan kan worden aan het Besluit Luchtkwaliteit dient een plan te worden opgesteld, waarin maatregelen zijn opgenomen waarmee in 2010 wel aan de wettelijke normen voldaan kan worden. Een dergelijk plan ontbreekt. **5.1.2e**).

Het bezwaar is niet gegrond. Wat betreft de verkeersaantrekkende werking van de luchthaven wordt verwezen naar hetgeen onder J8 is overwogen. Wat betreft de eventuele ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt verwezen naar hetgeen onder J19 is overwogen. Wat betreft het luchtkwaliteitplan dat zou moeten worden opgesteld wordt verwezen naar hetgeen onder J4 en J20 is overwogen. Voorts wordt verwezen naar hetgeen onder J1 is overwogen.

**J25** In de bezwaarschriften van 2005 is onder 7 gemotiveerd waarom het aanwijzingsbesluit niet had mogen worden genomen wegens strijd met het Besluit luchtkwaliteit. Dit volgde uit het TNO-onderzoek waaruit bleek dat de grenswaarden uit dat Besluit luchtkwaliteit werden overschreden.

In het Adecs-onderzoek blijven de concentraties NO<sub>2</sub> en fijn stof onder de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Dit verschil wordt echter niet verklaard. Dit roept de vraag op waarom het onderzoek van Adecs Airinfra wel gebruikt zou mogen worden voor het aanwijzingsbesluit en het onderzoek van TNO-MEP niet. Omdat de verschillen tussen beide rapportages bezwaarden ongeloofwaardig voorkwamen, hebben zij aan KEMA Nederland BV verzocht een oordeel te geven over het onderzoek van Adecs Airinfra, mede in relatie tot het eerder uitgevoerde TNO-MEP onderzoek. De conclusie van het KEMA-onderzoek is allereerst dat de prognoses voor de achtergrondconcentratie PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> voor de jaren tussen 2004 en 2010 (naar de huidige inzichten) worden onderschat doordat er geïnterpoleerd is tussen het jaar 2004 en 2010, terwijl het jaar 2004 een gunstig jaar was voor de concentraties en derhalve niet als representatief kan worden genomen voor deze interpolaties. Daarnaast kan de berekeningsmethodiek voor de bijdragen van bronnen wegverkeer en luchtvaart niet zonder meer met het Nieuw Nationaal Model (NNM) berekend worden. Er zijn verbeterde en aanvullende modellen beschikbaar die op NNM zijn gebaseerd. Voorts zijn de gekozen toetslocaties niet geheel in lijn met de geldende (ongeschreven) regel bij adviesbureaus dat vooral gekeken wordt op locaties waar de bijdragen van de planrealisatie het grootst is. De belangrijke vraag of er in de periode 2004 tot 2010 geen overschrijdingen plaatsvinden van de uurgrenswaarden voor PM<sub>10</sub> blijft in het rapport daarmee niet goed beantwoord. Tenslotte is er niet getoetst voor de jaren die na 2010 vallen, zodat geen beeld is gegeven van eventuele overschrijdingen na 2010. Op grond van de rapportage van KEMA Nederland BV concluderen bezwaarden dat de rapportage van Adecs Airinfra d.d. 5 januari 2006 dusdanige gebreken vertoont dat mede gezien de eerdere rapportage van TNO-MEP niet geconcludeerd kan worden dat het aanwijzingsbesluit niet in strijd is met het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Daarbij komt dat bezwaarden begrepen hebben dat ook de Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (VGUVB) een contra-expertise heeft laten uitvoeren naar de juistheid van het door Adecs Airinfra uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek en dat deze contra-expertise tot soortgelijke conclusies leidt als het onderzoek van **5.1.2e** . **5.1.2e** nms. gemeente Margraten en gemeente Valkenburg a/d Geul)

Het bezwaar is niet gegrond. Met betrekking tot de keuze voor 2004 als referentiejaar wordt het volgende opgemerkt. De keuze voor een referentiejaar staat wettelijk vrij. Het jaar 2004 is voor de luchtkwaliteitsberekeningen een geschikt referentiejaar als startpunt voor interpolatie. In dat jaar waren er geen grote uitschieters in de weersomstandigheden; bovendien waren de weersomstandigheden van 2004 ongeveer vergelijkbaar met die van 2005. Het is daarnaast logisch om voor de berekeningen te kiezen voor een recent jaar.

Adecs heeft voor haar luchtkwaliteitsberekeningen het NNM-model zo uitgebreid dat de bijdrage van de luchtvaart en wegverkeer aan de luchtverontreiniging met behulp van de NNM-methodek zeer goed te bepalen zijn. Dit uitgebreide model is vergelijkbaar met de door KEMA gemaakte versie genoemd 'Stacks'. Voor de omzetting van NO<sub>x</sub> naar NO<sub>2</sub> bevat het NNM het KLANOMOD-model. Voor de toetslocaties is de gebruikelijk procedure dat bekeken wordt waar de bijdrage van de activiteit in het overschrijdingsgebied het grootst is. Adecs heeft de locatie met de maximale concentratie in het studiegebied in kaart gebracht. Daarnaast heeft Adecs de concentratie op 2 punten ten oosten en ten westen van de luchthaven getoetst aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Voor het gehanteerde zichtjaar 2010 is uitgegaan van het maximale aantal vliegbewegingen dat in 2015 kan worden uitgevoerd. De gehanteerde achtergrondconcentraties en emissiefactoren zijn, voor zover beschikbaar, gebaseerd op 2010. Niet beschikbare waarden zijn gebaseerd op het jaar 2004. Dit betekent dat de bijdrage van het vliegverkeer in 2010 mogelijk overschat wordt.

Tot slot wordt verwezen naar hetgeen onder J1 is overwogen. Voorts wordt opgemerkt dat door Adecs gebruik is gemaakt van de meest recente inzichten op het gebied van achtergrondconcentraties en voertuigemissies.

**J26 Bezwaar tegen het rapport luchtkwaliteit van Adecs Airinfra en de verkeersaantrekkende werking daarin. In 3.7 wordt aangegeven dat de extra verkeersaantrekkende werking van de luchthaven op dit moment niet ingeschat kan worden en is derhalve buiten beschouwing gelaten. Met heel veel factoren in het rapport zijn veronderstellingen ingebouwd omdat relevante informatie niet voorhanden is (zoals in 3.6 voor de motorenemissies).**

**Het nog (deels) te ontwikkelen bedrijventerrein is hier volledig buiten beschouwing gelaten. Ook is er geen rekening gehouden met het feit dat de passagiersterminal voor 2010 naar de overzijde van de luchthaven verplaatst wordt en met het huidige bedrijventerrein en het nog te ontwikkelen bedrijventerrein. In het rapport wordt in 7.4 wordt gesteld dat de hoogste concentraties zich in alle gevallen ongeveer 2 km ten noorden van het vliegveld bevinden. Het is meer dan aannemelijk gezien bovenstaande feiten, dat het punt van de hoogste concentraties zich ergens op de Europalaan zal bevinden. Bezwaarde vindt het onbegrijpelijk dat het rapport van Adecs zo'n grote misser bevat, en maak dan ook ernstig bezwaar tegen de conclusie van dit rapport, en het feit dat de extra verkeersaantrekkende werking van de luchthaven in zijn geheel buiten beschouwing is gelaten.**

**Verder is het onbegrijpelijk dat er zoveel verschil bestaat tussen het TNO rapport en het rapport van ADECS. 5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de verkeersaantrekkende werking van de luchthaven wordt verwezen naar hetgeen onder J8 is overwogen.

Wat betreft de veronderstellingen in het rapport van Adecs kan voor de emissiefactoren van het luchtverkeer (paragraaf 3.6) worden opgemerkt dat gebruik is gemaakt van de meest recente inzichten van het Milieu en NatuurPlanbureau.

Voor uw bezwaar betrekking hebbend op de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de verplaatsing van de passagiersterminal en de eventuele ontwikkeling van een bedrijventerrein wordt verwezen naar hetgeen onder J19 is overwogen.

**J27    Bezwaar dat de rapportage een beeld schetst van volstrekte afwezigheid van nadelige gevolgen voor de totale leefomgeving in zuidelijk Zuid-Limburg. Het langetermijneffect is zwaar onderbelicht en met de verwachte groei van het vliegverkeer is onvolledig en onvoldoende rekening gehouden.**

#### **5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De rapportage doet geen uitspraken over of er wel of geen nadelige gevolgen plaatsvinden voor de regio, maar toetst, zoals wettelijk verplicht is, aan de grenswaarden in het besluit Luchtkwaliteit 2005. Verwezen wordt naar hetgeen onder J1 is overwogen.

Met de groei van het vliegverkeer is rekening gehouden, omdat in de berekeningen is uitgegaan van het maximale vliegverkeer dat mogelijk is onder de nieuwe aanwijzing.

## K. Externe veiligheid

**K1 Bezwaar dat uit het advies van de MER-commissie blijkt dat bij vergelijking van het voor de luchthaven Maastricht berekende groepsrisico met dat voor de luchthaven Schiphol de kans op een ongeluk met tussen 10 en 100 dodelijke slachtoffers groter is voor de luchthaven Maastricht dan voor de luchthaven Schiphol. De uitkomsten van het recentelijk door RIVM-NLR uitgebrachte rapport over de ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol geven aan dat dit risico in 2005 ongeveer is verdubbeld ten opzichte van de situatie in 1990. De uitkomsten van dit onderzoek geven aan dat ook grote risico's bestaan voor het drukbevolkte gedeelte van Zuid-Limburg dat onder de invloedssfeer van de luchthaven ligt. Groei van het vliegverkeer op de luchthaven Maastricht is derhalve niet verantwoord. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Uit het milieueffectrapport bij de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad blijkt, dat het groepsrisico voor de luchthaven Maastricht (MAA) bij een verdere ontwikkeling tot 2015 nauwelijks verandert ten opzichte van het jaar 2000. Dit is allereerst een gevolg van het verschuiven van de baandrempel. In de contouren waar het hoogste risico geldt – de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren – leidt dit tot een reductie van het aantal woningen in die contouren. In de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour liggen door de baanverlenging zelfs helemaal geen woningen meer. In de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour zorgt de baanverlenging voor een reductie van ruim 100 woningen. Daarnaast heeft het veiliger worden van de vliegtuigen, ondanks een groei van het aantal vliegtuigbewegingen, een positief effect op de veiligheidssituatie. Vervolgens is van belang dat binnen de geluidszones beperkingen gelden ten aanzien van geluidsgevoelige bestemmingen, waardoor nieuwe risicosituaties in de directe omgeving van de MAA worden voorkomen. Daarbij komt dat vooruitlopend op het van kracht worden van de normering voor externe veiligheid de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de provincie Limburg gevraagd heeft interim-veiligheidsbeleid te voeren. Met dit beleid wordt er naar gestreefd om knelpunten ten aanzien van externe veiligheid in de toekomst te voorkomen. De provincie Limburg heeft toegezegd mee te werken aan het voorkomen van nieuwe risicosituaties in de directe omgeving van de luchthaven.

De constatering dat bij de luchthaven Maastricht (MAA) de kans op een ongeluk met tussen de 10 en de 100 dodelijke slachtoffers groter is dan bij Schiphol is op zich correct. Voor de overige intervallen geldt evenwel dat de kansen op een ongeluk bij Schiphol groter zijn dan bij MAA. Dit alles is het gevolg van de ruimtelijke inrichting onder de aan- en uitvliegroutes in de directe omgeving van MAA. Het groepsrisico rond een luchthaven wordt, naast de omvang van het vliegverkeer, immers bepaald door de ruimtelijke inrichting van de omgeving. Rond MAA is sprake van een dichtere bebouwing (van met name woningen) dan bij Schiphol. Overigens stelt het Milieu en NatuurPlanbureau (MNP) in "Het milieu rond Schiphol, 1990-2010" dat het groepsrisico in de omgeving van Schiphol weliswaar sinds 1990 ongeveer is verdubbeld, maar dat zonder nieuwbouw van kantoren en woningen het groepsrisico ongeveer rond hetzelfde niveau zou liggen als in 1990. Het gaat hierbij om het gebied van 56x56 km<sup>2</sup> rond de luchthaven Schiphol.

Op het moment van vaststelling van het A-besluit en deze beslissing op bezwaar gelden geen wettelijke normen voor externe veiligheid voor regionale en kleine luchthavens. Naar verwachting zal pas in 2007, na het van kracht worden van de RBML wetgeving (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens), een norm gelden voor individueel risico (ook wel plaatsgebonden risico genoemd). Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een persoon (permanent verblijvend op één bepaalde plaats) overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval (exclusief slachtoffers /bemanning en personen op de luchthaven zelf). Een wettelijke norm voor regionale en kleine luchthavens voor groepsrisico wordt evenwel niet voorzien. Wel is er een kabinetsstandpunt met een alternatief groepsrisicobeleid voor de luchthaven Schiphol. Daarin wordt echter geen harde grens gesteld aan de hoogte of de groei van het groepsrisico.

**K2 Bezwaar dat betwijfeld wordt of het aantal woningen, gelegen binnen de  $10^{-5}$  IR (Individueel Risico)-contour, door het gebruik maken van de “vershoven baandrempel” daadwerkelijk, zoals gesuggereerd, tot 0 wordt gereduceerd. Een en ander is mede afhankelijk van de resultaten van het in de nieuwe regelgeving (RRKL) toe te passen goedgekeurd rekenmodel. Bezwaarmaker dringt erop aan dat dit model op zeer korte termijn beschikbaar komt. Dan kunnen de veiligheidscontouren opnieuw in kaart worden gebracht en met de omwonenden worden gecommuniceerd. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De externe veiligheidsberekeningen voor de aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht zijn uitgevoerd met het in Nederland gangbare rekenmodel voor regionale luchthavens. Het model is in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat nog in 2002 herzien door het Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium. De structuur van het rekenmodel komt overeen met die voor Schiphol. Belangrijke invoerparameters als de ongevalkansen van vliegtuigen worden periodiek (ca. eens in de vijf jaar) geactualiseerd. Naar verwachting zal de RMBL wetgeving het vorengenoemde rekenmodel voorschrijven als model voor het uitvoeren van externe veiligheidsberekeningen ten behoeve van het vaststellen van externe veiligheidscontouren

De externe veiligheidsrisico's zijn berekend voor het individueel risico (ook wel plaatsgebonden risico genoemd). Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een persoon (permanent verblijvend op één bepaalde plaats) overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval (exclusief slachtoffers /bemanning en personen op de luchthaven zelf). Het verbinden van punten op de grond met een zelfde plaatsgebonden risico geeft een contour, de zogenaamde plaatsgebonden risicocontour. Een kans van gemiddeld eens in de 100.000 jaar wordt genoteerd als  $10^{-5}$ . Een kans van gemiddeld eens in de 1.000.000 jaar wordt genoteerd als  $10^{-6}$ . In bijlage R bij het A-besluit is aangegeven hoe deze contouren lopen. Deze contouren geven een beeld van de externe veiligheidssituatie in de directe omgeving van de luchthaven.

Verder wordt verwezen naar de overwegingen bij K1.

**K3 Bezwaar dat niet van de kans gebruik wordt gemaakt om het luchtverkeer in het gehele luchtruim door de centrale luchtleiding te laten afhandelen. Er is veel luchtverkeer boven Zuid-Limburg, zowel van civiele als militaire aard. Het luchtverkeer boven de 3000 ft wordt reeds via een centrale luchtleiding afgehandeld. De luchtverkeersleiding kan dan veel efficiënter gebeuren en in plaats van afstand te houden tot Bierset kan er juist mee worden samengewerkt. 5.1.2e**

Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit en is derhalve niet gegrond.

De door bezwaarmaker genoemde grens van 3000 voet is de bovengrens van het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied. Onder deze grens is de plaatselijke luchtverkeersleiding (Beek Approach; onderdeel van de LVNL) verantwoordelijk voor de afhandeling van al het vliegverkeer. Buiten dit gebied wordt luchtverkeersdienstverlening verstrekt door buitenlandse civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties. Vanwege deze veelheid aan verantwoordelijke luchtverkeersleidingsinstanties is het luchtruim van en rondom Zuid-Limburg uit oogpunt van luchtverkeersbeveiliging een ingewikkeld gebied. Om die reden is in 2005 een nieuwe routestructuur ingevoerd waardoor luchtverkeer minder vaak van luchtverkeersleidingsinstantie hoeft te wisselen. Dit laatste leidt tot een vermindering van de coördinatie en communicatie tussen een gezagvoerder en de luchtverkeersdienstverleners. Hierdoor neemt de kans op fouten af waardoor de veiligheid in het luchtruim verder wordt vergroot. De nieuwe routestructuur is mede een gevolg van een betere samenwerking tussen de Nederlandse en Belgische luchtverkeersleidingsdiensten.

**K4 Bezwaar dat in afwachting van regelgeving een voorlopig model wordt gehanteerd. Bezwaarmakers plaatsen vraagtekens bij het gehanteerde model. De externe veiligheid is niet gegarandeerd, nu het plangebied zich in een druk bevolkt gedeelte van het land bevindt en tevens onder de invloedssfeer van andere vliegvelden ligt. Bezwaarmakers wensen dat de nieuwe regelgeving op korte termijn toegepast kan worden en dringen aan op een korte overgangstermijn. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Op dit moment is er nog geen wettelijk kader voor de toetsing van externe veiligheid bij regionale luchthavens. Dat neemt niet weg dat bij het vaststellen van het A-besluit rekening is gehouden met de externe veiligheidsrisico's van dat gebruik. De externe veiligheidsberekeningen voor het A-besluit zijn uitgevoerd op basis van op dit moment meest actuele berekeningsmethoden en modellen. Verder wordt verwezen naar de overwegingen bij K1 en K2

**K5 Bezwaar dat de externe veiligheid sterk afneemt. Het schijnt dat bij vergelijking van het berekende groepsrisico voor dit regionale vliegveld het risico van een ongeluk met tussen de 10 en 100 dodelijke slachtoffers groter is dan voor Schiphol. Snel afbuigen bergt extra risico's in zich. 5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Het groepsrisico voor de luchthaven Maastricht verandert bij een verdere ontwikkeling tot 2015 nauwelijks ten opzichte van de situatie in het jaar 2000. Niet is gebleken dat het afbuigen extra risico's met zich meebrengt. Verwezen wordt naar overwegingen onder K1.

**K6 Bezwaar dat de externe veiligheid afneemt. Het onlangs door RIVM-NLR uitgebrachte rapport over het groepsrisico rond Schiphol geeft aan dat met een toename van de vliegbewegingen het risico voor omwonenden fors toeneemt. Dat geldt zeker voor een dichtbewoond gebied als Zuid-Limburg, waar ook nog eens rekening moet worden gehouden met andere, dichtbijgelegen vliegvelden net over de grens (Luik en Geilenkirchen) 5.1.2e**

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen bij K1 en K4.

**K7 Bezwaar dat het in de aanwijzing onder punt 4.2.2. gestelde, te weten de nieuwe routestructuur, met betrekking tot verbetering van de veiligheid valt te betwijfelen. Het hoofddoel is een vergemakkelijking voor LVNL i.v.m. minder afstemmingen met luchtverkeersorganisaties rondom Zuid-Limburg waardoor de veiligheid verbetert. De verbetering van veiligheid lijkt vooral gezocht omdat over het Heuvelland een grote hoofdroute aan verkeersvliegtuigen ligt en afstemming met Luik en andere vliegvelden rondom bittere noodzaak blijft gezien het kort bij elkaar liggen. Wat MAA resp. LVNL doet maakt het zeker niet veiliger binnen het Heuvelland. 5.1.2e**

Het bezwaar richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit en is derhalve niet gegrond. Overigens wordt overwogen dat beide door bezwaarmakers genoemde argumenten een rol gespeeld hebben bij de herstructurering van de routes. De noodzakelijke coördinatie tussen de luchtverkeersleidingorganisaties wordt sterk gereduceerd, waardoor én de werkdruk op verkeersleiders, én de kans op onregelmatigheden verminderd. Zo wordt het ook voor de gezagvoerder makkelijker om in het Limburgse luchtruim te vliegen. De veiligheid in het luchtruim van Limburg wordt hierdoor verder verbeterd.

Bij de ontwikkeling van de voorgestelde wijzigingen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Borgen van veilige luchtverkeersroutes;
- Verminderen van het aantal luchtverkeersleidingorganisaties dat bij een vlucht betrokken is;
- Routes die het vliegverkeer volgt zoveel mogelijk op voorhand separeren zonder tussenkomst van de luchtverkeersleider ;
- Verlagen van de werkdruk van de gezagvoerder;



- Verlagen van de werkdruk van de luchtverkeersleider;
- Bijdragen aan vermindering van externe veiligheidsconsequenties;
- Kortere c.q. efficiëntere routes van en naar de luchtvaartterrein;
- Voorkomen van vermijdbare hinder voor omwonenden;
- Kunnen accommoderen van de toekomstige vliegtuigbewegingen en vlootmix zoals voorzien in 2015 (ten behoeve van continuïteit van luchtvaartterrein en luchtverkeersleiding).

**K8 Bezwaar dat de vliegtuigen risico's met zich meebrengen. (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen bij K1 en K4.

**K9 Bezwaar dat niet uit het besluit blijkt dat de voorgestelde vliegroutes veiliger zullen zijn. De oorzaak van de overlast is gelegen in de wijziging van de vliegroutes. Deze wijziging van de vliegroutes, in afwijking van de PKB, is volgens de minister wenselijk uit het oogpunt van veiligheid. Dit kan ook niet worden beoordeeld omdat de andere vliegroutes boven Zuid-Limburg niet in het besluit zijn opgenomen.(gemeente Margraten, 5.1.2e .1.2e )**

Bezwaar niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit. Overigens wordt verwezen naar hetgeen is overwogen bij K3 en K7.

**K10 In het advies van de MER-commissie wordt de bezorgdheid uitgesproken, dat bij vergelijking van het berekende groepsrisico, het risico van een ongeluk met tussen 10 en 100 dodelijke slachtoffers groter is voor MAA dan voor Schiphol. Terwijl daarbovenop de voor Zuid-Limburg direct aangrenzende vliegvelden een extra risico vormen. Onaanvaardbaar. (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen overwogen wordt onder K1 en K5.



## **L. Habitatrichtlijn**

**L1 Bezwaar dat de 20-Ke-geluidszone gesitueerd is boven het in het grondgebied Margraten gelegen Habitatgebied. De afweging om vliegoverlast boven stedelijk gebied in te ruilen voor overlast boven een Habitatstiltegebied, heeft naar het inzicht van bezwaarmaker louter op economische- en organisatorische gronden plaatsgevonden en niet op grond van bestaande woonbelangen van de omwonenden (inwoners Bemelen en Cadier en Keer). Bezwaarmaker vraagt zich af wat het kabinet heeft gedaan met hetgeen de commissie 21 naar voren heeft gebracht. In de beleving van bezwaarmakers gebeurt er helemaal niets mee (5.1.2e namens 82 andere bezwaarden).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar betrekking heeft op de nieuwe routestructuur en het besluit dat daaraan ten grondslag ligt wordt verwezen naar hetgeen is overwogen bij hoofdstuk F.

Voor zover het bezwaar betrekking heeft mogelijke strijd met de Habitatrichtlijn wordt het volgende overwogen. In het kader van de bezwaarschriftprocedure is door Bureau Waardenburg aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van het A-besluit op de natuurwaarden. Daarbij is getoetst aan de Habitatrichtlijn, de Vogelrichtlijn, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. De resultaten zijn neergelegd in het rapport "Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" van 17 oktober 2005; verder in dit hoofdstuk aan te duiden als: het onderzoek(srapport).

De conclusie van het onderzoek is dat als gevolg van veranderingen in het vliegverkeer van en naar Maastricht die door het aanwijzingsbesluit van 31 december 2004 mogelijk zijn geworden, geen sprake is van:

- significante effecten in de zin van de Vogelrichtlijn en/of de Habitatrichtlijn,
- aantasting van beschermde gebieden en waarden krachtens de Natuurbeschermingswet 1998,
- overtreding van verbodsbepalingen jegens beschermde soorten uit Flora- en faunawet,
- aantasting van het functioneren van de Ecologische Hoofdstructuur (Structuurschema Groene Ruimte).

Het advies van de Commissie 21 is betrokken bij de besluitvorming over het A-besluit. Voor de overwegingen daaromtrent wordt verwezen naar bijlage J bij het A-besluit.

**L2 Bezwaar dat het besluit ten onrechte niet is getoetst aan de Habitatrichtlijn en hiermee strijdig is met de Habitatrichtlijn. Ten zuidoosten van de luchthaven liggen drie natuurgebieden die bij de Europese Commissie zijn aangemeld als speciale beschermingszone op grond van de Habitatrichtlijn. Bij beschikking van de Europese Commissie d.d. 7 december 2004 zijn deze gebieden ook op de lijst van gebieden met communautair belang voor de Atlantische biogeografische regio geplaatst. Het betreft de gebieden Bemelerberg en Schiepersberg, Savelsbos en Geuldal. Op deze gebieden is het beschermingsregime van artikel 6, lid 3 Habitatrichtlijn van toepassing. Gelet op de uitspraak van het Hof inzake de Kokkelvisserij (C-127/02) is er sprake van rechtstreekse werking. Het was bekend dat de Afdeling bestuursrechtspraak prejudiciële vragen hierover had gesteld (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. In het MER Aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport zijn de mogelijke effecten van de voorgestelde veranderingen in het vliegverkeer van en naar Maastricht op flora en ander fauna nader belicht. Daarbij is onder meer gebruik gemaakt van het in 2002 ten behoeve van de MER Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad door Lensink en andere opgestelde rapport Effecten van verandering in het vliegverkeer van en naar de vliegvelden Lelystad en Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving. Uit dit rapport blijkt niet dat sprake is van significante effecten in gebieden die zijn aangewezen op grond van de Habitatrichtlijn.

In de bezwaarschriftprocedure is het A-besluit volledig heroverwogen onder het geldende recht. Van belang is dat op 1 oktober 2005 de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking is getreden. Daardoor verdwijnen de Vogel- en Habitatrichtlijnen naar de achtergrond. Er is nu immers adequate nationale wetgeving die voldoende garanties biedt voor bescherming van Europese natuur in Nederland. De bescherming van Natura 2000 gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden) volgens de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 is vergelijkbaar met de bescherming volgens artikel 6 van de Habitatrichtlijn, die de afgelopen jaren in Nederland is toegepast. De Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000 gebieden) zijn weliswaar nog niet aangewezen, maar via richtlijnconforme interpretatie kunnen plannen, projecten en andere handelingen overeenkomstig de Natuurbeschermingswet 1998 worden getoetst.

In het kader van de bezwaarschriftprocedure is door Bureau Waardenburg aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van het A-besluit op de natuurwaarden (zie meer hierover bij overweging L1). Het onderzoeksrapport is aan te merken als een passende beoordeling. Uit het rapport blijkt dat er geen aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken gebieden plaatsvindt.

De gebieden Bemelerberg, Savelsbos en Geuldal zijn aangemeld als speciale beschermingszone in het kader van de Habitatrichtlijn. Deze gebieden liggen op een afstand van meer dan 5, maar minder dan 15 km van het vliegveld. Deze gebieden behoren tot de habitattypen stromende wateren, natuurlijke en halfnatuurlijke graslanden, heiden en gematigde bossen.

De Schiepersberg wordt in het onderzoeksrapport niet afzonderlijk genoemd als gebied dat is aangemeld als speciale beschermingszone in het kader van de Habitatrichtlijn. Dat komt doordat de Schiepersberg onder habitatgebied NL 9801076: "Bemelerberg en Schiepersberg" valt, zoals blijkt uit de beschikking van de Europese Commissie van 7 december 2004. Dit is in het onderzoeksrapport niet als zodanig vermeld. In het onderzoeksrapport is dit habitatgebied slechts aangeduid als Bemelerberg. In het onderzoek is echter wel het volledige gebied Bemelerberg en Schiepersberg meegenomen.

Op pagina 71 en 72 van het onderzoeksrapport wordt gesteld dat het uitgaande vliegverkeer, dat over het Geuldal gaat, het belangrijkste knelpunt vormt. Daarnaast gaat de westelijke lus van het circuit voor een deel over het hellingbos op de oostoever van het Maasdal. In beide genoemde gebieden komen beschermde soorten voor.

Het Geuldal is aangewezen als Speciale Beschermingszone in het kader van de Habitatrichtlijn vanwege het voorkomen van bijzondere ecosystemen die behoren tot stromende wateren, graslanden (met zomen, mantels en struwelen) en bossen. De abiotische omgeving en de vegetatie worden naar verwachting niet beïnvloed door vliegtuigen die op 2.000 ft of hoger overvliegen. Alleen voor de fauna kunnen verstorende effecten worden verwacht. Gezien de vlieghoogte van meer dan 2.000 ft zal het hooguit om milde vormen van verstoring gaan. Van belang is dat geen sprake is van significante effecten in de zin van de Habitatrichtlijn.

### **L3      Bezwaar dat geen onderzoek is uitgevoerd naar de te verwachten verstorende effecten in de Habitatgebieden, ook vanwege de bijzondere beschermde vleermuizen, vogels, zoogdieren, en beschermde paddensoorten (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar L2 en L1. In aanvulling daarop wordt het volgende naar voren gebracht.

In paragraaf 7.3.2. op pagina 68 en 69 van het onderzoeksrapport wordt besproken welke soorten er in de directe omgeving van de luchthaven leven. In Zuid-Limburg komen verschillende soorten vleermuizen voor (tabel 5.7.). In het zomerhalfjaar zijn ze actief in het buitengebied. In het winterhalfjaar houden ze een winterrust en verblijven dan onder meer in mergelgroeven en andere

koele donkere ruimten. Vleermuizen zijn uitgesproken nachtactieve soorten, en dus actief op een tijdstip dat de luchthaven gesloten is. Voor de beoordeling van de mogelijke gevolgen voor deze soort wordt derhalve alleen het zomerhalfjaar relevant geacht. Zoals uit het onderzoek blijkt, zijn versturende effecten van het vliegverkeer nauwelijks te verwachten. In de avond, met een geringe verkeersintensiteit, zijn effecten mogelijk. Omdat de vleermuis geen oogjager is (hij jaagt met sonar) wordt de kans op visuele effecten echter nihil verondersteld.

Uit het onderzoeksrapport blijkt voorts dat geen sprake is van verstoring voor wat betreft de overige nachtactieve dieren. Wanneer deze dieren actief zijn, is de luchthaven gesloten, zodat zij daarvan geen hinder ondervinden. Overdag hebben deze dieren evenmin last van verstoring, omdat zij zich dan veelal bevinden op plekken waar zij minder overlast ondervinden. De niet-nachtactieve dieren ondervinden geen of slechts geringe verstoring. Op pagina 71 en 72 van het onderzoeksrapport blijkt dat geen sprake is van verstoring in het voortbestaan van de populaties.

In paragraaf 7.2.1 op pagina 63 en 64 van het onderzoeksrapport wordt de relatie met hoogte en afstand weergegeven. Voor vlieghoogte en vliegafstand zijn kritische grenzen te formuleren. Aan de ene zijde van de grens zijn geen effecten te verwachten, aan de andere zijde wel. Op grond van gepubliceerde onderzoeksgegevens mag worden aangenomen dat vliegtuigen die op 3.000 ft of hoger vliegen geen versturende werking hebben op vogels en grotere zoogdieren. In het horizontale vlak ligt de kritische grens op 2 km. Voor kleine soorten zoogdieren, amfibieën en reptielen zijn de afstanden waarop nog effecten kunnen optreden waarschijnlijk kleiner. Daarnaast mag worden aangenomen dat onder soorten die in besloten landschappen leven visuele effecten van vliegverkeer kleiner zijn dan onder soorten van open landschappen.

**L4      Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit in strijd is met artikel 6, lid 3 Habitatrichtlijn, omdat ten zuidoosten van de luchthaven een drietal natuurgebieden is gelegen die bij de Europese Commissie zijn aangemeld als speciale beschermingszone op grond van de Habitatrichtlijn en die bij beschikking van de Commissie d.d. 7 december 2004 ook op de lijst van gebieden van communautair belang voor de Atlantische biogeografische regio zijn geplaatst. Verwezen wordt naar arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 7 september 2004, zaak C-127/02 (Kokkelvisserij). Op grond van dit arrest moet een passende beoordeling aan de toestemming voor een plan of project voorafgaan, cumulatieve effecten in de beoordeling betrekken en alle schadelijke gevolgen voor instandhoudingsdoelstellingen documenteren. Van dat alles is in het bestreden aanwijzingsbesluit en het daarbij behorende MER echter geen sprake. In de samenvatting van het MER bij het aanwijzingsbesluit (pag. 30) wordt onder het kopje "Flora en fauna" gesteld dat in het onderzoek is aangegeven dat er geen kennis is van de specifieke situatie rond luchthaven Maastricht waar het gaat om de effecten van het vliegverkeer op vogels en fauna. De luchthaven Maastricht ligt in een verstedelijkte omgeving met meer versturende activiteiten dan alleen het vliegverkeer. Deze leemte is geen belemmering voor verdere besluitvorming omdat in het MER is geconcludeerd dat verwacht wordt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden, aldus de bedoelde samenvatting. Hieruit volgt in de eerste plaats dat er van specifiek onderzoek naar de situatie rond luchthaven Maastricht geen sprake is geweest. Dat blijkt ook wel uit de verdere stukken (zie hoofdrapport, par. 7.8.3) die eigenlijk slechts verwijzen naar algemene onderzoeken over situaties elders. Reeds daarom is niet aan het bepaalde in artikel 6, lid 3 Habitatrichtlijn voldaan (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar L1 en L2.

**L5      Uit die algemene onderzoeken, waarin met cumulatie al helemaal geen rekening is gehouden, zou blijken dat bij vlieghoogten lager dan 3000 ft en op afstanden van minder dan 2 kilometer versturende effecten van passerende vliegtuigen te verwachten zijn. Tussen 2000 en 3000 ft kunnen milde vormen van verstoring verwacht worden en in gebieden met vlieghoogtes lager dan 2000 ft kunnen ook zwaardere vormen van verstoring optreden, aldus het MER. Daaruit blijkt dat er**

op zijn minst redelijke twijfel bestaat over de afwezigheid van significante gevolgen voor de genoemde speciale beschermingszones die blijkens bijlage D2 bij het aanwijzingsbesluit gelegen zijn binnen het tolerantiegebied van baan 22 en blijkens de kaart met aan- en uitvliegroutes met hoogteprofielen (aanwijzingsbesluit, Bijlage J, pag. 73) binnen het gebied waar de vlieghoogte minder dan 3000 en gedeeltelijk ook minder dan 2000 ft bedraagt. Er had derhalve zonder meer een passende beoordeling moeten plaatsvinden, hetgeen echter niet gebeurd is (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is niet gegrond. Uit het onderzoeksrapport blijkt dat de effecten in relatie tot vlieghoogte en afstand nihil zijn. Dit blijkt uit paragraaf 7.2.1. op pagina 63 en 64 van het onderzoeksrapport. Zie voorts de overwegingen onder L 1 en L2.

**L6 Bezwaar dat in de beantwoording van Kamervragen (TK 2004-2005, 25 089, nr. 21, pag. 9) gesteld wordt dat er in het Habitatgebied "Bemelerberg/Schiepersberg" geen significante effecten optreden. Die conclusie blijkt - waarschijnlijk bij gebreke van onderzoek naar de gevolgen van de gewijzigde vliegroutes op dit gebied - gebaseerd te zijn op de redenering dat dit gebied als Habitatgebied is aangewezen vanwege de aanwezigheid van vleermuizen en een paddensoort, welke soorten uitgesproken nachtactief zijn en de luchthaven op dat tijdstip is gesloten. Verstorende effecten zijn dan ook nauwelijks te verwachten en op basis daarvan vindt u de conclusie gerechtvaardigd dat er geen significante effecten optreden en recht wordt gedaan aan de juridische bescherming van dit gebied (Gemeente Valkenburg aan de Geul Gemeente Margraten).**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit. Ten overvloede wordt het volgende overwogen. Er is aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar de luchthaven Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving. Voor nadere overwegingen daaromtrent wordt verwezen naar L1 en L2. Uit het onderzoeksrapport blijkt dat genoemde soorten geen of slechts geringe verstoring ondervinden. In paragraaf 7.3.2. op pagina 68 en 69 wordt besproken welke soorten er in de directe omgeving van de luchthaven leven. Zie voorts hetgeen is overwogen onder L3 voor wat betreft de vleermuizen.

Voor wat betreft de padden wordt het volgende in het onderzoeksrapport beschreven. In Zuid-Limburg komt een flink aantal soorten amfibieën voor. Voor alle soorten geldt dat ze een winterrust kennen die gemiddeld van oktober tot maart duurt. Daarnaast zijn de meeste soorten nachtactief. Uitzonderingen hierop zijn groene kikker en kleine watersalamander. De algemene soorten komen verspreid in Zuid-Limburg voor en vermoedelijk ook in de nabijheid van het luchtvaartterrein. Van de minder algemene soorten liggen de vindplaatsen niet onder of nabij vliegroutes van het luchtvaartterrein. Alleen de alpenwatersalamander komt op een aantal plekken in het westelijk Geuldal voor en de vuursalamander in de bronbossen op de oostelijke helling van het Maasdal. Genoemde vindplaatsen van de alpenwatersalamander liggen onder een uitgaande route van de grote burgerluchtvaart terwijl die van de vuursalamander onder de westelijke lus van het circuit liggen. Beide soorten zijn nachtactief waardoor geen nadelige effecten van de passage van vliegtuigen worden verwacht.

**L7 Uit het MER bij het aanwijzingsbesluit (Hoofdrapport, pag. 182/183) volgt dat de effecten op het gebied Bemelerberg en Schiepersberg nog niet eens het grootste knelpunt vormen. Die worden namelijk in het Geuldal verwacht. Dat is naar de mening van het college juist, met name omdat uit de hiervoor genoemde kaarten inzake tolerantiegebieden en vlieghoogten blijkt dat de vlieghoogten ter plaatse van dit gebied (met name het noordwestelijk deel daarvan tussen Berg en Rothem/Meerssen) lager zullen zijn dan 2000 ft.. (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).**

Het bezwaar is niet gegrond. Alleen de vlieghoogte van de kleine burgerluchtvaart bedraagt minder dan 2.000 ft. Dit vliegverkeer wordt grotendeels afgehandeld langs een vast routestelsel rond het luchtvaartterrein: het circuit. Het gebruik van

het circuit kan hinder veroorzaken, vooral omdat de vlieghoogte in het circuit 1300 ft bedraagt. Het circuit van Maastricht Aachen Airport gaat voor een belangrijk deel over landbouwgebied en een klein deel over hellingbossen. Vooral in het laatstgenoemde habitat komen blijkens het onderzoeksrapport beschermde soorten voor. Gezien de ligging van stedelijke gebieden rondom de luchthaven zijn er geen alternatieven voor een circuit. Er is immers geen ruimte om het circuit anders te situeren zonder dat meer mensen daarvan hinder ondervinden dan in de huidige situatie het geval is. Het volume van de kleine burgerluchtvaart zal de komende jaren afnemen, zodat, blijkens het onderzoeksrapport de mate van verstoring door het gebruik van het circuit ook zal afnemen. Voorts zal voor het circuitvliegen alleen nog de oostelijke lus worden gebruikt. Effecten als gevolg van de kleine burgerluchtvaart zullen hierdoor sterk afnemen; hetgeen ten voordele is van kruipende, lopende en vliegende componenten van de betrokken beschermde gebieden en soorten.

Voorts wordt verwezen naar het gestelde onder L1.

**L8      Zelfs uit het MER zelf (Hoofdrapport, pag. 183) volgt dat er in gebieden met vlieghoogten lager dan 2000 ft ook zwaardere vormen van verstoring kunnen optreden (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).**

Het bezwaar is niet gegrond. Er is aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van het aanwijzingsbesluit op de natuurwaarden door Bureau Waardenburg. In het onderzoek is daarbij rekening gehouden met de verschillende vlieghoogten. Uit het onderzoeksrapport blijkt dat geen significante effecten optreden. Zie verder hetgeen bij L2, L3, L5 en L7 is overwogen.

**L9      Naar de mogelijke effecten op een aantal van de instandhoudingsdoelstellingen (diverse soorten habitat, waaronder ook prioritaire, die in de gebieden voorkomen) is zelfs helemaal geen onderzoek gedaan, terwijl het onderzoek naar de mogelijke effecten op de soorten, waarvoor de gebieden zijn aangemeld, zodanig algemeen van aard is dat op basis daarvan niet geconcludeerd kan worden dat zeker is dat de betrokken gebieden geen schadelijke gevolgen ondervinden. Eerder is zelfs het tegendeel het geval, namelijk dat er op basis van het weinige onderzoek dat wel is uitgevoerd reeds een indicatie is dat er wel schadelijke gevolgen optreden. Waar de conclusie is dat versturende effecten nauwelijks te verwachten zijn, had op zijn minst nader onderzoek (in de vorm van een passende beoordeling) gedaan moeten worden, omdat er aldus redelijke twijfel bestaat over de afwezigheid van significante effecten (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar L1 en L2.

**L10     Volgens bezwaarden is de onder L9 genoemde twijfel er eens te meer, omdat de redenering dat nachtactieve soorten als vleermuizen en padden alleen maar actief zouden zijn, wanneer de luchthaven gesloten is, oftewel tussen 24.00 en 06.00 uur, een wel erg versimpelde weergave van de werkelijkheid is. Daarnaast laat zich de vraag stellen of het voor nachtactieve dieren niet belangrijker is dat zij juist overdag, wanneer zij slapen, niet gestoord worden dan dat dit 's nachts het geval is. Ook daarnaar lijkt geen onderzoek te zijn gedaan (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).**

Het bezwaar is niet gegrond. Er is aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van het aanwijzingsbesluit op de natuurwaarden door Bureau Waardenburg. In het onderzoek is daarbij rekening gehouden met de verschillende vlieghoogten. Uit het onderzoeksrapport blijkt dat nachtactieve dieren niet of nauwelijks verstoord worden en dat derhalve geen significante gevolgen optreden als gevolg van het A-besluit.

Op pagina 72 van het onderzoeksrapport wordt het volgende vermeld. In de omgeving van Luchtvaartterrein Maastricht komen soorten voor die vermeld zijn in bijlage 4 van de Habitatrichtlijn. Het gaat om vleermuizen, padden en salamanders (tabel 5.7.). Deze soorten zijn vooral nachtactief, hetgeen impliceert dat deze vooral actief zijn wanneer het luchtvaartterrein is gesloten. Buiten het midden van de zomer, bij langere nachten, zou vooral in de avond nog een effect van het vliegverkeer

verwacht kunnen worden. Omdat een belangrijk deel van de activiteitenperiode vrij is van vliegverkeer en de intensiteit (omvang) in de avond klein is, worden voor deze groep soorten geen significante effecten van de toename van het vliegverkeer verwacht. Ook voor soorten met een minder zwaar beschermde status (categorie 1 en 2, zie paragraaf 6.20) is dit het geval. Zie verder hetgeen onder L3 en L6 is overwogen

**L11    Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit in strijd is met de Habitatrichtlijn 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar L1 en L2

**L12    Bezwaar dat door het nieuwe aanwijzingsbesluit de aan- en uitvliegroutes zijn veranderd en vliegtuigen nu over stiltegebieden in het Zuid-Limburgse Heuvelland vliegen, onder andere over het Habitatgebied Bemelerberg en Schiepersberg 5.1.2e**

Dit bezwaar is niet gegrond. Zie hiervoor hetgeen is overwogen onder L1, L2, L4 en F13.

**L13    Het rapport van Bureau Waardenburg voldoet niet aan de eisen die aan een passende beoordeling, als bedoeld in artikel 6, lid 3, van de Habitatrichtlijn, kunnen worden gesteld. Op grond van het rapport kan niet de zekerheid worden verkregen dat door het aanwijzingsbesluit de natuurlijke kenmerken van de betrokken gebieden, te weten Bemelerberg en Schiepersberg, Savelsbos en Geuldal, niet worden aangetast. Er is derhalve sprake van strijd met artikel 6, lid 3, van de Habitatrichtlijn (5.1.2e nms. Gemeente Margraten en gemeente Valkenburg a/d Geul).**

Het bezwaar is niet gegrond. Zie voor de overwegingen hetgeen is overwogen onder L1 en L2. Overigens is niet nader onderbouwd waarom het onderzoeksrapport niet voldoet aan de eisen van een passende beoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3 van de Habitatrichtlijn zodat ik daar niet verder op in kan gaan.



## **M. Flora- en faunawet**

**M1 Bezwaar dat wat betreft de Flora- en Faunawet moet worden geconcludeerd dat er niet of nauwelijks onderzoek heeft plaatsgevonden naar de effecten die het aanwijzingsbesluit zal hebben op beschermde plant- en diersoorten. Ook hier geldt dat uit het onderzoek, voor zover dat in het kader van het MER wel is uitgevoerd, veeleer volgt dat van een dergelijke overtreding wel sprake zal zijn dan dat daaruit van het tegendeel blijkt. Omdat geenszins vaststaat dat van die verbodsbepalingen ontheffing kan worden verleend, had het aanwijzingsbesluit niet genomen mogen worden. (5.1.2e [redacted], Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten)**

In het MER Aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport zijn de mogelijke effecten van de voorgestelde veranderingen in het vliegverkeer van en naar Maastricht op flora en ander fauna nader belicht. Daarbij is onder meer gebruik gemaakt van het in 2002 ten behoeve van de MER Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad door Lensink e.a. opgestelde rapport Effecten van verandering in het vliegverkeer van en naar de vliegvelden Lelystad en Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving. Uit dit rapport blijkt niet dat sprake is van overtreding van de Flora en faunawetgeving ten gevolge van de A-besluit.

In het kader van de bezwaarschriftprocedure is door Bureau Waardenburg aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van het A-besluit op de natuurwaarden. Daarbij is getoetst aan de Habitatrichtlijn, de Vogelrichtlijn, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. De resultaten zijn neergelegd in het rapport "Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" van 17 oktober 2005; verder in dit hoofdstuk aan te duiden als: het onderzoek(srapport).

De conclusie van het onderzoek is dat als gevolg van veranderingen in het vliegverkeer van en naar Maastricht die door het aanwijzingsbesluit van 31 december 2004 mogelijk zijn geworden, geen sprake is van:

- significante effecten in de zin van de Vogelrichtlijn en/of de Habitatrichtlijn,
- aantasting van beschermde gebieden en waarden krachtens de Natuurbeschermingswet 1998,
- overtreding van verbodsbepalingen jegens beschermde soorten uit Flora- en faunawet,
- aantasting van het functioneren van de Ecologische Hoofdstructuur (Structuurschema Groene Ruimte).

Het bezwaar is derhalve niet gegrond.

**M2 Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit in strijd is met de Flora- en Faunawet. (5.1.2e [redacted])**

Dit bezwaar is niet gegrond. Zie hiervoor hetgeen is overwogen onder M1.

**M3 Bij het onderzoek maar ook in de bepaling van de geluidsoverlast is (nagenoeg) geen rekening gehouden met locatie specifieke aspecten. In de toelichting bij het bezwaar wordt aangegeven dat twee zaken locatie-specifiek zijn. 1. Het hoogteverschil (ca. 300 ft) tussen dal en plateau tussen plaatsen die relatief dicht bij elkaar gelegen zijn.**

**2. De vliegroutes voor het opstijgen vereisen dat de vliegtuigen scherpe bochten moeten maken.**

**Bezwaarden merken daarbij nog op niet te beschikken over informatie om na te kunnen gaan of daar waar het begrip vlieghoogte wordt gebruikt, het inderdaad gaat om de hoogte t.o.v. het maaiveld en niet de hoogte t.o.v. NAP. Mocht dat niet het geval zijn dan is een deel van het verschil tussen "berekening" en "waarneming" verklaard: de vliegtuigen zitten plaatselijk zo'n 400-500 ft lager dan verondersteld (5.1.2e [redacted])**

Het bezwaar is niet gegrond. Uit het onderzoeksrapport blijkt in paragraaf 5.4.1. (pagina 51 e.v.) dat de vorming en het reliëf van het landschap meegenomen is in de beoordeling van de effecten van het aanwijzingsbesluit op de natuurwaarden.

Uit paragraaf 7.2.1 op pagina 63 en 64 en in hoofdstuk 8 op pagina 71 en 72 blijkt dat hoogte en afstand meegenomen zijn in het onderzoek.

Verwezen wordt ook naar de overwegingen bij M1, E30 en hoofdstuk L.

**M4 Bezwaar dat de oehoe ontbreekt in de lijst van vogels die beschermd zijn. Het is reeds jaren bekend dat deze soort voorkomt op de St Pietersberg; daarnaast is het een “openbaar geheim” dat ze nestelen “rond Cadier en Keer”** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De in tabel 5.4 van het onderzoeksrapport opgenomen lijst bevat een overzicht van beschermde vogelsoorten rond het luchtvaartterrein Maastricht die voor komen op de zogenaamde Rode Lijst. De oehoe ontbreekt in dit overzicht, omdat deze vogel niet voorkomt op de Rode Lijst zoals deze is vastgesteld op 4 november 2004 (Stcrt. 2004, 218).

**M5 Bezwaar dat in het rapport natuur wordt geconcludeerd dat van de start en de landing van de grote burgerluchtvaart op Maastricht milde vormen van verstoring op beschermde gebieden zijn te verwachten op delen van het Habitatrictlijngebied Geuldal en Bemelerberg. Het effect van deze verstoring op flora en fauna wordt minimaal geschat.**

**Door de opstellers van dit rapport wordt een tamelijk uitputtende inventarisatie van mogelijke invloeden op basis van een literatuurstudie gegeven. Een beperkt deel van deze inventarisatie fungeert uiteindelijk als ‘beoordelingskader’, waaronder de afwezigheid van enige invloed van het luchtverkeer boven een hoogte van 3000 ft. De opstellers hebben echter onvoldoende rekening gehouden met het feit dat er bij Maastricht Aachen Airport sprake is van vliegtuigen die niet in ‘rechte lijn’ opstijgen. Bovendien menen bezwaarden uit het rapport te kunnen concluderen dat er op dit moment vogels broeden op en nabij het vliegveld en het niet zeker is dat deze vogels een soort geluidstolerantie hebben. Tenslotte is er in het geheel geen onderzoek gedaan naar de gevolgen van de gewijzigde vliegroutes voor de bewoners van de betreffende gebieden in Zuid-Limburg en naar de veranderingen in de beleving van het gebied.** 5.1.2e )

Bezwaar is niet gegrond. In het onderzoeksrapport wordt in paragraaf 7.2.2. op pagina 64 aangegeven dat sprake is van enige mate van tolerantie en gewenning. Van belang is voorts dat de opstellers van het onderzoeksrapport concluderen dat als gevolg van het A-besluit geen sprake is van significante effecten in de zin van de Vogelrichtlijn en/of de Habitatrictlijn, geen sprake is van aantasting van beschermde gebieden en waarden krachtens de Natuurbeschermingswet, geen sprake is van overtreding van de verbodsbepalingen jegens beschermde soorten uit de Flora- en faunawet en eveneens geen sprake is van aantasting van het functioneren van de Ecologische Hoofdstructuur. Verwezen wordt ook naar de overwegingen bij M3. Ten aanzien van het bezwaar dat geen onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de gewijzigde routes wordt opgemerkt dat de routestructuur niet wordt vastgesteld in het kader van het A-besluit, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures van 29 april 2005, Stcrt. 2005, nr. 88). Dit bezwaar richt zich dus niet tegen het A-besluit

**M6** Giftige stoffen zijn voor een groot deel oorzaak van verzuring van lucht en neerslag. In Zuid-Limburg dus ook Berg en Terblijt en Valkenburg a/d Geul groeien veel zeer zeldzame planten en is daarom een uniek gebied voor zowel Nederland als Europa. Het betreft hier vooral flora van voedselarme en kalkrijke gronden en het zijn juist deze planten die het meest te leiden hebben onder verzuring. Daar vele planten onder de habitatrichtlijn vallen verdienen zij optimaal beschermd te worden. 5.1.2e )

Bezwaar is niet gegrond. Wat betreft de giftige stoffen verwijs ik naar hoofdstuk J, waarin de bezwaren ten aanzien van de luchtkwaliteit worden besproken. Uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit blijkt dat geen sprake is van overschrijding van de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Wat betreft het beschermen van de flora blijkt uit het onderzoeksrapport (blz. 69) dat voor plantensoorten geen sprake is van beschadiging als gevolg van veranderingen in het vliegverkeer ingevolge het aanwijzingsbesluit. Daarmee is van een eventuele overtreding van (artikel 8 van) de Flora- en faunawet eveneens geen sprake.

Overigens geldt, dat sedert de wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 per 1 oktober 2005 niet langer sprake is van rechtstreekse werking van de Habitatrichtlijn. Verwezen wordt ook naar de overwegingen onder L1 en L2.

**M7** Landbouwgewassen die op gronden vlakbij de luchthaven verbouwd worden bevatten hoge concentraties giftige stoffen en zijn eigenlijk niet bruikbaar voor consumptie. De kwaliteit van gewassen die op grotere afstand van de luchthaven liggen zullen ook aan kwaliteit inboeten. De giftige stoffen zijn voor een groot deel oorzaak van verzuring van lucht en neerslag. Zuid-Limburg dus ook Valkenburg a/d Geul herbergt een scala aan zeer zeldzame planten en is daarom een uniek gebied op Nederlands en zelfs op Europees niveau. Het is vooral flora van voedselarme en kalkrijke gronden en juist deze planten leiden het meest onder de verzuring. Vele planten vallen onder de habitatrichtlijn en verdienen optimaal beschermd te worden. 5.1.2e

Bezwaar is niet gegrond. Wat betreft de giftige stoffen verwijs ik naar hoofdstuk J, waarin de bezwaren ten aanzien van de luchtkwaliteit worden besproken. Zie tevens de overwegingen bij M6. Het is mij niet bekend dat de kwaliteit van producten voor consumptie – komende vanaf de landbouwgronden in het gebied van de luchthaven – gedaald is. Overigens is het bezwaar niet nader onderbouwd, zodat ik daar niet verder op in kan gaan.

## **N. Nationaal (milieu-)beleid**

### **N1 Bezwaar dat de aanwijzingsbesluiten in strijd zijn met de Nationale milieubeleidsplannen.**

**In het NMP-3 is door het kabinet de voorwaarde gesteld dat er zodanige ruimte wordt geboden aan de groei van de luchtvaart dat deze optimaal bijdraagt aan het algemeen regeringsbeleid ten aanzien van de verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving, de afname van milieudruk en een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte. Daar is in genoemde plannen geen sprake van (inwoners Bemelen en inwoners Cadier en Keer).**

Het bezwaar is niet gegrond. Van strijd met het vigerende nationale milieubeleid is geen sprake. Het vigerend milieubeleid is, wat het A-besluit betreft, neergelegd in het NMP-4, dat op 8 juni 2001 is vastgesteld. Hierin is opgemerkt (blz. 9) dat het NMP-3 van kracht blijft, tenzij anders is vermeld.

Het NMP-3 bevat specifiek op de luchtvaartsector toegesneden beleid. In het NMP-3 wordt ingegaan op het accommoderen van de groei van de luchtvaart in relatie tot de milieugrenzen. Op grond van de afweging van de daarmee gepaard gaande voor- en nadelen gaat het kabinet onder voorwaarden akkoord met een beheerste groei van de luchtvaart in Nederland. In het NMP-3 is aangegeven dat door de inzet van een selectief beleid de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardige luchtvaartsector wordt versterkt en negatieve effecten worden teruggedrongen. De voorwaarde die het kabinet hierbij stelt is dat er zodanig ruimte wordt geboden aan de groei van de luchtvaart dat deze optimaal bijdraagt aan het regeringsbeleid ten aanzien van de verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving, de afname van de milieudruk en een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte (NMP 3, blz. 185).

Het A-besluit is met dit beleid niet in strijd. Het feit dat in het A-besluit rekening is gehouden met enige autonome groei past binnen de kabinetsdoelstelling. Die doelstelling gaat immers expliciet uit van een zekere mate van groei. De toegelaten groei van de luchtvaart is voorts niet groter dan strikt noodzakelijk, zulks met het oog op de kwaliteit van de leefomgeving en met het oog op het algemeen regeringsbeleid ten aanzien van de afname van de milieudruk. Ten slotte wordt de ruimte rond het luchtvaartterrein zorgvuldig gebruikt. Het A-besluit bevat geen uitbreiding van het luchtvaartterrein. Ook voor wat betreft het gebruik van de ruimte in de omgeving van de luchthaven (de bebouwingsmogelijkheden) is van belang dat de Ke-zone niet groter is dan strikt noodzakelijk.

Overigens is op 20 mei 2004 – na de inwerkingtreding van het NMP4 – de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad van kracht geworden. In deze PKB is eveneens rijksbeleid voor de luchtvaart neergelegd. Aldus bevat het NMP-4 de algemene kaders van het nationaal milieubeleid en de PKB het specifieke ruimtelijk beleid ten aanzien van de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Het gebruik van het luchtvaartterrein, zoals dat in het A-besluit is voorzien, past zowel binnen het nationaal milieubeleid zoals verwoordt in het NMP-3 en NMP-4 als binnen het specifieke ruimtelijk beleid van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Verwezen wordt naar het Hoofdstuk B, Strijd PKB Luchtvaartterrein Maastricht en Lelystad.

### **N2 Bezwaar dat toename van het aantal vluchten in Maastricht in strijd is met het nationaal milieubeleid. De bijdrage van de luchtvaart aan het klimaateffect wordt alleen maar groter 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Bezwaarmakers maken niet duidelijk welk nationaal milieubeleid zij voor ogen hebben noch wat zij bedoelen met het bezwaar dat de bijdrage van de luchtvaart aan het klimaateffect alleen maar groter wordt.

Voor zover bezwaarmakers doelen op NMP-3 en NMP-4 wordt verwezen naar het gestelde onder N1.

Voor zover bezwaarmakers met dit bezwaar doelen op de CO<sub>2</sub> uitstoot van vliegtuigen wordt het volgende opgemerkt. De CO<sub>2</sub> emissie door menselijke activiteiten is één van de oorzaken van klimaatverandering. Dit is een mondiaal probleem dat niet door landen afzonderlijk kan worden opgelost. De aanpak van klimaatverandering vindt dan ook plaats binnen het raamwerk van het Klimaatverdrag van de Verenigde Naties (Unfccc). De CO<sub>2</sub> uitstoot van de internationale luchtvaart valt buiten het Klimaatverdrag. In het Kyoto-protocol onder dit verdrag is vastgelegd dat de emissies van de internationale luchtvaart via de International Civil Aviation Organisation (ICAO) dienen te worden aangepakt. In de "Beleidsnota verkeersemissies (juni 2004) wordt gesteld dat Nederland in VN-verband (ICAO) gaat streven naar marktconforme instrumenten voor de internationale luchtvaart zoals emissieheffingen en emissiehandel. Nederland is, gelet op de geringe voortgang binnen ICAO, voorstander van door de EU te treffen marktconforme maatregelen. De Europese Commissie heeft inmiddels in een mededeling de noodzaak tot het voeren van een dergelijk beleid aangegeven.

**N3 Bezwaar dat in het aanwijzingsbesluit geen rekening is gehouden met de toekomstige aanwijzing als nationaal landschap in de Nota Ruimte. De uitbreiding van het vliegveld past om meerdere redenen niet in de betreffende ruimtelijke beleidsvoornemens (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Bij de voorbereiding van het A-besluit is wel rekening gehouden met de aanwijzing van het Heuvelland tot Nationaal landschap in de nota Ruimte.

Nationale landschappen zijn gebieden met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten, en in samenhang daarmee bijzondere en recreatieve kwaliteiten. In algemene zin geldt, dat binnen nationale landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt ('ja-mits' regime). Voor zover bezwaarmakers met hun bezwaar de aanwijzing van het Heuvelland als nationaal landschap bedoelen wordt het volgende opgemerkt. Het Heuvelland wordt in de Nota Ruimte aangewezen als nationaal landschap. Als kernkwaliteiten van het Heuvelland worden aangemerkt:

- Schaalcontrast van zeer open naar zeer besloten;
- Groene karakter (d.w.z. "planologisch" groen);
- Reliëf.

Om die reden zijn grootschalige verstedelijkingslocaties en bedrijventerreinen, nieuwe grootschalige glastuinbouwlocaties en nieuwe grootschalige infrastructurele projecten niet toegestaan. In geval van het onderhavige A-besluit is er geen sprake van nieuwe grootschalige infrastructuur. De omvang van het terrein waarop de luchthaven gevestigd is, wordt voor dit A-besluit niet vergroot of anderszins aangepast. Het A-besluit leidt er derhalve niet toe dat het landschap in fysieke zin wordt aangetast.

In het MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport en in het bijzonder het aanvullende onderzoek naar natuurwaarden is gekeken naar de mogelijke effecten van de ontwikkeling van de luchthaven op de natuur. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat geen belangrijke natuurwaarden verloren gaan. Voor een verdere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar de hoofdstukken L en M.

**N4 Bezwaar dat het argument van rendabiliteit van het vliegveld indruist tegen het nationale en internationale milieubeleid. De minister mag de milieunormen niet verruimen om een economische activiteit in stand te houden. Voor bedrijven geldt gelukkig een andere benadering en deze zou dus ook hier toegepast moeten worden: de bedrijfsvoering moet worden aangepast aan de normen en niet omgekeerd. Van vergroting van milieubelasting kan en mag geen sprake zijn (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Het A-besluit is in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving tot stand gekomen. Voor de nadere motivering hieromtrent wordt verwezen naar de overwegingen onder N1. Van een verruiming van de normen is dientengevolge geen sprake.

**N5      Bezwaar dat het gebied, dat is gelegen binnen de 20-Ke-geluidszone, in de Nota Ruimte is aangewezen als nationaal landschap. In de Nota Ruimte worden nationale landschappen omschreven als gebieden met internationaal zeldzame en nationaal kenmerkende kwaliteiten op landschappelijk, cultuurhistorisch en natuurlijk gebied. Deze kwaliteiten moeten worden behouden, duurzaam beheerd en waar mogelijk versterkt. Naast het feit dat in het aanwijzingsbesluit hier geen rekening mee is gehouden, zijn beide aanwijzingen binnen een gebied juridisch ontoelaatbaar en maatschappelijk niet aanvaardbaar (gemeente Margraten, 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Waarschijnlijk zal bezwaarmaker doelen op de aanwijzing van het Heuvelland als nationaal landschap. Voor de motivering wordt verwezen naar de overweging onder N3.

## O. Toerisme

**O1 Bezwaar dat als gevolg van het aanwijzingsbesluit het toerisme zal afnemen met als gevolg dat de toeristische sector schade zal lijden (De 5.1.2e**

**Gemeente Margraten, D 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Indien schade wordt geleden als gevolg van het aanwijzingsbesluit kan een beroep gedaan worden op de nadeelcompensatieregeling. In het A-besluit is een nadeelcompensatieregeling opgenomen (artikel 13). Aan degene die door het A-besluit schade lijdt of zal lijden wordt op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toegekend, voor zover die schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd. Een dergelijk verzoek wordt behandeld volgens het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (Stcrt. 1999, 172). Indien derhalve ondernemers in de toeristische sector of andere belanghebbenden aantoonbare schade lijden als gevolg van het A-besluit, bestaat de mogelijkheid om een schadeclaim in te dienen.

Bij het nemen van het besluit moeten de betrokken belangen tegen elkaar worden afgewogen. Bij de Bij het vaststellen van het A-besluit c.q. het RO-besluit is niet gebleken dat eventuele schadeposten dermate hoog zullen zijn dat deze niet in verhouding staan tot het met het A-besluit en RO-besluit te dienen doel.

**O2 Bezwaar dat in de nieuwe opzet nergens melding wordt gemaakt van een ernstige aantasting van de economische belangen van het Heuvelland-Vakantieland alwaar van oudsher een groot deel van de bevolking haar werk en inkomsten verkrijgt uit toerisme. Bovendien dient het vakantieplezier, de hoge recreatiewaarde en rust en stilte waar het Heuvelland om geroemd wordt, zo veel mogelijk gevrijwaard te blijven van hinderlijke vlieggeluiden 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Het is een feit dat er over het Heuvelland gevlogen wordt. Deze routes zijn vastgelegd in het routebesluit. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voorts wordt verwezen naar de overwegingen in F. Voor zover het bezwaar zich richt tegen de afweging van economische belangen in Limburg wordt verwezen naar de overwegingen in C. Voorts wordt verwezen naar O1.

**O3 Bezwaar dat de impact op het leefklimaat tot gevolg zal hebben dat de toeristen zullen wegblijven 5.1.2e** ).

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voor het overige wordt voor de motivering verwezen naar de overweging onder O1.

**O4 Bezwaar dat de verwachte piek in het vliegverkeer met name in de vakantieperiodes desastreus is voor de Zuid Limburgse economie. Juist de vakanties zijn immers van vitaal belang voor de streek. De aantallen toeristen in Zuid Limburg lopen in de 1,2 miljoen personen op jaarbasis. Het gebied is van oudsher agrarisch van karakter en juist die sector wordt van overheidswege gestimuleerd om in het kader van (internationalisering van) het Landbouwbeleid, de bakens te verzetten in de richting van het toerisme. Het toerisme wordt –**



terwijl het al de belangrijkste economische factor voor de regio is- daarmee een nog belangrijkere basis voor de Zuid Limburgse economie 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voor het overige wordt verwezen naar de overweging onder O1.

**O5 Zuid-Limburg is primair een natuurgebied en toeristenregio. 30.000 vliegbewegingen passen daar niet in 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar is niet verder onderbouwd, zodat ik daar niet op in kan gaan. Zie verder hetgeen is overwogen in hoofdstuk U met betrekking tot de belangenafweging. Eveneens wil ik verwijzen naar hetgeen is overwogen onder O1.

**O6 In het namens bezwaardende ingediende bezwaarschrift van februari 2005 is reeds gewezen op het feit dat als gevolg van de nieuwe activiteiten de stilte verstoord wordt en dat het woongenot van de omwonenden ernstig wordt aangetast. Dit klemmt te meer nu Zuid-Limburg in toeristisch opzicht een zeer belangrijk gebied betreft. Toeristen komen naar het Heuvelland om in alle rust te kunnen genieten van het authentieke landschap en de mooie natuur. Hinder van overvliegende vliegtuigen zal deze beleving verstoren. De toeristensector is een belangrijke en onmisbare factor voor de lokale economie die als gevolg van de gewijzigde vliegroutes in gevaar zal komen.**

**Bezwaardende wijzen nogmaals op de hoog aangeschreven kwaliteiten van het gebied, nu het Heuvelland Zuid-Limburg is aangewezen als nationaal landschap, nu er 5 stiltegebieden liggen en nu het Gulp- en Geuldal in 2005 door Stichting natuur en Milieu is uitgeroepen tot 5-sterrenlandschap. Deze sterren zijn verkregen voor het unieke karakter van het gebied, voor waarden op het gebied van ecologie, cultuurhistorie en beleving, en voor natuurrecreatie. Tenslotte behoort Zuid-Limburg tot de zgn. Eilanden van Stilte 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voor het overige wordt verwezen naar de overweging onder O1.

**O7 Bezwaar dat de geluidsoverlast de spuigaten uitloopt: bezwaardende verzoeken indringend aanvullend onderzoek te laten doen m.b.t. gigantische geluidsoverlast. Tevens zou dit onderzoek moeten aantonen of de 20 KE geluidszone niet veel hoger is in Valkenburg a/d Geul. Het is een regelrechte aantasting van het woongenot. Zelfs in een hoogwaardig natuurgebied zoals het Gerendal in de gemeente van bezwaardende wat overigens ook een stiltegebied is, is de overlast duidelijk merkbaar. Ook is de overlast een regelrechte aanslag op het toerisme in de gemeente van bezwaardende. Jaarlijks komen er zo'n 2,5 miljoen dagjesmensen naar deze mooie gemeente en overnachten er nog eens zo'n 900.000 toeristen op jaarbasis. Toerisme is dus de economische motor van deze gemeente. Zo'n 60% van de toeristen komt om van de natuur, landschap, rust en ruimte te genieten. Maar deze mensen kunnen niet meer van deze rust kunnen genieten die voorheen zo vanzelfsprekend was. Dat geldt zeker voor zo'n 250.000 toeristen die overnachten op campings die niet meer van de rust kunnen genieten. En dat betekent dat mensen vanwege vliegtuigoverlast de gemeente van bezwaardende links laten liggen 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar

in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voor het overige wordt verwezen naar de overweging onder O1. Voorts wordt verwezen naar hoofdstuk E, waarin de bezwaren ten aanzien van geluid worden behandeld.

**O8 Bezwaarden vrezen voor een ernstige aantasting van de flora- en faunawaarden alsmede een verslechtering van de luchtkwaliteit. Naast deze nadelige gevolgen zijn bezwaarden van mening dat de aantrekkelijkheid van onze omgeving als toeristisch en recreatief gebied zal worden aangetast.**

In dat kader wijzen bezwaarden op het feit dat de Stichting natuur en Milieu in augustus 2005 het Geul- en Gulpdal heeft uitgeroepen tot één van de twee toplandschappen van Nederland en gewaardeerd heeft met 5 sterren. Bezwaarden verwijzen naar een bijgevoegde brief van de Stichting Natuur en Milieu waarin wordt gewezen op het belang van bescherming en behoud van dit toplandschap en de nadelige gevolgen die het vliegverkeer voor dit gebied zal veroorzaken. Gemeente Gulpen-Wittem en ondernemers spannen zich in om de hoge landschappelijke waarde van het gebied te waarborgen en waar mogelijk te verstreken. Dit bijzondere landschap is het kapitaal van de gemeente en de broodwinning van honderden horecaondernemers in de gemeente. Bezwaarden wijzen op het feit dat het aantal overnachtingen in de gemeente in 2004 ruim 650.000 bedroeg en daarmee een belangrijke bron van inkomsten vormt voor de plaatselijke ondernemers. Wij voorzien echter een sterke daling van het aantal overnachtingen ten gevolge van de overlast van het vliegverkeer. Bezwaarden benadrukken dat net als omringende gemeenten in het Heuvelland de horeca van groot belang is. De aantrekkelijkheid van het gebied bestaat met name uit de landschappelijke waarden van dit gebied, vandaar ook de aanduiding toplandschap. Met deze belangen wordt naar de mening van bezwaarden in het aanwijzingsbesluit geen dan wel onvoldoende rekening gehouden (gemeente Gulpen-Wittem).

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voor het overige wordt verwezen naar de overweging onder O1. Eveneens wil ik verwijzen naar de overwegingen bij de hoofdstukken J, L en M.

**O9 Bezwaar dat door de veranderde vliegroutes de geluidsoverlast van dien aard is dat recreanten de regio niet langer als aantrekkelijk ervaren maar er zelfs een afkeer tegen ontwikkelen om er te verblijven of zelfs te vertoeven. Dit zal voor het bedrijf van bezwaarmaker desastreus zijn 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voor het overige wordt verwezen naar de overweging onder O1.

**O10 Bezwaar dat de geluidsoverlast de spuigaten uitloopt: bezwaarden willen dringend verzoeken aanvullend onderzoek te laten doen m.b.t. gigantische geluidsoverlast. Tevens zou dit onderzoek moeten aantonen of de 20 KE geluidszone niet veel hoger is in Valkenburg a/d Geul. Want ook bij bezwaarden komen regelmatig klachten binnen van mensen die klagen over de geluidsoverlast die niet te harden is vanwege de gewijzigde vliegroutes. Het is een regelrechte aantasting van het woongenot. Zelfs in een hoogwaardig natuurgebied zoals het Gerendal in de gemeente van bezwaarden wat overigens ook een stiltegebied is, is de overlast duidelijk merkbaar. Ook is de overlast een regelrechte aanslag op het toerisme in deze gemeente. Jaarlijks komen er zo'n 2,5 miljoen dagjesmensen naar deze mooie gemeente en overnachten er nog eens zo'n 900.000 toeristen op jaarbasis. Toerisme is dus de economische motor van deze gemeente. Zo'n 60% van de toeristen komt om van de natuur, landschap, rust en ruimte te genieten. Maar deze mensen kunnen niet meer van deze rust kunnen genieten die**

**voorheen zo vanzelfsprekend was. Dat geldt zeker voor zo'n 250.000 toeristen die overnachten op campings die niet meer van de rust kunnen genieten. En dat betekent dat mensen vanwege de vliegtuigoverlast deze gemeente links laten liggen terwijl het toerisme in de gemeente van bezwaarden toch al in een neerwaartse spiraal terecht is gekomen** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voor het overige wordt verwezen naar de overweging onder O1. Verder wordt verwezen naar de overwegingen bij E3 en hoofdstuk T.

## **P. Ruimtelijke ontwikkeling**

**P1 Bezwaar dat in principe de nieuwbouwmogelijkheid, zoals opgenomen in de woningbouwmatrix is veilig gesteld. De praktijk moet natuurlijk uitwijzen hoe partijen deze afspraak nakomen, zeker wanneer we het gaan hebben over het bouwen binnen de externe veiligheidscontour. Des te bevreemdend is de opmerking (blz. 67 bijlage J van het Aanwijzingsbesluit) dat het Rijk de woningbouwplannen binnen de Ke-zones en Bkl-zone zal toetsen aan de bepalingen van het BGGL en BGKL. Deze toetsing heeft via het bestuurlijk overleg reeds plaatsgevonden en is schriftelijk gefiatteerd door de beide ministeries (Gemeente Meerssen, 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. De bestemmingsregelingen ten aanzien van geluid zoals gesteld in het RO-besluit zijn gebaseerd op de geluidcontouren behorende bij het maximale gebruik van de luchthaven, alsmede de bepalingen uit het Besluit geluidbelasting grote luchtvaartuigen (Bggl) en het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaartuigen (Bgkl). De betreffende gemeenten dienen de bestemmingsregelingen binnen een jaar nadat het aanwijzingsbesluit onherroepelijk is te verwerken in hun bestemmingsplannen. Over de ruimtelijke consequenties voor de gemeente Meerssen heeft op 7 juni 2004 overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Meerssen, de provincie Limburg, het ministeries van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de VROM-inspectie. Tijdens dit overleg is getoetst in hoeverre de door de gemeente Meerssen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien van woningbouw en bedrijven/kantoren mogelijk zijn binnen de voorwaarden van het Bggl en het Bgkl. Van de in totaal 18 woningbouwlocaties met ongeveer 400 woningen zijn binnen de randvoorwaarden van het Bggl en Bgkl slechts 2 woningbouwlocaties niet toegestaan (het voormalige Amecitaterrein en de Budé Bundestraat). Het gaat hierbij om ongeveer 40 woningen. De desbetreffende locaties liggen geheel of voor een groot gedeelte binnen de 40 Ke-geluidscontour en of binnen een in de toekomst door de Provincie op basis van nieuwe regelgeving vast te stellen  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour. De tijdens dit overleg gemaakte afspraken zijn de gemeente Meerssen bij brief van 14 september 2004 toegezonden. Voor wat betreft externe veiligheid is zogenoemd interim beleid opgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar de brief van 28 november 2005, kenmerk DGTL.05.005431, van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de provincies Limburg, Zuid Holland, Flevoland, Groningen en Drenthe.

**P2 Bezwaar dat de aannames met betrekking tot het veiligheidsbeleid ertoe leiden dat met name bepaalde nieuwbouwmogelijkheden komen te vervallen. Nieuwbouwmogelijkheden die gelegen zijn tussen de bestaande bebouwing (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor wat betreft de veiligheid wordt een onderscheid gemaakt tussen vliegveiligheid (ook wel interne veiligheid) en externe veiligheid. Voor vliegveiligheid bestaan internationaal voorgeschreven regels betreffende de vogelaantrekkende bestemmingen en hoogtebepalingen in de omgeving van de luchthaven. Voor externe veiligheid wordt een interimbeleid gevoerd. Op het moment van vaststelling van het A-besluit zijn er nog geen wettelijke normen voor externe veiligheid ten aanzien van de regionale luchthavens vastgesteld. Naar verwachting is dat vanaf 2007 (of later), na het van kracht worden van de RBML wetgeving (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens), wel het geval. Vooruitlopend daarop heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat o.a. de provincie Limburg gevraagd interim-veiligheidsbeleid te voeren. Met dit beleid wordt er naar gestreefd om knelpunten in de toekomst te voorkomen. Zie verder de overwegingen bij P1 en ten aanzien van de mogelijkheid van schadevergoeding ten gevolge van het A-besluit de overwegingen onder Q1.

**P3      Bezwaar dat de nieuwe geluidszone met zich meebrengt dat op het bedrijventerrein van Budé Bouwmarkt Meerssen en Budé Onroerend Goed Meerssen B.V. geen woningen meer gebouwd mogen worden (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor het gebruik van het luchtvaartterrein worden in het A-besluit, conform hetgeen daarvoor is vastgelegd in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggl) en het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart (Bgkl), geluidszones vastgesteld. Ingevolge het Bggl en het Bgkl worden, omwille van het beperken van het aantal gehinderden binnen geluidszones, beperkingen gesteld aan het in de geluidszone oprichten van geluidsgevoelige bestemmingen en/of gebouwen. Hierdoor is in beginsel de bouw van nieuwe woningen binnen de 35-Ke contour niet mogelijk. In het A-besluit zijn de belangen van de ruimtelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van de luchthaven tegen elkaar afgewogen. Zie verder de overwegingen onder P1

**P4      Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit extra beperkingen met zich meebrengt voor ruimtelijke ontwikkelingen (5.1.2e)**

Het bezwaar is niet gegrond. Het is juist dat de 35 Ke-geluidszone, zoals vastgelegd in het A-besluit aan de zuidzijde groter van omvang is dan de indicatieve 35 Ke geluidszone in de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Die afwijking bedraagt voor het overgrote deel niet meer dan 2 Ke, zoals ook in de PKB is toegestaan. Slechts in een beperkt gebied, aan de zuidzijde van de geluidscontour, is sprake van een grotere afwijking, maximaal 3,4 Ke. Aan de noord- en westzijde daarentegen is de sprake van een kleinere Ke-geluidszone dan de in de PKB opgenomen indicatieve geluidscontour. In het A-besluit hebben de staatssecretarissen gemotiveerd aangegeven waarom de 35 Ke geluidszone aan de zuidzijde iets groter is. Ingevolge het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart leidt, omwille van het voorkomen van extra geluidsgehinderden, deze vergroting op een aantal plaatsen ook tot een toename van het gebied dat met ruimtelijke beperkingen wordt geconfronteerd.

**P5      Bezwaar dat zowel binnen de 35 Ke geluidszone als binnen de 47 bkl geluidszone geen nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) is toegestaan. Het bedrijf van bezwaarmaker kan daardoor niet op een normale en gezonde wijze worden geëxploiteerd. Nu het bedrijf van bezwaarmaker binnen de 45 Ke zone ligt, betekent dit dat hij noch aan zijn woning noch aan de bedrijfsgebouwen enige uitbreiding noch nieuwbouw kan realiseren. Het bedrijf is geluidsgevoelig en verplaatsing is geen alternatief: dit zou een enorme kapitaalvernietiging met zich meebrengen, nu de bebouwing van relatief recente datum is (loods 1975, stal 1975 en 1990, nieuwe stal 2003); het bedrijf is niet c.q. nauwelijks te verkopen omdat geen uitbreiding mag plaatsvinden; Volgens het POL alsmede op grond van het vigerende bestemmingsplan is verplaatsing c.q. nieuwvestiging van een intensieve veehouderij niet meer mogelijk (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond. De ruimtelijke beperkingen voor geluidsgevoelige gebouwen of bestemmingen die voortvloeien uit het gebruik van de luchthaven en de wijze waarop de ligging van de 35 Ke en de 47 Bkl worden bepaald, zijn vastgelegd in respectievelijk het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart. In deze besluiten wordt ook aangegeven welke gebouwen en bestemmingen als geluidgevoelig worden aangemerkt. Naast woningen zijn dit gebouwen voor onderwijsinstellingen, gezondheidszorggebouwen, woonwagendstandplaatsen en ligplaatsen voor woonschepen. Bestemmingen of gebouwen welke worden gebruikt als kantoren, fabrieken, bedrijfshallen, opslagloodsen, stallen, schuren, etc., zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen. De in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart genoemde ruimtelijke beperkingen hebben dan ook geen betrekking op deze gebouwen en bestemmingen. Hiervoor gelden, omwille van de geluidsbelasting binnen de 35 Ke-zone en 47 Bkl-zone geen bouw- en bestemmingsbeperkingen. Van kapitaalvernietiging, een

verlies aan economische waarden of een inperking van de exploitatie mogelijkheden, zoals door bezwaarmaker beschreven, is derhalve geen sprake.

Met betrekking tot de aanwezige bedrijfswoning, wordt in de eerdere genoemde besluiten een onderscheid gemaakt tussen woningen en woningen die ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid. De genoemde besluiten bieden voor grond- en bedrijfsgebonden woningen ontheffingsmogelijkheden voor het kunnen plegen van nieuwbouw of uitbreiding van bestaande bedrijfswoningen. Hiervoor kan de provincie een verklaring van geen bezwaar afgeven.

Mocht er evenwel ten gevolge van dit besluit schade ontstaan dan kan beroep worden gedaan op de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en waterstaat 1999. In Q1 is dit nader toegelicht, zodat ik daarnaar verwijs.

**P6 Bezwaar dat de geluidszone in het geheel naar het zuidoosten opschuift. Hierdoor ontstaat grote schade vanwege de vergaande beperkingen die met name op de bedrijfsvoering worden gelegd. Het woongenot wordt verder aangetast. 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Ten aanzien van de bedrijfsvoering wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder P5.

**P7 Bezwaar dat de gemeente Meerssen de verplichting krijgt opgelegd om het vigerende bestemmingsplan dusdanig aan te passen dat bezwaarmaker niet meer tot bedrijfsmatige nieuwbouw kan komen 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. De bestemmingsbeperkingen binnen de in het A-besluit vastgelegde geluidszones zijn een gevolg van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart. Voor wat betreft de doorwerking in het bestemmingsplan van de gemeente Meerssen wordt verwezen naar hetgeen overwogen is onder P1. Voorts wordt verwezen naar P5.

**P8 Bezwaar dat door de aangepaste contourbelijning bepaalde potentiële bouwmogelijkheden abrupt teniet gedaan worden 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder P1 en P3.

**P9 Bezwaar dat de afwijking van 3,4 Ke een extra beperking van de ruimtelijke ontwikkeling betekent 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De afwijking van Ke-geluidszone in het A-besluit ten opzichte van de indicatieve Ke-geluidszone in de PKB Maastricht/Lelystad van 3,4 Ke doet zich slechts op een punt aan de zuidzijde van de zone voor. In dit verband wordt gewezen op de overwegingen bij P4. Aan de noordzijde en langs de westzijde daarentegen is de geluidszone kleiner dan de in de PKB opgenomen Ke-geluidszone. De extra ruimtelijke beperkingen worden dus gecompenseerd door extra ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden aan de noord- en westzijde. Een en ander is zichtbaar gemaakt op kaart 3 van bijlage R in het A-besluit.

**P10 Bezwaar dat volledig voorbij wordt gegaan aan de extra beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de luchthaven 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. De extra beperkingen aan de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van de luchthaven zijn betrokken bij de afwegingen die gemaakt zijn in het A-besluit en het RO-besluit. Hierbij verwijs ik eveneens naar hetgeen is overwogen onder P4 en P9.





## **Q.      Schade**

### **Q1      Bezwaar dat de huizenprijzen zullen dalen. 5.1.2e**

De bezwaren zijn niet gegrond. In het A-besluit is een nadeelcompensatieregeling opgenomen (artikel 13). Hierin is bepaald dat aan degene die door het A-besluit schade lijdt of zal lijden op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding wordt toegekend, voor zover die schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd. Een dergelijk verzoek wordt behandeld volgens het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (Stcrt. 1999, 172). Indien belanghebbenden aantoonbare schade lijden als gevolg van het A-besluit, bestaat de mogelijkheid om een schadeclaim in te dienen.

In artikel 8 van het RO-besluit is voorts bepaald dat de kosten van de schadevergoedingen bedoeld in artikel 49 WRO door de minister van Verkeer en Waterstaat aan de gemeente zullen worden vergoed. Het betreft hier de vergoeding van planschade als gevolg van het opnemen van geluidszones in bestemmingsplannen. Daarnaast kan er planschade ontstaan als gevolg van het opnemen in bestemmingsplannen van, bijvoorbeeld, de begrenzing van het luchtvaartterrein en aanleg van groenvoorzieningen.

Het enkele feit dat bezwaardens verwachten op grond van artikel 13 van het A-besluit dan wel artikel 8 van het RO-besluit een schadeclaim in te dienen, doet aan de rechtmatigheid van het A-besluit c.q. het RO-besluit niets af. Bij het vaststellen van het A-besluit en het RO-besluit is niet gebleken dat eventuele schadeposten dermate hoog zullen zijn dat deze niet in verhouding staan tot het met het A-besluit en RO-besluit te dienen doel.

Om te voorkomen dat belanghebbenden bij verschillende instanties en overheden hun schadeclaims moeten indienen, is gekozen voor de instelling van één schadeloket waar gedupeerden zowel de planschadeclaims als de nadeelcompensatieclaims kunnen indienen, te weten de Rijkswaterstaat directie Limburg te Maastricht. Daarmee wordt gewaarborgd dat schadeclaims in gelijke gevallen naar gelijke maatstaven worden beoordeeld. De vraag of in een concreet geval aanspraak bestaat op schadevergoeding wordt bepaald door een samenstel van rechtsregels die in de rechtspraak zijn ontwikkeld. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de voorzienbaarheid, de aard en de omvang van de schade, alsmede met het handelen en nalaten van degene die schade lijdt. Tegen de uiteindelijke beslissing op het schadevergoedingsverzoek staat bezwaar en beroep volgens de Algemene wet bestuursrecht open. Overigens kan pas definitief op een verzoek tot schadevergoeding beslist worden, wanneer het aanwijzingsbesluit onherroepelijk is. Hiervoor dient de beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak te zijn afgerond, zie de uitspraak gedaan in AbRvS 15 januari 2003, AB 2003/121.

### **Q 2      Bezwaarmaker wenst vergoeding van alle directe en indirecte schade die voortvloeit uit de te nemen besluiten van de verantwoordelijke ministeries. (Gemeente Meerssen, 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder Q 1 is overwogen.

**Q 3    Bezwaarmaker verzoekt compensatie voor de gemaakte kosten voor de voorbereiding van het inmiddels ingetrokken aanwijzingsbesluit Oostwestbaan. (Gemeente Meerssen en 5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder Q 1 is overwogen.

**Q 4    Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit een waardedaling van onroerend goed ten gevolge heeft. Tevens is er een maatschappelijk (huisvestings-) belang in het geding. Bezwaarmakers verzoeken om vergoeding van de geleden schade. (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder Q 1 is overwogen. Met betrekking tot het door bezwaarden gestelde maatschappelijk huisvestingsbelang wordt overwogen dat deze stelling bij gebrek aan nadere motivering feitelijke grondslag mist en derhalve eveneens ongegrond is.

**Q 5    Bezwaar dat de 18<sup>e</sup> eeuwse historische buitenplaats met bijbehorend park resp. boerderij met huisweide van bezwaarmakers substantieel in waarde zal dalen doordat de waarde grotendeels wordt bepaald door onbelemmerde vergezichten in een stille omgeving. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder Q 1 is overwogen.

**Q 6    Bezwaar dat niet duidelijk is of het ministerie een regeling heeft getroffen van bestuurscompensatie naar de omwonenden voor woningen die liggen in de zones van 20 Ke, 35 Ke en 40 Ke. (5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Om de omgeving zo veel mogelijk te beschermen tegen de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer zijn beperkingen verbonden aan de geluidszones in de aanwijzingen. Binnen de 35-Ke-geluidszone mag in principe geen nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen plaatsvinden. Aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen het gebied met een geluidsbelasting van 40 Ke of hoger worden in principe geluidwerende voorzieningen aangebracht op basis van de Regeling geluidwerende voorzieningen (Stcrt. 1997, 47, gewijzigd bij de regelingen van 23 maart 1998, Stcrt. 61, 12 november 1999, Stcrt. 223, 22 februari 2001, Stcrt. 44, 17 februari 2003, Stcrt. 34). De kosten die daaruit voortvloeien komen worden doorberekend aan de luchtvaartsector.

Voorts wordt verwezen naar hetgeen onder Q 1 is overwogen.

**Q 7    Bezwaar dat niet duidelijk is of het ministerie rekening houdt met planschade. (van 5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen onder Q 1 is overwogen.

## **R. Isolatie**

### **R1 Bezwaar dat er nergens rekening mee wordt gehouden dat zomerhuisjes en tenten de natuurlijke isolatie van een woning ontberen. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Het A-besluit is opgesteld met inachtneming van de bestaande wet- en regelgeving en voldoet daaraan Om de omgeving zo veel mogelijk te beschermen tegen de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer zijn geluidszones in het A-besluit vastgesteld. Vervolgens zijn aan deze geluidszones ruimtelijke beperkingen verbonden. Binnen de 35-Ke-geluidszone mag in principe geen nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen plaatsvinden. Binnen de 65 Ke-geluidscontour worden woningen op basis van de bestaande wet- en regelgeving aan de woonbestemming onttrokken.

Overigens worden, op basis van de – op grond van artikel 26b van de Luchtvaartwet vastgestelde- Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (Stcrt. 1997, 47, gewijzigd bij de regelingen van 23 maart 1998, Stcrt. 61, 12 november 1999, Stcrt. 223, 22 februari 2001, Stcrt. 44, 17 februari 2003, Stcrt. 34; hierna: RGV '97) aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen het gebied met een geluidsbelasting van 40 Ke of hoger in principe geluidwerende voorzieningen aangebracht. De kosten die daaruit voortvloeien worden doorberekend aan de luchtvaartsector. Binnen de Bkl-geluidszone vindt geen isolatie plaats en worden geen geluidsgevoelige bestemmingen aan de woonfunctie onttrokken. Wel geldt binnen de 47 Bkl-geluidszone een verbod op nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Voor zover de Bkl-geluidszone samenvalt met een Ke-geluidszone geldt het regime behorende bij de Ke-geluidszone.

De RGV '97 voorziet slechts in het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan woningen. In de artikelen 3 en 4, onder e, van de RGV '97 is voorts bepaald dat geluidwerende voorzieningen niet worden aangebracht aan woningen indien vast staat dat zij niet voor permanente bewoning geschikt of bestemd zijn of daar niet voor worden gebruikt. De voorzieningen hebben derhalve geen betrekking op zomerhuisjes en evenmin op tenten.

### **R2 Bezwaar dat doordat bij tenten de natuurlijke isolatie van de woningen ontbreekt, en isolatie onmogelijk is, de vliegtuigen niet over het Mergelland dienen uit te vliegen. 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen onder R1.

### **R3 Bezwaar dat wat betreft het toerisme in het Mergelland er door de minister aan voorbij wordt gegaan, dat tenten geen natuurlijke isolatie hebben. Zomerhuisjes hebben maar een geringe natuurlijke isolatie. Voor een gemiddelde woning wordt uitgegaan van een natuurlijke isolatie (muren, ramen) van 20 dB(A). Voor een juist beeld van de geluidsbelasting voor de toeristische bedrijven in het Mergelland dient de Minister dus uit te gaan van de vermelde contouren + 20 dB(A)! De contouren zonder deze aanpassing zijn gebrekkig, en mogen niet van toepassing verklaard worden. 5.1.2e )**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen onder R1.

## **S. RO-besluit**

**S1 Bezwaar dat het in de fase van bezwaar/beroep meewerken aan het tot stand brengen van een bestemmingsplan met daarin opgenomen de door V&W/VROM en MAA gewenste Ke-contouren prematuur is. (Gemeente Meerssen, 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Artikel 26 van de Luchtvaartwet stelt dat, op het tijdstip dat het A-besluit wordt genomen, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat de gemeenten met gronden gelegen binnen de geluidzone een aanwijzing geeft zoals bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In deze aanwijzing (het R.O.-besluit) is een aantal Ke-en Bkl-contouren opgenomen, waaronder de 35 Ke-contour en 47 Bkl-contour die de geluidszones vastleggen.

Op grond van de zogenoemde RO-aanwijzing zijn gemeenten verplicht om binnen één jaar na het onherroepelijk worden van de Luchtvaartwetaanwijzing hun bestemmingsplannen aan te passen en in lijn te brengen met hetgeen in de Luchtvaartwetaanwijzing is vastgelegd.

**S2 Bezwaar dat wanneer een bestemmingsplan, pagina 63 artikel 7, ten aanzien van de luchthavenexploitant herzien moet worden, dat dan de kosten voor de gemeente komen. En ook al worden deze kosten, pagina 63, artikel 8, daarna weer aan de gemeente vergoed door de Minister van Verkeer en waterstaat. Dan nog zijn de kosten door middel van belastinggelden, ook voor die burgers die met de luchthaven niets van doen hebben. Daarom behoren de kosten voor een herziening van een bestemmingsplan ten aanzien van de luchthaven ook geheel voor de exploitant te zijn. (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Artikel 26a van de Luchtvaartwet stelt dat uitsluitend de kosten die gemoeid zijn met de *uitvoering* van de bestemmingsplannen voor rekening van het Rijk kunnen komen. Met name de zinsnede "...kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzing *gebrachte* bestemmingsplannen." geeft expliciet aan dat dit dus niet de kosten zijn van bestemmingsplanarbeid. De kosten voor de bestemmingsplanwijziging komen dus voor rekening van de gemeente. De wet biedt geen aanknopingspunten om deze kosten op de exploitant te verhalen.

## **T Belangenafweging**

**T1 Bezwaar dat hoewel de toeristische sector door de provincie Zuid Limburg als de belangrijkste tak van bedrijvigheid in Zuid-Limburg wordt aangemerkt men nu toestaat dat er gevlogen gaat worden over een van de weinige stille gebieden van de streek. Door juist te gaan vliegen over dit relatief lege stiltegebied wordt de toeristische sector ernstig gedupeerd. Er zou een afweging moeten plaatsvinden tussen de economische waarde van MAA en die van de toeristische sector. Van synergie in dezen is geen sprake, want door de aanwezigheid van MAA komt er geen bezoeker meer naar Zuid-Limburg 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd.

Voor het overige wordt overwogen dat het A-besluit is gebaseerd op de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad die door het kabinet is vastgesteld en vervolgens door de Eerste en Tweede Kamer is goedgekeurd. Het A-besluit gaat uit van dezelfde uitgangspunten met betrekking tot de ambities van de luchthaven. Voor het A-besluit is gebruik gemaakt van een aantal bronnen van informatie. De milieueffecten zijn onderzocht in het MER Aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport, de effecten over de exploitatie van de luchthaven zijn afkomstig van het Strategisch Ondernemingsplan van de exploitant, voor de afweging is verder van belang de informatie over de ontwikkeling van het bedrijventerrein bij de luchthaven en de informatie van de Luchtverkeersleiding Nederland over de nieuwe routestructuur. Op basis hiervan is een afweging gemaakt over de toekomstige gebruiksruimte van de luchthaven en daarbij is beoordeeld of de effecten van het besluit aanvaardbaar zijn. Alle belangen in aanmerking genomen worden deze effecten aanvaardbaar geacht.

De luchthaven kan zich zodanig ontwikkelen dat zij rendabel kan zijn; de veiligheidssituatie wordt verbeterd door de maatregelen aangaande de baandrempel, routestructuur en het Instrument Landing Systeem; de geluidsbelasting wordt niet groter dan de voorwaarden van het Kabinet van 1999 en de beperkingen voor nieuwe woningbouw zijn gering. Het A-besluit wordt ook gesteund door de provincie Limburg voor wie de bereikbaarheid door de lucht van Limburg en de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats voor nieuwe bedrijvigheid belangrijk zijn.

Met betrekking tot de stiltegebieden wordt het volgende opgemerkt. Op grotere afstand van de luchthaven lopen vliegroutes van de grote luchtvaart over stiltegebieden. De vlieghoogte boven deze gebieden bedraagt ruim 3000 voet. De hierdoor ontstane geluidsbelasting op de grond is gering. Daarnaast is bij vliegroutes ook gekeken naar het vermijden van woonkernen. Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat in Maastricht veel minder woningen (1500) aan geluidsbelasting worden blootgesteld dan op basis van de oude vliegroutes.

Ook het belang van de toeristische sector is meegenomen in de belangenafweging, welke aan het A-besluit ten grondslag heeft gelegen. Van ernstige dupering van de toeristische sector is niet gebleken. Al deze verschillende belangen afwegend, ben ik van oordeel dat het A-besluit genomen had mogen worden.

**T2 Bezwaar dat economische belangen prevaleren boven die van het milieu en de gezondheid van omwonenden (5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. De milieugevolgen en de belangen van omwonenden zijn uitdrukkelijk in de afweging betrokken. Het enkele feit dat bij de afweging van de diverse betrokken belangen aan het bedrijfseconomisch belang van de luchthaven een bepaald gewicht is toegekend, betekent niet dat er met andere belangen geen rekening is gehouden. Voorts wordt opgemerkt dat

de PKB de aan het A-besluit ten grondslag liggende ontwikkeling toelaat. Verwezen wordt ook naar hetgeen onder T 1 is overwogen.

**T3 Bezwaar dat les-, circuit-, en rondvluchten, het zogenaamde klein vliegverkeer, in een zeer dicht bevolkt gebied feitelijk onmogelijk moet zijn. Niets in de aanwijzing gebiedt een regeling waarbij investering in geluidsarme vliegtuigjes voorgeschreven wordt. Bovendien zal er geen handhaving plaatsvinden van de routes voor het kleine luchtverkeer. Van een degelijke en juridisch sluitende afweging van belangen is dus geen sprake (Gemeente Meerssen, 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond.

In de PKB wordt uitgegaan van een afname van het aantal bewegingen met kleinere vliegtuigen (vliegtuigen die meetellen in de Bkl-berekeningen) van circa 57.000 in 1999 tot 30.000 in 2015. Het verplaatsen van de Nederlandse Luchtvaartschool naar Portugal leidt tot een verder verminderd gebruik van het luchtvaartterrein Maastricht door kleine vliegtuigen. De Bkl-geluidszone zoals deze is opgenomen in de PKB, is daarom in de aanwijzing aangepast vanwege deze afname van het aantal vliegtuigbewegingen met kleine vliegtuigen. Dit leidt tot een kleinere Bkl-geluidszone, die is gebaseerd op 20.000 vliegtuigbewegingen.

In artikel 8 van het A-besluit zijn ter beperking van de geluidshinder voorschriften betreffende het uitvoeren van circuits als onderdeel van proef-, les- en oefenvluchten opgenomen. Het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten vindt uitsluitend plaats van maandag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 19.00 uur plaatselijke tijd, niet zijnde officiële feestdagen.

Op grond van de Lvw worden in het A-besluit slechts de geluidszones vastgesteld. De Lvw voorziet niet in het vaststellen van een regeling ten behoeve van de regulering van de verschillende soorten vliegtuigen.

Met betrekking tot de handhaving wordt het volgende opgemerkt. De routes voor het kleine luchtverkeer worden niet in het kader van het A-besluit vastgesteld en gehandhaafd maar op grond van de Wet Luchtvaart, het Luchtverkeersreglement (Staatsblad 1992, 697) en Regeling luchtverkeersdienstverlening (Staatscourant 1998, 195, laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 20 maart 2006, Stcrt. 60). Wel worden de vliegroutes ten grondslag gelegd aan de berekening van de bij de aanwijzing behorende geluidszones.

Op grond van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat een degelijke en juridisch sluitende belangenafweging aan het A-besluit ten grondslag ligt.

**T4 Bezwaar dat het besluit van deze aanwijzing is genomen zonder dat verantwoordelijken zich persoonlijk van de situatie ter plekke op de hoogte hebben gesteld en er zodoende niet genoeg inzicht is geweest om een gedegen afweging te kunnen maken tussen de diverse belangen en over deze zeer complexe materie welke zeer ingrijpend is voor een groot gedeelte van Zuid Limburg (5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen de gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voor het overige wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder T1.

**T5 Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit een ondoorzichtig, voor een gewone burger niet te begrijpen stuk is en zodoende geen goede basis verschaft waarop een gedegen afweging kan worden gemaakt. (5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Het besluit is genomen met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving. Voorst wordt verwezen naar hetgeen is overwogen bij T1.

**T6 Bezwaar dat in de totale afweging van belangen blijkt, dat het milieuaspect en de belangen van omwonenden geheel ondergeschikt zijn. Een beperkte groei dient in verhouding te staan met economische belangen en de impact die het heeft op zijn omgeving. Er is daarentegen sprake van een ongebreidelde groei van 250 % en er is alleen maar met eenzijdige belangen (groei) rekening gehouden 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar T2.

**T7 Bezwaar dat volledig voorbij wordt gegaan aan de extra ontstane milieubelasting. De economische belangen blijven onverkort prevaleren. Dit is alleen gebeurd om volledig uitvoering te geven aan de wensen van de exploitant. Dit alles om niet het risico te lopen dat de nieuwe eigenaresse OMDV B.V., gelet op de door de door haar bedongen ontbindende koopvoorwaarde, alsnog de aandelenkoop ongedaan zou kunnen maken 5.1.2e d).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar hetgeen is gesteld bij T2 en C10.

**T8 Bezwaar dat in de aanwijzing de economische belangen van MAA en het omleggen van de aan- en uitvliegroutes over stillere gebieden zoals het Heuvelland ter ontlasting van Meerssen-Beek hoofdmotieven zijn geweest. Het belang van (de leefbaarheid van) Zuid Limburg is nergens terug te vinden 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Het veranderen van de aan- en uitvliegroutes vanaf de luchthaven Maastricht is het gevolg van de herstructurering van het luchtruim Zuid-Limburg. Met het oog hierop heeft de LVNL, mede namens de exploitant, bij brief van 27 februari 2004 aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verzocht om invoering van een gewijzigde vliegroutestructuur rondom de luchthaven Maastricht. De veiligheid in het luchtruim van Zuid-Limburg wordt hierdoor verbeterd. Bovendien is bij de afweging van de diverse betrokken belangen tevens het belang van de leefbaarheid van Zuid-Limburg meegenomen.

Voorts wil ik hierbij verwijzen naar de overwegingen ten aanzien van de routes in F.

Met betrekking tot het omleggen van de aan- en uitvliegroutes over stillere gebieden wordt verwezen naar hetgeen onder T 1 is overwogen met betrekking tot het vliegen over stiltegebieden.

**T9 Bezwaar dat de feiten waarop de aanwijzing is gestoeld onvolledig zijn. De aanwijzingsbesluiten gedogen vliegbewegingen die tot gevolg hebben dat de leefbaarheid, het culturele leven en het belangrijkste bestaansmiddel; het toerisme, in het hele Geuldal en Heuvelland dreigen geruïneerd te worden door geluidshinder, ernstige luchtkwaliteitsverlaging, ecologie- en gezondheidsaantastingen. Daarnaast wordt vergeten hoe ernstig de situatie al is door Amerikaanse Awacs die vanaf 'Geilenkirchen' opstijgen over Zuid Limburg 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor het A-besluit is gebruik gemaakt van een aantal bronnen van informatie. Met betrekking tot de geluidshinder wordt opgemerkt dat de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad de aan het A-besluit ten grondslag liggende ontwikkeling toelaat. Weliswaar zal het aantal vliegtuigen dat gebruik zal maken van de luchthaven toenemen ten opzichte van het aantal uit het Interim-aanwijzingsbesluit, maar de in het A-besluit vastgestelde geluidszones mogen niet worden overschreden. De milieueffecten zijn onderzocht in het MER Aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport, de effecten over de exploitatie van de luchthaven zijn afkomstig van het Ondernemingsplan van de exploitant, voor de afweging is verder van belang de informatie over de ontwikkeling van het bedrijventerrein bij de luchthaven en de informatie van de Luchtverkeersleiding Nederland over de nieuwe routestructuur. Op basis hiervan is een afweging gemaakt over de toekomstige gebruiksruimte van de luchthaven en daarbij is beoordeeld of de milieueffecten van het besluit aanvaardbaar zijn. Alle



verschillende belangen in aanmerking genomen ben ik tot de conclusie gekomen dat de effecten van het A-besluit aanvaardbaar zijn. Voorts wordt verwezen naar de overweging bij T1.

Met betrekking tot de AWACS-vliegtuigen wordt het volgende opgemerkt.

Het A-besluit regelt de gevolgen van aankomende en vertrekkende vliegtuigen op het luchtvaartterrein Maastricht. Het door deze vliegtuigen geproduceerde geluid wordt gereguleerd middels de voor het luchtvaartterrein Maastricht op grond van artikel 25a Lvw vastgestelde geluidszones voor het Ke-verkeer en voor de kleine luchtvaart. Met overvliegende vliegtuigen behoeft op grond van de Luchtvaartwet bij de vaststelling van geluidszones rond een luchtvaartterrein geen rekening te worden gehouden. Deze maken immers geen gebruik van het luchtvaartterrein.

**T10 Bezwaar dat de bezwaren van bezwaarmakers onvoldoende zijn afgewogen tegen de belangen van de luchthaven door –ook al zijn beperkingen voorzien- toe te staan dat militaire vliegtuigbewegingen plaats mogen vinden, vervolgens de openstellingstijden van de luchthaven Maastricht niet te beperken tot de periode van 07.00 tot 23.00 uur plaatselijke tijd, behoudens gevallen van opheffing van levensbedreigende omstandigheden voor personen- en passagiersvervoer, als enige te respecteren- nood breekt wet – brekende omstandigheid 5.1.2e Utrecht).**

Het bezwaar is niet gegrond. Ingevolge artikel 2 van het A-besluit is militair luchtverkeer toegestaan tot een maximum van 200 vliegtuigbewegingen per jaar onder de in het derde lid opgenomen beperkingen. Op grond van artikel 2 lid 3 zijn dit overigens enkel vluchten die humanitair dan wel operationeel noodzakelijk zijn. Militaire les- en trainingsvluchten, alsmede het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van militaire les- en trainingsvluchten zijn uitgesloten.

De openingstijden zijn niet gewijzigd ten opzichte van het Interim-aanwijzingsbesluit. Voor de overwegingen daaromtrent wordt verwezen naar hoofdstuk G.

Omtrent de extensieregeling wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder T15. Alle relevante belangen zijn aldus bij de besluitvorming betrokken en afgewogen tegen de belangen van de luchthaven.

**T11 Bezwaar dat zaken positiever voorgesteld worden dan ze daadwerkelijk zijn. In de toelichting op het besluit is aangegeven dat het aantal woningen in de 20 Ke zone in Maastricht met 1500 zal afnemen. De berekende aantallen kloppen echter niet met de werkelijkheid voor de woonkernen in het Maasdal. Het vliegveld ligt zo'n 80 meter hoger dan het dal. Bij het opstijgen is er dus minder geluidsbelasting dan uit de berekening volgt omdat de verticale afstand tussen de geluidsbron in werkelijkheid groter is dan in de berekening is aangehouden 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar het gestelde onder E14.

**T12 Bezwaar dat de stelling dat de extensieregeling van belang is voor een bedrijfszekere exploitatie in geen relatie staat tot het aantal personen dat hierdoor gehinderd wordt. Er treedt slaapverstoring op die schadelijke effecten heeft op de gezondheid. Daarnaast zijn er behalve geluid nog andere factoren die hun effect op de gezondheid hebben. Bezwaarmakers treffen bij de reactie op de zienswijze verwijzing naar toekomstig beleid (onder andere najaar 2004) aan, waaronder een rapport dat door de gezondheidszorg zou moeten worden opgesteld. Indien onvoldoende inzicht ontbreekt (dit staat zo in het bezwaar, bedoeld zal zijn voldoende) had naar de mening van bezwaarmakers verruiming van de exploitatie van de luchthaven niet mogen worden toegestaan 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor wat betreft de effecten voor de gezondheid wil ik verwijzen naar de overwegingen bij U.

Met betrekking tot de extensieregeling wordt verwezen naar het gestelde in hoofdstuk H.



**T13    Bezwaar dat in het aanwijzingsbesluit geen rekening is gehouden met onder andere het woon- en leefbelang 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar de overwegingen bij T2.

**T14    Bezwaar dat voor zover aan het aanwijzingsbesluit al een belangenafweging ten grondslag heeft gelegen, deze eenzijdig in het voordeel van de luchthaven is uitgevallen. Met de gerechtvaardigde belangen van de gemeentes Valkenburg aan de Geul en Margraten en hun ingezetenen (geluidhinder, slaapverstoring, luchtkwaliteit, natuurwaarden, vermindering van de aantrekkelijkheid voor recreatie en toerisme, waarvan de plaatselijke economie voor een aanzienlijk deel afhankelijk is) is niet dan wel volstrekt onvoldoende rekening gehouden (Valkenburg aan de Geul, Margraten).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd.

Voor zover het bezwaar zich daar niet tegen richt wordt het volgende overwogen. De milieugevolgen en de belangen van omwonenden zijn uitdrukkelijk in de afweging betrokken. Uit het feit dat deze belangenafweging heeft geleid tot het A-besluit kan niet worden afgeleid dat met die belangen geen rekening is gehouden. Zie voorts de overwegingen bij T1 en T2.

**T15    Bezwaar dat in het kader van het aanwijzingsbesluit niet is onderzocht welk deel van de omwonenden van de luchthaven door het vliegverkeer gestoord zal worden in zijn slaap. Wel is aangegeven dat rond de luchthaven Schiphol een onderzoek is verricht naar slaapverstoring door luchtverkeer en dat in het oordeel van het kabinet over dit onderzoek zal worden bezien welke consequenties de uitkomsten ervan zullen hebben voor de openingstijden voor regionale en kleine luchtvaartterreinen. Nu de uitkomsten van het bedoelde onderzoek reeds bekend zijn, had het in de rede gelegen om deze reeds bij de besluitvorming inzake de onderhavige aanwijzing te betrekken (ook de Commissie-21 adviseert dat overigens, zie bijlage J, pag. 55). Door dat achterwege te laten zijn niet alle relevante feiten en omstandigheden bij de besluitvorming betrokken en heeft er van een zorgvuldige belangenafweging reeds daarom geen sprake kunnen zijn. In het kader van een zorgvuldige belangenafweging had tevens op zijn minst onderzocht dienen te worden of er geen striktere voorwaarden c.q. beperkingen aan deze extensieregeling gesteld hadden kunnen worden (Valkenburg aan de Geul en Margraten).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voor zover het bezwaar zich daar niet tegen richt wordt voor de motivering verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk U en hoofdstuk H. Voorts wordt verwezen naar het gestelde onder T2.

**T16    Bezwaar dat op geen enkele manier de belangen van bezwaarmakers zijn afgewogen bij het vaststellen van het betreffende besluit 5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Het enkele feit dat bij de afweging van de diverse betrokken belangen het bedrijfseconomisch belang van de luchthaven heeft geprevaleerd boven de belangen van omwonenden maakt nog niet dat de betreffende belangen niet zijn meegenomen in de belangenafweging. Voor het overige wordt verwezen naar de overweging onder T 1.

**T17 Bezwaar dat het aantal vluchten door de jaren heen nog verder zal toenemen. De afweging die in dit soort zaken gemaakt wordt, betreft dan meestal de rendabiliteit van de luchthaven. Zo is er sprake van een overschrijding van het aantal Ke, maar er wordt gezegd dat als men zich aan de norm houdt, dat dan het aantal vliegbewegingen met meer dan 15% moet worden teruggebracht en de luchthaven dan niet meer rendabel te maken is. Dit geeft bezwaarmakers weinig vertrouwen in de zorgvuldigheid waarmee afwegingen worden gemaakt. In de afweging dienen ook de materiële (verminderde verkoopwaarde van het huis) en met name de immateriële waarden (vermindering van woongenot) meegenomen dienen te worden. Mocht dan de balans toch in het voordeel van de luchthaven doorslaan, dan zou het billijk zijn bezwaarmakers een vergoeding toe te kennen voor bovengenoemde schade (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Het enkele feit dat bij de afweging van de diverse betrokken belangen aan het bedrijfseconomisch belang van de luchthaven een bepaald gewicht is toegekend, betekent niet dat er met andere belangen geen rekening is gehouden of dat het besluit om die reden niet zorgvuldig is voorbereid.

Omtrent de overschrijding van de Ke-zone wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder B 1. Terzake van de stellingen van bezwaarden over schade wordt verwezen naar Q 1.

**T18 Bezwaar dat niet duidelijk is welk algemeen belang prevaleert. Het algemeen belang van de gezondheid van de mens of het economisch belang van werkgelegenheid van MAA en haar toeleveringsbedrijven? (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overweging wordt verwezen naar T1 en T2.

**T19 Bezwaar dat het onduidelijk is waarom het milieu moet wijken voor economische belangen. Een onrendabele luchthaven kan toch ook worden gesloten. Het Rijk trekt immers Rijksdiensten uit Limburg weg en heeft hier geen oog voor werkgelegenheid. De huidige MAA, zonder het aanwijzingsbesluit, behoort zodoende zelf rendabel te zijn. Het is de taak van de bedrijfsleiding van MAA om zorg te dragen voor werkgelegenheid (en daarmee werkgelegenheid voor toeleveringsbedrijven) en niet de omwonende, die diens gezondheid in de waagschaal moet stellen om in de toekomst te toetsen of de nieuwe aanvliegroute naar MAA door nieuwe geluidszones bedrijfsmatig rendabel is (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar T2 en C3.

**T20 Bezwaar dat het feit dat de plannen met de vliegroutes een ernstige bedreiging voor het economisch perspectief van de regio vormen niet of onvoldoende zijn meegenomen in het oordeel over de onderhavige besluitvorming (5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voorts wordt verwezen naar de overweging bij T2 en bij hoofdstuk F.

## **U. Gezondheid**

### **U1 Bezwaar dat het vliegveld in een van de drukst bevolkte gebieden van ons land ligt en de reeds bestaande gezondheidsschade zal hiermee onaanvaardbaar toenemen 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond.

Van gezondheidseffecten als gevolg van het gebruik van de luchthaven Maastricht Aachen Airport kan sprake zijn als gevolg van geluidsbelasting en/of luchtverontreiniging afkomstig van het vliegverkeer op de luchthaven. De afgelopen jaren is onderzoek gedaan naar bepaalde aspecten (ervaren gezondheid en mentale gezondheid, hart- en vaatandoeningen, luchtwegaandoeningen) van de gezondheidstoestand van omwonenden rond Schiphol. Hieruit blijkt dat deze aspecten geen grote veranderingen hebben ondergaan of dat de relatie tussen blootstelling en een gezondheidsaspect niet eenduidig is. Op basis van het onderzoek rondom Schiphol kan geen uitspraak worden gedaan dat onaanvaardbare gezondheidsschade zal optreden door het gebruik van de luchthaven Maastricht Aachen Airport.

De in het A-besluit vastgestelde geluidszones zijn bedoeld om de hoeveelheid geluid in de omgeving van de luchthaven Maastricht Aachen Airport te beperken tot een wettelijk vastgesteld en aanvaardbaar geacht niveau. De geluidszones zijn berekend conform de geldende wet- en regelgeving. Op grond van artikel 6 van het A-besluit is voor de exploitant de verplichting opgenomen om op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe te laten voor zover de geluidbelasting als gevolg van dit luchtverkeer de vastgestelde geluidszones niet overschrijdt. Het gehele handhavingssysteem is erop gericht een overschrijding van de geluidszones te voorkomen. Bovendien is de luchthaven van 23.00 tot 06.00 gesloten.

Om blootstelling van de bevolking aan hoge geluidsniveaus als gevolg van de luchtvaart zo veel als mogelijk te beperken zijn aan deze geluidszones ruimtelijke beperkingen verbonden. Binnen de 35 Ke geluidszone mag in principe geen nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen plaatsvinden. Binnen de 65 Ke-geluidscontour worden woningen op basis van de bestaande wet- en regelgeving aan de woonbestemming onttrokken.

Overigens worden, op basis van de – op grond van artikel 26b van de Luchtvaartwet vastgestelde- Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (Stcrt. 1997, 47, gewijzigd bij de regelingen van 23 maart 1998, Stcrt. 61, 12 november 1999, Stcrt. 223, 22 februari 2001, Stcrt. 44, 17 februari 2003, Stcrt. 34; hierna: RGV '97), aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen het gebied met een geluidsbelasting van 40 Ke of hoger in principe geluidwerende voorzieningen aangebracht. De kosten die daaruit voortvloeien komen voor rekening van de luchtvaartsector. Binnen de Bkl-geluidszone vindt geen isolatie plaats en worden geen geluidsgevoelige bestemmingen aan de woonfunctie onttrokken. Wel geldt binnen de 47 Bkl-geluidszone een verbod op nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Voor zover de Bkl-geluidszone samenvalt met een Ke-geluidszone geldt het regime behorende bij de Ke-geluidszone.

De conclusie is derhalve gerechtvaardigd dat schade aan de gezondheid van omwonenden ten gevolge van blootstelling aan vliegtuiggeluid zo veel als mogelijk wordt voorkomen.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit verwijs ik naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk J emissies en luchtkwaliteit. Met betrekking tot verstoring van de nachtrust verwijs ik naar de overwegingen in hoofdstuk G nachtsluiting.

**U2      Bezwaar dat het onaanvaardbaar is dat de volksgezondheid moet wijken voor kostenbesparende maatregelen (5.1.2e)**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen onder U1, hoofdstuk F en hoofdstuk T.

**U3      Bezwaar dat omwonenden van de luchthaven veel hinder ondervinden van en zich zorgen maken over de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) o.a. kerosinedampen, waarvan de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de omwonenden onvoldoende bekend zijn (5.1.2e)**

Het bezwaar is niet gegrond. Hoewel geurhinder de kwaliteit van het leven kan aantasten, zijn er op basis van het onderzoek rondom Schiphol geen aanwijzingen dat sprake is van klinische aandoeningen (zoals luchtwegaandoeningen) ten gevolge van geurhinder afkomstig van het vliegverkeer.

In het MER Aanwijzing en zonering Maastricht is onderzoek gedaan naar de geurhinder. De geurhinder wordt bepaald met behulp van de geureenheid (Ge). In het MER is de Ge afgeleid van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS). Daaruit blijkt dat het aantal gehinderden vermindert aanzienlijk in 2015 van ca. 400 tot 0 binnen de 1-10 Ge/m<sup>3</sup> 98 percentiel contour. De afname van de VOS emissie en daarmee de geuremissie is vooral te danken aan de vlootvernieuwing, die in de periode van 2000 tot 2015 plaatsvindt.

**U4      Bezwaar dat bezwaarmakers de relevantie ontgaat in het combineren van het aandeel van wegverkeer (A2) en vliegverkeer (Maastricht Aachen Airport) in de jaargemiddelde NO<sub>2</sub> concentraties. TNO milieu, energie en procesinnovatie heeft per brief van 22 december 2004 laten weten dat de bijdrage van Maastricht Aachen Airport in vergelijking met de bijdrage van de A2 klein is. Door de hoge bevolkingsconcentratie in Zuid Limburg (na de randstad het dichtst bevolkte gebied van Nederland, vooral in de oostelijke mijnstreek) is de gezondheid van de inwoners van Zuid-Limburg essentieel. Voor bezwaarmakers is het onduidelijk, of er een relatie bestaat tussen de uitstoot van chemische stoffen door het vliegverkeer en de gezondheid van de Zuid-Limburger in het algemeen en of dit aandachtspunt is meegenomen in de beleidsvoorbereiding en beleidsontwikkeling van het aanwijzingsbesluit. De GGD's van Zuid-Limburg beschikken mogelijk over relevante informatie (5.1.2e)**

Het bezwaar is niet gegrond. Als gevolg van ernstige luchtverontreiniging kunnen gezondheidseffecten optreden. Dat is de reden dat in het Besluit luchtkwaliteit 2005 grenswaarden gesteld zijn aan de concentraties van een aantal luchtverontreinigende stoffen. Voor de overwegingen inzake luchtkwaliteit wordt verwezen naar hoofdstuk J.

**U5      Bezwaar dat de wijziging van met name de vliegroutes negatieve invloed heeft op de gezondheid (5.1.2e)**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, treft dit geen grond, omdat de routes niet in het A-besluit, maar in een afzonderlijk besluit zijn vastgelegd. Voor zover het bezwaar zich richt tegen de gewijzigde routestructuur die is gebruikt bij het berekenen van de Ke-zone in het A-besluit wordt verwezen naar naar de overwegingen onder U1, U12, U13 en U14.

**U6      Bezwaar dat de gevolgen van de geraamde, verwachte schadelijke emissies uitermate ongewenst zijn vanwege schadelijke invloeden op de gezondheid 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen onder U3 en U4.

**U7      Bezwaar dat door het “uitwaaier-effect” van de nieuwe vliegroutes de omgeving te maken krijgt met een verhoogde uitstoot van stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid. Nu al constateert de GGD Maastricht een bovenmatig aantal kinderen met klachten van de ademhalingsorganen ten gevolge van een te hoge concentratie van belastende stoffen in de lucht. Het argument, dat de overlast nu over een groter gebied verspreid wordt en daarmee het emissieniveau per plek vermindert gaat niet op. Ook de verstoring van de rust en het woonklimaat vertaalt zich in gezondheidsklachten 5.1.2e** .

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen onder U1, U3 en U4.

**U8      Bezwaar dat de volksgezondheid wordt aangetast door de geluidsoverlast en de milieuvervuiling (inwoners Bemelen, inwoners Cadier en Keer, 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen onder U1, U3 en U4.

**U9      Bezwaar dat er steeds meer onderzoeksresultaten komen die wijzen op schade voor de volksgezondheid vanwege geluidsoverlast en luchtverontreiniging 5.1.2e** ).

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen onder U1, U3 en U4.

**U10    Bezwaar dat de luchtkwaliteit op en rond MAA meer vervuild is dan wettelijk toegestaan. Hierdoor en door de geluidsoverlast hebben vluchten tussen 20.00 en 8.00 ernstige gevolgen voor de gezondheid 5.1.2e** .

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen onder U1, U3, U4 en U5.

**U11    Bezwaar dat de nieuwe vergunning het mogelijk maakt dat het aantal vluchten met grotere vliegtuigen wordt uitgebreid tot ca. 35.500. Het aanwijzingsbesluit zal daarmee een potentieel schadelijke invloed hebben op de gezondheid en het welbevinden van mensen (5.1.2e** ).

Het bezwaar is niet gegrond. Het A-besluit past binnen de Planologische Kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Voor het overige wordt verwezen naar de overwegingen onder U1, U3, U4 en hoofdstuk T.

**U12    Bezwaar gezondheidsgevaaren door geluidsoverlast. Zowel dalende, maar vooral ook opstijgende vliegtuigen veroorzaken veel geluidsoverlast. Indien vliegtuigen al na enige seconden na opstijgen een bocht naar links moeten maken waardoor het stijgen minder snel verloopt en de motoren langer meer op volle toeren moeten draaien zal de overlast verergeren. Door de trechterwerking van het Geuldal wordt het geluid versterkt. Onderzoeken tonen aan dat geluidsoverlast vooral in de randen van de nacht psychische en fysieke schade veroorzaakt. Zuid-Limburg krijgt mogelijk te maken met geluidsoverlast die de overlast van Schiphol ver overstijgt. 5.1.2e** ).

Het bezwaar is niet gegrond. Het is op zich correct dat de geluidbelasting van dalende en opstijgende vliegtuigen overlast kan veroorzaken. Deze overlast en de aan de geluidsbelasting gerelateerde gezondheidseffecten worden door het invoeren van een geluidszone met de daarbinnen geldende bestemmingsbeperkingen echter zoveel als mogelijk beperkt. Deze (Ke-) geluidszone is bepaald



volgens de daarvoor geldende wettelijke voorschriften, zijnde de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden. In het Ke-rekenmodel wordt, zij het vereenvoudigd, rekening gehouden met locale kenmerken, zoals bijvoorbeeld met het landschap. Ook zaken als de meteorologische omstandigheden, de laterale geluidsverzwakking, de verspreiding in het horizontale vlak en de prestatie- en geluidskarakteristieken zijn in de appendices bij het rekenvoorschrift meegenomen.

Bezwaarmaker maakt niet duidelijk welke onderzoeken aantonen aan dat geluidsoverlast vooral in de randen van de nacht psychische en fysieke schade veroorzaakt. Op basis van het onderzoek rondom Schiphol kan geen uitspraak worden gedaan dat onaanvaardbare gezondheidsschade zou optreden door een luchthaven en de eventuele effecten van vliegen in de randen van de nacht. Ook blijkt uit het onderzoek geen eenduidige relatie tussen vliegtuiggeluid en de ervaren of mentale gezondheid. Tot slot blijkt er geen verband tussen vliegtuiggeluid en het gebruik van slaap- en kalmeringsmiddelen.

Afsluitend is het, gezien de omvang en intensiteit van het aantal vliegtuigbewegingen op luchthaven Maastricht Aachen Airport vergeleken met luchthaven Schiphol zeer onwaarschijnlijk dat de geluidsbelasting en de overlast in Limburg die van de regio Schiphol zal overstijgen.

**U13 Bezwaar tegen gezondheidsgevaar door luchtvervuiling: er wordt een toename verwacht van luchtvervuiling van alle gecontroleerde chemische stoffen. In de meeste gevallen ongeveer een verdubbeling maar in sommige gevallen zelfs bijna een verdrievoudiging. Deze vervuiling zal zeker gezondheidsproblemen gaan veroorzaken bij veel mensen in Zuid-Limburg (A. Vaessen, G. Bosch, J. Kleijnen/SP). Dit zal zeker leiden tot gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij (een huisgenoot van) bezwaarde (5.1.2e)).**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder U1, U3 en U4. Voorts wordt opgemerkt dat uit de resultaten van de luchtkwaliteitsrapportages blijkt dat een verdubbeling of verdrievoudiging van de luchtverontreiniging als gevolg van de ontwikkeling van het vliegverkeer op de luchthaven Maastricht Aachen Airport geenszins aan de orde is.

**U14 Bezwaar tegen gezondheidsgevaar door geluidsoverlast: dalende maar vooral opstijgende vliegtuigen veroorzaken veel geluidsoverlast. Deze overlast zal verergeren indien vliegtuigen al na enige seconden na opstijging een bocht naar links moeten maken waardoor het stijgen minder snel verloopt en de motoren langer meer op volle toeren moeten draaien. Daarnaast heeft het Geuldal een soort trechterwerking waardoor in het dal het geluid versterkt zal worden. Steeds vaker komen er onderzoeken in het nieuws die aantonen dat geluidsoverlast, vooral 'in de randen van de nacht' psychische en fysieke schade veroorzaakt. Het moet u toch bekend zijn dat vliegtuiglawaai leidt tot concentratieproblemen bij kinderen. Mogelijk krijgt Zuid-Limburg te maken met geluidsoverlast die de overlast van Schiphol ver overstijgt. (5.1.2e))**

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder U12. Daarnaast blijkt uit gezondheidskundig onderzoek uitgevoerd bij Schiphol, Heathrow en Madrid dat bij hogere niveaus van geluid van vliegverkeer bij scholen effecten optreden op begrip en concentratie. Uit het onderzoek blijkt, als stelregel, dat de toename van de geluidsbelasting met 5 dB(A) kan leiden tot een leerachterstand van gemiddeld circa één maand.

In de woonkernen Beek en Meerßen, rondom het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport, liggen enkele basisscholen. De toename van de geluidbelasting op deze scholen als gevolg van de nieuwe aanwijzing in vergelijking met het Interim-aanwijzingsbesluit is beperkt tot maximaal 1 – 3 dB(A). Het gevonden effect op de leerachterstand zal zich dan ook niet voordoen. Daarnaast kan worden opgemerkt dat het aantal vliegtuigbewegingen op Maastricht Aachen Airport in vergelijking met Schiphol, Heathrow en Madrid veel lager is. Het absolute aantal momenten dat leerlingen op basisscholen rondom Maastricht Aachen Airport verstoord zouden kunnen worden is dus ook veel lager.



**U15** Bezwaarden constateren dat voorbij wordt gegaan aan de extra geluidsbelasting en milieugevolgen, met als resultaat een ernstige aantasting van de bestaande leef- en woonkwaliteit. Met nadruk willen zij erop wijzen, dat de uitbreiding en wijziging van het vliegverkeer vooral ernstige gevolgen heeft voor het welzijn en voor de gezondheid. ( <sup>5.1.2</sup> 5.1.2e , mede nms. 214 inwoners van Bemelen)

Het bezwaar is niet gegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen onder U1, U3, U4 en U5.

## V Overig

**V1 Bezwaar dat er geen beslissing is genomen op het, op 4 april ingediende, niet ingetrokken, conform de Awb ingediende bezwaarschrift tegen de door de Staatssecretaris van V/W op 13 maart 2003 aan exploitant verleende ontheffing ex. art. 31 Lvw. (verg. procedure kenmerk DL/S&B 03.520583, bezwaarschrift Voncken, Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart, publ. Stcrt. 51, 31 maart 2003) terwijl toch de Awb van het bestuursorgaan eist dat, na verplichte heroverweging, een beslissing op bezwaar moet volgen. In deze heroverweging had betrokken dienen te worden de door de aanleg van dat voorziene bouwwerk te toetsen wettelijke bepalingen op grond van de Wegenwet, Wet Milieubeheer, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, Woningwet en de op die wetgeving stoelende uitvoeringsbesluiten als lokale bestemmingsplan en/of bouwverordening, alsmede de krachtens deze wetgeving conform de Awb gestelde regels van voorafgaande bekendmaking en/of melding, door de betrokken bevoegde bestuursorganen (Staatssecretarissen van V&W en VROM, Gedeputeerde Staten van Limburg en de Raad en/of B/W van Beek) (5.1.2e Utrecht).**

Het bezwaar is niet gegrond. Onderhavige beslissing op bezwaar heeft betrekking op de bezwaarschriften die zijn ingediend tegen het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein van 27 december 2004 op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet. Genoemd bezwaarschrift tegen de ontheffing op grond van artikel 31 van de Luchtvaartwet betreft een andere procedure, zodat daar in deze beslissing niet op in wordt gegaan.

**V2 Bezwaar dat het vliegveld aan de milieunormen zegt te voldoen maar dit niet bewijst. Er zijn ten onrechte grotere aantallen binnen de bestaande contouren getolereerd; deze zijn al belastend zonder enige relatie met de aard van het geluid (5.1.2e ).**

Het bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar zich richt tegen de effecten op geluid en luchtkwaliteit van het aantal vliegbewegingen dat kan plaatsvinden binnen de geluidscontouren wordt verwezen naar de hoofdstukken E en J.

Overigens is het bezwaar niet nader onderbouwd, zodat daar niet verder op kan worden ingegaan.

**V3 Bezwaar dat het vliegveld aan de milieunormen zegt te voldoen maar dit niet bewijst.. Het vliegveld zegt zich aan de voorschriften te houden, maar dit hebben ze nog nooit gedaan (5.1.2e )**

Dit bezwaar is niet gegrond. Het bezwaar is niet nader onderbouwd. Onduidelijk is welke voorschriften bedoeld worden.

Indien bedoeld wordt op de voorschriften ten aanzien van de milieunormen wordt het volgende overwogen. Ten aanzien van het geluid zijn er in het A-besluit geluidszones opgenomen, waarbinnen de exploitatie van de luchthaven plaats moet vinden. Is er sprake van overschrijding dan zal handhavend opgetreden worden. Voor de overwegingen aangaande de bezwaren over geluid wordt verwijzen naar hoofdstuk E.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt verwijzen naar het nadere onderzoek dat is uitgevoerd en heeft uitgewezen dat er in de periode 2004 tot en met 2010 geen sprake is van overschrijding van de normen op grond van het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Voor de overwegingen met betrekking tot de bezwaren aangaande de luchtkwaliteit wordt verwezen naar hoofdstuk J.

Ten aanzien van het MER wordt verwezen naar de overwegingen dienaangaande in hoofdstuk D.

**V4 Bezwaar dat het vliegveld aan de milieunormen zegt te voldoen maar dit niet bewijst. Er worden geen voorzieningen getroffen gelijk het overige verkeer en dit is ongelijk (gelijkheidsbeginsel) (5.1.2e).**

Dit bezwaar is niet gegrond. Nu het bezwaar niet nader is gemotiveerd en onderbouwd, kan niet worden nagaan op welke voorzieningen gedoeld wordt. Voor zover het bezwaar betrekking heeft op geluid, luchtkwaliteit en MER wordt verwijzen naar het aanwijzingsbesluit respectievelijk de overwegingen in de hoofdstukken E, J en D. Overigens kan worden gemeld dat het A-besluit voldoet aan alle wettelijke vereisten en normen voor luchthavens.

**V5 Bezwaar dat vermeld wordt dat Limburg tamelijk smal is en ingeklemd ligt tussen België en Duitsland (tussen grotere vliegvelden zoals Luik, Keulen en Düsseldorf) en afstemming voor verkeersleiding moeilijk is. Maar over het vliegen van AWACS boven de tolerantiegebieden, zoals in bijlage B is aangegeven, wordt nergens melding gedaan. AWACS vliegen namelijk dagelijks diverse keren zeer laag hun oefenronden boven deze gebieden. Bezwaarmakers vragen zich af of aanpassing voor verkeersleiders in dat geval geen probleem is en bovendien of de veiligheid voldoende is gewaarborgd? (5.1.2e)**

Het bezwaar is niet gegrond. De nieuwe luchtverkeersroutes die een betere afstemming tussen de verkeersleiding van België en Nederland mogelijk maken, zijn niet vastgelegd in het aanwijzingsbesluit, zodat daar niet op kan worden ingegaan. De in bijlage D - en niet bijlage B zoals bezwaarmaker aangeeft - van het A-besluit opgenomen tolerantiegebieden hebben niets te maken met AWACS-vliegtuigen. De tolerantiegebieden hebben betrekking op vliegtuigen die starten vanaf het luchtvaartterrein. Als AWACS-vliegtuigen laag willen vliegen, moeten zij daarvoor toestemming vragen van de luchtverkeersleiding in Beek. Door dit toestemmingsvereiste wordt de veiligheid in het luchtruim gewaarborgd.

**V6 Bezwaar dat het voorgestelde ontwerp-aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht niet realistisch is. Aan de economische belangen wordt voorrang verleend op het milieubelang. Hierdoor ontstaat er een verdere aantasting van het woon- en leefklimaat en de gezondheid van de mensen.**

**De aangegeven PKB grenzen voor de activiteiten van de luchthaven geven nu al veel stank- en geluidsoverlast voor omwonenden. Met de voorgenomen beschreven activiteiten van de luchthaven zullen deze PKB aangegeven grenzen zelfs overschreden worden. Doordat vliegbewegingen van de grote en de kleine luchtvaart veelvuldig afwijken van de aangegeven aan- en uitvliegroutes is er nog meer overlast, tevens voor de bewoners van geheel Zuid Limburg (5.1.2e).**

Het bezwaar is niet gegrond.

Indien gedoeld wordt op de belangenafweging wordt verwijzen naar de overwegingen met betrekking tot de belangenafweging in hoofdstuk T.

Voor wat betreft de bezwaren ten aanzien van de economische belangen wordt verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk C.

Voor wat betreft de bezwaren ten aanzien van het milieubelang wordt verwezen naar hoofdstuk D, waarin de bezwaren tegen de MER worden behandeld, en naar de hoofdstukken L en M, waarin de bezwaren met betrekking tot de Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet worden beschreven.

Voor wat betreft de bezwaren ten aanzien van de gezondheid wordt verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk U.

Voor wat betreft de bezwaren ten aanzien van de PKB wordt verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk B.

Voor wat betreft de bezwaren ten aanzien van geluid wordt verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk E.

Voor wat betreft de bezwaren ten aanzien van de vliegroutes wordt verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk F.

Voor wat betreft de bezwaren ten aanzien van de handhaving van de vliegroutes wordt verwezen de overwegingen in hoofdstuk I.

Voorts wordt nog opgemerkt dat in het aanwijzingsbesluit een nadeelcompensatieregeling is opgenomen. Bij de overweging onder O1 is dit nader uitgewerkt, zodat daarnaar wordt verwezen.

**V7 Bezwaar dat de alternatieven voor de aanwijzing niet duidelijk zijn** 5.1.2e -  
5.1.2e

Bezwaar is niet gegrond. Voor zover het bezwaar betrekking heeft op het MER wordt verwezen naar de overwegingen dienaangaande in hoofdstuk D. Nu het bezwaar niet nader is gemotiveerd en onderbouwd, kan daar niet verder op worden ingegaan.

**V8 Bezwaar dat de drukte in het luchtruim wordt veroorzaakt doordat er zoveel andere vliegvelden in de buurt zijn. Bezwaarmaker vraagt zich af of daar niet naar uit kan worden geweken** (5.1.2e ).

Het bezwaar is niet gegrond. Indien wordt bedoeld op de afstemming van de verkeersleiding wordt verwezen naar hetgeen hieromtrent is overwogen onder V6. Indien wordt bedoeld op de vliegroutes wordt verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk F.

**V9 Bezwaar dat het effectrapport geen rekening houdt met de hinder van de omwonenden en daarom behouden bezwaarmakers zich het recht voor om in privaatrechtelijke zin tegen hinder al dan niet in rechte te ageren. Door de ruime omschrijving van het hinderartikel (artikel 5:37 BW) ontstaat met deze procedure een onnodig gevaar. Wanneer het aanwijzingsbesluit uiteindelijk in publiekrechtelijke zin rechtmatig is, staat de rechtmatigheid van de hinder in privaatrechtelijke zin vast. In privaatrechtelijke zin is het aanwijzingsbesluit mogelijk een onrechtmatige overheidsdaad.**

**In dit kader zijn omwonenden nieuwsgierig naar het milieueffect van de uitstoot van kerosine door het vliegverkeer en trillingen door geluidsoverlast en minder naar de relatie tussen wegverkeer van de A2 en vliegverkeer van MAA** (5.1.2e )

Het bezwaar is niet gegrond. Voor wat betreft het MER wordt verwezen naar de overwegingen dienaangaande in hoofdstuk D. In het MER is eveneens informatie opgenomen aangaande de luchtkwaliteit.

Het besluit is zorgvuldig tot stand is gekomen. Het bezwaarmakers vrij om een civiele procedure te starten. Gewezen wordt op het feit dat in het aanwijzingsbesluit een nadeelcompensatieregeling is opgenomen. Onder O1 is dit nader beschreven, zodat daarnaar wordt verwezen.

**V10 Op minder dan 30 en 50 minuten reisafstand bevinden zich twee vliegvelden: Luik en Brussel** 5.1.2e

Het bezwaar is niet gegrond. De aanwezigheid van de luchthaven Maastricht Aachen Airport past binnen het Nederlandse luchtvaartbeleid. Voor de luchthaven Maastricht is dat onder meer vastgelegd in de Planologische kernbeslissing (PKB) voor de luchthavens Maastricht en Lelystad. Ondanks de aanwezigheid van de vliegvelden Luik en Brussel heeft de exploitant een aanvraag ingediend voor verruiming van de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven Maastricht. Op die aanvraag is beslist. Het aan de aanvraag ten grondslag liggende Strategisch Ondernemingsplan is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat getoetst. De verwachte marktvraag in 2015, zoals die is vastgesteld door de exploitant, wordt haalbaar geacht.





**V11 De positie van het vliegveld gelegen naast DSM is uit het oogpunt van veiligheid minder wenselijk 5.1.2e**

Het bezwaar is niet gegrond. Het A-besluit en de beslissing op bezwaar is opgesteld met in achtneming van de vigerende wet- en regelgeving. Voor de overwegingen ten aanzien van bezwaren aangaande de externe veiligheid wordt verwezen naar hoofdstuk K.

## Bijlage 1 bij IENM/BSK-2011/142625

Overwegingen behorende bij de beslissing op bezwaar van bezwaar van ... oktober 2011 inzake de Aanwijzing ex artikel 18 Luchtvaartwet van het luchtvaartterrein Maastricht d.d. 27 december 2004 en de Aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszones rond het luchtvaartterrein Maastricht d.d. 27 december 2004

## **Inhoudsopgave**

### **Algemene inleiding**

<b>A</b>	<b>Procedureel .....</b>	<b>15</b>
<b>B</b>	<b>PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad.....</b>	<b>23</b>
<b>C</b>	<b>Economisch/Financieel .....</b>	<b>32</b>
<b>D</b>	<b>Milieueffectrapport .....</b>	<b>38</b>
<b>E</b>	<b>Geluid .....</b>	<b>41</b>
<b>F</b>	<b>Routestructuur .....</b>	<b>55</b>
<b>G</b>	<b>Nachtsluiting .....</b>	<b>60</b>
<b>H</b>	<b>Extensieregeling .....</b>	<b>64</b>
<b>I</b>	<b>Handhaving .....</b>	<b>68</b>
<b>J</b>	<b>Emissies &amp; luchtkwaliteit .....</b>	<b>72</b>
<b>K</b>	<b>Externe veiligheid .....</b>	<b>83</b>
<b>L</b>	<b>Habitatrichtlijn .....</b>	<b>87</b>
<b>M</b>	<b>Flora- en Faunawet .....</b>	<b>97</b>
<b>N</b>	<b>Nationaal (milieu-)beleid .....</b>	<b>101</b>
<b>O</b>	<b>Toerisme .....</b>	<b>104</b>
<b>P</b>	<b>Ruimtelijke ontwikkeling .....</b>	<b>108</b>
<b>Q</b>	<b>Schade .....</b>	<b>110</b>
<b>R</b>	<b>RO-besluit .....</b>	<b>113</b>
<b>S</b>	<b>Belangenafweging .....</b>	<b>114</b>
<b>T</b>	<b>Gezondheid .....</b>	<b>121</b>
<b>U</b>	<b>Overig .....</b>	<b>125</b>

## ALGEMENE INLEIDING

### Inleiding

Op 24 augustus 2006 is op de bezwaarschriften tegen de aanwijzingsbesluiten inzake luchtvaartterrein Maastricht beslist. Tegen deze beslissing op bezwaar zijn negen beroepschriften ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling). Op 13 februari 2008 heeft de Afdeling uitspraak gedaan (zaaknummer 200606822/1). De Afdeling heeft de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 vernietigd. Met het hier voorliggende besluit wordt opnieuw op de bezwaren beslist van de partijen die in beroep zijn gekomen tegen het besluit van 24 augustus 2006, zulks met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling.

In deze algemene inleiding wordt een korte uiteenzetting gegeven van de gevolgde procedure en de wijze waarop deze nieuwe beslissing op bezwaar tot stand is gekomen.

### De aanwijzingsbesluiten

Op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet (zoals dat gold tot 24 december 2008) (hierna: Lvw) is de Minister van Verkeer en Waterstaat (en/of de Minister van Defensie) in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd een luchtvaartterrein aan te wijzen.

Op 27 december 2004 zijn ten aanzien van luchtvaartterrein Maastricht de volgende besluiten genomen:

- Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat (met kenmerk DGL/04.u02917) als bedoeld in artikel 18 Lvw tot aanwijzing van het luchtvaartterrein Maastricht (hierna: het A-besluit);
- Besluit van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (met kenmerk S 397), houdende de aanwijzing ex artikel 26 Lvw juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszones rond het luchtvaartterrein Maastricht behorende bij het aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Maastricht ex artikel 18 Lvw (hierna: het RO-besluit).

Het A-besluit heeft (onder meer) betrekking op:

- De begrenzing van het luchtvaartterrein;
- De vaststelling van een tijdelijke en een definitieve geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke;
- De vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 47 bkl;
- Voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein;
- Een schaderegeling; en
- De intrekking van het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 25 oktober 1994 nr. DGRLD/VI/L 94.007352 (Stcrt. 1994, 227), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 29 april 2004 (Stcrt. 2004, 90).

Het RO-besluit bevat de aanwijzingen van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de gemeenten die zijn gelegen binnen de geluidszones. Deze aanwijzingen richten zich op de inhoud van bestemmingsplannen

voor de binnen de geluidszones gelegen gronden. Tevens is daarbij aangegeven op welke wijze uitvoering moet worden gegeven aan de op grond van de aanwijzingen aangepaste bestemmingsplannen.

Op grond van artikel 18 lid 1 onder b (oud) Lvw moet het aan te wijzen luchtvaartterrein overeenstemmen met een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud). Ten tijde van het vaststellen van het A-besluit was dit voor luchtvaartterrein Maastricht de planologische kernbeslissing (PKB) luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, die op 26 juni respectievelijk 18 september 2003 door de Tweede en Eerste Kamer is goedgekeurd en vervolgens op 20 mei 2004 in werking is getreden.

#### **De voorbereidingsprocedure van het A-besluit en het RO-besluit**

Bij brief van 3 april 2001 (nr. 1102/01.035268/BIE) heeft de exploitant van luchtvaartterrein Maastricht, Maastricht Aachen Airport BV, verzocht om een aanwijzing ter vervanging van het Interim-aanwijzingsbesluit van 28 april 2000, nr. DGR/LD/JBZ/L 00.210220 (Stcrt. 2000, 99).

Op 27 februari 2004 heeft de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) (nr. CEB/2004/2130) mede namens de exploitant verzocht om in dat aanwijzingsbesluit de mogelijkheid van een verschoven baandrempel en een geluidszone passend bij een nieuwe routestructuur op te nemen.

In het kader van zijn verzoek om aanwijzing van het luchtvaartterrein heeft de exploitant een milieueffectrapportage (hierna: m.e.r) laten uitvoeren. Het resultaat daarvan, het "Milieueffectrapport aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport" (hierna: het MER) is bij brief van 30 maart 2004 (nr. 1102/04.0770/TIN) aan de toenmalige minister aangeboden. In dezelfde brief heeft de exploitant verzocht om een definitieve aanwijzing.

Vervolgens is de procedure als bedoeld in de destijds geldende artikelen 19 tot en met 24 Lvw doorlopen.

Overeenkomstig artikel 19, tweede lid Lvw heeft op 15 april 2004 bestuurlijk overleg over het voorontwerp A-besluit plaatsgevonden. Aan dit bestuurlijk overleg hebben de provincie Limburg en de gemeenten Beek en Meerssen deelgenomen. De gemeente Maastricht heeft afgezien van deelname aan dit overleg.

Op 20 april 2004 hebben de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RPC/RMC) advies uitgebracht over het voorontwerp A-besluit en RO-besluit.

Het ontwerp A-besluit en het ontwerp RO-besluit hebben van 19 mei 2004 tot en met 18 juni 2004 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode bestond voor een ieder de mogelijkheid zienswijzen in te brengen. De Commissie ex artikel 21 Lvw (hierna: de Commissie 21) heeft op 7 juni 2004 een hoorzitting gehouden waarbij zienswijzen mondeling konden worden ingebracht.

De Commissie ex artikel 28 Lvw (hierna: de Commissie 28) heeft op 6 juli 2004 advies uitgebracht.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.) heeft op 13 juli 2004 advies over het MER uitgebracht.

De Commissie 21 heeft op 13 september 2004 advies uitgebracht over de naar voren gebrachte zienswijzen.

Conform artikel 23 Lvw (oud) heeft onder meer het advies van de Commissie 21 (tezamen met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 13 juli 2004) van 24 september 2004 tot en met 23 oktober 2004 ter inzage gelegen.

Het A-besluit en het RO-besluit zijn op 21 december 2004 behandeld in de Tweede Kamer. De besluiten zijn op 27 december 2004 ondertekend. Op 29 december 2004 zijn het A-besluit en het RO-besluit gepubliceerd in de Staatscourant (Stcrt. 2004, 252). Op 31 december 2004 zijn de besluiten van kracht geworden.

Het A-besluit en het RO-besluit hebben van 29 december 2004 tot en met 10 februari 2005 op diverse plaatsen ter inzage gelegen in de gemeenten Beek, Maastricht, Margraten, Meerssen, Nuth, Schinnen, Sittard-Geleen en Valkenburg aan de Geul.

#### **De bezwaarperiode en de beslissing op bezwaar**

Tegen het A-besluit en het RO-besluit zijn 687 bezwaarschriften ingediend. Op 3 en 10 maart 2005 hebben in het kader van de bezwaarschriftprocedure hoorzittingen plaatsgevonden waarbij belanghebbenden hun bezwaarschrift mondeling konden toelichten. De verslagen hiervan zijn aan alle bezwaarmakers toegezonden bij brief van 19 april 2005.

Naar aanleiding van de ingediende bezwaren is besloten aanvullend onderzoek te laten uitvoeren. Het betreft hier het onderzoek "Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" van Bureau Waardenburg van 17 oktober 2005 en voorts het onderzoek "Luchtkwaliteit Maastricht Aachen Airport, Luchtkwaliteit berekeningen in het studiegebied rond de luchthaven MAA", Adecs Airinfra van 5 januari 2006. Bij brief 3 januari 2006 zijn bezwaarmakers op de hoogte gesteld van de terinzagelegging, van 11 januari tot en met 20 februari 2006, van deze onderzoeksrapporten. Voorts zijn zij uitgenodigd voor een hoorzitting op 16 februari 2006. Het verslag van deze hoorzitting is op 28 april 2006 aan bezwaarmakers toegezonden. De rapporten hebben enkele bezwaarmakers aanleiding gegeven aanvullende bezwaarschriften in te dienen.

Op 24 augustus 2006 is beslist op de ingediende bezwaren. De beslissing op bezwaar is aan alle bezwaarmakers toegezonden. Het besluit is op 31 augustus 2006 in de Staatscourant (2006, nr. 169) gepubliceerd.

#### **De beroepsprocedure en de uitspraak van de Afdeling**

Tegen het besluit van 24 augustus 2006 zijn negen beroepschriften ingediend. De behandeling van de beroepen vond plaats op 11 december 2007. Op 13 februari 2008 heeft de Afdeling uitspraak gedaan. De Afdeling heeft de beroepen gegrond verklaard en de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 vernietigd. Voorts is het A-besluit herroepen voor zover het betreft artikel 2, tweede en derde lid.

**Bevoegd gezag**

Op grond van het Koninklijk Besluit van 14 oktober 2010 (Staatscourant 18 oktober 2010, nr. 16525) zijn het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het ministerie van Verkeer en Waterstaat opgeheven en is het ministerie van Infrastructuur en Milieu ingesteld en is de Minister van Infrastructuur en Milieu belast met de behartiging van alle aangelegenheden die voor 14 oktober 2010 waren opgedragen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer met uitzondering van een aantal (hier niet relevante en in het Koninklijk Besluit genoemde) aangelegenheden. Bij besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 15 oktober 2010 (Staatscourant 28 december 2010, nr. 21242) is de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu binnen de grenzen van het door de minister vastgestelde beleid belast met de behandeling van de aangelegenheden betreffende het beleid, de uitvoering en de handhaving betreffende (voor zover thans van belang) de luchtvaart. Aangelegenheden betreffende de ruimtelijke ordening vallen onder de bevoegdheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Gelet op het voorgaande is voorliggende beslissing op bezwaar genomen door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Infrastructuur en Milieu.

**De heroverweging**

In het kader van de onderhavige beslissing op bezwaar heeft een nieuwe heroverweging plaatsgevonden van het A-besluit en het RO-besluit. Aangezien de Afdeling in haar uitspraak van 13 februari 2008 de beslissing op bezwaar integraal heeft vernietigd, dient met inachtneming van deze uitspraak opnieuw te worden beslist op de bezwaren van de partijen die in beroep zijn gekomen tegen het besluit van 24 augustus 2006. Dat is gebeurd.

In het kader van de zorgvuldigheid zijn de bezwaarmakers die niet in beroep zijn gekomen tegen de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 in kennis gesteld van de (hieronder te noemen) nieuwe rapporten, die voor het nemen van de beslissing op bezwaar relevant zijn en zijn zij tevens uitgenodigd om te worden gehoord over deze nieuwe rapporten. Voorts is gezien of onderwerpen die door deze bezwaarmakers aan de orde zijn gesteld, voor zover deze niet al aan de orde zijn gekomen bij de bespreking van de bezwaren van degenen die in beroep zijn gekomen tegen de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006, in het kader van de ex nunc toetsing aanleiding vormen om in deze beslissing op bezwaar een ander besluit te nemen dan het besluit dat thans voorligt. Dat is niet het geval.

In het kader van de heroverweging is het volgende van belang. Eén van de aspecten die tot vernietiging van de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 heeft geleid, betrof de omvang van de Ke-zone. De in het A-besluit opgenomen zone wijkt af van (is groter dan) de in de PKB Lelystad en Maastricht (hierna: PKB) opgenomen indicatieve Ke-zone. De Afdeling heeft in de uitspraak van 13 februari 2008 overwogen dat in het besluit niet deugdelijk is gemotiveerd dat het terugschalen van de Ke-zone naar het niveau van de indicatieve Ke-zone van de PKB onaanvaardbare consequenties voor de bedrijfsvoering van de luchthaven zou hebben. In reactie op de uitspraak - en ter voorbereiding op de nieuwe beslissing op bezwaar - is de exploitant verzocht middels een nieuwe economische onderbouwing gemotiveerd aan te geven waarom het voor zijn bedrijfsvoering noodzakelijk is om over de geluidszone zoals opgenomen in het A-besluit te beschikken.



Tegelijkertijd is opdracht gegeven tot het maken van een nieuw luchtkwaliteitsrapport, zulks met inachtneming van de overwegingen van de Afdeling in de uitspraak van 13 februari 2008. Tenslotte is opdracht gegeven tot actualisatie van de overige onderzoeken (geluid, externe veiligheid en natuur). De economische onderbouwing is door de exploitant aangeleverd bij brief van 10 september 2009. In deze economische onderbouwing (het bij de brief gevoegde rapport "Nut en noodzaak vervoersmix MAA" van BCI/AAE) is de exploitant uitgegaan van een gewijzigde invoerset (Maatgevend Vlucht Schema 2009, hierna: MVS 2009) dan waarvan is uitgegaan bij het opstellen van het primaire besluit. De nieuwe invoerset is gebaseerd op het werkelijk gebruik en de meest actuele inzichten anno 2009. De heroverweging geschiedt ex nunc, om die reden is in het voorliggende besluit rekening gehouden met de gewijzigde invoerset. De nieuw aangeleverde economische onderbouwing heeft aanleiding gegeven tot actualisatie van alle uitgevoerde onderzoeken naar luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en natuur, uitgaande van de gewijzigde invoerset. Uit de externe veiligheidsberekeningen overeenkomstig het nieuwe MVS 2009 bleek echter dat 29 woningen in Geverik binnen de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour en daarmee binnen de (toekomstige) sloopzone zouden komen te vallen.

De uitkomsten van dit onderzoek heeft de toenmalige minister doen besluiten bij brief van 26 juli 2010 de exploitant te vragen aan te geven wat de gevolgen zijn voor de exploitatie van de luchthaven als uitgegaan wordt van een aanwijzing waarbij geen woningen in de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour vallen alsmede om uit te rekenen met hoeveel procent het aantal vliegtuigbewegingen zou moeten worden verminderd om het aantal woningen in de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour terug te brengen tot 0. Ook is de exploitant verzocht aan te geven welke gevolgen een dergelijke vermindering zou hebben voor de milieuonderzoeken die de basis zijn voor de te nemen beslissing op bezwaar. De exploitant heeft in vervolg op het verzoek van de toenmalige minister onderzoek laten verrichten. Naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek heeft de exploitant bij brief van 25 oktober 2010 verzocht in de beslissing op bezwaar een 35 Ke-zone vast te stellen uitgaande van een geactualiseerd Maatgevend Vlucht Schema (MVS 2010), waarop vervolgens een terugschaling van 16% op het Ke-verkeer is toegepast (MVS 2010-16% Ke-verkeer). Dit verzoek is door het bevoegd gezag als positief en uitvoerbaar beoordeeld.

Vervolgens is het scenario MVS 2010 minus 16% Ke-verkeer uitgangspunt geweest voor de onderzoeken naar geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, natuur en het onderzoek naar de aantallen woningen, inwoners, ernstig gehinderde personen en scholen binnen de geluidscontouren. De onderzoeken, waarvan de uitkomsten zijn neergelegd in de hierna te noemen rapporten, hebben ten grondslag gelegen aan de heroverweging in het kader van de te nemen beslissing op bezwaar.

Bij de onderhavige beslissing op bezwaar zijn de beleidsmatige kaders zoals geformuleerd in de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad en de Luchtvaartnota als uitgangspunt genomen. Hierin wordt benadrukt dat Maastricht Aachen Airport een belangrijke factor is in de ontwikkeling van de regionale economie van Zuid-Limburg. Het Rijk en de regio ondersteunen de ontwikkeling van de luchthaven als een (Euregionaal) knooppunt van vervoer van personen en vracht.

Voor elk onderdeel van de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 is bezien of zich nieuwe feiten en/of omstandigheden (wijziging van rechts- en beleidsregels daaronder begrepen) hebben voorgedaan die thans tot een andere beslissing zouden moeten leiden. Indien en voor zover dat zich voordoet, is dat in de beslissing op

bezwaar aangegeven. In dit verband wordt opgemerkt dat de heroverweging ertoe heeft geleid dat in deze beslissing op bezwaar een 35 Ke-zone wordt vastgesteld die kleiner is dan de 35 Ke-zone uit het aanwijzingsbesluit uit 2004. De gewijzigd vastgestelde zone is eveneens kleiner dan de indicatieve Ke-contour uit de PKB. Slechts op twee punten is de 35 Ke-zone iets groter dan de indicatieve Ke-contour uit de PKB, maar de afwijking daar is minder dan 2 Ke.

De voorliggende beslissing op bezwaar heeft geruime tijd op zich laten wachten. De lange duur van de besluitvorming is onder meer veroorzaakt door de complexiteit van het dossier en de zorgvuldigheid waarmee de belangen in beeld zijn gebracht en gewogen. De bezwaarmakers zijn meerdere keren per brief geïnformeerd over de vertragingen in het besluitvormingsproces en zijn gevraagd om begrip hiervoor in het belang van een zorgvuldige voorbereiding van de beslissing op bezwaar.

### **Het toepasselijke recht**

Sinds de uitspraak van de Afdeling van 13 februari 2008 heeft de Lvw een aantal wijzigingen ondergaan. Per 1 juli 2008 zijn enige artikelen gewijzigd in verband met de inwerkingtreding van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening. Per 1 juli 2008 worden planologische kernbeslissingen, en dus ook de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, gelijk gesteld met een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro). Artikel 18 en artikel 27 Lvw zijn hierop aangepast. Omwille van de leesbaarheid - en de "herkenbaarheid" - wordt in deze beslissing op bezwaar overigens nog wel gerefereerd aan de "PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad" dan wel de "PKB".

Per 1 november 2009 is de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, hierna: RBML) in werking getreden. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de gehele RBML zijn op 24 december 2008 de overgangsbepalingen III, onderdeel C, IX, lid 1 en 2, XVIA, XVII en XVIII, lid 1 t/m 3, RBML in werking getreden. Voor de thans voorliggende beslissing op bezwaar zijn met name artikel III, onderdeel C, RBML op grond waarvan de artikelen 18 tot en met 37 en de artikelen 38 tot en met 56 Lvw zijn komen te vervallen, en artikel XVII RBML, waarin is aangegeven op welke wijze oude bezwaar- en beroepschriften moeten worden afgehandeld, relevant.

Uit artikel IX, lid 1 en 2, RBML volgt dat op de aanwijzingen op grond van artikel 18 Luchtvaartwet (zoals dat gold tot 24 december 2008) de Luchtvaartwet van toepassing blijft zoals die luidt op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van deze wet tot het tijdstip, bedoeld in het eerste lid. De tot 24 december 2008 geldende artikelen 18 tot en met 37 van de (thans vervallen) Luchtvaartwet blijven derhalve van toepassing op de handhaving van de aanwijzing

In artikel 30 van de Luchtvaartwet (zoals dat gold tot 24 december 2008) is bepaald dat een belanghebbende beroep kan instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen een besluit tot aanwijzing van een luchtvaartterrein. Uit artikel XVII van het RBML volgt dat artikel 30 Lvw van toepassing blijft op een nog niet onherroepelijk geworden aanwijzing van een burgerluchtvaartterrein op grond van artikel 18, lid 1, Lvw of op een nog niet onherroepelijk geworden wijziging daarvan op

grond van artikel 27, lid 1, Lvw. Op een op grond van artikel 30 Lvw vast te stellen besluit blijft - zo blijkt uit artikel XVII RBML - van toepassing het bepaalde bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 Lvw alsmede het bepaalde in de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zoals die luidde op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, RBML. De onderliggende regelgeving, zoals het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart (BGGL), het Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL), de Regeling geluidsbelastingsberekeningen kleine vliegtuigen en de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden, ontleen hun rechtskracht in het kader van deze beslissing op de bezwaar aan artikel XVII RBML.

Voor zover in het navolgende wordt verwezen naar artikelen van de Luchtvaartwet, gaat het om de artikelen zoals deze luiden ten tijde van (de voorbereiding van) het ontwerp A-besluit dan wel (de voorbereiding van) het A-besluit. Omwille van de leesbaarheid is dat niet steeds opnieuw in de tekst zelf aangegeven.

In verband met de op 1 juli 2008 in werking getreden (nieuwe) Wro, is in artikel 9.1.13 Invoeringswet Wro bepaald dat een aanwijzing als bedoeld in artikel 37 WRO gelijk wordt gesteld met een aanwijzing als bedoeld in artikel 4.4, lid 1, onder a, Wro.

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Deze wet heeft tot doel besluitvormingsprocedures van infrastructurele projecten en van bouwprojecten te versnellen en te vereenvoudigen. Alle besluiten die zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van luchthavens waarvoor krachtens de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit is vereist dan wel krachtens de Luchtvaartwet een aanwijzingsbesluit is vereist, vallen onder de werking van de Crisis- en herstelwet. Dit betekent dat de Crisis- en herstelwet op de voorliggende beslissing op bezwaar van toepassing is.

### **Nieuwe gegevens en hoorzitting**

Ter voorbereiding van deze nieuwe beslissing op bezwaar zijn de volgende rapporten opgesteld:

- Rapport Nut en noodzaak vervoermix MAA, Buck Consultants/ Amsterdam Aviaton Economics, september 2009;
- Toets op het onderzoek 'Nut en noodzaak vervoersmix MAA', Syconomy/ Decisio, maart 2010;
- Rapport Actualisatie berekeningen geluid en externe veiligheid Maastricht Aachen Airport, Adecs Airinfra BV, kenmerk: i&m101114.rap, 11 januari 2011;
- Rapport Actualisatie scenario aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht Aachen Airport: aantallen woningen, inwoners, ernstig gehinderde personen en scholen binnen geluidscontouren, kenmerk: 10.171.22, 25 januari 2011.
- Onderzoek Luchtkwaliteit, aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport, Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V., kenmerk: 20102447-04, 2 maart 2011. Bijlagen:
  - Bijlage I: Verkeersprognoses Businesspark MAA, DHV/ Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V., februari 2011.
  - Bijlage II: Luchtvaartgebonden luchtkwaliteit Maastricht Aachen Airport, Adecs Airinfra BV, kenmerk: ch110202.rap, 2 maart 2011.
  - Bijlage III t/m VI: SRM1 en SRM2-invoergegevens en -berekeningen en een samenvatting concentraties per rekenpunt.

- Notitie EV Maastricht: MVS 2009, Adecs Airinfra B.V., kenmerk: i&m110304.not, 9 maart 2011;
- Effecten van verandering in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving, Bureau Waardenburg bv, rapport nr. 10-246, 31 maart 2011.

Deze rapporten alsmede de volgende stukken zijn ter inzage gelegd:

- Aanbiedingsbrief van Maastricht Aachen Airport aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij het rapport "Nut en Noodzaak vervoersmix MAA" Maastricht Aachen Airport B.V., 10 september 2009;
- Brief van Maastricht Aachen Airport B.V. aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, d.d. 15 januari 2010, onderwerp: aanwijzingsprocedure. Bijlagen:
  - Memorandum of Understanding tussen Maastricht Aachen Airport B.V. en Ryanair Limited d.d. 4 januari 2010;
  - Market shocks & development;
- Brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan Maastricht Aachen Airport BV d.d. 26 juli 2010, kenmerk: VENW/BSK-2010/85504, onderwerp: belangenafweging beslissing op bezwaar;
- Brief van Maastricht Aachen Airport B.V. aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, d.d. 25 oktober 2010, onderwerp: belangenafweging beslissing op bezwaar. Bijlagen:
  - Externe veiligheid MAA over het jaar 2009, Adecs Airinfra BV, kenmerk: maa100822.not, 25 augustus 2010;
  - Externe veiligheid MAA Businessplan 2015 (MVS 2010), Adecs Airinfra BV, kenmerk: maa100823.not, 25 augustus 2010;

De genoemde rapporten hebben van 11 mei 2011 tot en met 30 mei 2011 ter inzage gelegen. Alle bezwaarmakers zijn van deze terinzagelegging op de hoogte gesteld en zijn in de gelegenheid gesteld om gedurende de termijn van terinzagelegging op deze stukken te reageren. Op 31 mei 2011 zijn alle bezwaarmakers in de gelegenheid gesteld om hun (aanvullende) bezwaren (nog eens) mondeling toe te lichten. Het verslag van deze hoorzitting is als bijlage 1 bij de overwegingen van deze beslissing op bezwaar gevoegd.

#### **Advies Commissie m.e.r.**

De Commissie m.e.r. is gevraagd om een onafhankelijk en openbaar advies over de aanvullende rapporten uit te brengen. In dit verband zijn tevens de reacties van de bezwaarmakers op de aanvullende rapporten aan de Commissie m.e.r. toegezonden. In haar voorlopig toetsingsadvies d.d. 28 juni 2011 heeft de Commissie m.e.r. aangegeven dat een bepaling van de stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebied Bunder & Elsloërbos met de hiertoe geëigende modellen ontbreekt.

Naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies is door Adecs Airinfra de additionele stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Bunder & Elsloërbos door vliegverkeer en wegverkeer bepaald (zie rapport "Depositie rondom Maastricht Aachen Airport", Adecs Airinfra, kenmerk: i&m110711.rap, 22 augustus 2011). Op basis van de gegevens van Adecs Airinfra is door Bureau Waardenburg een Passende Beoordeling opgesteld. In deze Passende Beoordeling d.d. 21 augustus 2011 komt Bureau Waardenburg tot de conclusie dat de extra stikstofdepositie als gevolg van deze beslissing op bezwaar niet



leidt tot significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura-2000 gebied Bunder & Elsloërbos. De Passende Beoordeling van Bureau Waardenburg d.d. 21 augustus 2011 is evenals het rapport met depositieberekeningen van Adecs Airinfra d.d. 22 augustus 2011 aan de Commissie m.e.r. ter kennis gebracht.

De Commissie m.e.r. is in haar definitieve advies van 13 september 2011 van oordeel dat de essentiële milieu-informatie aanwezig is om een beslissing op bezwaar te kunnen nemen. Wel doet de Commissie m.e.r. een aantal aanbevelingen. Op deze aanbevelingen zal hierna, bij de bespreking van de afzonderlijke onderwerpen in de volgende hoofdstukken, worden ingegaan.

Het rapport met depositieberekeningen van Adecs Airinfra d.d. 22 augustus 2011, de Passende Beoordeling d.d. 21 augustus 2011 en het advies van de Commissie m.e.r. d.d. 13 september 2011 zijn, evenals alle andere relevante stukken, gelijktijdig met deze heroverweging in het kader van de bekendmaking ter inzage gelegd.

### **De strekking van de nieuwe beslissing op bezwaar**

De nieuwe beslissing op bezwaar strekt tot gegrondverklaring van de bezwaren die zich richten tot:

- de overschrijding van de 35 Ke-geluidszone in de Aanwijzing ex artikel 18 Luchtvaartwet van het luchtvaartterrein Maastricht en de economische onderbouwing daarvan met meer dan 2 Ke ten op zichte van de indicatieve 35 Ke- geluidszone in de Planologische Kernbeslissing luchtvaartterrein Maastricht en Lelystad;
- de kaart met aan- en uitvliegroutes met hoogteprofielen in bijlage J van de Aanwijzing ex artikel 18 Luchtvaartwet van het luchtvaartterrein Maastricht;
- het onderzoek naar de luchtkwaliteit in het MER Aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport;
- compensatie voor de gemaakte kosten voor de voorbereiding van het inmiddels ingetrokken aanwijzingsbesluit Oostwestbaan.

De overige bezwaren zijn ongegrond.

De beslissing op bezwaar strekt tevens tot:

- Vervanging van Bijlage E door een nieuwe Bijlage E.
- Vervanging van de Bijlagen F2 en F3 uit het aanwijzingsbesluit door nieuwe Bijlagen F2 en F3.
- Vervanging van de kaart in Bijlage J.
- Toevoegen bepaling schaduwshade (artikel 13a).

### ***Bijlage E***

In de bijlage E van het A-besluit is een beschrijving gegeven van de verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer, alsmede van de toegepaste luchtverkeersgegevens (vlootsamenstelling). Ten behoeve van de voorliggende beslissing op bezwaar is de verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer geactualiseerd, waarbij is uitgegaan van het scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer gebaseerd op een, ten opzichte van het A-besluit, gewijzigde vlootsamenstelling (Ke-verkeer).

### ***Bijlagen F2 en F3***

In de bijlagen F2 en F3 van het A-besluit zijn de definitieve Ke-contouren en de tijdelijke en definitieve 35 en 40 Ke-contouren opgenomen. In de onderzoeken ten behoeve van de voorliggende beslissing op bezwaar is uitgegaan van het scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer. Dit scenario leidt, ten opzichte van het A-besluit, tot kleinere geluidscontouren. Om die reden zijn de bijlagen F2 en F3 van het A-besluit vervangen door de nieuwe bijlagen F2 en F3.

#### *Bijlage J*

In bijlage J van het A-besluit is een kaartje opgenomen met daarop weergegeven de aan- en uitvliegroutes met hoogteprofielen. Gebleken is dat in dit kaartje geen rekening is gehouden met de lengte van de startbaan. Om die reden is voornoemd kaartje in bijlage J vervangen door een nieuw kaartje met daarop de aan- en uitvliegroutes met de juiste hoogteprofielen.

#### *Toevoeging bepaling schaduwshade*

In artikel 13a van het RO-besluit is een regeling opgenomen voor vergoeding van schaduwshade als gevolg van het aanvankelijke voornemen tot aanleg van de oostwestbaan.

#### **Bekendmaking en mededeling nieuwe beslissing op bezwaar**

De nieuwe beslissing op bezwaar wordt bekendgemaakt door plaatsing van het besluit in de Staatscourant en door toezending aan degenen tot wie zij is gericht, in dit geval aan degenen die een bezwaarschrift hebben ingediend tegen het A-besluit en/of het RO-besluit van 27 december 2004 en die vervolgens tegen de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in beroep zijn gekomen en in hun beroep door de Afdeling bestuursrechtspraak zijn ontvangen. Het besluit wordt voorts toegestuurd aan de exploitant van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Mededeling van het besluit wordt gedaan in de Staatscourant en aan degenen die bezwaar hebben gemaakt tegen het besluit van 24 augustus 2006 en daartegen niet in beroep zijn gekomen. De beslissing op de bezwaren met overwegingen zal gedurende de beroepstermijn voor een ieder ter inzage worden gelegd bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Limburg, de gemeenten Maastricht, Beek, Sittard-Geleen, Schinnen, Meerssen, Nuth, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittern, Valkenburg aan de Geul, Roerdalen en de luchthaven Maastricht Aachen Airport.

Tegen de nieuwe beslissing op bezwaar kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

#### **Leeswijzer**

De bezwaargronden zijn door middel van letters naar onderwerp gerubriceerd (A tot en met U), waarna met een cijfer een nadere specificatie is aangebracht (bijvoorbeeld A1, A2 enz.). De letters vormen de hoofdstukken van deze beslissing op bezwaar. Een groot aantal hoofdstukken is met het oog op de duidelijkheid en leesbaarheid van het document voorzien van een inleiding.

## **A. Procedureel**

### Inleiding

Artikel 19, lid 1, Lvw bepaalt dat de Minister van Verkeer en Waterstaat samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een ontwerp-aanwijzing opstelt na overleg met Gedeputeerde Staten en de gemeenteraden van respectievelijk de provincies en de gemeenten binnen de grenzen waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied ligt, dat door de ontwerp-aanwijzing wordt bestreken. Volgens de toelichting op dit artikel betreft het niet alleen de gemeenten op wier gebied het ontworpen luchtvaartterrein ligt, maar ook de gemeenten waarvan gebieden binnen de geluidszone liggen. Een (klein) deel van de gemeente Maastricht is gelegen in het gebied dat door de 35 Ke-zone van het ontwerp A-besluit wordt bestreken. De gemeenteraad van Maastricht is dan ook op grond van het bepaalde in artikel 19 Lvw uitgenodigd voor deelname aan het bestuurlijk overleg. De gemeenteraad van Maastricht heeft daar evenwel van afgezien. Het grondgebied van de gemeenten Margraten en Valkenburg aan de Geul (waaronder ook Berg en Terblijt valt) liggen buiten de 35 Ke-zone dan wel de 47 bkl-zone. Gelet op het wettelijk kader bestond er daarom geen noodzaak deze gemeenten uit te nodigen voor het bestuurlijk overleg.

De Afdeling bestuursrechtspraak is in haar uitspraak van 13 februari 2008 (rov. 2.6.2) van oordeel dat:

“verweerders zich terecht op het standpunt hebben gesteld dat de term “gebied” in artikel 19, lid 1, Lvw alleen betrekking heeft op het gebied van het luchtvaartterrein als zodanig en het gebied gelegen binnen de 35 Ke-zone en de 47 bkl-zone (.....). Niet in geding is dat deze zones geheel buiten de gemeentegrenzen van Valkenburg aan de Geul of Margraten zijn gelegen. Voorts is niet gebleken dat de gemeenteraden van deze gemeenten bijzondere verantwoordelijkheden of bevoegdheden bezitten die met de aanwijzing van het luchtvaartterrein samenhangen. De omstandigheid dat de 20 Ke-contour zich uitstrekt over het grondgebied van deze gemeenten, noch de omstandigheid dat het aantal woningen binnen die contour toeneemt, schept een bijzondere verantwoordelijkheid of bevoegdheid”.

Het gegeven dat de gemeenteraden van Margraten en Valkenburg aan de Geul niet zijn uitgenodigd voor het voornoemde overleg maakt het voor hen overigens niet onmogelijk op te komen voor de belangen van haar inwoners. De gemeenten kunnen bezwaar maken tegen het A-besluit en het RO-besluit. Dat hebben zij ook gedaan.

A1 Bezwaar dat de inwoners van de gemeenten Valkenburg aan de Geul en Berg en Terblijt niet de kans hebben gekregen inspraakreacties te sturen naar het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de ontwerp-aanwijzing en MER luchtvaartterrein Maastricht. Hierdoor zijn ze ook niet in de gelegenheid gesteld om aan de inspraakrondes die hierover gehouden zijn deel te nemen. Dit vanwege het feit dat de gemeenten Valkenburg aan de Geul en Berg en Terblijt niet betrokken zijn bij de voorbereiding van het aanwijzingsbesluit. Hierdoor is bezwaarmakers het recht ontnomen om in een vroegtijdig stadium bij de besluitvorming betrokken te worden

5.1.2e [REDACTED]).



Het bezwaar is ongegrond.

Na het bestuurlijk overleg ex artikel 19 Lvw en het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie hebben het ontwerp A-besluit en het MER luchtvaartterrein Maastricht van 19 mei 2004 tot en met 18 juni 2004 ter inzage gelegen. Hiervan is een kennisgeving geplaatst in de Staatscourant nr. 94, d.d. 18 mei 2004 en in regionale bladen. In deze periode bestond voor een ieder, dus ook voor bezwaarmakers, de gelegenheid zienswijzen op het ontwerp A-besluit in te brengen bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat. De commissie ex artikel 21 Lvw heeft op

7 juni 2004 een hoorzitting georganiseerd waarop mondeling zienswijzen konden worden ingebracht. Ook dit is in de kennisgeving nadrukkelijk vermeld.

Inwoners van gemeenten die zich belanghebbend achten bij een ontwerp-aanwijzingsbesluit hoeven niet in persoon op de inspraakmogelijkheid gewezen te worden. Een openbare kennisgeving in de Staatscourant is voldoende. De vraag of een gemeenteraad al dan niet betrokken wordt bij het bestuurlijk overleg ex artikel 19 Lvw heeft geen invloed op de wijze waarop kennisgeving wordt gedaan van de terinzagelegging.

Gelet op het bovenstaande is er geen sprake van dat de inspraakmogelijkheid aan bezwaarmakers ontnomen is.

Voor zover beoogd wordt te stellen dat de gemeenten Valkenburg aan de Geul en Berg en Terblijt ten onrechte niet zijn uitgenodigd voor deelname aan het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 19, lid 1, Lvw, wordt verwezen naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk A is overwogen.

A2 Bezwaar dat noch de gemeente Valkenburg aan de Geul noch de recreatieve ondernemers betrokken zijn bij de initiatieffase (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

De Lvw schrijft niet voor dat bepaalde groepen ondernemers betrokken dienen te worden bij de initiatieffase. Het is voor een ieder, dus ook voor bezwaarmaker, mogelijk geweest een zienswijze te geven ten aanzien van het ontwerp A-besluit en het MER luchtvaartterrein Maastricht. Zie het gestelde hierover onder A1. Ten aanzien van de betrokkenheid van de gemeente Valkenburg aan de Geul kan gesteld worden dat binnen deze gemeente geen gebied of gedeelte daarvan ligt dat door het ontwerp A-besluit werd bestreken. Met de gemeenteraad van Valkenburg aan de Geul hoefde ingevolge artikel 19 Lvw geen bestuurlijk overleg over het ontwerp A-besluit plaats te vinden. Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk A is overwogen.

A3 Bezwaar dat de gevolgde procedure in strijd is met artikel 19 Lvw nu de gemeente Valkenburg aan de Geul niet bij de besluitvorming is betrokken. Evenals Margraten valt een deel van het grondgebied van Valkenburg aan de Geul binnen de invloedssfeer van aan- en uitvliegroutes en geluidscontouren. Als gevolg hiervan is in de gemeente Valkenburg aan de Geul een andere procedure gevolgd dan in de gemeente Margraten, zodat geen sprake is van een gelijke behandeling tussen beide gemeentebesturen en haar inwoners. Tijdens een voorlichtingsbijeenkomst op 13 december 2004 is gezegd dat 20-kosteneenhedengemeenten niet behoeven te worden gehoord en dat er ook geen hoorzittingen voor burgers gehouden worden. Dat

is vreemd omdat de burgers wel een bezwaarschrift kunnen indienen **5.1.2e**

Het bezwaar is ongegrond.

Zoals hierboven in de inleiding van hoofdstuk A is overwogen bepaalt artikel 19, lid 1, Lvw dat de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een ontwerp-aanwijzing opstellen na overleg met Gedeputeerde Staten en de gemeenteraden van respectievelijk de provincies en de gemeenten binnen de grenzen waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied ligt, dat door het ontwerp-aanwijzingsbesluit wordt bestreken. Het betreft niet alleen de gemeenten op wier gebied het ontworpen luchtvaartterrein ligt, maar ook de gemeenten waarvan gebieden binnen de geluidszone liggen. Bij zowel de gemeente Margraten als de gemeente Valkenburg aan de Geul is dit niet het geval, zodat de Minister van Verkeer en Waterstaat niet verplicht was deze gemeenten uit te nodigen voor het bestuurlijk overleg ex artikel 19 Lvw of deze gemeenten op andere wijze bij de besluitvorming te betrekken. Daargelaten de vraag wat beschouwd zou moeten worden als invloedsfeer van aan- en uitvliegroutes en geluidscontouren, bestaat geen verplichting tot voorafgaand overleg met gemeenten waarvan gebied of gedeelten daarvan buiten de 35 Ke- of 47 bkl-geluidszone liggen. De stelling dat de gemeente Valkenburg aan de Geul anders zou zijn behandeld dan de gemeente Margraten is ongefundeerd en onjuist.

Ten aanzien van de vraag welke gemeenten deel mogen nemen aan het bestuurlijk overleg wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk A. Gemeenten met (gedeelten van) gebieden in de 20-Ke-geluidscontour hoeven niet uitgenodigd te worden voor het voornoemde overleg. De mededeling dat geen hoorzittingen voor burgers zouden plaatsvinden voorafgaand aan het definitieve A-besluit is, gelet op het tijdstip daarvan, correct. Burgers hadden immers reeds de gelegenheid gekregen hun zienswijze over het ontwerp A-besluit, schriftelijk of tijdens een bijeenkomst op 7 juni 2004, toe te lichten. Van die mogelijkheid is door velen gebruik gemaakt.

A4 Bezwaar dat de gevolgde procedure in strijd is met artikel 19, lid 1, Lvw nu geen bestuurlijk overleg is gepleegd met de gemeenteraden van de gemeenten Valkenburg aan de Geul en Margraten, alvorens de ontwerp-aanwijzing werd opgesteld. Het standpunt in het aanwijzingsbesluit (Bijlage J, pag. 45) en in de als bijlage 2 bij het bezwaarschrift gevoegde brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 november 2004, dat tot het gebied dat door de ontwerp-aanwijzing wordt bestreken, als bedoeld in artikel 19, lid 1, Lvw, slechts het gebied binnen de 35 Ke- en 47 kl-geluidszones behoort, wordt niet gedeeld. Bij het onderhavige aanwijzingsbesluit is ook het aantal woningen binnen de 20 Ke-zone van belang, nu het Kabinet in haar brief daartoe een voorwaarde heeft opgenomen. Daarenboven geldt dat ook binnen de 20 Ke-zone nadelige effecten zijn te verwachten. Uit onderzoek is gebleken dat 20% van de bewoners binnen die zone hinder ondervinden van het vliegverkeer en 10% zelfs ernstige hinder. Die hinder zal zich in het landelijke gebied van de gemeenten Valkenburg aan de Geul en Margraten ook sterker doen gevoelen dan in een stedelijke omgeving, waar het achtergrondniveau al hoger zal zijn en inwoners dus al meer aan geluidhinder gewend zijn (gemeente Valkenburg aan de Geul, gemeente Margraten, **5.1.2e**).

Het bezwaar is ongegrond.

Voor het antwoord op de vraag met welke gemeenten bestuurlijk overleg nodig is, wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk A. Hoewel veel waarde wordt gehecht aan het zoveel mogelijk beperken van het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour, brengt dit beleid echter geen verplichting met zich mee tot overleg ex artikel 19 Lvw met gemeenten waarvan gebieden of delen daarvan in de 20 Ke-contour liggen, ook niet in het geval deze gemeenten nadelige effecten verwachten.

A5 Bezwaar dat om dezelfde redenen als hiervoor in strijd met het bepaalde in artikel 21, lid 3, Lvw geen door het college van burgemeester en wethouders aan te wijzen vertegenwoordigers deel uitmaken van de in dat artikel bedoelde commissie (gemeente Valkenburg aan de Geul, gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Nu geen sprake is van een verplichting ex artikel 19 Lvw, kan ook geen sprake zijn van strijd met artikel 21, lid 3, Lvw. Geconcludeerd wordt dat de gemeenten Valkenburg aan de Geul en Margraten geen gemeenten zijn als bedoeld in artikel 19 Lvw die uitgenodigd zouden moeten worden voor het bestuurlijk overleg. Er bestaat dan logischerwijs ook geen verplichting voor burgemeester en wethouders van die gemeenten vertegenwoordigers aan te laten wijzen voor deelname aan de commissie ex artikel 21 Lvw.

De Afdeling bestuursrechtspraak heeft deze opvatting in haar uitspraak van 13 februari 2008 (rov. 2.6.2) onderschreven. De Afdeling heeft overwogen dat in het kader van het opstellen van de ontwerp-aanwijzing op grond van artikel 19 Lvw, geen overleg met de gemeenteraden van Valkenburg aan de Geul en Margraten was vereist. Aangezien artikel 21, lid 1, aanhef en onder d, Lvw naar artikel 19, lid 1, Lvw verwijst, behoeften deze gemeenten volgens de Afdeling ook niet te worden vertegenwoordigd in de commissie ex artikel 21 Lvw.

A6 Bezwaar dat zelfs indien de stelling juist zou zijn dat de grondgebieden van de gemeenten Valkenburg aan de Geul en Margraten geen deel zouden uitmaken van het in artikel 19, lid 1, Lvw bedoelde gebied, dat nog niet automatisch betekent dat geen bestuurlijk overleg met de gemeenteraden van Valkenburg aan de Geul en Margraten had behoeven plaats te vinden. Ingevolge artikel 19, lid 2, Lvw dient dat immers ook met bepaalde andere gemeenteraden te gebeuren. In de (subsidiare) visie van bezwaarmakers behoren de gemeenteraden van Valkenburg aan de Geul en Margraten, gelet op het voorafgaande, in elk geval tot die categorie. Overigens lijkt de minister, gelet op het bepaalde in de artikelen 20, lid 6, 23 en 24b, lid 3, Lvw, zelf ook die mening toegedaan te zijn. In die artikelen is immers bepaald dat de betreffende stukken ter inzage worden gelegd ter secretarie van de gemeenten, bedoeld in artikel 19, lid 1 en 2, Lvw. De betreffende stukken zijn echter niet alleen ter inzage gelegd in Beek, Maastricht en Meerssen, maar tevens in de gemeenten Nuth, Schinnen en Sittard-Geleen. De in artikel 24b, lid 3, Lvw genoemde stukken lagen bovendien in Margraten en Valkenburg aan de Geul ter inzage. Bezwaarmakers menen dat het bestreden besluit om genoemde redenen niet in stand kan blijven. Aan dit gebrek kan niet met toepassing van artikel 6:22 Awb voorbij worden gegaan, omdat de gemeenten Valkenburg aan de Geul en Margraten en hun inwoners aldus wel degelijk in hun belangen geschaad zouden worden. Zij zijn nu immers ineens geconfronteerd



met een voor hen nadelig besluit, terwijl zij, indien de bedoelde bepalingen uit de Lvw wel in acht genomen zouden zijn, vooraf invloed op zowel het ontwerp- als het definitieve besluit hadden kunnen uitoefenen. Daarbij hadden tevens alternatieven ter sprake kunnen komen die nu niet eens zijn onderzocht (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten, 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Artikel 19, lid 2, Lvw bepaalt dat de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer bovendien overleg plegen met de gemeenteraden van andere dan in het eerste lid van artikel 19 Lvw bedoelde gemeenten, alsmede met andere openbare lichamen, indien deze gemeenten naar het oordeel van de Ministers bijzondere verantwoordelijkheden of bevoegdheden bezitten die met de aanwijzing van het luchtvaartterrein samenhangen. De Memorie van Toelichting heeft het in dit verband over dat "ook overleg met andere gemeenten en openbare lichamen noodzakelijk (kan) zijn". In onderhavig geval is er geen sprake van dat de gemeenteraden van Valkenburg aan de Geul en Margraten bijzondere verantwoordelijkheden of bevoegdheden bezitten die met de aanwijzing van het luchtvaartterrein samenhangen en die overleg met hen noodzakelijk maakt. Het gegeven dat deze gemeenten in de 20-Ke-geluidscontour gelegen zijn brengt geen bijzondere bevoegdheden of verantwoordelijkheden voor de gemeenteraden met zich mee. Bezwaarmakers hebben ook niet aangegeven welke bijzondere bevoegdheden of verantwoordelijkheden hun gemeenteraden zouden bezitten die met de aanwijzing van het luchtvaartterrein samenhangen.

De door bezwaarmakers aangehaalde artikelen 20, lid 6, 23 en 24b, lid 3, Lvw verplichten tot terinzagelegging van bepaalde stukken ter griffie en ter secretarie van respectievelijk de provincies en de gemeenten, bedoeld in artikel 19, lid 1 en 2, Lvw. Deze bepalingen staan er echter niet aan in de weg dat de minister vanuit een oogpunt van dienstverlening voor de burger op meer plaatsen terinzagelegging mogelijk maakt. Deze ruimhartige terinzagelegging maakt echter niet dat de gemeenten waar deze stukken onverplicht ter inzage zijn gelegd, alsnog aangemerkt moeten worden als gemeenten in de zin van artikel 19 Lvw. Dat laat onverlet dat de gemeente Margraten en Valkenburg niet uitgenodigd hadden moeten worden voor het bestuurlijk overleg ex artikel 19 Lvw. Er is dan ook geen sprake van gebreken aan het besluit die toepassing van artikel 6:22 Awb op dit punt nodig maken.

De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 13 februari 2008 (rov. 2.6.2) het bovenstaande onderschreven. De Afdeling heeft overwogen dat niet is gebleken dat de gemeenteraden van de gemeenten Valkenburg aan de Geul en Margraten bijzondere verantwoordelijkheden of bevoegdheden bezitten die met de aanwijzing van het luchtvaartterrein samenhangen. De omstandigheid dat de 20 Ke-contour zich uitstrekt over het grondgebied van deze gemeenten, noch de omstandigheid dat het aantal woningen binnen die contour toeneemt, schept volgens de Afdeling een bijzondere verantwoordelijkheid of bevoegdheid.

A7 Bezwaar dat een deugdelijk verslag van de resultaten van het in artikel 19 Lvw bedoelde overleg ontbreekt (artikel 20, lid 4, Lvw) (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Artikel 20, lid 4, Lvw bepaalt enkel dat de resultaten van het overleg als bedoeld in artikel 19 Lvw ter inzage worden gelegd. Aan deze eis is voldaan. In de toelichting bij het A-besluit zijn de resultaten van het overleg verwerkt. Er bestaat geen verplichting tot het vaststellen of ter inzage leggen van een verslag.

In haar uitspraak van 13 februari 2008 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak overwogen dat uit artikel 20, lid 4, Lvw niet voortvloeit dat van het overleg een woordelijk verslag ter inzage wordt gelegd en dat het voldoende is dat de resultaten daarvan openbaar worden gemaakt door deze te verwerken in de op de procedure betrekking hebbende stukken (rov. 2.7.1). De Afdeling heeft vervolgens overwogen dat in paragraaf 1.3 van de toelichting bij het A-besluit de resultaten van het overleg dat heeft plaatsgevonden op grond van artikel 19 Lvw voldoende inzichtelijk zijn gemaakt.

A8 Bezwaar dat het opstellen van de aanwijzing ondemocratisch tot stand is gekomen. Voor de normale burger zijn door de ingewikkelde opstelling en taalgebruik in het aanwijzingsbesluit de consequenties niet in voldoende mate te bevatten **5.1.2e**.

Het bezwaar is ongegrond.

De aanwijzing is tot stand gekomen volgens de voorgeschreven procedure in de Lvw.

A9 Bezwaar dat de Heuvelland gemeenten, te weten Valkenburg, Margraten, Voerendaal, Simpelveld, Gulpen-Wittern en Vaals, geen inspraakmogelijkheid is geboden **5.1.2e**.

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk A.

A10 Bezwaar dat de inspraakreacties niet tot fundamentele wijzigingen van het ontwerpbesluit hebben geleid **5.1.2e**).

Het bezwaar is ongegrond.

Daargelaten de vraag welke wijzigingen in het ontwerpbesluit als fundamenteel zouden moeten worden aangemerkt, zijn de inspraakprocedures op de juiste wijze gevolgd. De inspraakreacties dienen meegenomen te worden bij de vaststelling van het aanwijzingsbesluit. Aan dit vereiste is eveneens voldaan. Gewezen kan worden op het feit dat de geluidszone voor de kleine luchtvaart, mede naar aanleiding van de inspraak, aanmerkelijk kleiner is geworden.

A11 Bezwaar dat de **5.1.2e** in de televisie-uitzending van L1 op 23 februari 2005 vermeldde dat bezwaar maken op 3 en 9 maart 2005 geen verandering zal brengen in de opzet en dat het dus geen zin heeft **5.1.2e**.

Het bezwaar is ongegrond.

Het bezwaar heeft geen betrekking op het bestreden besluit. De uitlatingen van **5.1.2e**, die mij niet bekend zijn, zijn voor zijn rekening en verantwoording. Alle ingediende bezwaren worden op hun eigen merites beoordeeld en meegenomen bij de beslissing op bezwaar. Dat is bij de eerste beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 gebeurd en dit is bij de onderhavige beslissing op bezwaar opnieuw het geval.

A12 Bezwaar dat de besluitvorming onzorgvuldig is. Er zijn zo veel problemen die niet relevant worden gevonden terwijl ze dat wel zijn. Veel rapporten en aanbevelingen zijn naar de mening van bezwaarmaker slecht of helemaal niet gelezen. Bezwaarmaker kan dit niet anders concluderen gezien de inhoud van het aanwijzingsbesluit 5.1.2e ).

In zoverre het bezwaar betrekking heeft op het onderzoek naar de luchtkwaliteit en de economische onderbouwing van het benodigde aantal vliegtuigbewegingen die in het kader van de eerste beslissing op bezwaar zijn uitgevoerd c.q. opgesteld, is het gegrond. Voor het overige is het bezwaar ongegrond. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak van 13 februari 2008 immers overwogen dat het bestreden besluit wat betreft het onderzoek naar de luchtkwaliteit is genomen in strijd met de vereiste zorgvuldigheid. In het kader van de voorliggende beslissing op bezwaar is opnieuw onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit als gevolg van het aanwijzingsbesluit. De overwegingen van de Afdeling betreffende de economische onderbouwing van het benodigde aantal vliegtuigbewegingen heeft geleid tot aanpassing van het besluit.

A13 Bezwaar dat het kabinet zich in 1999 heeft uitgesproken dat het vliegveld in zijn huidige vorm blijft bestaan. Deze uitspraak laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Maar de historie van besluitvorming omtrent MAA in zijn Oostwestbaantijd en het nu voorliggende aanwijzingsbesluit toont aan dat belanghebbende burgers niet meer kunnen vertrouwen op de gangbare, zogenaamde democratische besluitvormingsprocessen 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

In de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 7 januari 1999 - bijlage N bij het A-besluit - heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat medegedeeld dat besloten is af te zien van de aanleg van de Oostwestbaan en de luchthaven verder kan met de Noordzuidbaan. Tevens werd medegedeeld dat de Minister het zorgvuldig en verantwoord acht om - in afwachting van definitieve zonering van de Noordzuidbaan - de jaarcontour uit 1995 aan te houden. Ook de regeling met betrekking tot het nachtelijk gebruik van het luchtvaartterrein uit 1995 werd in afwachting van definitieve zonering gehandhaafd. Het nu bestreden aanwijzingsbesluit behelst deze definitieve zonering. Deze besluitvorming is op democratische wijze tot stand gekomen en conform de in de regelgeving vastgelegde procedures vastgesteld.

In haar uitspraak van 13 februari 2008 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak in rov. 2.8.3 overwogen dat de brief van 7 januari 1999 niet ter beoordeling staat maar dat de afweging van alle belangen die bij de ontwikkeling van de luchthaven zijn betrokken plaatsvindt in de procedure tot aanwijzing van de luchthaven op grond van de Lvw en de daaraan ten grondslag liggende PKB waarmee deze aanwijzing in overeenstemming moet zijn.

Met de in deze voorliggende beslissing op bezwaar gegeven motivering is dat het geval.

A14 Bezwaar dat serieus onderzoek naar andere alternatieven met betrekking tot de gebruiksmogelijkheden van deze luchthaven, welke het milieu minder zouden



belasten, bij deze aanwijzing niet heeft plaatsgevonden. Men diende kennelijk onverkort aan de in de PKB opgenomen gebruiksmogelijkheden vast te houden, ondanks dat deze nu tot afwijkingen van de geluidscontouren leiden. De Staat der Nederlanden en de Provincie Limburg, zijnde de grootste aandeelhouders van deze luchthaven, hadden zich al voordat deze aanwijzing in procedure werd gebracht, verplicht om volledig de door de exploitant gewenste gebruiksmogelijkheden in dit aanwijzingsbesluit mogelijk te maken. Dit alles om bij de privatisering van de luchthaven de potentiële koper ten dienste te zijn. Dit blijkt dan ook duidelijk bij de overdracht van de meerderheid van de aandelen aan de koper het consortium Omniport/Dura-Vermeer het geval te zijn. In een brief aan de Tweede Kamer van 9 september 2004 schrijft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de overdracht van de aandelen van de Staat der Nederlanden in de luchthaven Maastricht onder andere het volgende: (citaat) "Tot slot is aan de koper het recht toebedeeld de koop te ontbinden indien de uiteindelijke aanwijzing, die nu in de procedure is, voor wat de gebruiksmogelijkheden afwijkt van de in de PKB opgenomen uitgangspunten" (§.1.2e ).

De bezwaren zijn ongegrond.

De Staat der Nederlanden, destijds vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, was aandeelhouder van de luchthaven. Bij de verkoop van de aandelen zijn afspraken gemaakt met de kopers. Deze afspraken zijn gemeld aan de Tweede Kamer. De positie als verkoper laat de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat als bestuursorgaan voor het nemen van een besluit waarbij alle feiten en omstandigheden worden meegenomen onverlet.

In haar uitspraak van 13 februari 2008 (rov. 2.9.1) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak dit onderschreven. De Afdeling overweegt dat de voorwaarde in de koopovereenkomst, dat de koop van de luchthaven kan worden ontbonden als de aanwijzing wat betreft de gebruiksmogelijkheden afwijkt van die van de PKB, dient te worden aangemerkt als een niet ongebruikelijk civielrechtelijk beding. De Afdeling overweegt voorts dat niet aannemelijk is gemaakt dat de Staat zich hiermee al zodanig heeft vastgelegd, dat niet meer objectief kon worden besloten over het A-besluit en de bezwaren daartegen.



## **B. PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad**

### Inleiding

Op grond van artikel 18 Lvw dient het aanwijzingsbesluit in overeenstemming te zijn met de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. In de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is bepaald dat in het aanwijzingsbesluit gemotiveerd tot in beginsel 2 Ke kan worden afgeweken van de indicatieve 35 Ke-zone uit de PKB. De 35 Ke-zone, zoals vastgelegd in het A-besluit, was groter dan de indicatieve 35 Ke-zone uit de PKB. Die afwijking bedroeg voor het overgrote deel niet meer dan 2 Ke. Slechts in een beperkt gebied aan de zuidzijde van de 35 Ke-zone was sprake van een grotere afwijking, maximaal 3,4 Ke. Zoals in de PKB valt te lezen zijn alle in de PKB aangegeven geluidszones indicatief en mag daarvan worden afgeweken mits die afwijkingen worden gemotiveerd.

In haar uitspraak van 13 februari 2008 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak geoordeeld (rov. 2.11.9) dat verweerders in het besluit op bezwaar niet deugdelijk hebben gemotiveerd waarom de met de overschrijding van de indicatieve 35 Ke-zone van de PKB te dienen belangen zwaarder moeten wegen dan de andere bij dit besluit betrokken belangen. Het bestreden besluit is om die reden vernietigd wegens strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de Awb.

In het kader van de heroverweging die ten grondslag ligt aan het onderhavige besluit is de exploitant verzocht een nieuwe economische onderbouwing aan te leveren. De economische onderbouwing is door de exploitant aangeleverd bij brief van 10 september 2009. In deze economische onderbouwing (het bij de brief gevoegde rapport "Nut en noodzaak vervoersmix MAA" van BCI/AAE) is de exploitant uitgegaan van een gewijzigde invoerset (Maatgevend Vlucht Schema 2009, hierna: MVS 2009) dan waarvan is uitgegaan bij het opstellen van het primaire besluit. De nieuwe invoerset is gebaseerd op het werkelijk gebruik en de meest actuele inzichten anno 2009.

De nieuw aangeleverde economische onderbouwing heeft aanleiding gegeven tot actualisatie van alle uitgevoerde onderzoeken naar luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en natuur, uitgaande van de gewijzigde invoerset. Uit de externe veiligheidsberekeningen overeenkomstig het nieuwe MVS 2009 bleek echter dat 29 woningen in Geversdorp in de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour en daarmee binnen de (toekomstige) sloopzone zouden komen te vallen.

De uitkomsten van dit onderzoek heeft de toenmalige minister doen besluiten bij brief van 26 juli 2010 aan de exploitant te vragen aan te geven wat de gevolgen zijn voor de exploitatie van de luchthaven als uitgegaan wordt van een aanwijzing waarbij geen woningen in de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour vallen alsmede om uit te rekenen met hoeveel procent het aantal vliegtuigbewegingen zou moeten worden verminderd om het aantal woningen in de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risicocontour terug te brengen tot 0. Ook is de exploitant verzocht aan te geven welke gevolgen een dergelijke vermindering zou hebben voor de overige milieuonderzoeken die de basis zijn voor de te nemen beslissing op bezwaar.

In reactie hierop heeft de exploitant bij brief van 25 oktober 2010 verzocht in de beslissing op bezwaar een 35 Ke-zone vast te stellen uitgaande van een nieuw, geactualiseerd Maatgevend Vlucht Schema (MVS 2010), waarop vervolgens een terugschaling van 16% op het Ke-verkeer is toegepast (MVS 2010 minus 16% Ke-

verkeer). Dit verzoek is door het bevoegd gezag als positief en uitvoerbaar beoordeeld en heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu doen besluiten het A-besluit te wijzigen in die zin dat in dit besluit een 35 Ke-zone wordt vastgesteld zoals neergelegd in de bijlage 2b en 2c bij de beslissing op bezwaar, welke bijlage in de plaats komen van de bijlagen F2 en F3 van het A-besluit. De 35 Ke-zone zoals deze in dit besluit (gewijzigd) wordt vastgesteld is kleiner dan de indicatieve Ke-contour uit de PKB. Slechts op twee punten is de 35 Ke-zone iets groter dan de indicatieve Ke-contour uit de PKB maar de afwijking daar is minder dan 2 Ke. Zoals hiervoor is aangegeven kan in de aanwijzing gemotiveerd tot in beginsel 2 Ke worden afgeweken van de indicatieve 35 Ke-zone uit de PKB. In onderhavige beslissing op bezwaar bedraagt de noordelijke overschrijding van de indicatieve 35 Ke-zone 0,8 Ke en de zuidelijke overschrijding 0,5 Ke. Beide overschrijdingen liggen over agrarisch, onbebouwd gebied. Dit betekent dat door de overschrijdingen geen sprake is van een toename van het aantal woningen en inwoners binnen de 35 Ke-contour ten opzichte van de indicatieve contour uit de PKB. Evenmin is door de overschrijdingen sprake van een beperking van de bouw mogelijkheden. De totale oppervlakte van de 35 Ke-contour, zoals opgenomen in de onderhavige beslissing op bezwaar, neemt overigens met 1,37 km<sup>2</sup> af ten opzichte van de oppervlakte van de indicatieve 35 Ke-contour uit de PKB. In de PKB bedraagt de oppervlakte van de indicatieve 35 Ke-contour 7,60 km<sup>2</sup>, in de beslissing op bezwaar bedraagt de oppervlakte van de 35 Ke-contour 6,23 km<sup>2</sup>. Gelet hierop wordt de geringe overschrijding van de indicatieve contour van de PKB aanvaardbaar geacht.

Voorts heeft het verzoek van de exploitant aanleiding gegeven om bijlage E bij het A-besluit te vervangen door een nieuwe bijlage E die als bijlage 2a bij de beslissing op bezwaar is gevoegd. In de nieuwe bijlage E is de vlootsamenstelling van het scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer opgenomen en wordt een geactualiseerde beschrijving gegeven van de verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer.

Gelet op het voorgaande is van strijd met de PKB en in samenhang daarmee, strijd met artikel 18 Lvw, in deze beslissing op bezwaar geen sprake.

B1 Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit in strijd is met artikel 18 Lvw. Het aanwijzingsbesluit wijkt af van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, nu: - zowel de tijdelijke als ook de definitieve 35 Ke-geluidszone in het A-besluit aanmerkelijk groter van omvang zijn dan die van de indicatieve 35 Ke-geluidszone in de PKB. Er vinden overschrijdingen van 3,4 Ke plaats, zijnde beduidend meer dan de in de PKB toegestane marge van 2 Ke; - de uitvliegroutes voor het IFR-verkeer van de banen 04 en 22 in het bestreden aanwijzingsbesluit ingrijpend afwijken van die, zoals in bijlage b onder figuur 4.35 van het MER PKB Maastricht en Lelystad van december 2002 (MER PKB) weergegeven; - het aantal geluidgehinderde woningen in de (zowel tijdelijke als definitieve) 20 Ke-contour en 35 Ke-zone groter is dan waarvan wordt uitgegaan in de PKB. Verwezen wordt naar de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Economische Zaken van 7 januari 1999, gericht aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (TK 1998-1999, 25 089, nr. 18) inzake de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Maastricht waarin wordt aangegeven dat bij de bepaling van een nieuwe definitieve contour voor de luchthaven het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-zone niet groter zal zijn dan het aantal geluidgehinderde woningen binnen de indicatieve 35 Ke-contour uit het SBL (de

toenmalige van kracht zijnde PKB) (5.1.2e [REDACTED]).  
[REDACTED] Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is gegrond voor zover het betrekking heeft op de overschrijding van de indicatieve 35 Ke-geluidscontour uit de PKB en voor het overige ongegrond.

#### *De 35 Ke-geluidszone*

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk B is gesteld over de omvang van de 35 Ke-geluidszone.

#### *De vliegroutes*

Ter zake van het bezwaar dat de uitvliegroutes voor het IFR-verkeer in het A-besluit afwijken van de uitvliegroutes zoals die zijn weergegeven in bijlage B onder figuur 4.35 van het MER voor de PKB, wordt het volgende opgemerkt. Uitvliegroutes maken als zodanig geen deel uit van het A-besluit. De routes zijn vastgesteld in de Regeling luchtverkeersdienstverlening. In haar uitspraak van 13 februari 2008 heeft de Afdeling het oordeel van verweerders, dat de routestructuur geen deel uitmaakt van het A-besluit, onderschreven (r.o. 2.13.1). Verwezen wordt verder naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk F is overwogen.

Van strijd met de PKB, en in samenhang daarmee, strijd met artikel 18 van de Luchtvaartwet, is geen sprake.

#### *Het aantal woningen*

Terzake van het bezwaar dat het aantal geluidgehinderde woningen in de (zowel tijdelijke als definitieve) 20-Ke-contour en 35-Ke-zone groter is dan waarvan wordt uitgegaan in de PKB wordt het volgende opgemerkt. Vooropgesteld wordt dat in de PKB ten aanzien van het aantal woningen geen sprake is van een beslissing van wezenlijk belang. Het afwijken van het aantal woningen waarvan in de berekeningen ten behoeve van de PKB is uitgegaan, is dan ook niet in strijd met de wet.

In de Nota van Toelichting bij PKB deel 3 (het kabinetsstandpunt) wordt verwezen naar de brief van 7 januari 1999 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (TK 1998/99, 25089, nr. 18). Hierin is, voor zover thans van belang, ter zake van de toekomstige ontwikkeling van luchtvaartterrein Maastricht gesteld dat bij de bepaling van een nieuwe definitieve contour voor de luchthaven het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-zone niet groter zal zijn dan het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-zone ingevolge de indicatieve contour uit het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL), waarbij het streven is ook in de 20 Ke-contour tot vermindering van het aantal geluidbelaste woningen te komen. Dit laatste voor zover dat de exploitatiemogelijkheden niet negatief beïnvloedt. Aan deze voorwaarden is voldaan.

Het SBL ging uit van 3265 woningen binnen de indicatieve 35-Ke-contour. De PKB gaat uit van 2767 woningen binnen de indicatieve 35-Ke-contour. In het A-besluit komt het totaal aantal woningen binnen de 35-Ke-zone op 3060. Blijkens het rapport "Actualisatie Scenario aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht Aachen Airport: aantallen woningen, inwoners, ernstig gehinderde personen en scholen binnen geluidscontouren, To70, januari 2011" is het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour, die op basis van de heroverweging in de nieuwe beslissing op bezwaar wordt

vastgesteld, 1954. Dat is dus 1311 woningen minder dan waarvan in de brief aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999 is uitgegaan en bovendien 1106 woningen minder dan het aantal woningen dat lag binnen de 35 Ke-zone van het A-besluit. Voor wat betreft het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour gold, gelet op de brief van 7 januari 1999, als streefgetal het aantal van 21.012 woningen uit het SBL. Het scenario MVS 2010 minus 16% Ke-verkeer leidt tot 20.807 woningen binnen de 20 Ke-contour en 205 woningen minder dan het streefgetal dat is genoemd in de brief van 7 januari 1999. Dat is 2585 woningen minder dan het aantal woningen dat volgens het A-besluit in de 20 Ke-contour was gelegen (23.392 woningen).

Ook in dit opzicht is van strijd met de PKB, en in samenhang daarmee, artikel 18 Lvw, geen sprake.

B2 Bezwaar dat de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak d.d. 3 december 2003 inzake het luchtvaartterrein Eelde ten onrechte wordt aangemerkt als nieuwe ontwikkeling die zich eerst voordeed na de vaststelling van de PKB en daarom leidde tot de afwijkingen van de PKB in het aanwijzingsbesluit, nu men zich er bij de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM reeds sinds midden jaren negentig van bewust was dat de zogenaamde afkap in de Ke-geluidsberekeningen niet meer reëel was en bovendien reeds uit uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak, onder meer die van 28 juli 1998 (nr. E01.97.0309) en die van 11 september 2002 (nr. 2001100668/1) was gebleken dat de validiteit van het gehanteerde Ke-berekeningsmodel (met afkap) steeds verder onder druk kwam te staan (5.1.2e, Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten, 5.1.2e).

Het bezwaar is gegrond voor zover het beoogt aan te geven dat de afwijking van de 35 Ke-zone in het primaire besluit een deugdelijke motivering mist. De op basis van de heroverweging nieuw vastgestelde 35 Ke-zone is kleiner dan, dan wel wijkt minder dan 2 Ke af van de indicatieve contour uit de PKB. De geluidsberekeningen zijn nu zonder afkap gedaan. De contouren zijn op basis daarvan vastgesteld. Het antwoord op de vraag of de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak d.d. 3 december 2003 inzake het luchtvaartterrein Eelde wel of niet is aan te merken als nieuwe ontwikkeling die zich eerst voordeed na de vaststelling van de PKB is dan ook niet meer relevant.

B3 Bezwaar dat de nieuwe routestructuur ten onrechte wordt aangemerkt als nieuwe ontwikkeling die zich eerst voordeed na de vaststelling van de PKB, zodat die afwijking is gerechtvaardigd, omdat de plannen tot wijziging van de vliegroutes reeds voor de vaststelling van de PKB bekend waren. De commissie ex artikel 28 Luchtvaartwet werd begin 2003 hiervan in kennis gesteld. Deze commissie heeft, nadat de als gevolg van die routewijziging ontstane milieubelasting desgevraagd inzichtelijk was gemaakt, de Minister van Verkeer en Waterstaat hierover negatief geadviseerd (5.1.2e).

Het bezwaar is gegrond voor zover het beoogt aan te geven dat de afwijking van de 35 Ke-zone in het primaire besluit een deugdelijke motivering mist. De op basis van de heroverweging nieuw vastgestelde 35 Ke-zone is kleiner dan, dan wel wijkt minder dan



2 Ke af van de indicatieve contour uit de PKB. Het antwoord op de vraag of de nieuwe routestructuur wel of niet als nieuwe ontwikkeling is aan te merken die zich eerst voordoet na de vaststelling van de PKB is daarom niet meer relevant. Overigens maakt de routestructuur geen onderdeel uit van het A-besluit. Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk F is overwogen.

B4 Bezwaar dat de invoering van het Instrument Landing Systeem (ILS) en de zogenaamde verschoven baandrempel niet kunnen worden aangemerkt als nieuwe ontwikkelingen die zich eerst voordeden na de vaststelling van de PKB. Eind 2002 was reeds bekend dat de luchthavenexploitant voornemens was een zogenaamde "stopway" van 250 meter aan te leggen, in het zuiden aansluitend aan de "runway" van 2.500 meter. Tegelijkertijd zou dan een ILS worden aangelegd ten behoeve van landingen vanuit het zuiden op baan 04. Tijdens de PKB-procedure werd, gelet op het advies van de Commissie m.e.r., duidelijk dat er een groot veiligheidsrisico bestond voor de inwoners van Geversik. Als oplossing voor dit probleem werd toen reeds het gebruik van de "verschoven baandrempel" voorgesteld, waarbij het gebruik van de "stopway" een rol speelt (5.1.2e [REDACTED]).

Het bezwaar is gegrond voor zover het beoogt aan te geven dat de afwijking van de 35 Ke-zone in het primaire besluit een deugdelijke motivering mist. De op basis van de heroverweging nieuw vastgestelde 35 Ke-zone is kleiner dan, dan wel wijkt minder dan 2 Ke af van de indicatieve contour uit de PKB. Het antwoord op de vraag of invoering van ILS en de verschoven baandrempel wel of niet kunnen worden aangemerkt als nieuwe ontwikkelingen die zich eerst voordeden na de vaststelling van de PKB is dan ook niet meer relevant. Voorts wordt opgemerkt dat het ILS betrokken is in de actualisatie van de geluidsberekeningen ten behoeve van onderhavige beslissing op bezwaar.

B5 Bezwaar dat uit de beantwoording van kamervragen naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak d.d. 3 december 2003 betreffende het luchtvaartterrein Eelde blijkt dat de Staatssecretaris in die uitspraak geen aanleiding zag om tot reparatie van de PKB over te gaan en voorts dat in de nieuwe aanwijzing voor de luchthaven Maastricht de geluidszones met inachtneming van de PKB zouden worden vastgesteld. Daarnaast heeft de Staatssecretaris gesteld dat de in die aanwijzing vast te stellen geluidszones in beginsel niet meer dan 2 Ke zouden mogen afwijken van de indicatieve geluidszones van de PKB (5.1.2e [REDACTED]).

Het bezwaar is gegrond voor zover het beoogt aan te geven dat de afwijking van de 35 Ke-zone in het primaire besluit een deugdelijke motivering mist. De thans vastgestelde 35 Ke-zone is kleiner dan, dan wel wijkt minder dan 2 Ke af van de indicatieve contour uit de PKB. Van strijd met de PKB is dan ook geen sprake.

B6 Bezwaar dat in de tijd tussen het vaststellen van de PKB (september 2003) en de publicatie hiervan (mei 2004), waarin de consequenties voor de geluidszones in de aanwijzing zeker volledig bekend waren, een en ander kennelijk geen aanleiding is geweest om de ten grondslag liggende PKB dienovereenkomstig aan te passen (5.1.2e [REDACTED]).

Het bezwaar is gegrond voor zover het beoogt aan te geven dat de afwijking van de

35 Ke-zone in het primaire besluit een deugdelijke motivering mist. De thans vastgestelde 35 Ke-zone is kleiner dan, dan wel wijkt minder dan 2 Ke af van de indicatieve contour uit de PKB. Van strijd met de PKB is dan ook geen sprake. Aanpassing van de PKB is dan ook niet aan de orde.

B7 Bezwaar dat in de toelichting op het A-besluit wordt gesteld dat het passend maken van de geluidszone in het A-besluit aan de geluidszone in de PKB tot gevolg zou hebben dat het aantal vliegbewegingen met 16% zou moeten worden teruggeschaald en dat deze reductie de rentabiliteit van de luchthaven in gevaar zou brengen. Bezwaarmakers hebben grote twijfels aan de rendabele exploitatie van de luchthaven. De financiële jaarverslagen in de afgelopen tijd bevestigen deze twijfels. De Staatssecretaris is gehouden het aantal vliegtuigbewegingen met 16% te reduceren, aangezien pas dan het bestreden aanwijzingsbesluit in overeenstemming is met de Luchtvaartwet en de PKB (5.1.2e ).

Het bezwaar is gegrond voor zover het beoogt aan te geven dat de afwijking van de 35 Ke-zone in het primaire besluit een deugdelijke motivering mist. De thans vastgestelde 35 Ke-zone is kleiner dan, dan wel wijkt minder dan 2 Ke af van de indicatieve contour uit de PKB. Van strijd met de PKB en/of de Luchtvaartwet is derhalve geen sprake.

De exploitant heeft in zijn brief van 26 oktober 2010 aangegeven dat met de geactualiseerde vlootmix waarvan is uitgegaan in het MVS 2010 (derhalve inclusief de terugschaling met 16% Ke-verkeer) een rendabele exploitatie van de luchthaven mogelijk is. De twijfels inzake de rentabiliteit van de luchthaven zijn ongegrond. Overigens berust de verantwoordelijkheid voor een bedrijfseconomische exploitatie bij de exploitant van de luchthaven. Ook hier geldt het uitgangspunt dat een luchthaven moet worden behandeld als een "gewoon" bedrijf waarbij de overheid geen directe bemoeienis heeft. Voorts wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk C.

B8 Bezwaar dat de onderbouwing en motivering van de afwijkingen van de PKB, namelijk dat nieuwe ontwikkelingen ontstaan na het vaststellen van de PKB die noopten tot de thans ontstane afwijkingen van de PKB in het aanwijzingsbesluit volstrekt onvoldoende zijn om het bestreden aanwijzingsbesluit te kunnen dragen. Het aanwijzingsbesluit is derhalve in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur dat een besluit zorgvuldig dient te worden voorbereid en afdoende dient te zijn gemotiveerd (5.1.2e ).

Het bezwaar is gegrond voor zover het beoogt aan te geven dat de afwijking van de 35 Ke-zone in het primaire besluit een deugdelijke motivering mist. De thans vastgestelde 35 Ke-zone is kleiner dan, dan wel wijkt minder dan 2 Ke af van de indicatieve contour uit de PKB. Van strijd met de PKB is derhalve geen sprake. Van strijd met het zorgvuldigheids- en het motiveringsbeginsel is evenmin sprake. Verwezen wordt verder naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk B.

B9 Bezwaar dat de stelling van de Staatssecretaris in antwoord op kamervragen (TK 2004-2005, 25089, nr. 21, p. 7) dat zich in de 35 Ke-geluidszone in de aanwijzing 3.060 woningen bevinden, onjuist is. Dat is pas het geval nadat de baandrempel in zuidelijke richting zal zijn verschoven, wat nog tot 1 juni 2007 duurt. Tot uiterlijk

1 juni 2007 zal het in de brief van 7 januari 1999 genoemde maximum aantal woningen binnen de 35-Ke-contour derhalve met 64 worden overschreden in plaats van met 200 onderschreden, zoals de Minister de Tweede Kamer antwoordde. Waar de Staatssecretaris stelt (TK 2004-2005, 25 089, nr. 21, p. 12) dat de geluidsbelasting voor de omgeving niet groter wordt dan de voorwaarden van het kabinet uit 1999, is dat dus gewoonweg onjuist. Volgens de mededelingen van de Staatssecretaris zal er medio 2007 overigens een nieuw wettelijk kader zijn voor regionale en kleine luchtvaartterreinen (RRKL), zodat de onderhavige aanwijzing met name van belang is voor de korte termijn. Juist in die periode is sprake van strijd met de bedoelde bij brief van 7 januari 1999 gestelde voorwaarde (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Op zich is juist dat het gestelde omtrent het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone van het A-besluit pas aan de orde is nadat de baandrempel in zuidelijke richting is verschoven. De verschoven baandrempel is reeds vanaf 1 oktober 2005 in gebruik. Dit betekent dat de definitieve zone, zoals opgenomen in bijlage F2 bij het A-besluit, sinds 1 oktober 2005 van kracht is. Hierdoor is ruimschoots eerder dan verplicht voldaan aan de in de brief van 7 januari 1999 gestelde voorwaarden. Overigens geldt dat met de wijziging van het A-besluit als gevolg van de heroverweging het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone en de 20 Ke-contour aanzienlijk afneemt. Blijkens het rapport "Actualisatie Scenario aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht Aachen Airport: aantallen woningen, inwoners, ernstig gehinderde personen en scholen binnen geluidscontouren, To70, januari 2011" is het aantal woningen binnen de 35 Ke-zone die met de voorliggende beslissing op bezwaar wordt vastgesteld 1954. Dat is dus 1311 woningen minder dan waarvan in de brief aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999 is uitgegaan en bovendien 1106 woningen minder dan het aantal woningen dat lag binnen de 35 Ke-zone van het A-besluit.

De stelling dat, in verband met de voorziene inwerkingtreding van het nieuwe wettelijke kader voor regionale en kleine luchtvaartterreinen (RBML) de aanwijzing met name bedoeld is voor de korte termijn is niet juist. De op 1 november 2009 in werking getreden nieuwe regelgeving met betrekking tot luchthavens op grond van de wet RBML is op de thans aan de orde zijnde besluitvorming nog niet van toepassing. Verwezen wordt naar het in de Algemene inleiding gestelde.

B10 Bezwaar dat de forse toename van het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour in strijd is met hetgeen daarover in de brief van 7 januari 1999 en de PKB is gesteld. Op zijn minst is volstrekt onvoldoende gemotiveerd waarom, ondanks de verplichting om te streven naar een vermindering van het aantal woningen binnen de 20 Ke-zone, nu een toename van dit aantal met enkele duizenden noodzakelijk zou zijn. Alternatieve oplossingen zijn niet onderzocht terwijl de enige motivering is dat het aantal vliegbewegingen met 16% of 17% zou moeten afnemen om aan deze voorwaarde te kunnen voldoen. Van een afname van het aantal vliegbewegingen zal echter geen sprake zijn. Het aantal zal hooguit iets minder kunnen groeien dan waarvan in het strategisch ondernemingsplan is uitgegaan. Aangezien er bij dat uitgangspunt ook vraagtekens geplaatst kunnen worden, volstaat een dergelijke motivering absoluut niet. Bovendien valt niet in te zien, waarom slechts een alles-of-niets alternatief in de belangenafweging is betrokken en niet is bezien in hoeverre het aantal woningen binnen de 20-Ke-contour nog beperkt zou kunnen worden bij een



lagere, maar nog wel rendabele groei van het aantal vliegbewegingen (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

De brief van het kabinet van 7 januari 1999 stelt dat in de 20 Ke-zone wordt gestreefd naar een reductie van het aantal woningen ten opzichte van het SBL. In de PKB werd dit streven gehaald. Met het onderhavige besluit wordt dit streven eveneens gehaald. Het aantal woningen binnen de indicatieve 20 Ke-contour uit het SBL bedraagt 21.012 woningen. Het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour dat volgt uit deze beslissing op bezwaar bedraagt 20.807 woningen.

B11 Bezwaar dat behalve de afkap ook de andere ontwikkelingen voorzienbaar waren en in elk geval bekend, voordat de PKB in 2004 van kracht werd. Daarmee had dus reeds bij de totstandkoming van die PKB rekening gehouden kunnen en moeten worden (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Het bezwaar richt zich tegen de totstandkoming van de PKB en de totstandkoming daarvan is geen onderdeel van deze procedure.

B12 Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit een groei toestaat die helemaal niet past binnen de PKB (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor in de inleiding van hoofdstuk B is overwogen

B13 Bezwaar dat willens en wetens een gang naar de rechter wordt afgedwongen terwijl de gehele overschrijding van 3,4 Ke wettelijk onrechtmatig is en voorkomen had kunnen worden (5.1.2e ).

Het bezwaar is gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor in de inleiding van hoofdstuk B is overwogen.

B14 Bezwaar dat de onderbouwing en de motivering om de overschrijding van de 35-Ke-geluidszone (zowel de tijdelijke als ook de definitieve) vergeleken met die indicatieve geluidszone in het PKB te rechtvaardigen, volstrekt onvoldoende zijn en ook niet in overeenstemming met de werkelijkheid. De aanwijzingsbesluiten zijn dan ook niet zorgvuldig voorbereid en zijn in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur (zie het bezwaar dat de economische belangen blijven prevaleren) (5.1.2e ).

Het bezwaar is gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor in de inleiding van hoofdstuk B is overwogen.

B15 Bezwaar tegen in de nabije toekomst meer vliegbewegingen MAA: het Ruimtelijk Planbureau, een wetenschappelijke instelling, heeft op 14 september 2005 aangegeven dat regionale vliegvelden hun passagiersaantal meer dan kunnen verdubbelen (5.1.2e ). Dat houdt volgens de opstellers van het rapport in dat MAA zou kunnen uitgroeien van 400.000 passagiers naar 1,3 miljoen passagiers op jaarbasis. En als bezwaarmaker (5.1.2e ) van dit vliegveld mag

geloven zou het aantal passagiers zelfs kunnen uitgroeien naar 2,5 miljoen op jaarbasis. Dit zou moeten gebeuren door meer low-budget maatschappijen naar MAA te halen met alle negatieve gevolgen van dien. Ook is het een bekend gegeven dat de toestellen steeds groter worden. Bezwaarmaker verzoekt indringend om de groei van MAA niet te laten plaatsvinden. Het is een regelrechte aanslag op de kwaliteit van het leven <sup>512e</sup> [redacted]

Het bezwaar is ongegrond.

In het A-besluit zijn grenzen gesteld aan het geluid door daarin een geluidszone op te nemen. De geluidszone is met het voorliggende besluit gewijzigd vastgelegd. De exploitant moet de luchthaven exploiteren binnen de gebruikruimte van de geluidszone. Het is mogelijk dat het aantal passagiers kan toenemen doordat gebruik wordt gemaakt van stillere vliegtuigen of door een effectiever gebruik van de gebruikruimte. De exploitant van de luchthaven is daarvoor verantwoordelijk en moet ervoor zorgen dat de exploitatie binnen de in de aanwijzing opgenomen geluidszone blijft.

## **C. Economisch/ Financieel**

### Inleiding

In het Kabinetsstandpunt van de Planologische Kernbeslissing Luchtvaartterreinen (PKB) Maastricht en Lelystad en de Luchtvaartnota heeft het kabinet het reeds in het Structuurschema burgerluchthavens gekozen standpunt bevestigd dat de luchthaven Maastricht een rol vervult binnen de regionale economie en een onderdeel vormt van de infrastructuur van Limburg. Het kabinet geeft aan dat de luchthaven in de nieuwe situatie (lees: op grond van het A-besluit) naar verwachting meer passagiers en meer vracht zal kunnen verwerken en daarmee een toegevoegde waarde aan de regionale ontwikkeling kan leveren. In het bestuurlijk overleg dat in het kader van de voorbereiding van de PKB tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de omliggende gemeenten en de provincie Limburg heeft plaatsgevonden wordt de bijdrage van de luchthaven aan deze ontwikkeling ook onderschreven. Een andere ruimtelijke bestemming van het luchthavengebied - bedrijventerrein of woningbouwlocatie - verdient niet de voorkeur. De PKB vormt het kader voor het A-besluit. In het A-besluit wordt (op pagina 16) de economische bijdrage van de luchthaven beschreven. Daar wordt onder meer gewezen op het belang van een moderne euroregionale luchthaven als vestigingsplaats voor bedrijven in Limburg en de Euregio.

Aan het A-besluit ligt een aanvraag van de exploitant van de luchthaven Maastricht ten grondslag. Blijkens het in dit kader door de exploitant opgestelde Ondernemingsplan is sprake van een rendabele luchthaven. Het Ondernemingsplan MAA is gebaseerd op een aantal aannames die de toekomstige groei onderbouwen. Het gaat om ontwikkelingen waar de luchthaven Maastricht van kan profiteren: de liberalisering en deregulering van de Europese luchtvaartmarkt, de toenemende congestie op de hub-luchthavens, de opkomst van nieuwe regiocarriers en de penetratie in de markt van low fare carriers (low cost carriers). Verder kan de groei van de luchthaven positief beïnvloed worden door vernieuwing en verbetering van de organisatiestructuur, uitbreiding van partnersystemen onder meer door het aantrekken van nieuwe carriers en het ter hand nemen van een investeringsprogramma (landzijde, nieuwe vrachtterminal) om meer vracht en passagiers te kunnen accommoderen. In het kader van de voorliggende beslissing op bezwaar is de exploitant gevraagd de economische onderbouwing te actualiseren. In de nieuw aangeleverde economische onderbouwing zijn twee nulvarianten (varianten gebaseerd op het MVS 2009 (geactualiseerde vlootmix anno 2009) voor 2015 en 2020) tegen de projectvarianten I (MVS 2004 = invoerset uit A-besluit) en II (MVS 2004 -16% = invoerset uit A-besluit - 16 %) uiteengezet. De nieuw aangeleverde economische onderbouwing is getoetst door Syconomy/Decisio in haar rapport van 5 maart 2010. Vervolgens is, op verzoek van de exploitant, een terugschaling op het MVS 2010 toegepast van 16% op het Ke-verkeer. Ten aanzien van de terugschaling wordt verwezen naar het in de Algemene inleiding gestelde. Uit de brief van 26 oktober 2010 blijkt dat met de geactualiseerde vlootmix waarvan is uitgegaan in het scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer nog steeds een rendabele exploitatie van de luchthaven mogelijk is. Daarbij komt dat ook Syconomy/Decisio in haar rapport uitgaat van de vuistregel dat een luchthaven rendabel te exploiteren is als deze 1-1,5 miljoen passagiers verwerkt. Blijkens het rapport 'Nut en noodzaak vervoersmix MAA' van BCI/AAE wordt in het scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer uitgegaan van circa 1,4 miljoen passagiers op jaarbasis. Om die

reden wordt een rendabele exploitatie van de luchthaven haalbaar geacht. Overigens wordt opgemerkt dat de verantwoordelijkheid voor een bedrijfseconomische exploitatie bij de exploitant van de luchthaven berust, waarbij het uitgangspunt geldt dat een luchthaven moet worden behandeld als een "gewoon" bedrijf waarbij de overheid geen directe bemoeienis heeft.

C1 Bezwaar dat er afspraken moeten worden gemaakt over de situatie wanneer de bedrijfseconomische resultaten achterblijven en dus sprake is van een te ruime "vergunning" in plaats van te verwijzen naar de aangekondigde decentralisatie naar de provincie van de bevoegdheden ter zake van het aanpassen van de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven MAA (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

De systematiek van de Luchtvaartwet leidt ertoe dat aan een exploitant van een luchthaven middels de geluidszonering in een aanwijzingsbesluit een bepaalde 'gebruiksruimte' wordt gegeven waarbinnen de exploitatie van de luchthaven zich dient af te spelen. De systematiek van de wet vereist niet dat niet gebruikte gebruiksruimte moet worden 'teruggegeven'. De gebruiksruimte wordt bepaald aan de hand van een zogenaamde invoerset van vliegtuigbewegingen waarvan de exploitant verwacht dat deze in de toekomst (i.c. 2015) op de luchthaven zullen plaatsvinden. Aan de invoerset ligt een bedrijfsplan van de exploitant ten grondslag. In dit bedrijfsplan geeft de exploitant aan welke en hoeveel vliegtuigbewegingen nodig zijn om een exploitabele luchthaven te hebben. Nadat de gebruiksruimte middels de ligging van de geluidszones is vastgesteld is het aan de exploitant te bepalen hoe deze gebruiksruimte wordt gebruikt. Afwijking van de invulling van het Ondernemingsplan is toegestaan mits het andere gebruik niet leidt tot overschrijding van de gebruiksruimte.

Blijkens artikel 8.1 lid 3 sub c Wet luchtvaart is de luchthaven Maastricht van nationaal belang. Toekomstige besluitvorming met betrekking tot Maastricht Aachen Airport is - anders dan in het wetsvoorstel RBML aanvankelijk was voorzien - niet gedecentraliseerd. Overigens is, zoals in de Algemene inleiding ook reeds is vermeld, de RBML op de thans aan de orde zijnde besluitvorming nog niet van toepassing. Als (verdere) besluitvorming met betrekking tot Maastricht Aachen Airport in de toekomst aan de orde is, dan zal alsdan - op basis van de dan van belang zijnde feiten en omstandigheden - worden gezien welke gebruiksruimte voor de luchthaven op dat moment wenselijk is.

Voor nu is relevant dat de heroverweging die heeft plaatsgevonden in het kader van deze beslissing op bezwaar heeft geleid tot de vaststelling van een 35 Ke-geluidszone die kleiner is dan de 35 Ke-geluidszone uit het aanwijzingsbesluit uit 2004 en die bovendien past binnen de 35 Ke-contour die is neergelegd in de PKB en de daarbij toegestane marges.

C2 Bezwaar dat volstrekt onvoldoende is onderbouwd waarom de Staatssecretaris het planalternatief realistisch en noodzakelijk acht. De commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet adviseerde reeds in het aanwijzingsbesluit nader te onderbouwen waarom de realisering van het planalternatief, inclusief de daarin opgenomen jaarlijkse groeipercentages van 11% in het passagiersvervoer in de periode 2000-2010, in de praktijk realiseerbaar zal blijken te zijn, te meer omdat in de periode 2000-2003 geen sprake is geweest van groei in het passagiersvervoer. Niet duidelijk is op welke wijze de Staatssecretaris het Strategisch Ondernemingsplan heeft



getoetst en met behulp van welk cijfermateriaal (5.1.2€

Het bezwaar is ongegrond.

Het Ondernemingsplan van de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) is destijds op bedrijfseconomische rentabiliteit getoetst door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De verwachte marktvraag in 2015, zoals die destijds is vastgesteld door de exploitant, werd daarbij haalbaar geacht.

Het Ondernemingsplan MAA is gebaseerd op een aantal aannames die de toekomstige groei onderbouwen. Het gaat om ontwikkelingen waar de luchthaven Maastricht van kan profiteren: de liberalisering en deregulering van de Europese luchtvaartmarkt, de toenemende congestie op de hub-luchthavens, de opkomst van nieuwe regiocarriers en de penetratie in de markt van low fare carriers (low cost carriers). Verder kan de groei van de luchthaven positief beïnvloed worden door vernieuwing en verbetering van de organisatiestructuur, uitbreiden van partnersystemen onder meer door het aantrekken van nieuwe carriers en het ter hand nemen van een investeringsprogramma (landzijde, nieuwe vrachtterminal) om meer vracht en passagiers te kunnen accommoderen.

In het kader van de voorliggende beslissing op bezwaar is de exploitant gevraagd de economische onderbouwing te actualiseren. In de nieuw aangeleverde economische onderbouwing zijn twee nulvarianten (varianten gebaseerd op het MVS 2009 voor 2015 en 2020) tegen de projectvarianten I (MVS 2004 c.q. vlootmix uit A-besluit) en II (MVS 2004 -16% c.q. vlootmix uit A-besluit 2004 - 16 %) uiteengezet. De nieuw aangeleverde economische onderbouwing is getoetst door Syconomy/ Decisio in haar rapport van 5 maart 2010. Vervolgens is, op verzoek van de exploitant, een terugschaling op het Ke-verkeer in het MVS 2010 toegepast van 16%. Verwezen wordt naar het hiervoor in de Algemene inleiding gestelde. De nieuw aangeleverde economische onderbouwing wordt, mede in het licht van de brief van de exploitant d.d. 25 oktober 2010 en het rapport van Syconomy/ Decisio haalbaar geacht. Verwezen wordt in dit kader naar rov. 2.6 van de uitspraak over het luchtvaartterrein Eelde (AbRvS 11 juni 2008, nr. 200603116/1).

C3 Bezwaar dat geen onderzoek is gedaan naar de mogelijke samenwerking tussen vliegvelden die in elkaars nabijheid liggen. Tegenover het teruglopen van de passagiers van de luchthaven Maastricht Aachen Airport staat de enorme groei van andere luchthavens in de regio. Naast Eindhoven en Weeze denk met name aan de vliegvelden Luik-Bierset en Dusseldorf. Bezwaarmaker vraagt zich af of in het geval van samenwerking het bestaan van al deze vliegvelden nog wel noodzakelijk is 5.1.2€

Het bezwaar is ongegrond.

Aan het A-besluit ligt een aanvraag van de exploitant van de luchthaven Maastricht ten grondslag. Blijkens het door hem opgestelde Ondernemingsplan, de actualisatie van de economische onderbouwing en het rapport van Syconomy/ Decisio is sprake van een rendabel exploiteerbare luchthaven. Het A-besluit geeft de exploitant daartoe een bepaalde gebruiksruimte. Het staat de exploitant vrij om voor de exploitatie van zijn luchthaven samenwerkingsverbanden met andere luchthavens aan te gaan. Op grond van de huidige regelgeving kan een dergelijke samenwerking niet worden

voorgeschreven. Voorts wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk C.

C4 Bezwaar dat onvoldoende is onderbouwd wat het belang van de luchthaven is voor de regionale economie. Bezwaarmaker heeft in haar zienswijzen op een aantal zaken gewezen zoals de twijfel dat zo veel passagiersbewegingen doorwerken op de regionale economie, de concurrentie van nabijgelegen buitenlandse vliegvelden, de risico's van het mikken op het low cost segment, de zogenaamde luchthavengerelateerde bedrijven en de levensvatbaarheid van regionale luchthavens (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk C en onder C3.

C5 Bezwaar dat de stelling dat door 16% minder vliegtuigbewegingen geen sprake meer is van een rendabele luchthaven, volstrekt onvoldoende is onderbouwd (5.1.2e ).

Het bezwaar is gegrond.

Verwezen wordt naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 13 februari 2008, nr. 200606822/1. Uitkomst van de heroverweging in het kader van onderhavige beslissing op bezwaar is dat een rendabele exploitatie van de luchthaven haalbaar wordt geacht. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk C.

C6 Bezwaar dat de juistheid van het ondernemingsplan niet dan wel onvoldoende is onderzocht dan wel dat niet duidelijk is of de juistheid van het plan wel is onderzocht. Er kunnen dan ook vraagtekens worden gesteld bij het realiteitsgehalte van dit plan (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten, 5.1.2e , ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk C en onder C2.

C7 Bezwaar dat de geschetste ontwikkelingen in het planalternatief veel te optimistisch en onrealistisch zijn. Vooral de prognose van 11% groei in het passagiersvervoer en een aantal groeiend naar meer dan 1 miljoen passagiers is sterk overdreven, zeker gezien de resultaten van het rapport van Etil, die in 2000 in opdracht van de provincie een bevolkingsprognose heeft gemaakt die het uitgangspunt vormde voor diverse beleidsterreinen van de provincie. De werkelijke ontwikkeling in Limburg als geheel en in de meeste deelgebieden is tot nu toe lager dan de Etil prognose van 2000. Daarom heeft de provincie besloten om de prognose van 2000 te actualiseren. De nieuwe bevolkingsprognose sluit aan bij de realisatie tot nu toe en geeft een plausibel beeld van de toekomst. Deze prognose wordt het nieuwe uitgangspunt voor de diverse beleidsterreinen van de provincie, en zou in de ogen van bezwaarmaker wezenlijk onderdeel moeten uitmaken bij de besluitvorming van het aanwijzingsbesluit. Uit dit rapport blijkt dat de bevolking in Limburg sterk zal gaan afnemen en vergrijzen. Er is zelfs sprake dat er geen enkele bevolkingsgroei meer is te



verwachten in Limburg (5.1.2e)

Het bezwaar is ongegrond.

Het meest recente onderzoek over de bevolkingsprognose in Limburg is van Etil en dateert uit 2011. In het onderzoek wordt de verwachting uitgesproken dat het aantal inwoners in 2040 ongeveer 12% kleiner zal zijn dan in 2011 (zie: <http://prognoses.vanmeernaarbeter.nl>). De relatie tussen de bevolkingsontwikkeling van Limburg en de geprognoseerde groei van MAA is echter niet eenduidig. Het aantal potentiële klanten in de omgeving van de luchthaven zal als gevolg van de bevolkingsontwikkeling afnemen. Daar staat tegenover dat het aantal mensen dat zal gaan vliegen in de toekomst nog steeds zal blijven toenemen. Daar komt bij dat de zogenaamde catchment area (gebied waar de passagiers van de luchthaven vandaan komen) van de luchthaven veel groter is dan de regio Limburg. De mate waarin MAA slaagt om klanten (zowel luchtvaartmaatschappijen, als passagiers) naar de luchthaven te halen, bepaalt of de groei naar een miljoen passagiers wordt gehaald. Voorts wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk C.

C8 Bezwaar dat het niet-realistische ondernemingsplan van de luchthavenexploitant van de luchthaven Maastricht ten onrechte uitgangspunt blijft van de bestreden besluiten. Dit plan diende als uitgangspunt voor de privatisering van deze luchthaven en alle betrokken grote aandeelhouders van de N.V. Luchthaven Maastricht, zijnde het Rijk en de Provincie Limburg, hadden grote belangen om de verkoop van de aandelen aan een private partij tot een goed einde te brengen (5.1.2e)

Het bezwaar is ongegrond.

Het bezwaar dat het Ondernemingsplan MAA als uitgangspunt diende voor de privatisering van de luchthaven richt zich niet tot het A-besluit. Dit besluit ziet niet op de privatisering van de luchthaven. Voor het overige wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk C.

C9 Bezwaar dat de stilte van de dagrust en de nachtrust onnodig wordt verstoord door vliegbewegingen, zonder dat het bedrijfsmatige effect van MAA overzichtelijk in kaart is gebracht (5.1.2e)

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk C en hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk G en onder G1.

Bezwaargronden naar aanleiding van de in 2011 ter inzage gelegde informatie

C10 Bezwaarmaker geeft aan dat in het beroepschrift melding is gemaakt van de noodzaak tot het maken van afspraken voor de situatie als de bedrijfseconomische resultaten achterblijven. In het rapport 'Nut en Noodzaak Vervoersmix Maastricht Aachen Airport' wordt gesignaleerd dat een dergelijke situatie niet ondenkbaar is. Gelet op het voorgaande acht bezwaarde het ook nu weer passend om in het Aanwijzingsbesluit voornoemde afspraken op te nemen. Een goed moment hiervoor zou het Luchtvaartbesluit/ Omzettingsbesluit zijn, dat voor december 2013 genomen moet kunnen worden (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen onder C1 is overwogen.

C11 Bezwaar dat een groeiprognose die uitgaat van 13 extra vluchten elke grond mist en daarom niet kan worden meegewogen bij de te nemen beslissing op bezwaar. Daar komt bij dat de luchthaven 16% van de vluchten inlevert, daarbij uitgaand van een nieuwe vlootmix. Zelfs bij een wijziging van het aantal grote vluchten ten koste van de kleine trekt dat de zaak nog steeds niet vlot, ook niet in 2015 5.1.2e

Het bezwaar is ongegrond.

Het ondernemingsplan van MAA is gebaseerd op een sterke toename van het aantal vluchten door Ryanair of een vergelijkbare low cost maatschappij. Er is aangenomen dat er in 2015 dagelijks 13 extra bestemmingen vanaf MAA bediend worden. Anders dan bezwaarmaker stelt gaat het niet om 13 nieuwe vluchten, maar om 13 nieuwe bestemmingen. Uit het rapport 'nut en noodzaak vervoersmix MAA' (en de hierop verrichte toets) volgt dat het mogelijk is MAA rendabel te exploiteren. De exploitant heeft in de brief van 25 oktober 2010 aangegeven dat ook met de terugschaling van 16% van het Ke-verkeer een rendabele exploitatie van de N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht mogelijk blijft. Voorts wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de Inleiding van hoofdstuk C.

C12 Bezwaarmaker is van mening dat de twee aanvullende stukken op het rapport van Buck Consultants/AAE inzake de economische onderbouwing niet van belang zijn voor de te nemen beslissing op bezwaar, aangezien low cost carriers bekend staan om hun wispelturige gedrag 5.1.2e

Het bezwaar is ongegrond.

Hetgeen bezwaarmaker aanvoert vormt geen aanleiding om aan te nemen dat in het rapport 'Nut en Noodzaak vervoersmix MAA' van Buck Consultants/AAE niet mocht worden uitgegaan van een aandeel low cost carriers. Een onafhankelijke instantie (Syconomy/Decisio) heeft voornoemd rapport getoetst. De bevindingen van Syconomy/Decisio zijn samen met het rapport van Buck Consultants/AAE betrokken in de belangenafweging. Daar komt bij dat in de beslissing op bezwaar is uitgegaan van een terugschaling van 16% op het Ke-verkeer (scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer). Dit scenario doet recht aan de conclusies die zijn weergegeven in het rapport van Syconomy/Decisio.

## D. Milieueffectrapport

D1 Bezwaar dat zowel in de MER PKB als in de MER voor het A-besluit (inclusief het aanvullend TNO onderzoek van 22 december 2004) geen integraal beeld wordt gegeven van de gevolgen van de voorgestane ontwikkelingen en de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven voor de luchtkwaliteit. Een aantal ontwikkelingen op het luchthaventerrein zelf, naast de toename van het vliegverkeer, zullen een negatieve invloed hebben op de emissies van voor de omgeving schadelijke stoffen, zoals stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). Bezwaarmakers denken hierbij aan de verplaatsing en de vergroting van de passagiersterminal, de vergroting van het platform, de wijziging en uitbreiding van taxibanen en de situering van een proefdraaiplaats aan de zuid-westzijde (kort nabij de autosnelweg A2) §.1.2e

Het bezwaar is gegrond voor zover bezwaarmakers aanvoeren dat (I) in het luchtkwaliteitsonderzoek geen inzicht wordt geboden in de concentraties luchtverontreinigende stoffen na 2010 en (II) in het luchtkwaliteitsonderzoek geen rekening is gehouden met de effecten van een toename van het wegverkeer van de A2 en het onderliggende wegennet door ontwikkelingen in de directe omgeving van de luchthaven. Voor het overige is het bezwaar ongegrond.

Wat er verder ook zij van het bezwaar, de wetgeving op het gebied van de luchtkwaliteit is sinds het nemen van het A-besluit meerdere keren gewijzigd. Op grond van het thans geldende artikel 5.16, eerste lid, Wm moeten bestuursorganen bij de uitoefening van bepaalde bevoegdheden het daar gestelde (o.a.) met betrekking tot grenswaarden in acht nemen. In artikel 5.16, tweede lid, Wm is vastgelegd bij de uitoefening van welke bevoegdheden de grenswaarden voor luchtkwaliteit in acht dienen te worden genomen. Dit betreft een limitatieve opsomming. In deze limitatieve lijst is niet opgenomen de bevoegdheid tot het vaststellen van een aanwijzingsbesluit op grond van de Lvw. Om die reden behoeft bij het nemen van de voorliggende beslissing op bezwaar niet te worden getoetst aan luchtkwaliteit (Vgl. ABRvS 6 juli 2011, 201010462/1/R1 (R'dam airport) en 200909107/1/R1 (Teuge)).

Het voorgaande neemt niet weg dat ten behoeve van de beslissing op bezwaar het aspect luchtkwaliteit, in het kader van een deugdelijke belangenafweging ex artikel 3:4 Awb, wel is bekeken. In dit verband zijn de effecten van de uitbreiding van het bedrijventerrein Bamford en de aanleg van het Businesspark Maastricht Aachen Airport meegenomen in de autonome ontwikkeling. Uit het onderzoek is gebleken dat de ontwikkeling conform MVS 2010 minus 16% Ke-verkeer leidt tot een beperkte toename van de concentraties PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Deze toename hangt direct samen met de gewijzigde vlootsamenstelling waarin meer vliegtuigbewegingen met zwaar verkeer zijn opgenomen. Dit leidt tot een hogere luchtvaartgerelateerde bijdrage aan de concentraties PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>. Indirect worden de hogere concentraties in het scenario MVS 2010 minus 16% Ke-verkeer veroorzaakt door het extra wegverkeer als gevolg van de vestiging van platformgebonden en luchthavengerelateerde bedrijvigheid op het nabijgelegen Businesspark MAA.

In het onderzoek zijn de hoogste concentraties berekend in 2011 langs de Vliegveldweg (ter hoogte van de passagiersterminal en het parkeerterrein MAA) en in



de nabijheid van de Rijksweg A2 ten noorden van de kruising met de Europalaan. In geen van de scenario's en zichtjaren worden jaargemiddelde concentraties fijn stof berekend hoger dan 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Met ingang van 2014 worden in geen van de scenario's jaargemiddelde concentraties  $\text{NO}_2$  berekend hoger van 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dalende achtergrondconcentraties en schonere emissiefactoren voor wegverkeer leiden er toe dat de concentraties na 2011 in alle scenario's verder afnemen.

De conclusies uit het luchtkwaliteitsonderzoek zijn betrokken in de belangenafweging in het kader van deze beslissing op bezwaar. Deze conclusies vormen geen aanleiding om het primaire besluit ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit te herroepen noch om een andere beslissing op bezwaar te nemen dan de beslissing op bezwaar die thans voorligt.

D2 Bezwaar dat ook in de MER met betrekking tot de aanwijzing van luchthaven Maastricht geen inzicht is gegeven in de gevolgen voor de luchtkwaliteit, die ontstaan als gevolg van het in ontwikkeling genomen bedrijventerrein van 70 ha, dat onmiddellijk aansluit aan het luchtvaartterrein. Dit bedrijventerrein zal extra personen en vrachtverkeer op de A2 en de toegangswegen genereren en derhalve een extra uitstoot van voor de gezondheid schadelijke stoffen ten gevolge hebben <sup>113</sup>.

Het bezwaar is gegrond voor zover bezwaarmakers aanvoeren dat (I) in het luchtkwaliteitsonderzoek geen inzicht wordt geboden in de concentraties luchtverontreinigende stoffen na 2010 en (II) in het luchtkwaliteitsonderzoek geen rekening is gehouden met de effecten van een toename van het wegverkeer van de A2 en het onderliggende wegennet door ontwikkelingen in de directe omgeving van de luchthaven. Voor het overige is het bezwaar ongegrond. Verwezen wordt naar de overwegingen onder D1.

D3 Bezwaar dat de onvolledigheid van de MER dient te worden gecorrigeerd en de woningaantallen die de basis moeten vormen van het kabinetsbeleid gelijk dienen te zijn aan de toentertijd (1999) aanwezig zijnde woningen, opgesplitst per gemeente (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

In de brief van 7 januari 1999, gericht aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (TK 1998-1999, 25089, nr. 18) is als voorwaarde opgenomen dat het aantal woningen in de definitieve 35 Ke-geluidszone niet groter mag zijn dan het aantal woningen in de indicatieve 35 Ke-geluidscontour in het SBL. Dit getal betreft een totaal en is niet opgesplitst per gemeente. Aan het aantal geluidgehinderde woningen in de 35 Ke-geluidszone per gemeente heeft het kabinet geen voorwaarden verbonden. Het SBL ging uit van 3265 woningen binnen de indicatieve 35-Ke-contour. De PKB gaat uit van 2767 woningen binnen de indicatieve 35-Ke-contour. In het A-besluit komt het totaal aantal woningen binnen de 35-Ke-zone op 3060. Blijkens het rapport "Actualisatie Scenario aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht Aachen Airport: aantallen woningen, inwoners, ernstig gehinderde personen en scholen binnen geluidscontouren, To70, januari 2011" is het aantal woningen binnen de 35 Ke-zone die met de voorliggende beslissing op bezwaar wordt vastgesteld 1954. Dat is dus 1311 woningen minder dan waarvan in de brief aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999 is uitgegaan en

bovendien 1106 woningen minder dan het aantal woningen dat lag binnen de 35 Ke-zone van het A-besluit.

D4        Bezwaar dat in de MER geen aandacht wordt besteed aan het klimaateffect terwijl de luchthaven zich focust op low cost passagiers 5.1.2e :

Het bezwaar is ongegrond.

In het MER zijn de CO<sub>2</sub>-emissies bepaald. CO<sub>2</sub> behoort echter niet tot de ingevolge de vigerende wet- en regelgeving te toetsen stoffen. Voor wat betreft de uitstoot van CO<sub>2</sub> en de aanpak van de vermindering daarvan wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder N1.

## **E. Geluid**

### Inleiding

De wet- en regelgeving met betrekking tot luchtvaartterreinen is met de inwerkingtreding van de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) met ingang van 24 december 2008 veranderd. Eén van de wijzigingen betreft het gebruik van de geluidsmaat  $L_{den}$  als maatgevende geluidsmaat. Echter op grond van artikel XVII RBML blijft de Luchtvaartwet van toepassing op de afhandeling van oude bezwaar- en beroepschriften. Derhalve blijven voor de aanwijzingsprocedure voor luchtvaartterrein Maastricht de geluidsberekeningen en daarmee vast te stellen geluidszones in Ke en bkl maatgevend.

De vastgestelde Ke- en bkl-geluidszones zijn bedoeld om de hoeveelheid geluid in de omgeving van de luchthaven te begrenzen tot een aanvaardbaar niveau. Dit niveau wordt door de geluidszone aangegeven. Op grond van artikel 6 van het A-besluit is voor de exploitant de verplichting opgenomen om op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe te laten voor zover de vastgestelde geluidszone niet worden overschreven. Het gehele handhavingssysteem is erop gericht een overschrijding van deze gebruiksruijnte te voorkomen.

Zoals aangegeven in de algemene inleiding is, rekening houdend met nieuwe feiten en omstandigheden, nieuwe wet- en regelgeving daaronder begrepen, in het kader van de te nemen beslissing op bezwaar opnieuw onderzoek gedaan naar geluid en externe veiligheid. In het rapport Actualisatie berekeningen geluid en externe veiligheid Maastricht Aachen Airport, Adecs Airinfra BV, kenmerk: ienm 101114.rap, 11 januari 2011 zijn de resultaten van dit onderzoek weergegeven. In paragraaf 2.2. van dit Adecs rapport is aangegeven welk scenario thans is doorgerekend (MVS 2010 – 16 % Ke-verkeer) en is ook aangegeven in welk opzicht dit scenario afwijkt van het scenario dat ten grondslag lag aan de aanwijzing uit 2004. In paragraaf 2.3 is aangegeven welk rekenvoorschrift thans is gebruikt voor de berekeningen.

De geluidsberekeningen voor de Ke-geluidszone zijn uitgevoerd volgens de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Regeling van 18 november 1996 (Stcrt. 1996, 231), laatstelijk gewijzigd bij regeling van 29 mei 2007 (Stcrt. 2007, 105)). In het Ke-rekenmodel wordt, zij het vereenvoudigd, rekening gehouden met zaken als de meteocondities, de laterale geluidsverzwakking en de verspreiding in het horizontale vlak. De prestatie- en geluidskarakteristieken zijn in de appendices bij het rekenvoorschrift meegenomen.

In de appendices bij het rekenvoorschrift is naast informatie over de geluidsbijdrage van vliegtuigen, de indeling van vliegtuigtypen in geluidscategorieën opgenomen. Voor de actuele berekeningen is gebruik gemaakt van de Appendices versie 10.1, zoals gepubliceerd in de Staatscourant 5 juni 2007, nr. 105 / pag. 20. Inmiddels is er ook een versie 11, maar deze heeft enkel betrekking op de geluidsbelasting in  $L_{den}$  en niet in Ke.

De versie 10.1 is een wijziging ten opzichte van de berekeningen voor het A-besluit van 2004, toen versie 8 van de Appendices is toegepast. Het verschil tussen deze twee versies is dat een aantal vliegtuigtypen anders in geluidscategorieën is ingedeeld.



Van de gebruikte vliegtuigtypen in de vlootsamenstelling van het A-besluit zou de Embraer-145 het enige vliegtuigtype zijn dat volgens de Appendices 10.1 in een andere geluidscategorie zou moeten worden ingedeeld, namelijk in categorie 077 in plaats van in categorie "082-3dB". Het gevolg van deze wijziging zou een klein effect hebben op destijds berekende Ke-zone.

Voor de nieuwe vlootsamenstelling (MVS 2010 minus 16% Ke-verkeer) is gebruikgemaakt van de meest actuele Appendices, versie 10.1. De vliegtuigtypen in deze vlootsamenstelling hebben op basis van versie 10.1 geen verschil in categorie-indeling ten opzichte van versie 8.

De 35 Ke-contour die bij MVS 2010 minus 16% Ke-verkeer is berekend is in oppervlakte kleiner dan de Ke-contour uit het A-besluit en kleiner dan de 35 Ke-contour uit de PKB. Dit verschil is volledig toe te schrijven aan het verschil in vlootsamenstelling. Zowel de vliegtuigtypen als de aantallen spelen hierbij een rol.

In de berekeningen van het geluid van klein verkeer, dus van de bkl-contouren, treden geen wijzigingen op. Zowel de rekenmethode als de invoerset zijn ongewijzigd ten opzichte van het A-besluit.

Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. is Adecs Airinfra opdracht gegeven de geluidscontouren voor de luchthaven Maastricht te berekenen overeenkomstig de  $L_{den}$ -systematiek. De resultaten illustreren hoe de ruimtelijke beperkingengebieden zouden liggen wanneer op basis van het scenario 'MVS 2010-16 % Ke-verkeer' in  $L_{den}$  gerekend zou worden. De  $L_{den}$ -contour van 56 dB(A)  $L_{den}$  is weergegeven op de kaart die als bijlage 2 bij de overwegingen van deze beslissing op bezwaar is gevoegd.

Uit onderzoek voor regionale luchthavens zoals Maastricht is gebleken dat de 35 Ke-contour het beste overeenkomt met een  $L_{den}$ -contour van 56 dB(A)  $L_{den}$ . Om de invoergegevens voor Ke te vertalen naar  $L_{den}$  zijn de invoergegevens van de Ke- en bkl-berekening geschikt gemaakt voor een  $L_{den}$ -berekening. Deze conversie is waar mogelijk één op één gedaan.

Wat uit de  $L_{den}$ -berekening volgt, is dat de 56 dB(A)-contour aan de zuidkant buiten de 35 Ke-contour komt, terwijl aan de noordkant de  $L_{den}$ -contour er juist binnen blijft. Dit is een beeld dat ook al in eerder onderzoek te zien was (NLR-onderzoek NLR-CR-2005-629-HV). De verklaring ligt in het feit dat de startbewegingen in  $L_{den}$  een grotere "geluidsfootprint" leveren dan in Ke. Het verschil tussen Ke en  $L_{den}$  is bij landingen nauwelijks zichtbaar. Bij een min of meer symmetrische baanverdeling, zal dit geen zichtbaar effect op de  $L_{den}$ -contouren hebben ten opzichte van de Ke-contouren. Bij de luchthaven Maastricht is er geen sprake van een symmetrische baanverdeling. Gezien de gemiddelde windrichting wordt er in de berekeningen uitgegaan van een baanverdeling waarbij 80 % van het verkeer plaatsvindt in zuidelijke richting en 20 % in noordelijke richting. Dat heeft tot gevolg dat aan één kant van de baan, de zuidkant, de startbewegingen duidelijk invloed hebben op de verandering in de contour wanneer van Ke naar  $L_{den}$  wordt overgestapt.

In het in de toekomst vast te stellen luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport zal, naast grenswaarden in  $L_{den}$ , ook een beperkingengebied in verband met de geluidbelasting van de luchthaven in  $L_{den}$  worden vastgesteld. Het is niet

gezegd dat aan de berekeningen van dit beperkingengebied, dat bestaat uit een 56 dB(A)  $L_{den}$  contour, en aan de grenswaarden, dezelfde invoerset ten grondslag zal liggen welke thans ten grondslag ligt aan de Ke-geluidscontouren die in deze beslissing op bezwaar worden vastgesteld.

E1 Bezwaar dat de geluidhinder in aanzienlijke mate zal toenemen **5.1.2e**,  
[redacted].

Het bezwaar is ongegrond.

Het is juist dat het aantal vliegtuigen dat gebruik zal kunnen maken van het luchtvaartterrein Maastricht kan groeien en de geluidhinder kan toenemen ten opzichte van de situatie onder het Interim-aanwijzingsbesluit. Aan die keuze heeft een met onderzoeken onderbouwde afweging ten grondslag gelegen, waarbij zowel de voor- als de nadelen betrokken zijn. Het milieubelang - waaronder de door omwonenden genoemde geluidhinder - is uitdrukkelijk bij de afweging betrokken. Verwezen wordt verder naar hoofdstuk S, waarin de bezwaren ten aanzien van de belangenafweging worden behandeld. In dit verband is nog van belang dat de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad de ontwikkeling, waarvoor dit besluit de randvoorwaarden geeft, toelaat. Van belang is verder dat de geluidsbelasting die in deze beslissing op bezwaar vastgestelde geluidsgrenzen niet mag overschrijden. Van een ongelimiteerde groei zal derhalve geen sprake kunnen zijn.

E2 Bezwaar dat de geluidhinder door het besluit is toegenomen. Bezwaarmakers vragen zich af hoe deze geluidsoverlast gemeten c.q. ingeschat wordt. De bezwaren rondom de geluidsoverlast van Schiphol en de afhandeling daarvan maken bezwaarmakers wantrouwend ten aanzien van de interpretatie en de betrouwbaarheid van allerlei metingen **5.1.2e** [redacted]).

Het bezwaar is ongegrond.

De Ke-zone is een modelmatige berekening. De geluidbelasting wordt bepaald door het aantal vliegtuigbewegingen, het maximale geluidsniveau per vliegtuig, alsmede het tijdstip van overvliegen. Voor de plaats waar de geluidbelasting optreedt, zijn van belang het baangebruik en de aan- en uitvliegroutes. De geluidberekeningen voor de Ke-geluidszone in deze beslissing op bezwaar zijn uitgevoerd volgens de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Regeling van 18 november 1996 (Stcrt. 1996, 231), laatstelijk gewijzigd bij regeling van 29 mei 2007 (Stcrt. 2007, 105)). Ook de berekeningen in het kader van de handhaving worden conform dit berekeningsvoorschrift berekend op basis van de werkelijk gevlogen routes.

Zowel voor de PKB als voor het A-besluit en deze beslissing op bezwaar zijn zoneberekeningen uitgevoerd. De geluidberekeningen voor het A-besluit zijn ten opzichte van de berekeningen die ten grondslag hebben gelegen aan de PKB aangepast. Bij de geluidberekeningen ten behoeve het A-besluit is geen gebruik meer gemaakt van afkap van geluid van 65 dB(A) of minder. Bij het A-besluit is alle vliegtuiggeluid van startende en landende vliegtuigen meegenomen, waardoor de werkelijke geluidsbelasting beter in beeld wordt gebracht. Hiermee wordt voldaan aan de laatste inzichten voor het in beeld brengen van de geluidsbelasting. Verwezen wordt in dit verband naar de uitspraak van de Afdeling van 11 juni 2008 (200603116/1) inzake luchtvaartterrein Eelde, waaruit volgt dat de Afdeling deze gewijzigde rekenmethodiek niet onaanvaardbaar heeft geacht.

In deze beslissing op bezwaar is ten opzichte van het A-besluit uitgegaan van een andere vlootmix waarbij tevens een terugschaling van 16% op het Ke-verkeer is toegepast (scenario MVS 2010 minus 16% Ke-verkeer).

Het is juist dat het aantal vliegtuigen dat gebruik zal kunnen maken van het luchtvaartterrein Maastricht kan groeien en de geluidhinder kan toenemen ten opzichte van de situatie onder het Interim-aanwijzingsbesluit. Aan die keuze heeft een met onderzoeken onderbouwde afweging ten grondslag gelegen, waarbij zowel de voor- als de nadelen betrokken zijn. Verwezen wordt verder naar hoofdstuk S, waarin de bezwaren ten aanzien van de belangenafweging worden behandeld. In dit verband is nog van belang dat de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad de ontwikkeling, waarvoor deze beslissing op bezwaar de randvoorwaarden geeft, toelaat. Van belang is verder dat de geluidsbelasting die in deze beslissing op bezwaar vastgestelde geluidsgrenzen niet mag overschrijden. Van een ongelimiteerde groei zal derhalve geen sprake kunnen zijn.

E3 Bezwaar dat de geluidscontouren van de grote luchtvaart (Ke-contouren) groter zijn dan de contouren die in het Interim-aanwijzingsbesluit ("gebruiksplan 95") waren opgenomen (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk E en onder E1 is overwogen.

E4 Bezwaar dat doordat de geluidscontouren van de grote luchtvaart (Ke-contouren) groter zijn dan de contouren die in het Interim-aanwijzingsbesluit waren opgenomen er meer inwoners van Meerssen overlast krijgen. Het precieze aantal is niet uit de voorliggende stukken te achterhalen, omdat de via de inspraak op het MER MAA gevraagde vergelijkende cijfers niet zijn aangeleverd. Een duidelijke afweging tussen plaatselijk belang en het belang van de luchtvaart is dan ook niet mogelijk (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

De constatering dat de 35 Ke-geluidszone van het A-besluit groter is dan de 35 Ke-geluidszone uit de interim-aanwijzing is juist. Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor, onder E1 is overwogen. Ook de 35 Ke-zone in deze beslissing op bezwaar is groter dan de 35 Ke-zone uit de interim-aanwijzing. Voorts wordt verwezen naar hoofdstuk S, waarin de bezwaren ten aanzien van de belangenafweging worden behandeld.

In de brief van het Kabinet aan de Tweede Kamer van 7 januari 1999 is aangegeven dat de betrokken ministers een Interim-aanwijzingsbesluit nemen waarin regels worden gesteld voor de tijdelijke situatie tot aan de uiteindelijke zonering van de luchthaven met een noord-zuidbaan. Bij het Interim-aanwijzingsbesluit is de jaarcontour voor de 35 Ke uit 1995 aangehouden. Op grond van voornoemde brief was uitgangspunt bij de vaststelling van een definitieve geluidszone dat het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-geluidszone niet groter zou zijn dan het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-geluidszone ingevolge de indicatieve contour uit het SBL. Zowel het A-besluit als de beslissing op bezwaar voldoen aan deze voorwaarde.

E5 Bezwaar dat een afdoende beschrijving van de specifieke maatregelen ter beperking van de geluidsbelasting veroorzaakt door luchtvaartuigen die van het luchtvaartterrein gebruik maken ontbreekt (artikel 20, lid 2, onder f Luchtvaartwet) (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Bezwaarmakers doelen kennelijk op artikel 20, lid 2, onder i Lvw. Vooropgesteld wordt dat artikel 20 lid 2, sub i Lvw niet verplicht tot het noemen van alle mogelijke maatregelen. Slechts de specifieke maatregelen moeten worden beschreven, met andere woorden: de maatregelen die in het A-besluit zijn opgenomen.

In dit verband kan worden gewezen op het feit dat in artikel 7 lid 1 van het A-besluit is bepaald dat het luchtvaartterrein (behoudens een aantal met name genoemde uitzonderingen) van 23.00 tot 06.00 uur is gesloten. In artikel 8 zijn voorts beperkingen aangegeven ten aanzien van de openingstijden voor het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les-, en oefenvluchten. Deze beperkingen zijn opgenomen ter beperking van de geluidhinder. Artikel 9 van het A-besluit stelt verder het gebruik van tolerantiegebieden verplicht. Tolerantiegebieden zijn (horizontale) gebieden rond de nominale routes. De gezagvoerder dient de vlucht binnen deze gebieden uit te voeren. Hierdoor wordt de bandbreedte van vliegroutes beperkt, en daarmee de geluidsoverlast voor omwonenden. De Luchtvaartwet schrijft het opnemen van deze tolerantiegebieden niet voor, maar biedt wel de ruimte om deze gebieden als extra maatregel ter beperking van de geluidsoverlast op te nemen. Dat is in het A-besluit gedaan. Alles overziend zijn de specifieke maatregelen dan ook afdoende beschreven in het A-besluit.

Naast de in het A-besluit genoemde maatregelen zijn ook nog andere maatregelen getroffen die de overlast beperken. Zo is het aantal vliegtuigbewegingen dat ten grondslag heeft gelegen aan de berekening van de Bkl-geluidszone teruggebracht tot 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Door de invoering van ILS op baan 04 wordt de mogelijkheid geboden om geleidelijk te dalen (continuous descent approach). Dat geeft minder geluidsoverlast. Voorts zorgt de nieuwe routestructuur ervoor dat er aanzienlijk minder woningen in Maastricht worden belast.

E6 Bezwaar dat onvoldoende en/of onzorgvuldig onderzoek naar cumulerende effecten is gedaan. In het A-besluit is niet inzichtelijk gemaakt in hoeverre de gevolgen van de nieuwe vliegroutes en de daarbij behorende geluidszones nog extra negatief zullen uitpakken, indien rekening wordt gehouden met de gevolgen van het overige (buitenlandse) vliegverkeer boven Zuid-Limburg (cumulatie). Dat klemmt te meer, daar er in Zuid-Limburg nu al hinder wordt ondervonden van bijvoorbeeld de AWACS-vliegtuigen die vanuit Geilenkirchen, net over de grens in Duitsland, vliegen. Zeker in combinatie met enkele reeds genoemde bezwaren inzake geluidhinder, Habitatrichtlijn en luchtkwaliteit vormt dit aspect een dusdanig gebrek dat het bestreden besluit in strijd is met het bepaalde in artikel 3:2 en/of 3:4 van de Awb. Bovendien blijkt uit het A-besluit (Bijlage J, pag. 70) dat er over de routes boven Limburg nog overleg en nadere afstemming plaatsvindt met de Belgische autoriteiten. Dat betekent dat de bedoelde cumulatieve effecten nog niet eens volledig bekend konden zijn toen het bestreden besluit genomen werd. Daaruit volgt eens te meer dat er van een zorgvuldige inventarisatie van alle relevante feiten en omstandigheden geen sprake is geweest, laat staan dat een zorgvuldige afweging van alle in het geding





Dit standpunt is in de uitspraak van de Afdeling van 13 februari 2008 inzake de eerste beslissing op bezwaar onderschreven. De Afdeling heeft verder overwogen dat voor deze procedure niet van belang is of de aanvaardbaarheid van de geluidsoverlast voor de regio in deze brief voldoende is gemotiveerd, nu deze brief in die procedure niet ter beoordeling stond. De afweging van alle belangen die bij de ontwikkeling van de luchthaven zijn betrokken, vindt ook volgens de Afdeling plaats in de procedure tot aanwijzing van de luchthaven op grond van de Lvw en de daaraan ten grondslag liggende planologische kernbeslissing waarmee deze aanwijzing in overeenstemming moet zijn.

E8        Bezwaar dat er de praktische mogelijkheid is (tegen de regelgeving) de baandrempeverlenging (stopway) te gebruiken als onderdeel van de startbaan, met alle gevolgen van dien (5.1.2e Utrecht).

Het bezwaar is ongegrond.

Het gebruik van de flexibele baandrempeverlengingen wordt aangegeven in de luchtvaartgidsen. De stopway heeft uitsluitend een functie in geval van een afgebroken start, zodat het vliegtuig in die situatie niet van de baan raakt. In de luchtvaartgidsen zijn onder meer de beschikbare lengtes van de baan vermeld. De vlieger (of namens deze de vluchtvoorbereider) is verplicht gebruik te maken van de luchtvaartgidsen voordat een vlucht van of naar luchthaven Maastricht vertrekt en de voorschriften daaruit na te leven. Dat moet schriftelijk kunnen worden aangetoond. Om de integriteit van dit baandrempeverbruik te borgen, heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid om inspecties uit te voeren bij zowel de grondafhandelaar als bij de betrokken luchtvaartmaatschappijen.

E9        Bezwaar dat in de aanwijzing geen rekening is gehouden met de effecten op de geluidscontour die de nieuwe generatie vliegtuigen met zich mee brengen. Deze hebben een "breder" patroon waardoor er geleidelijk aan een nieuwe contour zal ontstaan. De aanwijzing zou eens in de twee jaar een "actualisatie" moeten bevatten van de situatie op dat moment. Naar het oordeel van de Commissie 21 zou de mogelijkheid moeten worden gezien om de geluidswinst door "technologische" ontwikkelingen ook in te zetten voor "milieuwinst", en niet alleen voor meer ruimte voor vliegbewegingen (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Bij de berekening van de geluidszones is rekening gehouden met de op dit moment bekende nieuwe (generatie) vliegtuigen. Voor het uitvoeren van de geluidsbelastingberekeningen worden de diverse vliegtuigtypen ingedeeld in vliegtuigcategorieën. Gebruik is gemaakt van de nieuwste versie van de appendices voor Ke-berekeningen.

De geluidszones in deze beslissing op bezwaar zijn berekend mede op basis van de voor de berekening gebruikte aantallen en vliegtuigtypen die tot 2015 worden voorzien. De aldus berekende geluidszones zijn maatgevend voor het gebruik van het luchthaven Maastricht. Deze geluidszones mogen niet worden overschreden.

Het advies van de Commissie 21 is met de overwegingen van het bevoegd gezag weergegeven als bijlage J bij het A-besluit. Ten aanzien van het advies van de Commissie 21 over de geluidscontour en de nieuwere generatie vliegtuigen is door het



bevoegd gezag overwogen dat bij het bepalen van de geluidszones rekening is gehouden met de nieuwe generatie vliegtuigen (punt 14, blz. 64 bijlage bij het A-besluit). Dat houdt niet in dat toekomstige met name technische ontwikkelingen vliegtuigen mogelijk maken met minder milieueffecten. In principe is de geluidszone maatgevend voor het gebruik van het luchtvaartterrein. Binnen deze geluidszone kan de exploitant het luchtvaartterrein gebruiken. Overigens wordt opgemerkt dat er voor het bevoegd gezag geen verplichting bestaat om het advies van de Commissie 21 over te nemen.

E10 Bezwaar dat in het ontwerp van de aanwijzing de  $L_{den}$  niet wordt gebezigd als rekenmethode, waardoor beter wordt aangesloten bij de werkelijk ondervonden geluidhinder, afkomstig ook van op korte afstand operationeel zijnde regionale luchthavens, anders dan bijvoorbeeld toegepast voor de luchthaven Schiphol 5.1.2e, Utrecht).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk E is overwogen. Zie in dit verband ook ABRvS 11 juni 2008, nr. 200603116/1, rov. 2.8.9. (luchtvaartterrein Eelde). Volledigheidshalve zij nog gewezen op het feit dat zowel in het A-besluit als in de beslissing op bezwaar is gerekend met de gewijzigde Ke-methodiek, waarin geen gebruik meer wordt gemaakt van de 65 dB(A) afkap. Deze herziene rekenmethode verschilt wat de 65 dB(A) afkap betreft niet van de rekenmethode ( $L_{den}$ ) die thans reeds voor Schiphol wordt gebruikt. Ook de  $L_{den}$ -rekenmethode kent geen afkap.

E11 Bezwaar dat het beeld dat van de toename van de geluidsoverlast wordt geschetst, sterk gekleurd is omdat structureel de vergelijking wordt gemaakt met de situatie van de "Brief van het kabinet van 1999". De minister had zich kunnen realiseren dat voor de bewoners van de gemeente van Margraten en Valkenburg – voor wie deze materie geheel nieuw was – een vergelijking op zijn plaats was geweest met de geluidsnormen op dit moment. De vergelijking zoekt men tevergeefs: zowel in de toelichting op het besluit als in de MER. Op basis van een bijlage op de MER (waarbij vermeld is dat de gegevens zijn ontleend aan de MER-PKB) kan een vergelijking worden gemaakt aan de hand van de cijfers voor 2000; daaruit blijkt t.a.v. het aantal woningen in een geluidszone in de 35 Ke-zone een toename van 120% en in de 20-Ke-zone een toename van 113%. Een toename van 113% betekent 113% meer dan het huidige niveau ofwel meer dan twee keer zoveel 5.1.2e

Het bezwaar is ongegrond.

In de kabinetsbrief van 7 januari 1999 is aangegeven dat bij de bepaling van een nieuwe definitieve geluidszone voor de luchthaven het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-geluidszone niet groter zou zijn dan het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-geluidszone ingevolge de indicatieve contour uit het SBL. In voornoemde Kabinetsbrief is tevens aangegeven dat wordt gestreefd naar een vermindering van het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 20 Ke-contour, voor zover dat de exploitatiemogelijkheden van het luchtvaartterrein niet negatief beïnvloedt. Aan het aantal geluidgehinderde woningen per gemeente heeft het Kabinet geen voorwaarden verbonden.

De beslissing op bezwaar voldoet aan deze voorwaarden. Verwezen wordt naar het hierboven gestelde onder E1. Verder wordt als gevolg van de nieuwe startroutes in

zuidelijke richting de kern Cadier en Keer niet meer overvlogen, waardoor in dit deel van de gemeente Margraten de geluidsbelasting door luchtvaart van de luchthaven (grotendeels) wordt weggenomen. De situatie in de kernen Bemelen en Berg en Terblijt is als gevolg van de nieuwe routes nauwelijks gewijzigd ten opzichte van de situatie met de oude routes.

E12 Bezwaar dat er in het voorgenomen besluit toestemming wordt gegeven voor omgerekend 14.000 starts per jaar over de omgeving van bezwaarmakers, de route in zuidoostelijke richting. Dit betekent per dag gemiddeld 38 starts tussen 06.00 en 23.00. Per uur betekent dit 2,2 starts. Deze starts zullen geconcentreerd rond bepaalde 'events' (denk met name aan vakantieperiodes) plaatsvinden. In die periodes is er dus sprake van een veel hogere frequentie. Het beleid van Schiphol is erop gericht lawaaiige toestellen te weren en deze naar regionale vliegvelden te dirigeren (in dit verband wijzen bezwaarmakers op de strategische samenwerking tussen Schiphol en MAA). Een onevenredig aantal vluchten zal derhalve met lawaaiige toestellen worden uitgevoerd. De verwachte piek in het vliegverkeer met name in de vakantieperiodes zijn desastreus voor de Zuid Limburgse economie. Juist de vakanties zijn immers van vitaal belang voor de streek **5.1.2e**).

Het bezwaar is ongegrond.

De Ke-geluidszone is berekend aan de hand van de toekomstige vlootsamenstelling van Ke-verkeer van de luchthaven Maastricht in 2015 op basis van het voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden ten gevolge van het vliegverkeer. Deze geluidszone geeft de berekende geluidsbelasting over 12 maanden. Het kan derhalve in de praktijk voorkomen dat de ene maand meer wordt gevlogen dan de andere maand. De wet noch het onderhavige besluit geeft hier regels voor. Dat laat overigens onverlet dat de totale geluidsbelasting de bij dit besluit vastgestelde geluidszone niet mag overschrijden.

In EU verband zijn afspraken gemaakt over het toelaten van categorieën vliegtuigen. De meest lawaaiige vliegtuigen mogen geen gebruik maken van het Europese luchtruim. Wel zijn er afhankelijk van het soort vliegtuig verschillen in de geluidsproductie van vliegtuigen die op Maastricht vliegen. Echter in geen geval mag de geluidszone worden overschreden. Dat betekent dat met meer lawaaiige vliegtuigen de grenzen van de geluidszone eerder zullen zijn bereikt dan met stillere vliegtuigen.

E13 Bezwaar dat het niet klopt dat het geluid zo ver verminderd zou zijn dat Eys daar geen last meer van heeft (Voncken, Eys).

Het bezwaar is ongegrond.

Eys ligt ruim buiten de 20 Ke-geluidscontour. Weliswaar loopt één van de startroutes over Eys, maar ter hoogte van Eys bevinden de vliegtuigen zich al op ongeveer 5000 voet (= 1½ km) hoogte. De geluidsbelasting als gevolg van startende vliegtuigen ter hoogte van Eys is daarmee gering. Nergens wordt gesteld dat in Eys geen overlast vanwege het vliegverkeer kan optreden. De geluidsbelasting is echter lager dan 35 Ke en derhalve zijn op basis van de wetgeving geen maatregelen nodig.

E14 Bij het onderzoek maar ook in de bepaling van de geluidsoverlast is (nagenoeg) geen rekening gehouden met locatiespecifieke aspecten zoals:

- Het hoogteverschil (ca. 300 ft) tussen dal en plateau tussen plaatsen die relatief dicht bij elkaar gelegen zijn.

- De vliegroutes voor het opstijgen vereisen dat de vliegtuigen scherpe bochten moeten maken.

Bezwaarmaker beschikt niet over informatie om na te kunnen gaan of daar waar het begrip vlieghoogte wordt gebruikt, het inderdaad gaat om de hoogte t.o.v. het maaiveld en niet de hoogte ten opzichte van NAP. Mocht dat niet het geval zijn dan is een deel van het verschil tussen "berekening" en "waarneming" verklaard: de vliegtuigen zitten plaatselijk zo'n 400-500 ft lager dan verondersteld.

De onderzoeken die in tweede instantie zijn uitgevoerd, waren niet gericht op het bieden van inzicht in die overlast. In een eerdere stadium is die overlast door middel van de methodiek van de Kosteneenheden bepaald en zijn de resultaten verwoord in het besluit (en bijlagen) 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

De geluidsberekeningen voor de Ke-geluidszone zijn uitgevoerd volgens de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Regeling van 18 november 1996 (Stcrt. 231), laatstelijk gewijzigd bij regeling van 29 mei 2007 (Stcrt. 5 juni 2007, 105). In het Ke-rekenmodel wordt, zij het vereenvoudigd, wel degelijk rekening gehouden met bijvoorbeeld het landschap. Ook zaken als meteorologische omstandigheden, de laterale geluidsverzwakking, de verspreiding in het horizontale vlak en de prestatie- en geluidskarakteristieken zijn in de appendices bij het rekenvoorschrift meegenomen. Met de Kosteneenheid wordt de geluidsbelasting over 12 maanden, veroorzaakt door startende en landende vliegtuigen van en op de luchthaven Maastricht, over het gehele etmaal gegeven in een punt P buitenshuis. Volgens het rekenvoorschrift worden overvliegende vliegtuigen niet meegenomen. Uit de uitspraak van de Afdeling van 13 februari 2008 (r.o. 2.24.1) volgt dat de bijdrage van de AWACS aan de geluidsbelasting in redelijkheid buiten beschouwing kon worden gelaten. Met de vlieghoogte wordt de vlieghoogte ten opzichte van de luchthaven bedoeld.

E15 Bezwaar dat de verandering van de vliegroutes en de toename van het vliegverkeer ernstige en onaanvaardbare geluidsoverlast oplevert 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Zoals de Afdeling in de uitspraak van 13 februari 2008 heeft overwogen, maken de vliegroutes geen deel uit van het besluit. Voor het overige wordt verwezen naar het gestelde onder E1. Tevens wordt verwezen naar hoofdstuk S, waarin de bezwaren ten aanzien van de belangenafweging worden behandeld.

E16 Bezwaar dat sinds 12 mei 2005 het moment dat de nieuwe vliegroutes van toepassing zijn bezwaarmakers veel last hebben van toenemende vliegtuigoverlast. Geluidsoverlast is niet te harden: bezwaarmaker verzoekt dringend aanvullend onderzoek te laten doen m.b.t. enorme geluidsoverlast. Tegelijkertijd zou dit onderzoek moeten aantonen of de 20 Ke geluidszone niet veel hoger is in Terblijt (de vliegtuigen komen vrij laag met veel kabaal over de huizen heen). Voorheen was het in Terblijt heel rustig. Het is een directe aantasting van het woongenot. Als bezwaarmaker in de tuin zit (wat bezwaarmaker veel doet) worden de gesprekken met regelmaat verstoord, omdat er weer een vliegtuig over komt vliegen met een vreselijke herrie. Waarom wordt er niets van het welzijn van bezwaarmakers aangetrokken (5.1.2a )?



Het bezwaar is ongegrond.

Op korte afstand van de luchthaven verandert de situatie ten opzichte van de oude routes (de routes van voor 2004) slechts in geringe mate. Ook met de oude routes starten de naar het zuidoosten vliegende vliegtuigen over en langs de beide kernen Berg en Terblijt. Ter hoogte van Berg en Terblijt hebben de startende vliegtuigen reeds een hoogte bereikt van ruim 3.000 voet. Verwezen wordt naar de kaart die ter vervanging van de kaart bij bijlage J bij het A-besluit bij deze beslissing op bezwaar is gevoegd (bijlage 3). De geluidsbelasting in de bebouwde kom van Berg en Terblijt is lager dan 35 Ke en derhalve zijn op basis van de wetgeving geen maatregelen nodig. De bebouwde kom van Berg en Terblijt ligt zelfs geheel buiten de 20 Ke-contour. Verwezen wordt voorts naar de overwegingen bij hoofdstuk S (belangenafweging).

E17 Er is geen enkele rekening gehouden met het feit dat de overlast in met name Valkenburg en Berg en Terblijt veel groter is dan men berekent. Kijkend naar de nieuwe uitvliegroutes ziet men dat de vliegtuigen in een cirkel naar het noorden uitvliegen. Valkenburg en Berg en Terblijt met name liggen ongeveer in het middelpunt van deze (nominale) uitvliegroute. Echter men hoort verkeer komen vanaf Maastricht, en blijft het rondom horen totdat ze ver genoeg weg zijn. Feitelijk draait het geluid om deze gebieden heen waarbij opgemerkt dient te worden dat een vliegtuig op dit stuk niet echt veel hoogte wint en de tijdsduur van geluid en daadwerkelijke beleving onberekend en ongekend lang is. In tegenstelling tot andere vliegvelden waar de vliegtuigen voor een groot gedeelte rechtdoor opstijgen, geldt voor hier dus eigenlijk de zgn. "betonnenmuur-variant" die we nog kennen van de Oost-Westbaanperiode. Dit aspect van tijdsduur in overlast is totaal onderbelicht in de rapportage alsook het heuvelachtige gebied met al zijn (niet te berekenen) reflecties (5.1.26).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt in de eerste plaats naar hetgeen is overwogen onder E1 en E2. Een deel van de naar het zuidoosten uitvliegende vliegtuigen vliegt langs de bebouwde kom van de gemeente Valkenburg. Als bijlage 3 bij deze beslissing op bezwaar is een kaart gevoegd met daarop de aan- en uitvliegroutes met hoogteprofielen, zulks ter vervanging van de kaart bij bijlage J bij het A-besluit. Uit deze kaart blijkt dat het zware vliegverkeer (categorie C) ruim voordat het langs (de bebouwde kom van) de gemeente Valkenburg vliegt, al een hoogte heeft van (ten minste) 3.000 voet. Gelet op deze vlieghoogte is de geluidsbelasting als gevolg van dit vliegverkeer relatief gering. Lichtere vliegtuigen (categorie B) zijn voorts al veel eerder, namelijk vóórdat ze afbuigen naar het oosten, op 3.000 voet, en leiden bijgevolg tot nog minder geluidsbelasting.

#### Bezwaargronden naar aanleiding van de in 2011 ter inzage gelegde informatie

E18 Bezwaar dat sprake zal zijn van een verslechtering van het woon- en leefklimaat in Meerssen, hetgeen niet in lijn ligt met het in het beroepsschrift uitgesproken uitgangspunt van handhaving van de status quo. Bezwaarmaker wijst hierbij op de volgende punten:

- Het nieuwe exploitatiealternatief (MVS 2010-16% Ke-verkeer) betekent voor de gemeente Meerssen slechts een beperkte afname van het aantal

geluidgehinderde woningen. Daarnaast is voornamelijk nog onduidelijk hoe groot de afname is van het aantal woningen binnen de  $10^{-6}$ -risicocontour.

- In het algemeen zal het nieuwe alternatief leiden tot een zwaardere vlootsamenstelling. Een zwaardere vlootsamenstelling leidt, ten opzichte van de autonome ontwikkeling, tot meer wegverkeer en een toename van de emissies van  $PM_{10}$  en  $NO_2$  (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Het is voor mij niet duidelijk wat bezwaarmaker bedoelt met de status quo. Wel is het zo dat het aantal vliegtuigen dat gebruik zal kunnen maken van het luchtvaartterrein Maastricht kan groeien en de geluidhinder kan toenemen ten opzichte van de situatie onder het Interim-aanwijzingsbesluit. Aan die keuze heeft een met onderzoeken onderbouwde afweging ten grondslag gelegen, waarbij zowel de voor- als de nadelen betrokken zijn. Het milieubelang - waaronder de door omwonenden ondervonden geluidhinder - is uitdrukkelijk bij deze afweging betrokken. In dit verband is van belang dat de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad de ontwikkeling, waarvoor dit besluit de randvoorwaarden geeft, toelaat. De oppervlakte van het gebied binnen de

35 Ke-contour in het geactualiseerde exploitatiealternatief (MVS 2010-16% Ke-verkeer) is ten opzichte van de 35 Ke-contour uit de PKB met circa 22% afgenomen (van 7,60 m<sup>2</sup> naar 6,23 m<sup>2</sup>). Ten opzichte van de 35-Ke contour uit de aanwijzing van 2004 is het verschil zelfs nog groter (30%). In figuur 1 in het rapport 'Actualisatie berekeningen geluid en externe veiligheid' uit januari 2011 is te zien dat de 35 Ke-contour uit het geactualiseerde exploitatiealternatief, in vergelijking met de contour uit de aanwijzing van 2004 en de contour uit de PKB, minder ver over de bebouwing van de gemeente Meerssen loopt.

Ook neemt, ten opzichte van de PKB en het A-besluit, met de voorliggende beslissing op bezwaar het aantal woningen binnen de 35-Ke-contour af. Bevonden zich bij de PKB nog 2767 woningen binnen de (indicatieve) 35-Ke-contour en bij het A-besluit 3060 woningen, thans - met de voorliggende beslissing op bezwaar - wordt het aantal woningen binnen de 35-Ke-contour teruggebracht tot 1954. Voor de gemeente Meerssen is bij het MVS 2010-16% Ke-verkeer-scenario, ten opzichte van de PKB, sprake van een afname van 312 woningen (19,9% afname) binnen de 35 Ke-contour.

Ten aanzien van de externe veiligheid wordt verwezen naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk K is overwogen. Daarnaast merk ik op dat bij het voorliggende MVS 2010-16% Ke-verkeer-scenario, ten opzichte van de PKB, sprake is van een afname van 161 woningen (16,4% afname) binnen de maatgevende  $10^{-6}$  contour.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek voor de te nemen beslissing op bezwaar (Cauberg-Huygen, 2 maart 2011) volgt verder dat het MVS 2010-16% Ke-verkeer-scenario zorgt voor een beperkte toename van de concentraties  $PM_{10}$  en  $NO_2$  ten opzichte van de autonome ontwikkeling binnen het Interim-aanwijzingsbesluit. Deze toename hangt direct samen met de gewijzigde vlootsamenstelling, waardoor meer vliegtuigbewegingen zwaar verkeer worden voorzien. Dit leidt tot een hogere luchtvaartgerelateerde bijdrage aan de concentraties fijn stof ( $PM_{10}$ ) en  $NO_2$ . Indirect worden de hogere concentraties in het nieuwe voorkeursalternatief veroorzaakt door het extra wegverkeer als gevolg van de vestiging van platformgebonden en luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid op het nabijgelegen Businesspark MAA.

In het onderzoek zijn de hoogste concentraties berekend in 2011 langs de Vliegveldweg (ter hoogte van de passagiersterminal en het parkeerterrein MAA) en in de nabijheid van de Rijksweg A2 ten noorden van de kruising met de Europalaan. In geen van de scenario's en zichtjaren worden jaargemiddelde concentraties fijn stof berekend hoger dan 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Met ingang van 2014 worden in geen van de scenario's jaargemiddelde concentraties  $\text{NO}_2$  berekend hoger van 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dalende achtergrondconcentraties en schonere emissiefactoren voor wegverkeer leiden er toe dat de concentraties na 2011 in alle scenario's verder afnemen.

De conclusies uit het luchtkwaliteitsonderzoek zijn betrokken in de belangenafweging in het kader van deze beslissing op bezwaar. Deze conclusies vormen geen aanleiding om het primaire besluit ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit te herroepen noch om een andere beslissing op bezwaar te nemen dan de beslissing op bezwaar die thans voorligt.

E19 Bezwaar dat uit de vlootsamenstelling van de kleine luchtvaart niet volgt dat er concessies worden gedaan. Er is geen substantiële afname van het bkl-verkeer opgenomen. Daarnaast wordt het gebruik van de luidruchtigere bkl-vliegtuigtypen cat. 1 t/m 4 niet verboden en wordt geen termijn gesteld voor een verbod op dergelijke vliegtuigtypen (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

In het A-besluit is een afweging gemaakt om de overlast van de kleine luchtvaart te beperken. Ten opzichte van de PKB Maastricht en Lelystad is het aantal vliegtuigbewegingen met kleine vliegtuigen dat als invoergegeven wordt gebruikt voor de zoneberekening met 10.000 vliegtuigbewegingen verminderd. Ten behoeve van het A-besluit is uitgegaan van 20.000 vliegtuigbewegingen bkl-verkeer. De bkl-zone is daardoor beduidend kleiner dan de zone die in de PKB was opgenomen en voorts beduidend kleiner dan de bkl-zone die in 2002 in het Interim-aanwijzingsbesluit was vastgesteld. Verder zijn, om de geluidsoverlast te beperken, de openingstijden voor het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten aangepast. In de onderzoeken voor het geactualiseerde exploitatiealternatief (MVS 2010-16% Ke-verkeer) is eveneens uitgegaan van 20.000 vliegtuigbewegingen bkl-verkeer.

E20 Bezwaar dat niet is onderzocht of de mensen in het Heuvelland last hebben van visuele en auditieve verstoring door het vliegverkeer (VGUVB, Stichting Milieufederatie Limburg).

Het bezwaar is ongegrond.

In de onderzoeken voor de voorliggende beslissing op bezwaar is rekening gehouden met de inwoners van het Heuvelland, voor zover zij woonachtig zijn binnen de geluidscontouren (20, 35 en 40 Ke) van het vliegveld. Er bestaat daarnaast geen verplichting om in het kader van het A-besluit of de voorliggende beslissing op bezwaar rekening te houden met de verstoring die mensen kunnen ondervinden door de visuele effecten van het vliegverkeer. Om die reden is in de onderzoeken geen rekening gehouden met de visuele effecten van het vliegverkeer voor de inwoners van het Heuvelland. Ook heb ik geen enkele reden om aan te nemen dat bewoners in het Heuvelland gehinderd kunnen worden door de visuele effecten van het vliegverkeer.



E21 Bezwaar dat de factor mens in geen enkel onderzoek is betrokken. Onduidelijk is hoe de beleving is van de mensen in de omgeving van de luchthaven. Gedegen veldwerk onder de bevolking binnen minimaal de 20-Ke zone is niet te vinden (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

In het rapport 'actualisatie scenario aanwijzingsbesluit luchthaven MAA, aantallen woningen, inwoners, ernstig gehinderde personen en scholen binnen de geluidscontouren' is weergegeven dat bij het scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer 20.807 woningen binnen de 20 Ke-contour komen te liggen. Dat is 2585 woningen minder dan bij het A-besluit (2004). Het totaal aantal bewoners binnen de 20 Ke-contour is eveneens berekend en bedraagt bij het scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer 45.475. Op deze wijze is de factor mens wel betrokken in het onderzoek.

E22 Bezwaarmaker verzoekt de invoergegevens van Adecs openbaar te maken, zodat geverifieerd kan worden dat geen onjuiste formule is gehanteerd bij de berekeningen van het aantal ernstig gehinderden (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

De actualisatie van de aantallen woningen, ernstig gehinderde personen en scholen binnen de geluidscontouren is ten behoeve van voorliggende besluit verricht door het bureau To70. To70 heeft onder meer gebruik gemaakt van de door Adecs Airinfra berekende geluidscontouren en de door Bridgis aangeleverde adresgegevens (zie rapport To70, blz. 4). Daarnaast is in bijlage A bij het rapport een uitleg opgenomen over de formule (Ke dosis-effect relatie) die toegepast is om het aantal ernstig gehinderden te bepalen. Hetgeen bezwaarmaker aanvoert vormt voor mij geen aanleiding om te twijfelen aan de door To70 gepresenteerde cijfers. Evenmin bestaat aanleiding om de door To70 gebruikte invoergegevens openbaar te maken.

## **F. Routestructuur**

### Inleiding

De routestructuur bij de luchthaven Maastricht wordt niet vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar door middel van een aparte ministeriële regeling, de Regeling luchtverkeersdienstverlening. Deze regeling is laatstelijk gewijzigd bij regeling van 8 maart 2011 (Stcrt. 2011, 4289). In haar uitspraak van 13 februari 2008 heeft de Afdeling het oordeel van verweerders, dat de routestructuur als zodanig geen deel uitmaakt van het A-besluit, onderschreven (r.o. 2.13.1).

De routes vormen echter wel het uitgangspunt voor de berekening van de geluidscontouren en bijvoorbeeld de kaarten met tolerantiegebieden. In het A-besluit is toegelicht waarom de routestructuur is gewijzigd. In de brief van 27 februari 2004 van de LVNL mede namens de exploitant van de luchthaven (bijlage P bij het A-besluit) zijn de uitgangspunten voor de routewijziging aangegeven. Bij de onderbouwing en afweging voor het verleggen van de vliegroutes zijn onder meer de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- voorkomen van vermijdbare hinder voor omwonenden;
- borgen van veilige vliegroutes;
- verlagen van werkdruk van de gezagvoerder en verkeersleider waardoor meer aandacht is voor de kerntaken;
- verminderen van de bemoeienis van het aantal luchtverkeersleidingorganisaties dat bij de vlucht betrokken is;
- routes die het vliegverkeer zoveel mogelijk op voorhand separeren.

In de oude situatie bij het direct naar het zuiden doorvliegen komen vliegtuigen op een lagere hoogte dicht bij of in het verkeersleidingsgebied van andere luchtverkeersleidingorganisaties. Dat vereiste een intensief contact tussen de gezagvoerder, de luchtverkeersleiding van de luchthaven Maastricht en de overige luchtverkeersleidingorganisaties. De nieuwe routes separeren zonder tussenkomst van verkeersleiding het vliegverkeer op voorhand, waarmee de noodzaak tot communicatie tussen gezagsvoerder en de verkeersleiding van de luchthaven Maastricht en de luchtverkeersleidingorganisaties onderling wordt verminderd. De kans op fouten en miscommunicatie neemt daarmee af en de veiligheid van het gebruik van de routes neemt toe. Het veiliger worden van de routes heeft derhalve te maken met de menselijke factor inzake de communicatie en afstemming. Daarnaast dient vanwege de veiligheid de route minimaal 2,5 mijl gesepareerd te blijven van het door Nederland en België gedeelde luchtruim op de grens. Door deze separatie is de route altijd onafhankelijk van de activiteiten in dit gedeelte van het luchtruim te gebruiken.

De landingsroutes van de luchthaven Maastricht zijn niet veranderd. De startroutes in zuidelijke richting verder ombuigend naar het noorden zijn nagenoeg gelijk gebleven. De startroutes in zuidelijke richting verder doorgaand naar het zuiden en oosten zijn wel veranderd.

In de uitspraak van 13 februari 2008 heeft de Afdeling overwogen dat bij het vaststellen van de routestructuur niet alleen de veiligheid en de regelmaat van het luchtverkeer in aanmerking zijn genomen, maar dat ook is gezien of vermijdbare hinder voor omwonenden kan worden voorkomen. De Afdeling concludeert dat niet

aannemelijk is gemaakt dat van andere, uit een oogpunt van geluidhinder en andere milieuaspecten, gunstiger aan- en uitvliegroutes had moeten worden uitgegaan, die wat betreft luchtverkeersbeveiligings- en vliegtechnische aspecten even aanvaardbaar zijn. De beroepsgronden van appellanten zijn op dit punt daarom ongegrond geacht (r.o. 2.13.3).

F1 Bezwaar dat door het wijzigen van de vliegroutes Berg en Terblijt in de 20 Ke-geluidscontour zal komen te liggen. Het aantal vliegbewegingen boven Berg en Terblijt zal fors toenemen (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

De routestructuur is reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.13.3). Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor in de inleiding van hoofdstuk F is overwogen. De bebouwde kom van Berg en Terblijt ligt buiten de 20 Ke-contour.

Ten aanzien van de toename van geluid in de omgeving van de luchthaven, en in het bijzonder in de omgeving van Berg en Terblijt, wordt voorts verwezen naar hetgeen is overwogen onder E16. Ten aanzien van de belangenafweging wordt verwezen naar hoofdstuk S.

F2 Bezwaar dat als gevolg van de wijziging van de vliegroutes de geluidszones groter zijn geworden. Hierdoor zal ook de geluidhinder toenemen. De wijziging van de vliegroutes wordt veroorzaakt door het feit dat de Luchtverkeersleiding Nederland al in 2002 is begonnen met een herstructurering van de verkeersleiding op de regionale luchthavens. Het betreft dus slechts een budgettaire operatie, alhoewel men doet voorkomen alsof het ook om het veiligheidsaspect gaat (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

De routestructuur is reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.13.3). Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor in de inleiding van hoofdstuk F is overwogen.

Volledigheidshalve zij gewezen op het feit dat door de nieuwe routestructuur de geluidszones niet groter worden. De routes zijn uitsluitend van invloed op de ligging van de zone. De routes spelen indirect dus wel een rol bij het A-besluit en in zoverre dient bij het nemen van het A-besluit ook verantwoording te worden afgelegd voor de situering van de routes. Dit is in het A-besluit en in deze beslissing op bezwaar in de inleiding van hoofdstuk F gebeurd. In dit verband is van belang dat in diezelfde uitspraak van

13 februari 2008 de Afdeling voorts heeft overwogen dat niet aannemelijk is gemaakt dat van andere, uit een oogpunt van geluidhinder en andere milieuaspecten, gunstiger aan- en uitvliegroutes had moeten worden uitgegaan, die wat betreft luchtverkeersbeveiligings- en vliegtechnische aspecten even aanvaardbaar zijn.

F3 Bezwaar dat het omleggen van de aan- en uitvliegroutes en de vaststelling van tolerantiegebieden over welhaast geheel Zuid Limburg, specifiek over het gevoelige mooie natuurgebied Heuvelland, om redenen van een vereenvoudiging voor

verkeersleiders in verband met de afstemming met bijvoorbeeld Luik-Bierset is ingevoerd. De belangen van de burgers ten aanzien van het leefmilieu en de aantasting van rust en stiltegebieden dient hoger ingeschat te worden dan een verbetering van de belangen van verkeersleiders (5.1.2e, Eys).

Het bezwaar is ongegrond.

De routestructuur is reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.13.3). Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor in de inleiding van hoofdstuk F is overwogen.

Het aanwijzingsbesluit kan invloed hebben op het leefmilieu van omwonenden. Dat is bij de afweging betrokken. Dat het resultaat van die belangenafweging niet is wat bezwaarmaker zou wensen, doet daaraan niet af. Verwezen wordt voorts naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk S.

F4 Bezwaar tegen intensiever gebruik vliegveld Bierset. Waarom wordt er steeds verzwegen dat de gewijzigde vliegroutes MAA te maken hebben met het steeds intensiever gebruik van het vliegveld Bierset (5.1.2e)?

Het bezwaar is ongegrond.

De routestructuur is reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.13.3). Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor in de inleiding van hoofdstuk F is overwogen.

F5 Voor bezwaarmaker is het duidelijk dat mensen hinder ervaren van de overvliegende vliegtuigen in het Heuvelland. Het aantal klachten over MAA is in het 3<sup>de</sup> kwartaal van 2005 gestegen van 1375 in 2004 naar 4132 in 2005. De klachten komen met name uit de gemeenten Meerssen (Bunde en Meerssen), Valkenburg a/d Geul (Berg en Terblijt en Valkenburg) en Margraten (Bemelen en Cadier en Keer) en hebben betrekking op de vertrekkende toestellen in zuidelijke richting (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

De routestructuur is reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.13.3). Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor in de inleiding van hoofdstuk F is overwogen.

Ten aanzien van de klachten over de luchthaven Maastricht Aachen Airport het volgende. De meest recente klachteninformatie is afkomstig van de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg (SKLZL), een onafhankelijke stichting, die ten behoeve van de Milieucommissie Luchthaven Maastricht (Commissie 28), de Commissie AWACS Limburg en de Luchtverkeerscommissie Niederrhein zorg draagt voor de registratie, analyse en behandeling van milieuklachten over vliegverkeer in de regio en tevens zorgt voor het beantwoorden van vragen en het verstrekken van informatie.



De SKLZL brengt per kwartaal een klachtenrapportage uit welke wordt besproken in de Werkgroep Klachten en Hinderbeleid van de Commissie Luchthaven Maastricht. In deze rapportage zijn alleen de klachten over vliegverkeer van MAA opgenomen en niet van vliegverkeer van de AWACS-basis en/of van overvliegers. Op basis van de rapportage signaleert de Werkgroep aandachtspunten voor nader onderzoek. Dit kan resulteren in beleidsaanbevelingen ter voorkoming van vermijdbare hinder.

Uit de kwartaalrapportage van de SKLZL over het 4de kwartaal 2010 (februari 2011) volgt dat bij beschouwing van het klachtenpatroon over de afgelopen vijf jaar, de klachten en klagers over MAA vliegverkeer, na een aanzienlijke toename medio 2004 als gevolg van de Aanwijzingsprocedure met daarin voorgenomen routewijziging, blijken te stabiliseren in 2006 om vervolgens sterk af te nemen in 2007. De daling van de klachten en klagers zet geleidelijk door in 2008. 2009 laat een verdere afname van klachten zien, terwijl de klagers stabiliseren op het niveau van 2008. In 2010 stabiliseren de klachten op het niveau van 2009 en neemt het aantal klagers toe tot het niveau van 2007.

F6        Bezwaar van het college van wethouders van de gemeente Gulpen-Wittem tegen het aanwijzingsbesluit, ondanks dat zij geen bezwaarschrift hebben ingediend, omdat de negatieve consequenties daarvan inmiddels ook binnen de gemeentegrenzen van die gemeente worden ervaren. Het aantal klachten met betrekking tot luchtvaartterrein Maastricht blijkt in 2005 namelijk te zijn verdrievoudigd ten opzichte van 2004 (van 3375 tot 11.006). Van dit totaal aantal klachten uit 2005 blijkt een groot gedeelte afkomstig uit Valkenburg (4321), Gulpen-Wittem (2059) en Margraten (1603) (Gemeente Margraten en gemeente Valkenburg a/d Geul).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder F5.

F7        De aantrekkelijkheid van het Heuvelland kenmerkt zich tevens door de stilte en rust binnen het gebied, het ontbreken van geluidsoverlast ten gevolge van vliegverkeer is daarbij van belang. De nadelige gevolgen van de vliegroutes zijn wat dat betreft al duidelijk geworden. Immers uit de aanzienlijke toename van het aantal klachten blijkt dat er sprake is van een onaanvaardbare situatie. Bezwaarmaker verwijst in dat verband naar de kwartaaloverzichten van de Milieucommissie Maastricht Aachen Airport (Commissie 28). Van belang is dat met name in een landelijk gebied als Gulpen-Wittem inwoners, juist vanwege het grote contrast met de voorheen (stille) situatie, in hun woongenot worden aangetast en hinder ondervinden van het vliegverkeer dan in bijvoorbeeld een stedelijk gebied. De stilte van het gebied alsmede de landschappelijke waarde wordt nu door de wijziging van de vliegroutes aangetast met alle nadelige gevolgen van dien (Gemeente Gulpen-Wittem).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder F5. Ten aanzien van de toename van de geluidsbelasting wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder E1.

F8        Bezwaar dat het in de aanwijzing onder punt 4.2.2 gestelde, te weten de nieuwe routestructuur, met betrekking tot verbetering van de veiligheid valt te betwijfelen. Het hoofddoel is een vergemakkelijking voor LVNL in verband met minder afstemmingen met luchtverkeersorganisaties rondom Zuid-Limburg waardoor de

veiligheid verbetert. De verbetering van veiligheid lijkt vooral gezocht omdat over het Heuvelland een grote hoofdroute aan verkeersvliegtuigen ligt en afstemming met Luik en andere vliegvelden rondom bittersaak blijft gezien het kort bij elkaar liggen. Wat MAA respectievelijk LVNL doet maakt het zeker niet veiliger binnen het Heuvelland (Voncken, Eys).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F.

F9 Bezwaar dat niet uit het besluit blijkt dat de voorgestelde vliegroutes veiliger zullen zijn. De oorzaak van de overlast is gelegen in de wijziging van de vliegroutes. Deze wijziging van de vliegroutes, in afwijking van de PKB, is volgens de minister wenselijk uit het oogpunt van veiligheid. Dit kan ook niet worden beoordeeld omdat de andere vliegroutes boven Zuid-Limburg niet in het besluit zijn opgenomen (Gemeente Margraten, [redacted], §.1.2e [redacted]).

Bezwaar ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F.

#### Bezwaargronden naar aanleiding van de in 2011 ter inzage gelegde informatie

F10 Bezwaar tegen het omleggen van de vliegroutes boven het heuvelland op 9 april 2005. Door het omleggen van de routes:

- is de WOZ-waarde van de woningen in de gemeente Gulpen Wittem met 10% gedaald. De daling van de WOZ-waarde heeft gevolgen voor de waarde en de verkoop van de huizen;
- is de leefbaarheid in het Heuvelland beschadigd;
- is het toerisme in het Heuvelland en haar economische belangen gewild aangedaan.
- is recreëren in stiltegebieden verleden tijd;
- zijn de vijf sterren die de Stichting Natuur en Milieu heeft toegekend aan het landschap van het Geul- en Gulpdal vervallen;
- heeft het Heuvelland ernstige imago schade opgelopen (§.1.2e [redacted]).

Het bezwaar is ongegrond.

Allereerst merk ik op dat bezwaarmaker zijn stelling op geen enkele wijze heeft onderbouwd. Daarnaast geldt dat de routestructuur bij de luchthaven Maastricht niet wordt vastgesteld in het kader van de aanwijzing, maar in de Regeling luchtverkeersdienstverlening. De routes vormen echter wel het uitgangspunt voor de berekening van de geluidscontouren en bijvoorbeeld de kaarten met tolerantiegebieden. Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk F is overwogen.



## **G. Nachtsluiting**

### Inleiding

In artikel 25, vierde lid, van de Luchtvaartwet zijn de randvoorwaarden voor de duur van de nachtelijke periode opgenomen. Deze moet een periode van zeven aaneengesloten uren bestrijken tussen 23.00 en 07.00 uur. Per luchtvaartterrein wordt bezien welke aaneengesloten periode passend is en dit wordt vervolgens vastgelegd in de Aanwijzing. Voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport is in artikel 7 van het aanwijzingsbesluit de nachtperiode vastgesteld op 23.00 – 06.00 uur. De vaststelling van deze periode is een formalisering van de openingstijd die sinds jaar en dag op luchtvaartterrein Maastricht geldt. Op grond van het Interim-aanwijzingsbesluit was de luchthaven ook tussen 06.00 uur en 23.00 uur geopend. Omdat de openingstijden niet zijn veranderd ten opzichte van de tot dan toe bestaande situatie zijn deze tijden niet expliciet in het A-besluit gemotiveerd. Er heeft echter aan het handhaven van de openingstijden wel een afweging ten grondslag gelegen.

Voor de keuze voor de openingstijden van 06.00 uur tot 23.00 uur is een afweging gemaakt tussen de effecten op de omgeving en de bedrijfsvoering van de luchthaven. Daarbij is het volgende in aanmerking genomen. Voor de verwachte operationele verkeersontwikkeling op Maastricht Aachen Airport (lijndiensten, vrachtverkeer en vakantiecharters) zijn de openstellingstijden van de luchthaven tussen 06.00 uur en 23.00 uur belangrijk. Maastricht heeft belang bij de mogelijkheid van een vroege uitgaande vlucht met aansluiting op het netwerk van Schiphol. Deze directe verbinding met Schiphol is eind 2008 vervallen, maar de luchthaven is samen met de steun van het regionale bedrijfsleven, de provincie en de stad Maastricht op zoek naar een maatschappij die de verbinding kan herstellen.

Voorts zijn voor de ontwikkeling van het segment low cost carriers de openingstijden van 06.00 uur tot 23.00 uur van groot belang. Dit biedt hen de gelegenheid om met een en het zelfde vliegtuig meerdere malen per dag van en naar de luchthaven te vliegen. Indien niet aan deze voorwaarde wordt voldaan, zullen de gegadigde vliegmaatschappijen eerder kiezen voor nabij gelegen, buitenlandse luchthavens die wel een ruime openstelling hebben. Ook voor vrachtairlines zijn de openingstijden van belang. De distributie van goederen vindt plaats volgens strakke schema's waarbij de openingstijden van de luchthaven vanaf 06.00 uur van essentieel belang zijn. Zo komt momenteel de vrachtlucht van Turkish Airlines Cargo direct na 06.00 uur binnen. Deze vlucht vertrekt weer om half 8 's morgens om de goederen in de loop van de ochtend in Istanbul te kunnen distribueren. Daarnaast zijn er de zogenoemde 'overnachters'; vrachttoestellen die 's avonds binnenkomen en gedurende de nacht gelost en geladen worden. Deze overnachters willen zo vroeg mogelijk van de luchthaven vertrekken.

In het kader van het MER PKB (meest milieuvriendelijke alternatief) is overigens onderzoek gedaan naar de effecten van de verplaatsing van 50% van de vrachtvliegtuigen in de ochtend tussen 06.00 uur en 07.00 uur naar een tijdstip tussen 07.00 uur en 08.00 uur. Deze verplaatsing geeft echter slechts een zeer geringe afname van het aantal gehinderden en ernstig gehinderden.

Verder is door de Gezondheidsraad onderzoek gedaan naar de effecten van nachtelijk geluid op de gezondheid. De resultaten zijn neergelegd in het rapport "Over de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid" van juli 2004. Uit de conclusies komt naar voren dat de Gezondheidsraad afdoende bewezen acht dat nachtelijk geluid een vermindering van ervaren slaapkwaliteit en een verslechtering van het humeur, slaperigheid en geïrriteerdheid (algemeen welbevinden) veroorzaakt. Echt *schadelijk* voor de gezondheid - in de zin van (o.a.) aandoeningen - is de invloed van nachtelijk geluid blijkens het rapport van de Gezondheidsraad echter niet. In het geval van luchtvaartterrein Maastricht ligt dat ook niet voor de hand omdat het hier om een korte periode gaat waar slaap en vliegverkeer samenvallen. Van structureel nachtelijk vliegverkeer is op Maastricht Aachen Airport in het geheel geen sprake. Daarnaast geldt dat het aantal vliegtuigbewegingen dat in de vroege ochtend en late avond wordt afgewikkeld, beperkt is.

Verder is van belang dat er maatregelen worden getroffen om de overlast van vliegtuiggeluid tegen te gaan. Zo stelt de invoering van ILS de gezagvoerder van een vliegtuig in staat een zogeheten *Continuous Descent Approach* (CDA) te maken. De CDA zorgt in de praktijk voor afname van de geluidsoverlast voor omwonenden, en dat zal ook in de vroege ochtend of de late avond het geval zijn. Het toepassen van een maatregel als deze wordt door het kabinet onderschreven in zijn reactie op het rapport van de gezondheidsraad. Een andere maatregel is het verbieden van bepaalde typen vliegtuigen die veel overlast veroorzaken. Met een actieve rol in het internationaal overleg heeft de rijksoverheid er zorg voor gedragen dat sinds 2002 vliegtuigen die vallen binnen de categorie, zoals neergelegd in Hoofdstuk 2 van Annex 16 van de *Convention on International Civil Aviation*, niet meer worden toegelaten in de Europese unie. Dat betekent dat deze vliegtuigen ook niet meer op de luchthaven Maastricht Aachen Airport worden toegelaten. Als voorzitter van de *Committee on Aviation and Environmental Protection* van de *International Civil Aviation Organization* heeft de rijksoverheid er verder voor gezorgd dat vanaf 2006 mondiaal alle nieuwe vliegtuigen aan nieuwe strengere vliegtuigstandaarden, zoals opgenomen in Hoofdstuk 4 van dezelfde Annex, moeten voldoen.

Ten slotte zij gewezen op het feit dat wanneer in de vroegere ochtend of late avond wordt gevlogen, dit niet betekent dat er méér wordt gevlogen. Integendeel. Bijvoorbeeld voor het verkeer dat tussen 06.00 en 07.00 uur of tussen 22.00 en 23.00 uur vliegt geldt immers een nachtstraffactor van 8. Dit betekent dat de geluidsproductie van deze vluchten acht keer zwaarder meetelt dan hetzelfde aantal vluchten overdag. De facto betekent dit dat er bij het gebruik van de luchthaven in de vroegere ochtend of late avond uiteindelijk in totaal minder kan en zal worden gevlogen. De totale hoeveelheid verkeer dient immers te worden afgewikkeld binnen de vergunde gebruiksruijnte.

G1        Bezwaar dat de sluiting van de luchthaven slechts geldt voor de periode van 23.00 en 06.00 uur. Een nachtsluiting van acht aaneengesloten uren -derhalve van 23.00 tot 07.00 uur- garandeert een minimale nachtrust en is daarmee in het belang van de gezondheid van omwonenden van de onderhavige luchthaven. Uit diverse onderzoeken omtrent slaapverstoring ten gevolge van geluidsoverlast in relatie tot gezondheid blijkt overduidelijk dat slaapstoornis door middel van geluid schadelijk voor de gezondheid kan zijn. Hieraan doet niet af de toezegging dat er onderzoek zal worden ingesteld naar de ernst en omvang van de gevolgen van vliegen in de nacht en

de randen van de nacht en dat de daaruit voortvloeiende maatregelen te zijner tijd ook voor luchthaven Maastricht zullen gelden (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk G.

G2 Bezwaar dat de sluitingstijd geldt van 23.00 tot 06.00. Voor een goede nachtrust is sluiting tot 07.00 noodzakelijk. Uitzonderingen zijn slechts in noodgevallen toelaatbaar. Ook voor toeristisch verkeer geldt de tijd van 07.00 uur (H.M.J.M. van den Bergh).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk G.

G3 Bezwaar dat niet is bekeken of verschuiving van de tijdstippen waarop nu wordt gevlogen (randen van de nacht, te weten 22.00 tot 23.00 en 06.00 tot 07.00 uur) naar tijdstippen overdag (mogelijk is) (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk G.

G4 Bezwaar dat de openstelling van de luchthaven vanaf 06.00 uur ongeclausuleerd, maar daarentegen niet of nauwelijks gemotiveerd is. De genoemde redenen, namelijk aansluiting op Schiphol, low cost airlines die slechts bij een openstelling van 17 uur tot stationering over zouden willen gaan en vrachtluchten, zijn slechts stellingen zonder deugdelijke motivering. Uit het aanwijzingsbesluit blijkt niet dat in het kader van een belangenafweging enige beperking in deze vroege openstelling aangebracht zou kunnen worden (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk G.

G5 Bezwaar dat de openstelling voor 7.00 uur geldt vanwege de minimale nachtrust die vereist is uit oogpunt van volksgezondheid van de omwonenden. Uit diverse onderzoeken omtrent slaapverstoring ten gevolge van geluidsoverlast in relatie met gezondheid, blijkt dat er sprake is van schadelijke effecten. De minister heeft onvoldoende afgewogen welke zwaarwegende belangen prevaleren boven de schade aan volksgezondheid (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk G.

#### Bezwaargronden naar aanleiding van de in 2011 ter inzage gelegde informatie

G6 Bezwaarmaker geeft aan dat vliegbewegingen in de vroege ochtend (06.00 - 07.00 uur) respectievelijk late avond (22.00 - 23.00 uur) verboden moeten worden, omdat vooral deze vliegbewegingen het woon- en leefklimaat van de meeste inwoners binnen de 35-Ke contouren in Meerssen onevenredig nadelig beïnvloeden (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk G.

## H. Extensieregeling

H1 Bezwaar dat in het aanwijzingsbesluit de mogelijkheden worden geboden om tussen 23:00 en 24:00 starts en landingen op de luchthaven uit te voeren. Er dient onderscheid te worden gemaakt tussen verkeersvluchten met passagiers en met uitsluitend vracht. De in artikel 7 leden 4 en 5 van het aanwijzingsbesluit opgenomen regeling met betrekking tot vertragingen veroorzaakt door het onverwacht toekennen van ATC-slots op de luchthaven van vertrek dan wel op de luchthaven van bestemming zou slechts mogen gelden voor verkeersvluchten met passagiers. Sedert november 2003 wordt door bezwaarmakers een toename geconstateerd van het aantal tussen 23.00 en 24.00 uur uitgevoerde starts en landingen op de luchthaven 5.1.2e Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond. Er is gekozen voor een extensieregeling waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen vracht- en passagiersvluchten, omdat voor beide soorten vluchten zich onverwacht vertragende omstandigheden kunnen voordoen die landen of starten tussen 23:00 en 24:00 uur noodzakelijk maken.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat in het Interim-aanwijzingsbesluit in artikel 9 leden 4 en 5 een gelijkkluidende extensieregeling was opgenomen. Van 2002 tot en met 2010 is in de volgende mate gebruik gemaakt van de extensiemogelijkheid:

2002	36 maal
2003	36 maal
2004	57 maal
2005	32 maal
2006	29 maal
2007	33 maal
2008	29 maal
2009	14 maal
2010	53 maal

Met betrekking tot het aantal van 57 in het jaar 2004 is het van belang dat voor een aanzienlijk deel het aantal extensies is terug te voeren op één luchtvaartmaatschappij. De exploitant heeft hierover met de betreffende maatschappij afspraken gemaakt, waardoor extensies worden voorkomen, en heeft in overleg met de betreffende vliegtuigmaatschappij het vluchtschema aangepast. Het aantal malen dat door deze maatschappij gebruik is gemaakt van de extensieregeling is daardoor substantieel afgenomen, hetgeen ook blijkt uit het feit dat het aantal extensies in 2005 en volgende jaren weer op het gebruikelijke niveau ligt.

De oorzaken voor het hoge aantal extensies in 2010 is in dat gebruiksjaar zijn gelegen in bijzondere meteorologische omstandigheden (sneeuwval in de winter en de aswolk in april 2010) en ATC problemen (staking luchtverkeersleiding in Frankrijk).

Het aantal extensies wordt gecontroleerd door de IVW aan de hand van de FANOMOS (vliegvolgsysteem)- gegevens. De IVW controleert voorts tevens steekproefsgewijs, maar minimaal eenmaal per kwartaal of de extensie terecht is verleend.



Het gebruik van de extensieregeling is reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.28.1). Sindsdien zijn er geen feiten of omstandigheden geweest die tot een ander oordeel zouden moeten leiden.

H2 Bezwaar dat tussen 23.00 en 24.00 de extensieregeling geldt 5.1.2e

Het bezwaar is ongegrond.

Voor luchtvaartmaatschappijen is het van belang dat zij in het geval zich onverwacht vertragende omstandigheden voordoen, enige uitloop in tijd hebben ten aanzien van hun reguliere aankomst- en vertrektijd. Deze uitloop is in de in artikel 7, vierde en vijfde lid, opgenomen extensieregeling beperkt tot 24.00 uur. Zonder een dergelijke extensieregeling zouden luchtvaartmaatschappijen, in het geval van een onverwacht vertraagde vlucht, gedwongen zijn of uit te wijken naar een andere luchthaven of de vlucht te annuleren, met alle ongemakken van dien voor zowel de luchtvaartmaatschappij zelf als de betrokken passagiers en/of vrachtbedrijven. De in de aanwijzing opgenomen extensieregeling is van belang voor een bedrijfszekere exploitatie van de luchthaven. Ook op andere Nederlandse regionale luchthavens wordt hiervan gebruik gemaakt.

Gelet op het geringe aantal malen dat in de praktijk van de extensieregeling gebruik wordt gemaakt en het bedrijfsbelang voor de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen, wordt de hinder die de extensieregeling voor de omgeving met zich brengt aanvaardbaar geacht. Daarbij komt dat vluchten die in het kader van de extensieregeling worden uitgevoerd zwaarder meetellen in de berekening van de geluidszone dan een normale vlucht en uiteraard niet mogen leiden tot overschrijding daarvan. Voorts wordt verwezen naar de overwegingen onder H1.

Het gebruik van de extensieregeling is reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.28.1). Sindsdien zijn er geen feiten of omstandigheden geweest die tot een ander oordeel zouden moeten leiden.

H3 Bezwaar dat de wijze waarop de extensieregeling wordt ingevuld onacceptabel is. De leden 4 en 5 van artikel 7 van het Aanwijzingsbesluit staan starts en landingen onder bepaalde voorwaarden toe. Lid 5 is in strijd met de toezegging van de Minister aan de Tweede Kamer dat onder de voorziene extensieregeling tussen 23.00 en 24.00 uur enkel aankomsten mogelijk zullen zijn (TK 2001-2002, 26893, nr. 36). Lid 5 staat starts toe ten gevolge van ATC-slots op de luchthaven van bestemming die ertoe leiden dat de vlucht bij een vertrek voor 23.00 uur vanaf luchthaven Maastricht kunstmatig lang zou worden. Een dergelijke bepaling ondergraaft de reguliere sluitingstijd. Bezwaarmaker vindt dat het toestaan van landingen (lid 4) ten gevolge van het onverwacht toekennen van ATC-slots op de luchthaven van vertrek geen rechtvaardiging oplevert voor het gebruik maken van de extensieregeling 5.1.2e

Het bezwaar is ongegrond.

Het in artikel 7 lid 5 van het A-besluit bepaalde is niet in strijd met de brief d.d.



10 juli 2002 van de Minister aan de Tweede Kamer (TK 2001-2002, 26893, nr. 36) waarin is aangegeven dat er voor de luchthaven Maastricht een extensieregeling zal zijn op grond waarvan onder speciale omstandigheden tussen 23.00 en 24.00 uur aankomsten mogelijk zijn. De brief spreekt zich niet uit over het opnemen van starts in de extensieregeling, maar sluit dit ook niet expliciet uit. Bij het opstellen van de extensieregeling zijn alsnog starts opgenomen, omdat zich ook daarbij onverwacht vertragende omstandigheden kunnen voordoen die tot een later vertrek nopen. Het bepaalde in lid 5 ziet op de omstandigheid dat kort voor de reguliere vertrektijd en anders dan gepland bekend wordt dat op de luchthaven van bestemming aan een verkeersvlucht een zodanig laat "aankomst-slot" wordt verstrekt dat de vlucht kunstmatig lang zou worden. Zou het vliegtuig conform de oorspronkelijke vertrektijd - vóór 23.00 uur - vertrekken, dan zou het toestel in de omgeving van de luchthaven van bestemming moeten blijven vliegen totdat aankomst aldaar mogelijk is. Dat is alleen al uit een oogpunt van efficiëntie, maar zeker ook uit het oogpunt van milieu en veiligheid zeer ongewenst. Een vertrek na 23.00 uur - maar ook hier: vóór 24.00 uur - vanaf luchtvaartterrein Maastricht is onder deze omstandigheden te prefereren. Verwezen wordt voorts hetgeen is overwogen onder H1 en H2.

Het gebruik van de extensieregeling is reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.28.1). Sindsdien zijn er geen feiten of omstandigheden geweest die tot een ander oordeel zouden moeten leiden.

H4 Bezwaar dat de extensieregeling te ruim is, nu ook tussen 23.00 en 24.00 uur vrijwel ongeclauseerd starten en landen mogelijk wordt gemaakt. Gesteld wordt (bijlage J, pag. 56) dat uit gegevens over de laatste jaren blijkt dat gemiddeld ongeveer een keer per week van de extensieregeling gebruik gemaakt wordt. Waarop de verwachting gebaseerd is dat dit gemiddelde in de toekomst niet zal wijzigen (TK 2004-2005, 25 089, nr. 21, pag. 6), is volstrekt onduidelijk en ook onbegrijpelijk. Nu het aantal (grote) vliegbewegingen met een niet onaanzienlijk aantal zal toenemen, is de verwachting gerechtvaardigd dat ook het beroep op de extensieregeling zal toenemen. Ook in zoverre is het bestreden besluit derhalve in strijd met het bepaalde in artikel 3:2 en/of 3:4 Algemene wet bestuursrecht (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Het is in beginsel niet uitgesloten dat met een toename aan vliegtuigbewegingen het aantal keren dat van de extensieregeling gebruik wordt gemaakt eveneens zal toenemen. Mede als gevolg van de actieve betrokkenheid van de exploitant bij het, waar mogelijk, beperken van het aantal extensies is de verwachting echter gerechtvaardigd dat dit aantal ook in de toekomst beperkt zal blijven (ongeveer één extensie per week). De exploitant heeft in reactie op het toegenomen aantal extensies in 2004 in overleg met de betrokken luchtvaartmaatschappij het schema laten aanpassen, zodat meer tijdsruimte ontstond tussen de geplande vertrektijd in het schema en het reguliere sluitingsmoment om 23.00 uur. In ieder geval zullen de extensies naar verwachting zodanig beperkt blijven dat het, alles afwegend, nog steeds aanvaardbaar blijft om de extensieregeling toe te passen. Het absolute of relatieve aantal extensies is overigens niet aan een (wettelijk) maximum gebonden. Verwezen wordt voorts naar hetgeen is overwogen onder H1.

Het gebruik van de extensieregeling is reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.28.1). Sindsdien zijn er geen feiten of omstandigheden geweest die tot een ander oordeel zouden moeten leiden.

H5 Bezwaar dat de aanwijzing met betrekking tot de redenen van het gebruik maken van de extensieregeling aan duidelijkheid tekort schiet. Het betreft in feite een verkapte openstelling tot 24.00. Er zijn gegronde redenen om aan te nemen dat bepaalde maatschappijen onterecht van de regeling gebruik maken. De minister schrijft in de toelichting dat uit gegevens over de laatste jaren blijkt dat gemiddeld één keer per week van de extensieregeling gebruik wordt gemaakt. De verwachting is dat dit gemiddelde niet zal wijzigen. De minister wil doen geloven dat met een uitbreiding van 14146 vluchten (gebruiksplan 2005) naar 35500 vluchten (jaar 2015) een stijging van 250 % meer Ke-vliegbewegingen de verwachting is dat dit gemiddelde niet zal wijzigen (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

In artikel 7, lid 4 en 5, van het A-besluit is duidelijk omschreven in welke gevallen van de extensieregeling gebruik mag worden gemaakt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen is overwogen onder H1, H2, H4, I3 en I6.

Het gebruik van de extensieregeling is reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.28.1). Sindsdien zijn er geen feiten of omstandigheden geweest die tot een ander oordeel zouden moeten leiden.

#### Bezwaargronden naar aanleiding van de in 2011 ter inzage gelegde informatie

H6 Bezwaarmaker geeft aan dat in het Aanwijzingsbesluit de extensieregeling aangescherpt dient te worden. Er dient onderscheid gemaakt te worden tussen verkeersvluchten met passagiers en die met uitsluitend niet levende vracht. De in artikel 7, leden 4 en 5, van het Aanwijzingsbesluit opgenomen regeling met betrekking tot vertragingen veroorzaakt door het onverwacht toekennen van ATC-slots op de luchthavens van vertrek dan wel op de luchthaven van bestemming, zou slechts mogen gelden voor verkeersvluchten met passagiers en levende vracht (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen onder H1 is overwogen.

## **I. Handhaving**

### Inleiding

Voorop wordt gesteld dat in de Luchtvaartwet instrumenten zijn geschapen waarmee de handhaving van milieuregelgeving op het gebied van geluidsbelasting door vliegtuigen inhoud wordt gegeven. Het doel van deze instrumenten is het voorkomen van een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone, alsmede het beperken van vermijdbare hinder. Om dit doel te realiseren wordt in de Luchtvaartwet een samenhangend instrumentarium geboden, bestaande uit het A-besluit, het vast te stellen gebruiksplan dat wordt opgesteld door de exploitant van de luchthaven, en het Handhavingsvoorschrift (zie artikel 30a Luchtvaartwet). Het Handhavingsvoorschrift Maastricht is op 13 juni 2000 (Stcrt. 2000, nr. 131) vastgesteld en laatstelijk gewijzigd bij besluit van 21 november 2005, Stcrt. 229.

Op grond van de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet is het de exploitant en de gebruikers van het luchtvaartterrein verboden te handelen in strijd met de voorschriften in de aanwijzing, tenzij daarvoor ontheffing is verleend. Overtreding van de voorschriften is strafbaar gelet op artikel 62 van de Luchtvaartwet.

Naast de strafrechtelijke mogelijkheden kent de Luchtvaartwet ook bestuursrechtelijke mogelijkheden om op te treden. Op grond van artikel 35 van de Luchtvaartwet kan, indien de vastgestelde grenswaarde van de geluidszones in de loop van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft, overschreden wordt, als uiterste middel het luchtvaartterrein tijdelijk geheel of gedeeltelijk gesloten worden verklaard. Ten slotte is in artikel 73c en volgende van de Luchtvaartwet een dwangsomregeling opgenomen. Ook deze regeling kan worden toegepast indien voorschriften in de aanwijzing worden overtreden.

De wijze van handhaving van de geluidszones luchtvaartterrein Maastricht verschilt niet van de wijze waarop de geluidszones van andere luchtvaartterreinen worden gehandhaafd. Ten aanzien van luchtvaartterrein Schiphol heeft de Afdeling bestuursrechtspraak bij uitspraak van 16 oktober 2002 (LJN: AE 8789, zaak nr. 200103329/1) overwogen dat zowel de Luchtvaartwet als het A-besluit voorziet in handhavingsmogelijkheden en dat niet is gebleken dat de mogelijkheden die ter beschikking staan om tot handhaving over te gaan, onvoldoende zijn. Evenmin was de Afdeling gebleken dat de middelen die gehanteerd worden om tot handhaving over te gaan onvoldoende functioneren dan wel onvoldoende nauwkeurig zijn.

Volledigheidshalve zij gewezen op het feit dat de handhaafbaarheid van de extensieregeling reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde is gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de betreffende beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.28.1). Sindsdien zijn er geen feiten of omstandigheden geweest die tot een ander oordeel zouden moeten leiden.

**11** Bezwaar dat het ontbreken van specifieke handhavingsvoorschriften met betrekking tot de routes voor het kleine luchtverkeer strijdig wordt geacht met de zorgvuldigheid (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Het bezwaar richt zich niet tegen het A-besluit.

De routes voor het kleine luchtverkeer worden niet in het kader van het A-besluit vastgesteld en gehandhaafd, maar op grond van de Wet Luchtvaart. Wel worden de vliegroutes ten grondslag gelegd aan de berekening van de bij de aanwijzing behorende geluidszones. Met ingang van het van kracht worden van het onderhavige A-besluit worden de geluidszones overeenkomstig het in de wet vormgegeven systeem gehandhaafd.

I2 Bezwaar dat ter plaatse van de woonplaats van bezwaarmaker, IJzeren, de werkelijk optredende geluidhinder ten gevolge van het voorziene gebruik door vliegtuigen van het luchtvaartterrein Maastricht, niet op effectieve wijze wordt gemeten, welke metingen tevens dienen als handhavinginstrument (Voncken, Utrecht).

Het bezwaar is ongegrond.

In het eerste lid van artikel 25 van de Luchtvaartwet is bepaald dat bij Algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is voor wat betreft de kleine luchtvaart uitvoering gegeven in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stcrt. 1991, 22, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 20 oktober 2006, Stb. 2006, 586). De bijbehorende geluidsmaat wordt aangegeven in bkl (geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart). Voor wat betreft de grote luchtvaart is daaraan uitvoering gegeven in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Stb. 1996, 668, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 20 oktober 2006, Stb. 2006, 586). De bijbehorende geluidsmaat wordt aangegeven in Ke (kosteneenheid).

De Ke-geluidscontouren worden berekend zonder afkap overeenkomstig de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Regeling van 18 november 1996 (Stcrt. 1996, 231), laatstelijk gewijzigd bij regeling van 29 mei 2007 (Stcrt. 2007, 105)). De bkl-geluidscontouren worden berekend overeenkomstig de Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen (Stcrt. 1996, 190, laatstelijk gewijzigd bij regeling van 23 maart 2001 (Stcrt. 2001, 61)).

De Ke- en bkl-geluidszone zijn door middel van deze berekeningsvoorschriften vastgesteld. De 35 Ke- en de 47 bkl-geluidszone leggen de maximaal toegelaten geluidsbelasting door het vliegverkeer van en naar de luchthaven Maastricht vast. De optredende geluidsbelasting wordt vervolgens op grond van de actuele vliegtuigbewegingen via dezelfde berekeningsmethoden getoetst en gehandhaafd. Dit wordt door middel van de handhavingssystematiek conform het geldende handhavingvoorschrift verzekerd. Ter zake van de handhaving van de geluidszones wordt verder verwezen naar hetgeen hierna, onder I4, is overwogen.

IJzeren ligt niet in de 35 Ke- of 47 bkl-geluidszone. Ingevolge de voren aangeduide systematiek van de Luchtvaartwet vindt er dan ook geen berekening van de geluidbelasting van vliegtuigen in IJzeren plaats.

I3 Bezwaar dat de wijze waarop momenteel de handhaving van de extensieregeling plaatsvindt (steekproef) aan duidelijkheid tekortschiet § 112b.



Het bezwaar is ongegrond.

Het bezwaar dat de handhaving van de extensieregeling momenteel steekproefsgewijs plaatsvindt richt zich niet tegen (een of meer artikelen uit) het A-besluit, maar tegen artikel 12 van het Handhavingsvoorschrift. Momenteel toetst de Inspectie Verkeer en Waterstaat ingevolge artikel 12 van het Handhavingsvoorschrift steekproefsgewijs, doch tenminste één keer per kwartaal, de vliegtuigbewegingen die hebben plaatsgevonden op grond van de extensieregeling. Lid 2 van artikel 12 bepaalt dat op verzoek van het klachtenbureau van de Commissie 28 de IVW, indien de aard of omvang van de klachten daartoe aanleiding geeft, naast het in het eerste lid bedoelde toezicht, een specifieke controle uitvoert op de vliegtuigbewegingen die hebben plaatsgevonden op grond van de extensieregeling.

De praktijk van de handhaving is dat de exploitant zelfstandig aan de IVW doorgeeft wanneer en waarom een luchtvaartuig van de extensieregeling gebruik heeft gemaakt. De IVW controleert deze gegevens aan de hand van het op de luchthaven Maastricht geïnstalleerde FANOMOS-systeem (vliegvolgsysteem). Indien een luchtvaartuig van de extensieregeling gebruik maakt op basis van aanwijzing van de op de luchthaven aanwezige luchtverkeersdienstverlener, i.c. de LVNL, wordt hierover, nadat door de IVW op basis van de informatie van het FANOMOS-systeem is geconstateerd dat er een luchtvaartuig na 23.00 uur is vertrokken of geland, bij de LVNL naar de reden hiervan geïnformeerd.

Het controlesysteem kan weliswaar niet voorkomen dat eventuele extensievluchten tussen 23.00 en 24.00 uur geluid veroorzaken, maar biedt de omwonenden wel de garantie dat toepassing van de regeling alleen binnen de daarvoor geldende randvoorwaarden kan plaatsvinden. Handhaving bij overtreding door last onder dwangsom is gebeurd in 2005.

De handhaafbaarheid van de extensieregeling is overigens reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.28.1). Sindsdien zijn er geen feiten of omstandigheden geweest die tot een ander oordeel zouden moeten leiden.

I4            Bezwaar dat niet duidelijk is wie handhaaft <sup>5.1.2e</sup> ).

Het bezwaar is ongegrond.

De Minister van Verkeer en Waterstaat (thans Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu) is ingevolge artikel 25h van de Luchtvaartwet belast met het toezicht op de naleving van de voorschriften die zijn vastgesteld om een overschrijding van de grenswaarden van de geluidsbelasting buiten de geluidszones te voorkomen. Op grond van het Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat (besluit van 1 juli 2001, Stcrt. 2001, 115 laatstelijk gewijzigd op 16 december 2010, Stcrt. 2010, 19851) is de Inspectie belast met de handhaving van de wetgeving op het terrein van de luchtvaart.

I5            Bezwaar dat men zich niet aan de vliegroutes houdt. Bovendien maakt bezwaarmaker vaak mee dat vliegtuigen voor 06.00 uur opstijgen en na 0.00 uur landen <sup>5.1.2e</sup> .

Het bezwaar is ongegrond.

Het bezwaar richt zich formeel niet tegen (een of meer artikelen uit) het A-besluit maar tegen de - vermeende gebrekkige - handhaving van de naleving van de vliegroutes en de openingstijden. De tolerantiegebieden en de openstellingstijden worden gehandhaafd. Ter zake van de handhaving wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk I en onder I1 en I3.

I6 Bezwaar dat de extensieregeling niet te handhaven en te controleren is, en met ATC-slots al helemaal niet. De steekproeven die de Handhavingsdienst houdt, zullen nooit afwijkingen laten zien, omdat zij moeten werken met de gegevens die ze aangeleverd krijgen van de luchthaven en de luchthaven weer moet aannemen wat een maatschappij hen vertelt over derden van een ATC. Als je goed en onafhankelijk wilt controleren, moet je toegang zoeken tot onderhoudsrapporten, onderdelen die vervangen zijn, werkstaten van de vrachtafhandeling van Maastricht Aachen Airport, en tijdstippen waarop toeleveranciers met hun vracht aankomen op Beek. En vooral vluchtschema's van de maatschappijen **5.1.2e**.

Het bezwaar is ongegrond.

Het richt zich formeel niet tegen (een of meer artikelen uit) het A-besluit maar tegen de - vermeende gebrekkige - handhaving van de extensieregeling. Ter zake van de handhaving wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder I3. Ter zake van de extensieregeling wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder H1.

De handhaafbaarheid van de extensieregeling is overigens reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.28.1). Sindsdien zijn er geen feiten of omstandigheden geweest die tot een ander oordeel zouden moeten leiden.



## **J. Emissies & luchtkwaliteit (geur)**

### Inleiding

Ten tijde van het nemen van de beslissing op bezwaar van 24 maart 2006, gold het Besluit luchtkwaliteit 2005. In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 13 februari 2008 heeft de Afdeling overwogen dat, gelet hierop, er voor de Afdeling geen aanleiding bestond om in te gaan op hetgeen enkele appellanten hadden aangevoerd met betrekking tot het Besluit luchtkwaliteit 2001.

In het kader van het nemen van de beslissing op bezwaar van 24 maart 2006 is aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit gedaan. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft naar aanleiding van de stellingen van een aantal appellanten geoordeeld dat de beslissing op bezwaar in strijd is genomen met het Besluit luchtkwaliteit 2005, omdat ten onrechte geen rekening is gehouden met het extra wegverkeer dat de intensivering van het gebruik van de luchthaven genereert en omdat in het luchtkwaliteitsonderzoek ten onrechte alleen inzicht is gegeven in de concentraties luchtverontreinigende stoffen in het jaar 2010.

Op 15 november 2007 is in werking getreden de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (titel 5.2, Wet luchtkwaliteitseisen, Stb. 2007, 414 en 434). Ook is op diezelfde datum in werking getreden de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 8 november 2007, nr. LMV 2007.109578, houdende regels met betrekking tot het beoordelen van de luchtkwaliteit). De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is sindsdien een aantal malen gewijzigd, laatstelijk op 10 augustus 2009 (Stcrt. 2009, nr. 12182). De beoordeling van de luchtkwaliteit als gevolg van het aanwijzingsbesluit dient in het kader van deze beslissing op bezwaar te geschieden met inachtneming van titel 5.2 van de Wet milieubeheer en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Op grond van artikel 5.16, eerste lid, Wm moeten bestuursorganen bij de uitoefening van bepaalde bevoegdheden het daar gestelde (o.a.) met betrekking tot grenswaarden in acht nemen. In artikel 5.16, tweede lid, Wm is vastgelegd bij de uitoefening van welke bevoegdheden de grenswaarden voor luchtkwaliteit in acht dienen te worden genomen. Dit betreft een limitatieve opsomming. In deze limitatieve lijst is niet opgenomen de bevoegdheid tot het vaststellen van een aanwijzingsbesluit op grond van de Lvw. Om die reden behoeft bij het nemen van de beslissing op bezwaar niet te worden getoetst aan luchtkwaliteit (Vgl. ABRvS 6 juli 2011, 201010462/1/R1 (R'dam airport) en 200909107/1/R1 (Teuge)). Dat neemt niet weg dat ten behoeve van de beslissing op bezwaar het aspect luchtkwaliteit, in het kader van een deugdelijke belangenafweging ex artikel 3:4 Awb wel is bekeken.

In verband hiermee is aan Cauberg-Huygen, Raadgevende Ingenieurs BV gevraagd de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld te brengen en daarbij uit te gaan van het geactualiseerde maatgevend vlootschema (MVS) 2010 minus 16% Ke-verkeer. De opdracht aan Cauberg-Huygen heeft geresulteerd in het rapport "Onderzoek luchtkwaliteit d.d. 2 maart 2011, referentie 20102447-04".

Uit het onderzoek volgt dat de beslissing op bezwaar leidt tot een beperkte toename van de concentraties fijn stof ( $PM_{10}$ ) en  $NO_2$  ten opzichte van de "autonome ontwikkeling". Deze toename hangt direct samen met de gewijzigde vlootsamenstelling waardoor meer vliegtuigbewegingen van zwaar verkeer worden voorzien. Dit leidt tot een hogere luchtvaartgerelateerde bijdrage aan de concentraties fijn stof en  $NO_2$ . Indirect worden de hogere concentraties in het scenario "ontwikkeling conform MVS 2010-16% Ke-verkeer" veroorzaakt door het extra wegverkeer als gevolg van de vestiging van platformgebonden en luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid op het nabijgelegen Businesspark MAA.

In het rapport van Cauberg-Huygen worden de hoogste concentraties berekend in 2011 langs de Vliegveldweg (ter hoogte van de passagiersterminal en het parkeerterrein MAA) en in de nabijheid van de Rijksweg A2 ten noorden van de kruising met de Europalaan. In geen van de scenario's en zichtjaren worden jaargemiddelde concentraties fijn stof berekend hoger dan  $40 \mu g/m^3$ . Met ingang van 2014 worden in geen van de scenario's jaargemiddelde concentraties  $NO_2$  berekend hoger van  $40 \mu g/m^3$ . Dalende achtergrondconcentraties en schonere emissiefactoren voor wegverkeer leiden er toe dat de concentraties na 2011 in alle scenario's verder afnemen.

De conclusies uit het luchtkwaliteitsonderzoek zijn betrokken in de belangenafweging in het kader van deze beslissing op bezwaar. Deze conclusies vormen geen aanleiding om het primaire besluit ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit te herroepen noch om een andere beslissing op bezwaar te nemen dan de beslissing op bezwaar die thans voorligt.

J1 Bezwaar dat er geen adequate toetsing heeft plaatsgevonden aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2001 voorgeschreven normen voor grenswaarden voor jaar- en daggemiddelden betreffende de jaren 2005, 2010 en 2015. De concentratie van stikstofdioxide ( $NO_2$ ) en fijn stof ( $PM_{10}$ ) rondom de luchthaven is zorgwekkend en er vinden reeds overschrijdingen van de in het Besluit luchtkwaliteit 2001 vastgestelde normen plaats 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen. Aan toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit 2001 kan niet meer worden toegekomen, nu dit niet meer geldend is.

J2 Bezwaar dat de luchtvervuiling toeneemt 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

J3 Bezwaar dat uit het Milieueffectrapport aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport volgt, dat voor vliegtuigen geen emissiefactoren voor fijn stof bekend zijn. Dit wordt via een spagaat opgevangen: het wegverkeer en niet het luchtverkeer bepaalt de lokale luchtkwaliteit 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

Overigens geldt dat voor de lokale luchtkwaliteit de bijdrage van de luchthaven in verhouding tot die van de A2 zeer gering is.

J4 Bezwaar dat aan het besluit een plan dient te worden toegevoegd, waaruit blijkt welke maatregelen zullen worden genomen om het bereiken van de in het Besluit luchtkwaliteit 2001 gestelde normen in de toekomst mogelijk te maken, aangezien wordt verwacht dat dit niet lukt (5.1.2e [REDACTED], Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen. Aan toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit 2001 kan niet meer worden toegekomen, nu dit niet meer geldend is.

J5 Bezwaar dat de stelling dat de luchtverkeersactiviteiten van de luchthaven slechts een kleine bijdrage tot de normoverschrijding leveren, is onbegrijpelijk en niet toetsbaar. Van de waarden in het Besluit luchtkwaliteit 2001 mag niet worden afgeweken. De opmerking in dit verband dat de sluiting van de ENCI- fabriek te Maastricht het fijnstofprobleem voor een belangrijk deel zal oplossen gaat niet op, daar uit in het verleden uitgevoerde berekeningen is gebleken dat ook de ENCI maar voor (minder dan) 1% bijdroeg aan de fijnstofconcentraties in Maastricht en omgeving (5.1.2e [REDACTED]).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen. Aan toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit 2001 kan niet meer worden toegekomen, nu dit niet meer geldend is.

J6 Bezwaar dat er sprake zal zijn van een ernstige, niet-aanvaardbare overschrijding van de grenswaarde van de Europese norm voor fijn stof per 2010. Ook is niet duidelijk wat de toename van de emissie vanwege het wegverkeer is ten gevolge van de uitbreiding van de vliegbewegingen. De commissie voor de milieueffectrapportage adviseert niet voor niets het fijnstofprobleem opnieuw te bezien en de mogelijke maatregelen te inventariseren. Verwezen wordt naar de uitspraken van de Raad van State d.d. 26 januari 2005 en de aanleg van een spitsstrook langs de A2 (5.1.2e [REDACTED]).

Het bezwaar is gegrond, zover het betrekking heeft op het niet in het luchtkwaliteitsonderzoek - ten behoeve van het besluit van 24 augustus 2006 - betrekken van het extra wegverkeer dat de intensivering van het gebruik van de luchthaven genereert. Het overige deel van de bezwaargrond is ongegrond dan wel achterhaald. Ten behoeve van de voorliggende beslissing op bezwaar is een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

J7 Bezwaar dat het aanvullend onderzoek van TNO-MEP aangeeft dat de woongebieden Kasen en Moortveld (gemeente Meerssen) zeer kwetsbaar zijn. Daarom bepleiten bezwaarmakers dat hier of door RIVM of door de provincie als verantwoordelijke een permanente meetpost wordt geïnstalleerd met periodiek verslaglegging aan de gemeente. Dit is ook in de lijn met wat de commissie ex. artikel



21 Luchtvaartwet heeft geadviseerd. Een dergelijk daartoe strekkend voorschrift had in het aanwijzingsbesluit moeten staan. Nu dit niet is gebeurd, is sprake van strijd met de zorgvuldigheid 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

De Luchtvaartwet noch de Wet milieubeheer verplicht tot het opnemen van een voorschrift in het aanwijzingsbesluit strekkende tot het plaatsen van extra meetpunten voor de lokale luchtkwaliteit. In Nederland is een landsdekkend meetnetwerk aanwezig dat een goed beeld geeft van de heersende luchtkwaliteit. Er is geen reden om extra meetpunten aan dit netwerk toe te voegen.

J8 Bezwaar dat geen adequate toetsing heeft plaatsgevonden aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2001 voorgeschreven normen voor grenswaarden voor jaar- en daggemiddelden betreffende de jaren 2005, 2010 en 2015. Er ontbreekt een integrale afweging van de milieueffecten van verschillende activiteiten, in samenhang beschouwd. Het gaat om de aanleg van een 75 hectare groot bedrijventerrein, de aanwijzing van de luchthaven en van grondgebonden activiteiten op de luchthaven (Gemeente Meerssen, 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen. Aan toetsing van het Besluit luchtkwaliteit 2001 kan niet meer worden toegekomen, nu dit niet meer geldend is.

J9 Bezwaar dat het besluit in strijd is met het Besluit luchtkwaliteit nu de daarin vervatte grenswaarden worden overschreden. Uit de notitie d.d. 22 december 2004 blijkt dat wat betreft stikstofdioxide de grenswaarde zowel in 2005 als in 2010 wordt overschreden. Wat betreft fijn stof blijkt dat de grenswaarde voor de 24-uur gemiddelde concentratie in 2005, 2010 en 2015 wordt overschreden. Zoals reeds in het rapport van 2002 was opgemerkt, stijgt wat betreft stikstofdioxide de bijdrage van de luchthaven tussen 2000 en 2015, terwijl de bijdrage van de A2 afneemt 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen. Ten aanzien van NO<sub>2</sub> geldt dat met ingang van 2014 in geen van de scenario's jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> worden berekend hoger van 40 µg/m<sup>3</sup>. Dalende achtergrondconcentraties en schonere emissiefactoren voor wegverkeer leiden er toe dat de concentraties na 2011 in alle scenario's verder afnemen.

J10 Bezwaar dat niet duidelijk is of de notitie d.d. 22 december 2004 waarin aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit is gedaan, bij de besluitvorming is betrokken. In het rapport d.d. 29 november 2002 was in het geheel niet getoetst aan de uurgemiddelde concentraties hetgeen in de notitie wel is gebeurd. Dit aanvullend onderzoek heeft pas in een zeer laat stadium plaatsgevonden, slechts enkele dagen voordat de aanwijzingsbesluiten zijn vastgesteld (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

De notitie van 22 december 2004 is destijds wel bij de besluitvorming betrokken. Overigens is dit bezwaar achterhaald. Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

J11 Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit in strijd is met het Besluit luchtkwaliteit. In aanvulling op onderzoek dat eerder in het kader van de MER PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad was uitgevoerd, heeft TNO-MEP in een wel zeer laat stadium (rapportage d.d. 22 december 2004) nog aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dit aanvullende onderzoek betreft met name de luchtkwaliteit in de jaren 2005 en 2010, voor welke jaren er in het Besluit luchtkwaliteit nu juist grenswaarden zijn gesteld voor  $PM_{10}$  en  $NO_2$ . Het is bezwaarmakers niet duidelijk waarom bij het bepalen van de waarden voor deze beide jaren zou mogen worden uitgegaan van lineaire interpolatie tussen de concentraties die eerder voor de jaren 2000 en 2015 waren berekend. Belangrijker is echter dat uit het aanvullend onderzoek van TNO-MEP volgt dat in 2010 de jaargemiddelde grenswaarde voor  $NO_2$  ( $40 \mu g/m^3$ ) in het studiegebied wordt overschreden. Aangezien die grenswaarde ingevolge het Besluit luchtkwaliteit in acht genomen moet worden bij het onderhavige aanwijzingsbesluit, is dit besluit in strijd met het Besluit luchtkwaliteit genomen. Saillant detail is daarbij dat uit het aanvullend onderzoek van TNO-MEP volgt dat de bijdrage van de luchthaven aan de overschrijding van de grenswaarde in de tijd tussen 2000 en 2015 toeneemt van maximaal 4 tot maximaal  $8 \mu g/m^3$ . Aldus levert de luchthaven derhalve een significante bijdrage aan de overschrijding van de grenswaarde. Iets soortgelijks geldt voor  $PM_{10}$ . De per 1 januari 2005 geldende grenswaarde voor het 24-uurgemiddelde wordt in het gehele studiegebied rond de luchthaven overschreden, terwijl ook deze grenswaarde in acht genomen had moeten worden. Het feit dat de overschrijding reeds veroorzaakt wordt door de aanwezige achtergrondconcentratie, maakt dit niet anders. Enerzijds is het vooral aan het Rijk om maatregelen te nemen om deze concentratie terug te dringen, terwijl het bestreden besluit ook op rijksniveau genomen is. Anderzijds draagt ook de luchthaven bij aan de overschrijding van de grenswaarde, terwijl deze bijdrage, net als bij  $NO_2$ , in de tijd alleen maar toeneemt (tegenover een afname van de bijdrage vanwege de rijksweg A2) (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

J12 Bezwaar dat het besluit in strijd is met het Besluit luchtkwaliteit. Ingevolge de artikelen 8, 9 en 10 van het Besluit luchtkwaliteit dient de minister bij de uitoefening van bevoegdheden grenswaarden en plandrempels voor  $NO_2$  in acht te nemen. In plaats van het in acht nemen van de grenswaarden en plandrempels speculeert de minister op het mogelijk optreden van andere, externe ontwikkelingen, waardoor de concentraties  $NO_2$  zouden dalen, en vervolgens de grenswaarden niet meer of in elk geval niet minder zouden worden overschreden. Op het al dan niet optreden van deze ontwikkelingen, die op voorhand niet zeker zijn, heeft het thans bestreden besluit geen enkele invloed. De uitleg van het Besluit luchtkwaliteit komt er dan op neer, dat de minister door het optreden van genoemde externe ontwikkelingen de grenswaarden en plandrempels in acht heeft genomen. Dit geeft naar het oordeel van bezwaarmaker blijk van een onjuiste uitleg van het Besluit luchtkwaliteit. In delen van de omgeving van de luchthaven, vlakbij of op de autosnelweg A2, wordt voor het



jaargemiddelde de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> niet alleen in 2005, maar ook in 2010 overschreden (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

J13 Bezwaar dat uit het besluit niet blijkt dat ten aanzien van de genoemde concentraties voor de locatie van monsternemingspunten is voldaan aan het bepaalde in bijlage IV van Richtlijn 1999/30/EG (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

J14 Bezwaar dat niet duidelijk is of het ministerie rekening houdt met de nabijheid van DSM en waarom de emissie van de A2 wel, maar de emissie van dit bedrijf niet is meegenomen in de TNO-rapportage. Bezwaarmakers stellen zich de vraag met welk doel de zuidelijke aanvliegroute in beeld is en niet de noordelijke aanvliegroute (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

In de eerste plaats wordt verwezen naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen. Wat betreft de aanvlieg- en uitvliegroutes wordt opgemerkt dat de emissies van de vliegtuigen in het gehele studiegebied worden meegenomen in het geval de vliegtuigen zich onder de menglaaghoogte bevinden. Deze menglaaghoogte varieert per uur en is afhankelijk van de meteotoestand van dat uur. Deze hoogte is meestal lager dan 1000 meter. Bijgevolg zijn alleen de starts en landingen op MAA voor de luchtkwaliteit relevant. De emissies tijdens de kruisvlucht, waarbij een vliegtuig routes volgt die niet aan de luchthaven zijn gebonden en overwegend boven de menglaaghoogte vliegt, zijn daarom niet relevant voor het studiegebied en dus niet in de berekeningen betrokken.

J15 Bezwaar dat in het aanwijzingsbesluit bij de luchtkwaliteit staat beschreven dat er in 2000 van overschrijding van schadelijke stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) alleen maar sprake is op 100 meter rondom de A2 en niet in de woonlocaties (die gemiddeld zo'n 350 meter van de A2 liggen). Het auto- en vrachtverkeer op de A2 en op en rond het vliegveld en het vliegverkeer is sinds 2000 flink toegenomen. Daarbij komen nog de plannen tot verplaatsing en vergroting van de passagiersterminal, de wijziging en uitbreiding van de taxibanen, de vergroting van het platform, een proefdraaiplaats gesitueerd aan de zuid-westzijde dicht bij de A2 en de voorgenomen plannen een bedrijventerrein "MAA-Oost" van 75 ha te realiseren. Het ligt voor de hand dat de schadelijke stoffen door de wind ook naar de nabijgelegen woonlocaties zullen waaien (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt allereerst naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen

Met betrekking tot de door bezwaarmakers genoemde activiteiten wordt het volgende opgemerkt.

*Bedrijventerrein MAA-Oost, vergroting passagiersterminal, vergroting platform*

Met de plannen voor het bedrijventerrein MAA-Oost (thans Businesspark MAA) is wel degelijk rekening gehouden. Dit bedrijventerrein leidt tot extra verkeersbewegingen. Die zijn meegenomen bij de berekening van de effecten van het besluit op de luchtkwaliteit. Vanuit een worst case-benadering is in het onderzoek (DHV, Verkeersprognoses Businesspark MAA, Bijlage 1 bij het luchtkwaliteitsonderzoek van Cauberg-Huygen) uitgegaan van de volledige ontwikkeling en ingebruikname van het Businesspark MAA. Ook is rekening gehouden met de extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen.

De vergroting dan wel verplaatsing van de passagiersterminal is voorlopig van de baan. Wel zal er een nieuwe vrachtterminal gerealiseerd gaan worden. [

*Wijziging locatie proefdraaiplaats; wijziging en uitbreiding taxibanen*

In het MER ten behoeve van het aanwijzingsbesluit is aangegeven dat een nieuwe proefdraailocatie in gebruik zal worden genomen. Dat is inmiddels ook gebeurd. De proefdraailocatie is in de plaats gekomen van een drietal afzonderlijke locaties. De nieuwe locatie ligt aan de zuid-westzijde van de luchthaven en heeft, in tegenstelling tot de oude locaties, afscherpende voorzieningen. Van het proefdraaien is de locatie het enige dat is gewijzigd. Het gebruik en de intensiteit daarvan is hetzelfde als voorheen. Het proefdraaien op luchtvaartterrein MAA is betrokken in het luchtkwaliteitsonderzoek dat is verricht in het kader van de voorliggende beslissing op bezwaar (zie Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport, Onderzoek luchtkwaliteit, Cauberg-Huygen, 2 maart 2011, blz. 12) .

De wijziging en uitbreiding van de taxibanen houdt ten slotte verband met de nieuwe proefdraailocatie. Overigens betreft het hier een zeer beperkte wijziging en uitbreiding. Het gaat uitsluitend om het reconstrueren van een gedeelte van de oude taxibaan 3 om als toegang te dienen naar de nieuwe locatie. De reconstructie zelf heeft geen gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het gebruik heeft evenmin relevante gevolgen. De taxibanen zijn immers slechts 15 meter breed. Daardoor is het niet toegestaan om met behulp van vliegtuigmotoren naar de proefdraailocatie te taxiën. De vliegtuigen worden met behulp van een trekker ter plaatse gebracht. De bijdrage daarvan aan de lokale luchtkwaliteit, mede gelet op het feit dat van de proefdraailocatie op jaarbasis beperkt gebruik wordt gemaakt, is volgens het onderzoek van Adecs verwaarloosbaar klein.

In de door Adecs uitgevoerde modelberekeningen is rekening gehouden met weersomstandigheden als 'wind', gezien de invloed hiervan op concentraties.

J16 Bezwaar dat zowel de centrale als de decentrale overheid de taak hebben om de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit in acht te nemen. Ook berust op hen de taak om maatregelen te nemen c.q. het maken van plannen ter verbetering van de luchtkwaliteit. In het besluit is hieromtrent niets opgenomen 5.1.2e

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

J17 Bezwaar dat de onderbouwingen van de milieuaspecten ten aanzien van de luchtkwaliteit te minimaal zijn en te veel essentiële gegevens zijn weglaten. De groei van de verkeersintensiteiten door de ontwikkeling van de luchthaven is niet in de luchtkwaliteitsberekeningen meegenomen. Het extra weggebruik is afgedaan met verwaarloosbaar of onbekend. In 3.5 is het zwaar vrachtverkeer op de luchthaven buiten beschouwing gelaten omdat de invloed verwaarloosbaar klein is. Dit zou meegenomen moeten worden in de berekeningen. In 3.7 worden exacte motorvoertuigintensiteiten op de A2 opgenomen voor het gebied ten noorden van afslag 50, maar de intensiteiten aan de zuidzijde van afslag 50 schattingen zijn afrondingen. De verkeersintensiteit is de belangrijkste rekenfactor en daarom zijn afrondingen/schattingen niet toelaatbaar. In 6.1 wordt gesproken over een modernisering van de vlootmix van de luchthaven. Voor de aangekondigde schonere motoren van vliegtuigen is geen bronvermelding gegeven. De vraag is of de veronderstelling daardoor hard genoeg is. Evenmin wordt geen inschatting gegeven van de te verwachten invloed van de nieuwe en schonere motoren van vliegtuigen. De conclusie dat de bijdrage van het luchtverkeer aan de luchtverontreiniging circa 0,5% is en dat deze bijdrage dermate laag is dat hiermede geen rekening behoeft te worden gehouden is te kort door de bocht. Doordat de "totale emissie zonder extra bijdrage luchtvaart" niet naast de "totale emissie met extra bijdrage luchtvaart" wordt gezet, is niet zichtbaar wat de daadwerkelijke verhoging door luchtvaart inhoudt. Dit is niet transparant en onzorgvuldig. De verlaging van de concentratie fijn stof vanwege het stoppen van de ENCI wordt ook als argument gebruikt om de toename van de luchtverontreiniging a.g.v. de ontwikkelingen op de luchthaven acceptabel te achten. Het kan niet zo zijn dat door de verbetering van de luchtkwaliteit door externe factoren (bijv. stoppen uitstoot ENCI) de directe negatieve gevolgen vanwege de luchthaven gecompenseerd kunnen worden (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is gegrond voor zover het betrekking heeft op het niet in het luchtkwaliteitsonderzoek - ten behoeve van het besluit van 24 augustus 2006 - betrekken van het extra wegverkeer dat de intensivering van het gebruik van de luchthaven genereert. Het overige deel van de bezwaargrond is ongegrond dan wel achterhaald. Ten behoeve van de voorliggende beslissing op bezwaar is een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

J18 Uit bladzijde 9 van het rapport luchtkwaliteit blijkt dat bij de berekeningen geen rekening gehouden wordt met de extra verkeersaantrekkende werking van de luchthaven. Bezwaarmaker meent dat dit onjuist is gezien de verwachte groei van aantal passagiers en de vracht. Voorts wordt bij het vliegveld een bedrijventerrein ontwikkeld voor platformgebonden en luchthavengerelateerde bedrijvigheid (totaal circa 75 ha). Dit zal de komende jaren ook extra verkeersaantrekkende werking hebben. Beide ontwikkelingen zijn bij de berekeningen - ten onrechte - niet meegenomen.

Wanneer bezwaarmaker vervolgens kennis neemt van de maximale concentraties in 2010 en van de te zijner tijd geldende normen, blijkt dat met name de berekende maximale NO<sub>2</sub>-concentratie niet ver onder de norm uitkomt. Indien rekening gehouden wordt met de extra verkeerstoename zoals eerder genoemd, bestaat er een reële kans dat de norm voor NO<sub>2</sub> in 2010 zal worden overschreden. Voor een nadere onderbouwing verwijst bezwaarmaker naar het rapport "Onderzoek luchtkwaliteit in

verband met aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport”, opgesteld door SAVOL te Amsterdam.

Aangezien in 2010 naar alle waarschijnlijkheid niet voldaan kan worden aan het Besluit Luchtkwaliteit dient een plan te worden opgesteld, waarin maatregelen zijn opgenomen waarmee in 2010 wel aan de wettelijke normen voldaan kan worden. Een dergelijk plan ontbreekt (Stichting Milieufederatie).

Het bezwaar is gegrond voor zover het betrekking heeft op het niet in het luchtkwaliteitsonderzoek - ten behoeve van het besluit van 24 augustus 2006 - betrekken van het extra wegverkeer dat de intensivering van het gebruik van de luchthaven genereert. Ten behoeve van de voorliggende beslissing op bezwaar is een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

J19 In de bezwaarschriften van 2005 is onder 7 gemotiveerd waarom het aanwijzingsbesluit niet had mogen worden genomen wegens strijd met het Besluit luchtkwaliteit. Dit volgde uit het TNO-onderzoek waaruit bleek dat de grenswaarden uit dat Besluit luchtkwaliteit werden overschreden. In het Adecs-onderzoek blijven de concentraties  $\text{NO}_2$  en fijn stof onder de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Dit verschil wordt echter niet verklaard. Dit roept de vraag op waarom het onderzoek van Adecs Airinfra wel gebruikt zou mogen worden voor het aanwijzingsbesluit en het onderzoek van TNO-MEP niet. Omdat de verschillen tussen beide rapportages bezwaarmakers ongeloofwaardig voorkwamen, hebben zij aan KEMA Nederland BV verzocht een oordeel te geven over het onderzoek van Adecs Airinfra, mede in relatie tot het eerder uitgevoerde TNO-MEP onderzoek. De conclusie van het KEMA-onderzoek is allereerst dat de prognoses voor de achtergrondconcentratie  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{NO}_2$  voor de jaren tussen 2004 en 2010 (naar de huidige inzichten) worden onderschat doordat er geïnterpoleerd is tussen het jaar 2004 en 2010, terwijl het jaar 2004 een gunstig jaar was voor de concentraties en derhalve niet als representatief kan worden genomen voor deze interpolaties. Daarnaast kan de berekeningsmethodiek voor de bijdragen van bronnen wegverkeer en luchtvaart niet zonder meer met het Nieuw Nationaal Model (NNM) berekend worden. Er zijn verbeterde en aanvullende modellen beschikbaar die op NNM zijn gebaseerd. Voorts zijn de gekozen toetslocaties niet geheel in lijn met de geldende (ongeschreven) regel bij adviesbureaus dat vooral gekeken wordt op locaties waar de bijdragen van de planrealisatie het grootst is. De belangrijke vraag of er in de periode 2004 tot 2010 geen overschrijdingen plaatsvinden van de uurgrenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$  blijft in het rapport daarmee niet goed beantwoord. Tenslotte is er niet getoetst voor de jaren die na 2010 vallen, zodat geen beeld is gegeven van eventuele overschrijdingen na 2010. Op grond van de rapportage van KEMA Nederland BV concluderen bezwaarmakers dat de rapportage van Adecs Airinfra d.d. 5 januari 2006 dusdanige gebreken vertoont dat mede gezien de eerdere rapportage van TNO-MEP niet geconcludeerd kan worden dat het aanwijzingsbesluit niet in strijd is met het Besluit luchtkwaliteit 2005. Daarbij komt dat bezwaarmakers begrepen hebben dat ook de Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (VGUVB) een contra-expertise heeft laten uitvoeren naar de juistheid van het door Adecs Airinfra uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek en dat deze contra-expertise tot soortgelijke conclusies leidt als het onderzoek van KEMA Nederland BV (Gemeente Margraten, Gemeente Valkenburg a/d Geul).



Het bezwaar is gegrond, zover het zich richt tegen het feit dat in het luchtkwaliteitsonderzoek - ten behoeve van het besluit van 24 augustus 2006 - alleen inzicht is gegeven in de concentraties luchtverontreinigende stoffen in het jaar 2010. Het overige deel van de bezwaargrond is ongegrond dan wel achterhaald. Ten behoeve van de voorliggende beslissing op bezwaar is een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

J20 Bezwaar tegen het rapport luchtkwaliteit van Adecs Airinfra en de verkeersaantrekkende werking daarin. In 3.7 wordt aangegeven dat de extra verkeersaantrekkende werking van de luchthaven op dit moment niet ingeschat kan worden en is derhalve buiten beschouwing gelaten. Met heel veel factoren in het rapport zijn veronderstellingen ingebouwd omdat relevante informatie niet voorhanden is (zoals in 3.6 voor de motorenemissies). Het nog (deels) te ontwikkelen bedrijventerrein is hier volledig buiten beschouwing gelaten. Ook is er geen rekening gehouden met het feit dat de passagiersterminal voor 2010 naar de overzijde van de luchthaven verplaatst wordt en met het huidige bedrijventerrein en het nog te ontwikkelen bedrijventerrein. In het rapport wordt in 7.4 wordt gesteld dat de hoogste concentraties zich in alle gevallen ongeveer 2 km ten noorden van het vliegveld bevinden. Het is meer dan aannemelijk gezien bovenstaande feiten, dat het punt van de hoogste concentraties zich ergens op de Europalaan zal bevinden. Bezwaarmaker vindt het onbegrijpelijk dat het rapport van Adecs zo'n grote misser bevat, en maak dan ook ernstig bezwaar tegen de conclusie van dit rapport, en het feit dat de extra verkeersaantrekkende werking van de luchthaven in zijn geheel buiten beschouwing is gelaten. Verder is het onbegrijpelijk dat er zoveel verschil bestaat tussen het TNO-rapport en het rapport van Adecs 5.1.2e ).

Het bezwaar is gegrond.

De Afdeling heeft in haar uitspraak van 13 februari 2008 geoordeeld dat de verkeersaantrekkende werking van de luchthaven en het (deels) te ontwikkelen bedrijventerrein ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten. Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk J is overwogen.

#### Bezwaargronden naar aanleiding van de in 2011 ter inzage gelegde informatie

J21 Bezwaar dat het gehanteerde rekenmodel uitgaat van verkeerde uitgangspunten. Het verkeer, te land en in de lucht, wordt afgewikkeld binnen de 17 uur dat de luchthaven effectief open is. Evenmin is rekening gehouden met het feit dat de meeste maatschappijen alleen van april tot en met oktober vliegen. Er wordt ten onrechte uitgegaan van gemiddelden die uitgaan van een spreiding over een vol etmaal ( ).

Het bezwaar is ongegrond.

Allereerst gaan bezwaarmakers er ten onrechte van uit dat de aanwijzing de openingstijden van de balies reguleert. De aanwijzing reguleert slechts de openingstijden ten behoeve van het baangebruik.

Ten behoeve van het luchtkwaliteitsonderzoek voor de voorliggende beslissing op bezwaar (rapport 'aanwijzingsbesluit MAA, onderzoek luchtkwaliteit', 2 maart 2011) is voor het bepalen van de bijdragen vanwege wegverkeer en parkeerbewegingen op het parkeerterrein van de luchthaven gebruik gemaakt van de 'standaardrekenmethoden'



uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007). De luchtvaartgerelateerde bijdragen zijn berekend met een op het Nieuw Nationaal Model (NNM) gebaseerd rekenmodel. Gebruik van dit model is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geaccepteerd. Zie in dit verband ABRvS 11 juni 2008, nr. 200603116/1, rov. 2.15. (luchtvaartterrein Eelde). In het rekenmodel is voor het vliegverkeer gerekend met de vliegverkeergegevens voor het zichtjaar 2015. Voor het wegverkeer zijn de invoergegevens bepaald door het ingenieursbureau DHV. Door DHV is een verkeersmodel voor de omgeving van het luchtvaartterrein ontwikkeld op basis waarvan etmaalintensiteiten en verdelingen per wegvak zijn geprognosticeerd voor de scenario's autonome ontwikkeling en MVS 2010-16% Ke-verkeer en de zichtjaren 2011 t/m 2015 en 2020. In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn de verkregen intensiteiten van het weg- en vliegverkeer gebruikt om de verspreiding van de emissies van  $PM_{10}$  en  $NO_2$  voor de zichtjaren 2011, 2015 en 2020 te bepalen. Vervolgens is met de verkregen concentraties een vergelijking gemaakt met de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties  $PM_{10}$  en  $NO_2$  uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

Aangezien de grenswaarden voor de maatgevende stoffen  $PM_{10}$  en  $NO_2$  zijn uitgedrukt in jaar- en etmaalgemiddelde concentraties zijn ook de jaar- en etmaalgemiddelde concentratiebijdragen vanwege het weg- en vliegverkeer - en niet de maximale verkeersbijdrage op enig moment - bepalend voor het al dan niet overschrijden van de grenswaarden. Daarnaast schrijft de Rbl 2007 voor dat voor de berekening van jaar- en etmaalgemiddelde concentraties uitgegaan dient te worden van de 'jaargemiddelde concentratiebijdrage door verkeer'.

122      Bezwaar dat ten aanzien van de zeezoutaftrek niet gerekend is volgens de meest recente inzichten (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

Het luchtkwaliteitsonderzoek is verricht overeenkomstig het bepaalde in de Wet milieubeheer en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De aftrek van natuurlijke bronnen is voorgeschreven in artikel 5.19, lid 4, van de Wet milieubeheer. Ten aanzien van de zeezoutaftrek wordt in artikel 35, lid 6, Rbl 2007 voor toepassing van artikel 5.19, lid 4, Wm verwezen naar de procedure die is beschreven in bijlage 5 bij de Rbl 2007. Kort gezegd houdt deze procedure in dat voor het bepalen van de jaargemiddelde concentratie  $PM_{10}$  zonder zeezout een plaatsafhankelijke correctie van de concentratie moet plaatsvinden. Voor de gemeenten Meerssen en Beek bedraagt de plaatsafhankelijke correctie  $3 \mu g/m^3$ .

Toepassing van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is voorgeschreven in artikel 5.20 van Wm. Het luchtkwaliteitsonderzoek is in overeenstemming met de Rbl 2007. Om die reden kan op goede gronden worden uitgegaan van de bevindingen die zijn weergegeven in het luchtkwaliteitsonderzoek.

## **K. Externe veiligheid**

### Inleiding

De Luchtvaartwet biedt geen normstelling voor de externe veiligheidsrisico's nabij luchthavens. Eerst bij het nemen van een luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart zal voor de luchthaven Maastricht een norm gaan gelden met betrekking tot externe veiligheid. In dat kader zullen een  $10^{-5}$  en een  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour worden vastgesteld. Voor luchthavens van nationale betekenis, zoals de luchthaven Maastricht, geldt - ook onder de Wet luchtvaart - geen wettelijke norm voor het groepsrisico.

In het kader van deze beslissing op bezwaar is evenwel (opnieuw) onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsrisico's van het gebruik volgens het scenario MVS 2010 minus 16% Ke-verkeer. Verwezen wordt naar het rapport "Actualisatie berekeningen geluid en externe veiligheid" d.d. 11 januari 2011 van Adecs Airinfra.

De kleiner geworden  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren zijn te verklaren door enerzijds modelwijzigingen c.q. -verbeteringen en anderzijds veranderingen in het invoerscenario. In de aanloop naar het A-besluit van 2004 was het risicoberekeningsmodel nog in ontwikkeling. De eerste berekeningen voor Maastricht Aachen Airport waren in het kader van het MER PKB gedaan. De resultaten hiervan zijn betrokken in de afweging van het A-besluit. Na het A-besluit van 2004 is er aanvullend onderzoek gedaan waarbij een bredere, meer realistische spreiding is toegepast voor landend verkeer. Op basis van deze onderzoeksresultaten is in 2005 het "Interim externe veiligheidsbeleid", kortweg interim-beleid, gevoerd. De wijzigingen c.q. verbeteringen in het rekenmodel sinds de berekeningen voor het A-besluit zijn hieronder toegelicht.

#### *Spreiding van de landingsroutes*

De laatste risicoberekeningen van vastevleugelvliegtuigen zijn uitgevoerd volgens de methodiek uit het interim externe veiligheidsbeleid rond luchthavens. Deze methodiek verschilt, ten opzichte van de methode die in 2004 is gebruikt, op het punt van de spreiding van landingsroutes. De nieuwe methode past een verbreding toe van de gemodelleerde operationele spreiding van routeafhankelijke ongevallen voor landingen van zware vliegtuigen (maximaal startgewicht vanaf 5.700 kg). Dit sluit beter aan bij de praktijk op regionale luchthavens. Deze wijziging was met het onderzoek voor het interim-beleid doorgevoerd. Het gevolg hiervan is dat contouren breder, maar korter worden.

#### *Gridgrootte*

De huidige risicoberekeningen gebruiken een rekenraster van 25×25 meter dat nauwkeuriger is dan het rekenraster van 100×100 meter dat in het onderzoek van 2004 is gehanteerd. Dit sluit aan bij de Regeling burgerluchthavens. Het gevolg van een kleiner grid is dat smalle uitlopers van de contour zichtbaar kunnen worden.

#### *Letaliteit licht verkeer*

De parameter 'letaliteit' voor lichte vliegtuigen (maximaal startgewicht lager dan 5.700 kg) is gewijzigd. Deze was 0,4 en is vanwege voortschrijdend inzicht veranderd in

0,13. De letaliteit is de mate van dodelijkheid binnen het ongevalgevolgebied en bepaalt deels het plaatsgebonden risico ten gevolge van een vliegtuigbeweging. Deze lagere waarde is ook opgenomen in de Regeling burgerluchthavens. Het berekende plaatsgebonden risico vanwege licht verkeer zal door een lagere letaliteit lager worden. Aangezien licht verkeer maar een kleine bijdrage heeft in het totale plaatsgebonden risico, is dit effect beperkt.

#### *Risico per vliegtuigtype in plaats van per gemiddeld verkeerstype*

In de huidige berekening is per vliegtuigtype het MTOW meegenomen, wat een verfijning is van de oude methode waarbij men uitging van een gemiddeld MTOW per verkeerstype. Een verkeerstype kan meerdere vliegtuigtypen bevatten. De verfijning kan zowel leiden tot een iets hoger of iets lager plaatsgebonden risico, afhankelijk van hoe de MTOW's worden gekozen.

#### *Terrein met obstakels*

Voor de berekeningen is uitgegaan van de omvang van het zogenoemde ongevalgevolgebied behorende bij een terrein met obstakels, wat de Regeling burgerluchthavens nu ook voorschrijft. In eerdere berekeningen is nog open terrein gehanteerd. Een open terrein betekent een lichte overschatting van het risico ten gevolge van licht verkeer.

Al deze wijzigingen samen leiden ertoe dat de plaatsgebonden risicocontouren in het algemeen kleiner worden. Dit is ook terug te zien in de plaatsgebonden risicocontouren behorende bij het scenario MVS 2010 minus 16% Ke-verkeer. Deze contouren zijn in oppervlak kleiner dan de plaatsgebonden risicocontouren bij het A-besluit en kleiner dan de contouren uit het interim-beleid uit 2005. Een lager aantal vliegbewegingen in het scenario MVS 2010 minus 16% Ke-verkeer draagt nog meer bij aan kleinere plaatsgebonden risicocontouren. Deze afname is wel gedeeltelijk ongedaan gemaakt doordat er gerekend is met een gemiddeld hoger gewicht (MTOW) voor de vloot dan voor de vloot bij het A-besluit.

Binnen de  $10^{-5}$  PR-contour valt thans nog één locatie met de bestemming "woning". Deze woning aan de Geverikerstraat 113 te Beek viel ook onder het A-besluit binnen de  $10^{-5}$  PR-contour van de luchthaven. De beslissing op bezwaar heeft voor deze woning dan ook geen gevolgen. Wanneer in de toekomst op basis van de Wet luchtvaart (RBML) voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport een luchthavenbesluit wordt genomen, komt deze woning binnen het zogenaamde beperkingengebied van de luchthaven te liggen. In dat geval wordt de woonbestemming aan het bouwwerk onttrokken. De bewoners van de woning hebben blijfrecht en kunnen niet gedwongen worden de woning te verlaten. Indien de eigenaar van de woning schade leidt door voorliggende beslissing op bezwaar, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend bij de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Uit het milieueffectrapport bij de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad blijkt dat het groepsrisico voor luchtvaartterrein Maastricht bij een verdere ontwikkeling tot 2015 nauwelijks verandert ten opzichte van het jaar 2000. In het kader van deze beslissing op bezwaar heeft Adecs Airinfra, hoewel niet vereist, overigens ook het groepsrisico berekend. Uit het onderzoek blijkt dat het groepsrisico op basis van het geactualiseerde populatiebestand iets lager ligt dan in het MER PKB was uitgerekend. Wel is het zo dat bij grotere groepen ( $> 200$ ) het groepsrisico hoger ligt. Die verhoging

is toe te schrijven aan de hogere populatie in het geactualiseerde populatiebestand. Met name de aanwezigheid van twee nieuwe bedrijventerreinen met grote groepen (tussen 500 en 700 personen) nabij de luchthaven hebben een grote bijdrage aan de toename van het groepsrisico. Aldus zijn ook de effecten van de beslissing op bezwaar op het groepsrisico in beeld gebracht.

De conclusies uit het externe veiligheidsonderzoek zijn betrokken in de belangenafweging in het kader van deze beslissing op bezwaar. Deze conclusies vormen geen aanleiding om het primaire besluit ten aanzien van het aspect externe veiligheid te herroepen noch om een andere beslissing op bezwaar te nemen dan de beslissing op bezwaar die thans voorligt.

K1 Bezwaar dat uit het advies van de MER-commissie blijkt dat bij vergelijking van het voor de luchthaven Maastricht berekende groepsrisico met dat voor de luchthaven Schiphol de kans op een ongeluk met tussen 10 en 100 dodelijke slachtoffers groter is voor de luchthaven Maastricht dan voor de luchthaven Schiphol. De uitkomsten van het recentelijk door RIVM-NLR uitgebrachte rapport over de ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol geven aan dat dit risico in 2005 ongeveer is verdubbeld ten opzichte van de situatie in 1990. De uitkomsten van dit onderzoek geven aan dat ook grote risico's bestaan voor het drukbevolkte gedeelte van Zuid-Limburg dat onder de invloedssfeer van de luchthaven ligt. Groei van het vliegverkeer op de luchthaven Maastricht is derhalve niet verantwoord **5.1.2e**.

Het bezwaar is ongegrond.

De stelling dat bij de luchthaven Maastricht (MAA) de kans op een ongeluk met 10 tot 100 dodelijke slachtoffers groter is dan bij Schiphol, is op basis van de meest recente inzichten, onjuist. De kans op een ongeluk met minder dan 250 dodelijke slachtoffers is bij de luchthaven Maastricht juist kleiner dan bij de luchthaven Schiphol. Alleen de kans op een ongeluk met 250 tot 400 dodelijke slachtoffers is bij de luchthaven Maastricht iets groter dan bij de luchthaven Schiphol. Dit hogere groepsrisico is te verklaren doordat de omgeving van de luchthaven Maastricht een dichtere bebouwing (van woningen en kantoren) kent dan de omgeving van Schiphol. Ten aanzien van het groepsrisico wordt verder verwezen naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk K is overwogen.

K2 Bezwaar dat betwijfeld wordt of het aantal woningen, gelegen binnen de  $10^{-5}$  IR (Individueel Risico)-contour, door het gebruik maken van de "vershoven baandrempel" daadwerkelijk, zoals gesuggereerd, tot 0 wordt gereduceerd. Een en ander is mede afhankelijk van de resultaten van het in de nieuwe regelgeving (RRKL) toe te passen goedgekeurd rekenmodel. Bezwaarmakers dringen erop aan dat dit model op zeer korte termijn beschikbaar komt. Dan kunnen de veiligheidscontouren opnieuw in kaart worden gebracht en met de omwonenden worden gecommuniceerd **5.1.2e**).

Het bezwaar is ongegrond.

De externe veiligheidsberekeningen voor het A-besluit luchtvaartterrein Maastricht zijn uitgevoerd met het (destijds) in Nederland gangbare rekenmodel voor regionale luchthavens.



De door Adecs Airinfra in het kader van de onderhavige beslissing op bezwaar uitgevoerde berekeningen zijn uitgevoerd volgens het rekenvoorschrift in de Regeling burgerluchthavens (Stcrt. 2009, 10235, gewijzigd Stcrt. 2010, 16154), een ministeriële regeling als bedoeld in artikel 3, lid 4, van het Besluit Burgerluchthavens (Stb. 2009, 412). Aldus is het rekenvoorschrift gebruikt zoals dat thans geldt en ook gehanteerd zal worden bij een voor MAA te nemen luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart (5.1.2e).

K3 Bezwaar dat in afwachting van regelgeving een voorlopig model wordt gehanteerd. Bezwaarmaker plaatst vraagtekens bij het gehanteerde model. De externe veiligheid is niet gegarandeerd, nu het plangebied zich in een druk bevolkt gedeelte van het land bevindt en tevens onder de invloedssfeer van andere vliegvelden ligt. Bezwaarmaker wenst dat de nieuwe regelgeving op korte termijn toegepast kan worden en dringen aan op een korte overgangstermijn (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder K2.

#### Bezwaargronden naar aanleiding van de in 2011 ter inzage gelegde informatie

K4 Bezwaarmakers plaatsen vraagtekens bij de externe veiligheid door uitbreiding van het aantal gebouwen rond het vliegveld. Ook in de gewijzigde aan- en uitvliegroutes zit een niet erkend veiligheidsaspect (5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

In het rapport 'Actualisatie berekeningen geluid en externe veiligheid' zijn alle relevante externe veiligheidseffecten van het scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer weergegeven. Dit scenario wijkt af van het scenario dat gebruikt is voor het A-besluit (2004). Het verschil tussen de scenario's is alleen een verschil in het vluchtschema (vlootsamenstelling, aantal vliegtuigbewegingen en verdeling over de dag). Alle andere invoer zoals routes, baangebruik en meteomarge zijn niet gewijzigd ten opzichte van het A-besluit (2004). Uit het verrichte onderzoek volgt dat de plaatsgebonden risicocontouren ( $10^{-5}$  en  $10^{-6}$ ) kleiner in oppervlak zijn dan de contouren behorende bij het A-besluit (2004). Het groepsrisico op basis van het geactualiseerde populatiebestand is overwegend iets lager dan in het MER voor de PKB was berekend. Bij grotere groepen (>200 personen) ligt het groepsrisico hoger. Dit is met name te verklaren door de aanwezigheid van twee nieuwe bedrijventerreinen nabij de luchthaven.

De conclusies uit het externe veiligheidsonderzoek zijn betrokken in de belangenafweging in het kader van deze beslissing op bezwaar. Deze conclusies vormen geen aanleiding om het primaire besluit ten aanzien van het aspect externe veiligheid te herroepen noch om een andere beslissing op bezwaar te nemen dan de beslissing op bezwaar die thans voorligt.



## **L. Habitatrichtlijn**

### Inleiding

#### *Het wettelijk kader*

Op 1 oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: de Nbw 1998) in werking getreden. Met deze wet is beoogd de gebiedsbeschermingsbepalingen uit de Habitat- en Vogelrichtlijn te implementeren.

Ingevolge artikel 19d van de Nbw 1998 is het, voor zover hier van belang, verboden om zonder vergunning projecten te realiseren die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een gebied kunnen verslechteren of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Zodanige projecten zijn in ieder geval projecten die de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied kunnen aantasten. De artikelen 19e tot en met 19i bevatten voorts het kader voor het al dan niet verlenen van een dergelijke vergunning.

Op 1 februari 2009 is de Nbw 1998 gewijzigd. Als gevolg van deze wijziging zijn alle gebieden - en dus niet meer alleen de gebieden die zijn aangewezen op grond van artikel 10a, eerste lid, of gebieden waarvan de aanwijzing als zodanig in overweging is genomen als bedoeld in artikel 12, derde lid, van de Nbw 1998 - die voorkomen op een lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in artikel 4 van de Habitatrichtlijn thans aangemerkt als Natura 2000-gebieden waarop onder meer het regime van paragraaf 2 van titel 2 van hoofdstuk III van de Nbw 1998 van toepassing is. De door artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn geëiste bescherming wordt bereikt door toepassing van de Natuurbeschermingswet 1998. Dit betekent dat een rechtstreeks beroep op de Habitatrichtlijn niet meer van toepassing is. De gevolgen voor de Natura 2000-gebieden dienen thans uitsluitend te worden beoordeeld in het kader van de Nbw 1998.

#### *De gebieden*

Binnen een straal van 17 kilometer rond luchtvaartterrein Maastricht liggen 16 Natura 2000-gebieden, waarvan 5 op Belgisch grondgebied. Op het grondgebied van Nederland liggen alleen Habitatrichtlijngebieden; in België daarentegen ook Vogelrichtlijngebieden. Naast deze Natura 2000-gebieden bevinden zich binnen een straal van 17 kilometer tevens 6 Beschermde Natuurmonumenten. Hiervan zullen er 4 komen te vervallen omdat deze als Natura 2000-gebied zullen worden aangewezen.

De Natura 2000-gebieden die op Nederlands grondgebied in de omgeving van de luchthaven liggen, betreffen het Geuldal, de St. Pietersberg en het Jekerdal, het Savelsbos, de Bemelerberg en Schiepersberg, het Bunder- en Elsloërbos, de Grensmaas, de Brunssummerheide, het Savelsbos het Geleenbeekdal, de Kunderberg en de Noorbeemden & Hoogbos. Geen van deze gebieden ligt binnen de 35 Ke-zone en/of de 47 Bkl-zone.

Een aantal gebieden ligt wel onder vliegroutes voor het inkomend dan wel het uitgaand verkeer. Het betreft hier de volgende Nederlandse gebieden: Geuldal, Sint-Pietersberg & Jekerdal en het Beschermde natuurmonument Hoge Fronten en het Bunder- en Elsloërbos.

De uit artikel 19d en verder van de Nbw 1998 voortvloeiende verplichtingen strekken tot bescherming van deze gebieden.

#### *De toets*

De materiële toets die ingevolge de artikelen 19f en verder van de Nbw 1998 dient te worden uitgevoerd, is vergelijkbaar met de toets in artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn. Ingevolge artikel 19f en artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn dient, indien niet kan worden uitgesloten dat het project significante gevolgen kan hebben voor de desbetreffende gebieden, een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied te worden gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Voor het project wordt slechts toestemming gegeven, indien de zekerheid is verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten. Dit is het geval wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn.

De vragen of voor de uitvoering van het A-besluit en het RO-besluit een vergunning nodig is op grond van de Nbw 1998, en zo ja, of deze vergunning kan worden verleend, komen aan de orde in een eventueel te voeren procedure op grond van de Nbw 1998. Op grond van de jurisprudentie geldt evenwel dat het bestreden besluit niet kan worden genomen indien en voor zover op voorhand duidelijk is dat de Nbw 1998 aan de uitvoerbaarheid van het A-besluit en het RO-besluit in de weg staat. In dat verband is het volgende van belang.

#### *Beslissing op bezwaar 2006*

In het kader van de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 is door Bureau Waardenburg onderzoek verricht naar de gevolgen van het A-besluit voor de speciale beschermingszones in de nabijheid van het luchtvaartterrein. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het rapport "Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" van 17 oktober 2005 (hierna: rapport Waardenburg 2005). Dit rapport beoogde een passende beoordeling te geven als bedoeld in de Habitatrichtlijn en de Nbw 1998.

De conclusie van dat onderzoek was dat als gevolg van veranderingen in het vliegverkeer van en naar Maastricht die door het A-besluit mogelijk zijn geworden, geen sprake is van:

- significante effecten in de zin van de Vogelrichtlijn en/of de Habitatrichtlijn,
- aantasting van beschermde gebieden en waarden krachtens de Natuurbeschermingswet 1998;
- overtreding van verbodsbepalingen jegens beschermde soorten uit Flora- en faunawet;
- aantasting van het functioneren van de Ecologische Hoofdstructuur (Structuurschema Groene Ruimte).

In de uitspraak van de Afdeling van 13 februari 2008 zijn ook de gevolgen voor de natuur beoordeeld. De Afdeling heeft in dit verband, voor zover hier relevant, het volgende geoordeeld:

“Verweerders hebben zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat in het natuurrapport van Bureau Waardenburg op basis van de beste wetenschappelijke kennis ter zake, alle aspecten van het A-besluit die op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszones in gevaar kunnen brengen, zijn geïnventariseerd. In het bijzonder bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het natuurrapport met betrekking tot de in de speciale beschermingszones voorkomende flora en fauna gebreken of leemten in kennis vertoont;

verweerders hebben zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van het gebied indien over de speciale beschermingszones wordt gevlogen op een hoogte hoger dan 3.000 ft en op afstanden van meer dan 2.000 meter;

verweerders hebben onvoldoende duidelijk gemaakt waarom het kaartje dat was gevoegd bij het A-besluit en waarop is weergegeven op welke hoogte de SBZ Geuldal wordt overgevlogen onjuist is en het kaartje dat bij het verweerschrift is gevoegd wel juist is. Verweerders hebben daarom in de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 niet deugdelijk gemotiveerd dat de speciale beschermingszones in de nabijheid van de luchthaven worden overgevlogen op een hoogte van meer dan 3.000 ft. Onder die omstandigheden is de Afdeling van oordeel dat onvoldoende is gemotiveerd dat er in redelijkheid van kan worden uitgegaan dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone Geuldal;

omdat in het A-besluit het gebruik van het westelijk circuit niet formeel is uitgesloten en klein verkeer bij gebruik van dat circuit op een hoogte van 700 ft tot 1.000 ft over de hellingbossen van het Bunder- en Elsloërbos vliegt, hebben verweerders niet deugdelijk gemotiveerd dat er in redelijkheid van kan worden uitgegaan dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone Bunder- en Elsloërbos”.

Ten behoeve van de voorliggende beslissing op bezwaar is door Bureau Waardenburg nieuw onderzoek verricht. In de eerste plaats is in dit onderzoek nader ingegaan op de door de Afdeling geconstateerde gebreken in de eerdere besluitvorming en de eventuele consequenties daarvan voor de door Bureau Waardenburg in zijn rapport van oktober 2005 getrokken conclusies. Daarnaast is gezien of het rapport van 17 oktober 2005 nog anderszins aanvulling behoeft. Een en ander heeft geleid tot het rapport van Bureau Waardenburg “Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving bijdrage in de beslissing op bezwaar 2011 (BOB), d.d. 31 maart 2011 (hierna: rapport Waardenburg 2011). Dit rapport voldoet aan de eisen die worden gesteld aan een voortoets op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

In het navolgende worden de belangrijkste bevindingen van dit rapport besproken.

#### *Kaartje met stijghoogtes*

Bij het A-besluit was in bijlage J een kaartje gevoegd waarop is weergegeven op welk punt startende vliegtuigen een hoogte van respectievelijk 2.000 en 3.000 voet hebben bereikt. Op het kaartje staan zowel de lichte toestellen (categorie B) als de zwaardere toestellen (categorie C) weergegeven. Uit het kaartje blijkt dat de - maatgevende -

categorie C toestellen die starten in zuid-zuidoostelijke richting op een hoogte tussen de 2.000 en 3.000 voet over het Natura 2000-gebied Bemelerberg en Schiepersberg heen vliegen. Uit het kaartje blijkt voorts dat de vliegtuigen boven het Natura 2000-gebied Geuldal op een hoogte boven 3.000 ft vliegen.

Naar aanleiding van de tegen de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 ingediende beroepen is dit kaartje aan een nader onderzoek onderworpen. Gebleken is dat op dit kaartje ten onrechte geen rekening is gehouden met de lengte van de startbaan. Voor het bepalen van de hoogte van opstijgende vliegtuigen moet echter worden gerekend vanaf het begin van de startbaan. Als gevolg hiervan zijn de vliegtuigen veel eerder op hoogte dan waarvan is uitgegaan bij het vervaardigen van de kaart die in bijlage J bij het A-besluit is gevoegd en waarvan door Bureau Waardenburg bij het opstellen van zijn rapport is uitgegaan. Bij het verweerschrift in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 is een kaartje gevoegd waar wel met de lengte van de startbaan rekening is gehouden. Hieruit blijkt dat alle types toestellen, dus zowel de lichte toestellen als de wat zwaardere, nog vóór het Natura 2000-gebied Bemelerberg en Schiepersberg naar een hoogte van 3.000 voet zijn geklommen. Over het iets verder op de route gelegen gebied Geuldal wordt derhalve nog iets hoger gevlogen.

In het kader van deze nieuwe beslissing op bezwaar zijn, mede gelet op de kritiek die door verschillende appellanten is geuit op het kaartje dat bij het verweerschrift was gevoegd, nogmaals de stijghoogtes nauwkeurig bezien. Gebleken is dat deze stijghoogtes inderdaad de stijghoogtes zijn zoals deze blijken uit het kaartje dat bij het verweerschrift was gevoegd. Het kaartje met aan- en uitvliegroutes met hoogteprofielen in bijlage J bij het A-besluit is daarom in deze beslissing op bezwaar vervangen door een nieuw kaartje in bijlage J waarop de juiste stijghoogtes zijn weergegeven. Aan de hand van het nieuwe kaartje heeft Bureau Waardenburg de effecten van het vliegverkeer van en naar Maastricht Aachen Airport beoordeeld. Uit het rapport Waardenburg 2011 blijkt dat het van de gegevens zoals opgenomen in bijlage 3 bij deze beslissing op bezwaar is uitgegaan. Figuur 7.1 is dezelfde kaart als bijlage 3 bij de beslissing op bezwaar.

#### *Westelijk circuit*

Het Bunder- & Elsloërbos is aangewezen als Natura 2000-gebied in het kader van de Habitatrichtlijn vanwege het voorkomen van bijzondere ecosystemen die behoren tot bossen, ruigten en zomen en kalktufbronnen. Naast deze habitattypen is het gebied aangewezen als Natura 2000-gebied vanwege het voorkomen van de Spaanse vlag (dagactieve nachtvlinder). De westelijke lus van het circuit gaat voor een klein deel over hellingbossen, waaronder het Natura 2000-gebied Bunder- en Elsloërbos. De abiotische omgeving en de vegetatie worden naar verwachting niet beïnvloed door vliegtuigen die op ca. 1.000 ft overvliegen. Voor de Spaanse vlag (een dagactieve nachtvlinder) zijn er geen aanwijzingen dat sprake is van auditieve en/of visuele verstoring. Van significante effecten is geen sprake. Voor de circuit-vluchten (lesvluchten) wordt sinds 2004 alleen de oostelijke lus gebruikt, waarmee minder verkeer over de hellingbossen langs de Maas komt (onder de westelijke lus (figuur 4.2) waarmee de kans op verstoring sterk is afgenomen. Voorts komt een vergelijking tussen scenario's autonoom en MVS 2010-16% Ke-verkeer uit op substantiële afname



van klein verkeer, en een dito afname van de kans op verstoring. Van significant negatieve effecten is derhalve geen sprake.

Het rapport Waardenburg 2011 is in het kader van deze heroverweging ter inzage gelegd. Voorts is het rapport aan de Commissie m.e.r. toegezonden. Naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. heeft Bureau Waardenburg een Passende Beoordeling opgesteld ter zake van de additionele stikstofdepositie door vliegverkeer en wegverkeer in het Bunder & Elsloërbos. In deze Passende Beoordeling komt Bureau Waardenburg tot de conclusie dat de extra stikstofdepositie als gevolg van deze beslissing op bezwaar niet leidt tot significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura-2000 gebied. Verwezen wordt naar de Passende Beoordeling van Bureau Waardenburg d.d. 21 augustus 2011.

In de Passende Beoordeling zijn een aantal suggesties gedaan om de kwaliteit van het Natura 2000-gebied Bunder & Elsloërbos te verbeteren. Deze suggesties worden ter kennis gebracht van de bevoegde minister, de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, met het verzoek de suggesties te betrekken in het op te stellen beheerplan voor het Bunder & Elsloërbos.

L1 Bezwaar dat het besluit ten onrechte niet is getoetst aan de Habitatrichtlijn en hiermee strijdig is met de Habitatrichtlijn. Ten zuidoosten van de luchthaven liggen drie natuurgebieden die bij de Europese Commissie zijn aangemeld als speciale beschermingszone op grond van de Habitatrichtlijn. Bij beschikking van de Europese Commissie d.d. 7 december 2004 zijn deze gebieden ook op de lijst van gebieden met communautair belang voor de Atlantische biogeografische regio geplaatst. Het betreft de gebieden Bemelerberg en Schiepersberg, Savelsbos en Geuldal. Op deze gebieden is het beschermingsregime van artikel 6, lid 3 Habitatrichtlijn van toepassing. Gelet op de uitspraak van het Hof inzake de Kokkelvisserij (C-127/02) is er sprake van rechtstreekse werking. Het was bekend dat de Afdeling bestuursrechtspraak prejudiciële vragen hierover had gesteld **5.1.2e** ).

Het bezwaar is ongegrond.

Voor wat betreft het vigerend wettelijk kader wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk L.

Specifiek met betrekking tot de Natura 2000-gebieden Bemelerberg en Schiepersberg, Savelsbos en Geuldal wordt het volgende opgemerkt. De ontwerp-aanwijzingsbesluiten voor de Natura 2000-gebieden Bemelerberg en Schiepersberg en Savelsbos hebben van 9 januari 2007 tot en met 19 februari 2007 ter inzage gelegen. Het ontwerp aanwijzingsbesluit Geuldal heeft van 11 september tot en met 22 oktober 2008 ter inzage gelegen. De definitieve aanwijzingsbesluiten voor voornoemde gebieden zijn op dit moment nog niet vastgesteld.

#### *Bemelerberg en Schiepersberg*

Het gebied Bemelerberg en Schiepersberg ligt op een afstand van 5 tot 8 km van de luchthaven. Het gebied wordt blijkens het (ontwerp)aanwijzingsbesluit ex artikel 10a Nbw 1998 aangewezen vanwege het voorkomen van de habitattypen kalkminnend grasland (H6110), droge half-natuurlijke graslanden (H6210), soortenrijke heischrale graslanden (H6230), laaggelegen schraal hooiland (H6510) en sub-Atlantische en midden-Europese wintereikenbossen of eikenhaagbeukenbossen (H9160). Voorts



wordt het gebied aangewezen voor de soorten kamsalamander (H1166), geelbuikvuurpad (H1193), meervleermuis (H1318), ingekorven vleermuis (H1321) en vale vleermuis (H1324).

Uit het aanvullende natuuronderzoek dat in het kader van deze beslissing op bezwaar is uitgevoerd en het daarin opgenomen kaartje met de vlieghoogtes, blijkt dat startende vliegtuigen op een hoogte van meer dan 3.000 ft over het gebied Bemelerberg en Schiepersberg heen vliegen. Tegen deze achtergrond bestaat redelijkerwijs geen twijfel dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van het gebied.

#### *Savelsbos*

Het gebied Savelsbos ligt op een afstand van 8 tot 13 km van het vliegveld. Het gebied wordt blijkens het ontwerp-aanwijzingsbesluit ex artikel 10a Nbw 1998 aangewezen vanwege het voorkomen van de habitattypen kalkminnend grasland (H6110), droge half-natuurlijke graslanden (H6210), soortenrijke heischrale graslanden (H6230), voedselrijke zoomvormende ruigten (H6430), Atlantische zuurminnende beukenbossen (H9120) en sub-Atlantische en midden-Europese wintereikenbossen of eikenhaagbeukenbossen (H9160). Voorts wordt het gebied aangewezen voor de soorten spaanse vlag (H1078), vliegend hert (H1083), geelbuikvuurpad (H1193), meervleermuis (H1318), ingekorven vleermuis (H1321) en vale vleermuis (H1324).

Uit het aanvullende natuuronderzoek dat in het kader van deze beslissing op bezwaar is uitgevoerd en het daarin opgenomen kaartje met de vlieghoogtes, blijkt dat startende vliegtuigen niet over het Savelsbos heen vliegen maar er ruim langs en bovendien op een hoogte van ten minste 3.000 ft. Tegen deze achtergrond bestaat redelijkerwijs geen twijfel dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van het gebied.

#### *Geuldal*

Het gebied Geuldal ligt op een afstand van 3 tot 23 km van het vliegveld. Het gebied wordt blijkens het ontwerp-aanwijzingsbesluit ex artikel 10a Nbw 1998 aangewezen vanwege het voorkomen van de habitattypen submontane en laagland rivieren (H3260), kalkminnend grasland (H6110), grasland op zinkhoudende bodem (H6130), droge half-natuurlijke graslanden (H6210), soortenrijke heischrale graslanden (H6230), voedselrijke zoomvormende ruigten (H6430), laaggelegen schraal hooiland (H6510), kalktufbronnen (H7220), alkalisc laagveen (H7230), Beukenbossen (H9110), Atlantische zuurminnende beukenbossen (H9120), en sub-Atlantische en midden-Europese wintereikenbossen of eikenhaagbeukenbossen (H9160) en bossen op alluviale grond (H91E0). Voorts wordt het gebied aangewezen voor de soorten spaanse vlag (H1078), vliegend hert (H1083), beekprik (H1096), rivierdonderpad (H1163), kamsalamander (H1166), geelbuikvuurpad (H1193), meervleermuis (H1318), ingekorven vleermuis (H1321) en vale vleermuis (H1324).

Uit het aanvullende natuuronderzoek dat in het kader van deze beslissing op bezwaar is uitgevoerd en het daarin opgenomen kaartje met de vlieghoogtes, blijkt dat startende vliegtuigen op een hoogte van ten minste 3.000 ft voet over het gebied Geuldal heen vliegen. Tegen deze achtergrond bestaat redelijkerwijs geen twijfel dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van het gebied.

L2        Bezwaar dat geen onderzoek is uitgevoerd naar de te verwachten verstorende effecten in de Habitatgebieden, ook vanwege de bijzondere beschermde vleermuizen, vogels, zoogdieren, en beschermde paddensoorten 5.1.2e

Het bezwaar is ongegrond. Voor de overwegingen wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk L en onder L1. In aanvulling daarop wordt het volgende naar voren gebracht.

In het rapport Waardenburg 2011 (blz. 42 e.v.) wordt besproken welke soorten er in de directe omgeving van de luchthaven leven. In Zuid-Limburg komen verschillende soorten vleermuizen voor (tabel 6.6). In het zomerhalfjaar zijn vleermuizen actief in het buitengebied. In het winterhalfjaar houden ze een winterrust en verblijven dan onder meer in mergelgroeven en andere koele donkere ruimten. Vleermuizen zijn uitgesproken nachtactieve soorten en dus actief op een tijdstip dat de luchthaven gesloten is. Voor de beoordeling van de mogelijke gevolgen voor deze soort wordt derhalve alleen het zomerhalfjaar relevant geacht. Zoals uit het onderzoek blijkt, zijn verstorende effecten van het vliegverkeer nauwelijks te verwachten. In de avond, met een geringe verkeersintensiteit, zijn effecten mogelijk. Omdat de vleermuis geen oogjager is (hij jaagt met sonar) wordt de kans op visuele effecten echter nihil verondersteld (blz. 58).

Uit het rapport blijkt voorts dat geen sprake is van verstoring voor wat betreft de overige nachtactieve dieren. Wanneer deze dieren actief zijn, is de luchthaven gesloten, zodat zij daarvan geen hinder ondervinden. Overdag hebben deze dieren evenmin last van verstoring, omdat zij zich dan veelal bevinden op plekken waar zij minder overlast ondervinden. Door Bureau Waardenburg is dit als volgt nader onderbouwd.

Voor nachtactieve soorten dient onderscheid gemaakt te worden in zoogdieren, amfibieën en vogels.

Veel zoogdieren zijn in de nacht actief (muizen, dassen, marterachtigen, bevers, vleermuizen). Overdag verschuilen al deze soorten zich in holen, holten, burchten, spouw van muren, of andere ruimten met een beperkte verbinding met buiten. Deze ruimtes worden gekenmerkt door een eigen klimaat. Door de beperkte verbinding met buiten zal een groot deel van het geluid van buiten niet doordringen in het dagverblijf. De mate waarin verschilt van soort tot soort. Onderin een dassenburcht zal door de lengte van de pijp nauwelijks of geen geluid van buiten doordringen, in de spouw van een muur zal mogelijk nog iets doordringen. Door Bureau Waardenburg is als expert judgement ingeschat dat het verschil tussen binnen en buiten zo groot is dat zo er buiten al hinder zou zijn, dit binnen wegvalt. Ofwel, overdag zullen deze dieren zeker geen hinder ondervinden van vliegverkeer.

Een aantal kikkers en padden is vooral in de avond en nacht akoestisch actief. Dan is er nauwelijks vliegverkeer en zal van hinder nauwelijks sprake zijn; vooral omdat de passage van vliegtuigen van korte duur is en de intensiteit van het verkeer niet van dien aard is dat van een continue stroom vliegtuigen sprake is. Er blijft derhalve in de avond voldoende tijd beschikbaar waarin individuen elkaar kunnen horen. Overdag houdt een aantal soorten zich verborgen in holten, holletjes en andere ruimten met een beperkte verbinding met buiten (zie verder onder zoogdieren). Een aantal soorten

is overdag ook actief, maar dan uitsluitend om te foerageren. Dan speelt akoestiek in hun functioneren geen rol omdat het oogjagers zijn (bijvoorbeeld groene kikker). Omdat geluid geen rol speelt zal het naar de schatting van Bureau Waardenburg ook geen effect hebben.

Onder de vliegroutes van het grote verkeer ondervinden de niet-nachtactieve dieren geen verstoring. In paragraaf 5.3 en 5.4 op blz. 36 en 37 en in paragraaf 7.2.1 op blz. 51 en 52 van het rapport Waardenburg 2011 wordt de relatie met hoogte en afstand weergegeven. Voor vlieghoogte en vliegafstand zijn kritische grenzen te formuleren. Aan de ene zijde van de grens zijn geen effecten te verwachten, aan de andere zijde wel. Op grond van gepubliceerde onderzoeksgegevens mag worden aangenomen dat vliegtuigen die op 3.000 ft of hoger vliegen geen versturende werking hebben op vogels en grotere zoogdieren. In het horizontale vlak ligt de kritische grens op twee kilometer, zij het dat hoe hoger het vliegtuig vliegt, hoe smaller het horizontale verstoringsvlak wordt. Boven de 3.000 voet is het horizontale verstoringsvlak tot nul gereduceerd. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 13 februari 2008 onderschreven dat aangenomen kan worden dat boven de 3.000 voet geen verstoring meer plaatsvindt. Het overvliegen van de Natura 2000-gebieden door het grote verkeer vindt in alle gevallen - voor zowel het lichte als het zwaardere verkeer - op een hoogte van meer dan 3.000 voet plaats. Tegen deze achtergrond bestaat redelijkerwijs geen twijfel dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van het gebied.

Voor kleine soorten zoogdieren, amfibieën en reptielen zijn de afstanden waarop nog effecten kunnen optreden waarschijnlijk kleiner. Daarnaast mag worden aangenomen dat onder soorten die in besloten landschappen leven visuele effecten van vliegverkeer kleiner zijn dan onder soorten in open landschappen.

L3        Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit in strijd is met artikel 6, lid 3 Habitatrichtlijn, omdat ten zuidoosten van de luchthaven een drietal natuurgebieden is gelegen die bij de Europese Commissie zijn aangemeld als speciale beschermingszone op grond van de Habitatrichtlijn en die bij beschikking van de Commissie d.d. 7 december 2004 ook op de lijst van gebieden van communautair belang voor de Atlantische biogeografische regio zijn geplaatst. Verwezen wordt naar arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 7 september 2004, zaak C-127/02 (Kokkelvisserij). Op grond van dit arrest moet een passende beoordeling aan de toestemming voor een plan of project voorafgaan, cumulatieve effecten in de beoordeling betrekken en alle schadelijke gevolgen voor instandhoudingsdoelstellingen documenteren. Van dat alles is in het bestreden aanwijzingsbesluit en het daarbij behorende MER echter geen sprake. In de samenvatting van het MER bij het aanwijzingsbesluit (pag. 30) wordt onder het kopje "Flora en fauna" gesteld dat in het onderzoek is aangegeven dat er geen kennis is van de specifieke situatie rond luchthaven Maastricht waar het gaat om de effecten van het vliegverkeer op vogels en fauna. De luchthaven Maastricht ligt in een verstedelijkte omgeving met meer versturende activiteiten dan alleen het vliegverkeer. Deze leemte is geen belemmering voor verdere besluitvorming omdat in het MER is geconcludeerd dat verwacht wordt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden, aldus de bedoelde samenvatting. Hieruit volgt in de eerste plaats dat er van specifiek onderzoek naar de situatie rond luchthaven Maastricht geen sprake is geweest. Dat blijkt ook wel uit de verdere stukken (zie hoofdrapport, par. 7.8.3) die eigenlijk slechts verwijzen naar

algemene onderzoeken over situaties elders. Reeds daarom is niet aan het bepaalde in artikel 6, lid 3 Habitatrichtlijn voldaan (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk L en naar hetgeen is overwogen onder L1.

L4 Uit die algemene onderzoeken, waarin met cumulatie al helemaal geen rekening is gehouden, zou blijken dat bij vlieghoogten lager dan 3.000 ft en op afstanden van minder dan 2 kilometer verstoringseffecten van passerende vliegtuigen te verwachten zijn. Tussen 2.000 en 3.000 ft kunnen milde vormen van verstoring verwacht worden en in gebieden met vlieghoogtes lager dan 2.000 ft kunnen ook zwaardere vormen van verstoring optreden, aldus het MER. Daaruit blijkt dat er op zijn minst redelijke twijfel bestaat over de afwezigheid van significante gevolgen voor de genoemde speciale beschermingszones die blijken bijlage D2 bij het aanwijzingsbesluit gelegen zijn binnen het tolerantiegebied van baan 22 en blijken de kaart met aan- en uitvliegroutes met hoogteprofielen (A-besluit, bijlage J, pag. 73) binnen het gebied waar de vlieghoogte minder dan 3.000 en gedeeltelijk ook minder dan 2.000 ft bedraagt. Er had derhalve zonder meer een passende beoordeling moeten plaatsvinden, hetgeen echter niet gebeurd is (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is gegrond voor wat betreft de in bijlage J bij het A-besluit gevoegde kaart met hoogteprofielen. Verwezen wordt verder naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk L en naar hetgeen is overwogen onder L1.

L5 Bezwaar dat in de beantwoording van Kamervragen (TK 2004-2005, 25 089, nr. 21, pag. 9) gesteld wordt dat er in het Habitatgebied "Bemelerberg/Schiepersberg" geen significante effecten optreden. Die conclusie blijkt - waarschijnlijk bij gebreke van onderzoek naar de gevolgen van de gewijzigde vliegroutes op dit gebied - gebaseerd te zijn op de redenering dat dit gebied als Habitatgebied is aangewezen vanwege de aanwezigheid van vleermuizen en een paddensoort, welke soorten uitgesproken nachtactief zijn en de luchthaven op dat tijdstip is gesloten. Verstoringseffecten zijn dan ook nauwelijks te verwachten en op basis daarvan vindt u de conclusie gerechtvaardigd dat er geen significante effecten optreden en recht wordt gedaan aan de juridische bescherming van dit gebied (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk L en naar hetgeen is overwogen onder L1 en L2.

L6 Uit het MER bij het aanwijzingsbesluit (Hoofdrapport, pag. 182/183) volgt dat de effecten op het gebied Bemelerberg en Schiepersberg nog niet eens het grootste knelpunt vormen. Die worden namelijk in het Geuldal verwacht. Dat is naar de mening van het college juist, met name omdat uit de hiervoor genoemde kaarten inzake tolerantiegebieden en vlieghoogten blijkt dat de vlieghoogten ter plaatse van dit gebied (met name het noordwestelijk deel daarvan tussen Berg en Rothem/Meerssen)



lager zullen zijn dan 2.000 voet (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is gegrond voor wat betreft de in bijlage J bij het A-besluit gevoegde kaart met hoogteprofielen. Verwezen wordt verder naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk L en naar hetgeen specifiek over het Geuldal is overwogen onder L1.

L7        Zelfs uit het MER zelf (Hoofdrapport, pag. 183) volgt dat er in gebieden met vlieghoogten lager dan 2.000 ft ook zwaardere vormen van verstoring kunnen optreden (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk L en naar hetgeen is overwogen onder L1.

L8        Naar de mogelijke effecten op een aantal van de instandhoudingsdoelstellingen (diverse soorten habitat, waaronder ook prioritaire, die in de gebieden voorkomen) is zelfs helemaal geen onderzoek gedaan, terwijl het onderzoek naar de mogelijke effecten op de soorten, waarvoor de gebieden zijn aangemeld, zodanig algemeen van aard is dat op basis daarvan niet geconcludeerd kan worden dat zeker is dat de betrokken gebieden geen schadelijke gevolgen ondervinden. Eerder is zelfs het tegendeel het geval, namelijk dat er op basis van het weinige onderzoek dat wel is uitgevoerd reeds een indicatie is dat er wel schadelijke gevolgen optreden. Waar de conclusie is dat versturende effecten nauwelijks te verwachten zijn, had op zijn minst nader onderzoek (in de vorm van een passende beoordeling) gedaan moeten worden, omdat er aldus redelijke twijfel bestaat over de afwezigheid van significante effecten (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk L en naar hetgeen is overwogen onder L1.

L9        Het rapport van Bureau Waardenburg voldoet niet aan de eisen die aan een passende beoordeling, als bedoeld in artikel 6, lid 3, van de Habitatrichtlijn, kunnen worden gesteld. Op grond van het rapport kan niet de zekerheid worden verkregen dat door het aanwijzingsbesluit de natuurlijke kenmerken van de betrokken gebieden, te weten Bemelerberg en Schiepersberg, Savelsbos en Geuldal, niet worden aangetast. Er is derhalve sprake van strijd met artikel 6, lid 3, van de Habitatrichtlijn (Gemeente Margraten, Gemeente Valkenburg a/d Geul).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk L en naar hetgeen is overwogen onder L1.



## **M. Flora- en Faunawet**

### Inleiding

#### *Het wettelijk kader*

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet (hierna: Ffw) in werking getreden. De Ffw regelt de bescherming van planten- en diersoorten. In de Ffw zijn EU-richtlijnen voor de bescherming van soorten opgenomen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn) en het internationale CITES-verdrag voor de handel in bedreigde diersoorten. De Ffw strekt ter bescherming van (de verscheidenheid van) soorten planten en dieren omdat het beschermen, ontwikkelen en beheren van natuurgebieden daartoe niet altijd toereikend is en omdat veel soorten ook buiten natuurgebieden voorkomen.

De Ffw kent een aantal verbodsbepalingen, waaronder het verbod beschermde inheemse plantensoorten te beschadigen, het verbod om beschermde inheemse diersoorten opzettelijk te verontrusten en het verbod om voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde inheemse diersoorten, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren. Op grond van artikel 75, derde lid, voor zover hier van belang, kan van deze verboden ontheffing worden verleend. In een aantal gevallen is dan uitsluitend vereist dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor bepaalde soorten kan echter uitsluitend ontheffing van het verbod worden verleend als, cumulatief, geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en één van de in artikel 2, derde lid, van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten genoemde belangen hiermee is gemoeid.

#### *De soorten*

Onder de Flora- en faunawet zijn als beschermde soort aangewezen:

- een aantal inheemse plantensoorten;
- alle van nature in Nederland voorkomende zoogdierensoorten (behalve de zwarte rat, de bruine rat en de huismuis);
- alle van nature op het grondgebied van de Europese Unie voorkomende vogelsoorten;
- alle van nature in Nederland voorkomende amfibieën- en reptielensoorten;
- alle van nature in Nederland voorkomende vissoorten (met uitzondering van soorten in Visserijwet 1963);
- een aantal overige inheemse diersoorten;
- een aantal uitheemse dier- en plantensoorten.

#### *De toets*

De vragen of voor de uitvoering van het A-besluit en het RO-besluit ten aanzien van de in het gebied aanwezige soorten een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Op grond van de jurisprudentie geldt evenwel dat het bestreden besluit niet kan worden genomen indien en voor zover op voorhand duidelijk is dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het A-besluit en het RO-besluit in de weg staat. In dat verband is het volgende van belang.

In het kader van de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 is door Bureau Waardenburg (hierna: rapport Waardenburg 2005) onderzoek verricht naar de gevolgen van het A-besluit voor de speciale beschermingszones en beschermde soorten in de nabijheid van het luchtvaartterrein. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het rapport "Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" van 17 oktober 2005. Het rapport beoogt een passende beoordeling te geven als bedoeld in de Habitatrichtlijn en de Nbw 1998. Het rapport beoogt voorts inzicht te geven in de gevolgen van het A-besluit en het RO-besluit op de in het gebied aanwezige flora en fauna die onder de bescherming van de Ffw vallen.

De conclusie van het onderzoek is dat als gevolg van veranderingen in het vliegverkeer van en naar Maastricht die door het A-besluit mogelijk zijn geworden, geen sprake is van:

- significante effecten in de zin van de Vogelrichtlijn en/of de Habitatrichtlijn;
- aantasting van beschermde gebieden en waarden krachtens de Natuurbeschermingswet 1998;
- overtreding van verbodsbepalingen jegens beschermde soorten uit Flora- en faunawet;
- aantasting van het functioneren van de Ecologische Hoofdstructuur (Structuurschema Groene Ruimte).

In de uitspraak van de Afdeling van 13 februari 2008 heeft de Afdeling ten aanzien van de Ffw overwogen:

"Ter onderbouwing van hun betoog dat het A-besluit is genomen in strijd met de Flora- en faunawet, voeren de gemeente Valkenburg en andere aan dat een deugdelijk onderzoek ontbreekt. In het natuurrapport is evenwel een opsomming gegeven van beschermde diersoorten die in de nabijheid van de luchthaven voorkomen met hun beschermde status. Zoals hiervoor reeds is overwogen, hebben appellanten niet bestreden dat de flora en fauna in Zuid-Limburg goed in kaart is gebracht".

In 2011 is het rapport Waardenburg 2005 ten behoeve van de voorliggende beslissing op bezwaar door Bureau Waardenburg geactualiseerd. De conclusie uit dit geactualiseerde rapport (hierna: rapport Waardenburg 2011) is (nog steeds) dat het met de onderhavige beslissing op bezwaar voorziene gebruik van de luchthaven niet in strijd is met de Ffw. Voor wat betreft additionele stikstofdepositie in het Bunder- en Elsloërbos als gevolg van het vliegverkeer van en naar Maastricht Aachen Airport wordt verwezen naar de Passende Beoordeling van Bureau Waardenburg d.d. 21 augustus 2011.

M1 Bezwaar dat wat betreft de Flora- en Faunawet moet worden geconcludeerd dat er niet of nauwelijks onderzoek heeft plaatsgevonden naar de effecten die het aanwijzingsbesluit zal hebben op beschermde plant- en diersoorten. Ook hier geldt dat uit het onderzoek, voor zover dat in het kader van het MER wel is uitgevoerd, veeleer volgt dat van een dergelijke overtreding wel sprake zal zijn dan dat daaruit van het tegendeel blijkt. Omdat geenszins vaststaat dat van die verbodsbepalingen ontheffing kan worden verleend, had het aanwijzingsbesluit niet genomen mogen worden 5.1.2e )  
Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk M is overwogen.

M2 Bezwaar dat in het rapport natuur wordt geconcludeerd dat van de start en de landing van de grote burgerluchtvaart op Maastricht milde vormen van verstoring op beschermde gebieden zijn te verwachten op delen van het Habitatrichtlijngebied Geuldal en Bemelerberg. Het effect van deze verstoring op flora en fauna wordt minimaal geschat. Door de opstellers van dit rapport wordt een tamelijk uitputtende inventarisatie van mogelijke invloeden op basis van een literatuurstudie gegeven. Een beperkt deel van deze inventarisatie fungeert uiteindelijk als 'beoordelingskader', waaronder de afwezigheid van enige invloed van het luchtverkeer boven een hoogte van 3.000 ft. De opstellers hebben echter onvoldoende rekening gehouden met het feit dat er bij Maastricht Aachen Airport sprake is van vliegtuigen die niet in 'rechte lijn' opstijgen. Bovendien meent bezwaarmaker uit het rapport te kunnen concluderen dat er op dit moment vogels broeden op en nabij het vliegveld en het niet zeker is dat deze vogels een soort geluidstolerantie hebben. Ten slotte is er in het geheel geen onderzoek gedaan naar de gevolgen van de gewijzigde vliegroutes voor de bewoners van de betreffende gebieden in Zuid-Limburg en naar de veranderingen in de beleving van het gebied 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Met betrekking tot de vlieghoogtes boven de (toekomstige) Natura 2000-gebieden Geuldal en Bemelerberg en Schiepersberg wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk L.

In het rapport Waardenburg 2011 is in paragraaf 7.2.2. op bladzijde 53 aangegeven dat sprake is van enige mate van tolerantie en gewenning. Daarbij wordt opgemerkt dat er kennelijk vogels zijn die de omgeving van de luchthaven "uitkiezen" als broedplaats. Kennelijk lijken deze vogels gewend aan het vliegverkeer. Het mechanisme van gewenning aan vliegtuiggeluid is in de jurisprudentie van de Afdeling erkend. Verwezen wordt naar de uitspraak van de Afdeling van 11 juni 2008 inzake luchtvaartterrein Eelde (nr. 200603116/1, 2.18.4 ev.)

Van belang is voorts dat uit het rapport Waardenburg 2011 blijkt dat als gevolg van het A-besluit geen sprake is van significante effecten in de zin van de Vogelrichtlijn en/of de Habitatrichtlijn, geen sprake is van aantasting van beschermde gebieden en waarden krachtens de Natuurbeschermingswet, geen sprake is van overtreding van de verbodsbepalingen jegens beschermde soorten uit de Flora- en faunawet en eveneens geen sprake is van aantasting van het functioneren van de Ecologische Hoofdstructuur. Ten aanzien van het bezwaar dat geen onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de gewijzigde routes wordt opgemerkt dat de routestructuur niet wordt vastgesteld in het kader van het A-besluit, maar door middel van een aparte ministeriële regeling (Regeling luchtverkeersdienstverlening). Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F.

M3 Volgens bezwaarmakers is de onder L8 genoemde twijfel er eens te meer, omdat de redenering dat nachttactieve soorten als vleermuizen en padden alleen maar actief zouden zijn, wanneer de luchthaven gesloten is, oftewel tussen 24.00 en 06.00 uur, een wel erg versimpelde weergave van de werkelijkheid is. Daarnaast laat zich de vraag

stellen of het voor nachttactieve dieren niet belangrijker is dat zij juist overdag, wanneer zij slapen, niet gestoord worden dan dat dit 's nachts het geval is. Ook daarnaar lijkt geen onderzoek te zijn gedaan (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Ten behoeve van de voorliggende beslissing op bezwaar is door Bureau Waardenburg nieuw onderzoek verricht. In dit kader wordt verwezen naar de inleiding van hoofdstuk L.

Uit het rapport Waardenburg 2011 blijkt dat nachttactieve dieren niet of nauwelijks verstoord worden en dat derhalve geen significante gevolgen optreden als gevolg van de beslissing op bezwaar.

Op bladzijde 63 en 64 van het rapport Waardenburg 2011 wordt het volgende vermeld: In de omgeving van "luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport komt een aantal soorten voor die vermeld zijn op bijlage 4 van de Habitatrichtlijn (tabel 3 Ffw). Het gaat om vleermuizen, padden en salamanders. Deze soorten zijn vooral nachttactief, hetgeen impliceert dat ze vooral actief zijn als het luchtvaartterrein een belangrijk deel van de tijd gesloten is. Buiten het midden van de zomer, bij langere nachten, zou vooral in de avond nog enige verstoring van het vliegverkeer verwacht kunnen worden. Omdat een belangrijk deel van de activiteitenperiode vrij is van vliegverkeer en de intensiteit in de avond klein is, wordt voor deze groep soorten geen versturende effecten met wezenlijk invloed van de toename van het grote vliegverkeer verwacht (autonome ontwikkeling cf. Interim-aanwijzingsbesluit 2001 versus scenario MVS 2010-16 % Ke-verkeer): geen afname van het aantal of anderszins wezenlijke effecten voor de populatie. Ook voor soorten met een minder zwaar beschermde status (tabel 1 en 2 Ffw) is dit het geval. De gunstige staat van instandhouding is derhalve niet in het geding". Zie verder hetgeen in de inleiding van hoofdstuk M en onder L2 en L5 is overwogen.



## **N. Nationaal (milieu-) beleid**

N1 Bezwaar dat toename van het aantal vluchten in Maastricht in strijd is met het nationaal milieubeleid. De bijdrage van de luchtvaart aan het klimaat-effect wordt alleen maar groter (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Ingevolge artikel 4.3 van de Wet milieubeheer, in samenhang met de bij de Wet milieubeheer behorende bijlage, dient bij het nemen van een A-besluit rekening te worden gehouden met het geldende nationale milieubeleidsplan (hierna: het NMP). Het vigerend milieubeleid is, wat het A-besluit betreft, neergelegd in het NMP-4, dat op 8 juni 2001 is vastgesteld. Hierin is opgemerkt (blz. 9) dat het NMP-3 van kracht blijft, tenzij anders is vermeld.

Ten aanzien van geluid is in het NMP-4 onder meer neergelegd dat voor alle geluidbronnen op een locatie een grenswaarde van 70 dB(A) geldt. Voor vliegtuigen wordt in het NMP-4 echter een uitzondering gemaakt, omdat de normen voor geluidbelasting van vliegtuigen worden geregeld in het kader van de luchtvaartwetgeving. Reeds in haar uitspraak van 11 juni 2008 (nr. 200603116/1) inzake luchtvaartterrein Eelde heeft de Afdeling overwogen dat het A-besluit in zoverre niet in strijd is met het NMP4.

In diezelfde uitspraak heeft de Afdeling overwogen dat uit de formulering en juridische status van het NMP-3 en het NMP-4, alsmede uit artikel 4.3 van de Wet milieubeheer volgt dat met het opnemen van algemene beleidsdoelstellingen in het NMP-3 en het NMP-4, zoals onder meer de verbetering van de leefomgeving, wordt beoogd te verzekeren dat het milieubelang in de belangenafweging omtrent een concreet besluit wordt betrokken. Uit de omstandigheid dat het A-besluit geluidbelasting voor de leefomgeving meebrengt, volgt derhalve niet reeds dat in strijd wordt gehandeld met het NMP-3 en NMP-4.

In dit verband is van belang dat de kabinetsdoelstelling zelf al uitgaat van een zekere mate van groei en voorts dat de met het A-besluit en deze beslissing op bezwaar mogelijk gemaakte groei van de luchtvaart niet groter is dan strikt noodzakelijk, zulks met het oog op de kwaliteit van de leefomgeving en met het oog op het algemeen regeringsbeleid ten aanzien van de afname van de milieudruk. Ten slotte wordt de ruimte rond het luchtvaartterrein zorgvuldig gebruikt. Het A-besluit noch deze beslissing op bezwaar bevat geen uitbreiding van het luchtvaartterrein. Ook voor wat betreft het gebruik van de ruimte in de omgeving van de luchthaven (de bebouwingsmogelijkheden) is van belang dat de Ke-zone niet groter is dan strikt noodzakelijk.

Overigens is op 20 mei 2004 - na de inwerkingtreding van het NMP-4 - de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad van kracht geworden. In deze PKB is eveneens rijksbeleid voor de luchtvaart neergelegd. Aldus bevat het NMP-4 de algemene kaders van het nationaal milieubeleid en de PKB het specifieke ruimtelijk beleid ten aanzien van de luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Het gebruik van het luchtvaartterrein, zoals dat in het A-besluit is voorzien, past zowel binnen het nationaal milieubeleid zoals verwoord in het NMP-3 en NMP-4 als binnen het specifieke



ruimtelijk beleid van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk B.

N2 Bezwaar dat in het aanwijzingsbesluit geen rekening is gehouden met de toekomstige aanwijzing als nationaal landschap in de Nota Ruimte. De uitbreiding van het vliegveld past om meerdere redenen niet in de betreffende ruimtelijke beleidsvoornemens 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond. Uit de Nota Ruimte volgt dat nationale landschappen gebieden zijn met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten, en in samenhang daarmee bijzondere en recreatieve kwaliteiten. Landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van nationale landschappen moeten behouden blijven, duurzaam beheerd en waar mogelijk worden versterkt. Het uitgangspunt is dat de nationale landschappen zich sociaal-economisch voldoende moeten kunnen ontwikkelen, terwijl de bijzondere kwaliteiten van het gebied worden behouden of worden versterkt. In algemene zin geldt dat binnen nationale landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt ('ja-mits' regime). In de Nota Ruimte is voorts aangegeven dat provincies verantwoordelijk zijn voor de uitwerking van het beleid voor nationale landschappen (Nota Ruimte deel 4, § 3.4.3)

In de Nota Ruimte is het Heuvelland aangewezen als nationaal landschap. Als kernkwaliteiten van het Heuvelland worden aangemerkt:

- Schaalcontrast van zeer open naar zeer besloten;
- Groene karakter (d.w.z. "planologisch" groen);
- Reliëf.

In het streekplan POL Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006) is het nationale landschap Heuvelland (in het streekplan aangeduid als Zuid Limburg) nader begrensd, zijn de te beschermen en verder te ontwikkelen kernkwaliteiten vastgelegd en is het "ja, mits"-beleid met betrekking tot nieuwe ruimtelijke initiatieven alsmede het "migratiesaldo nul-beleid" nader uitgewerkt.

In het Heuvelland zijn grootschalige verstedelijkingslocaties en bedrijventerreinen, nieuwe grootschalige glastuinbouwlocaties en nieuwe grootschalige infrastructurele projecten niet toegestaan. In geval van het onderhavige A-besluit is er geen sprake van nieuwe grootschalige infrastructuur. De omvang van het terrein waarop de luchthaven is gevestigd, wordt door het A-besluit niet vergroot of anderszins aangepast. Het A-besluit leidt er derhalve niet toe dat het landschap in fysieke zin wordt aangetast.

In het MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport en in het bijzonder de verschillende aanvullende onderzoeken naar de natuurwaarden is gekeken naar de mogelijke effecten van de ontwikkeling van de luchthaven op de natuur. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat geen belangrijke natuurwaarden verloren gaan. Verwezen wordt voorts naar de hoofdstukken L en M.

N3 Bezwaar dat het gebied, dat is gelegen binnen de 20 Ke-geluidszone, in de Nota Ruimte is aangewezen als nationaal landschap. In de Nota Ruimte worden

nationale landschappen omschreven als gebieden met internationaal zeldzame en nationaal kenmerkende kwaliteiten op landschappelijk, cultuurhistorisch en natuurlijk gebied. Deze kwaliteiten moeten worden behouden, duurzaam beheerd en waar mogelijk versterkt. Naast het feit dat in het aanwijzingsbesluit hier geen rekening mee is gehouden, zijn beide aanwijzingen binnen een gebied juridisch ontoelaatbaar en maatschappelijk niet aanvaardbaar (Gemeente Margraten, Verheggen-Penders, Verheggen).

Het bezwaar is ongegrond. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder N2.

## **O. Toerisme**

O1 Bezwaar dat als gevolg van het aanwijzingsbesluit het toerisme zal afnemen met als gevolg dat de toeristische sector schade zal lijden (5.1.2e Gemeente Margraten, 5.1.2e).

Het bezwaar is ongegrond.

Anders dan bezwaarmakers ongemotiveerd stellen is op voorhand niet aannemelijk dat onderhavige beslissing leidt tot een afname van of schade aan het toerisme en recreatie in Zuid-Limburg. Het vliegverkeer bevindt zich over het grootste deel van het Heuvelland op een hoogte van 3.000 ft. of meer. Op een dergelijke hoogte zijn de verstorende effecten van het vliegverkeer voor de fauna- en daarmee voor de mens - nihil. Daarnaast wordt verwezen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak inzake Groningen Airport Eelde (AbRvS 11 juni 2008, nr. 200603116/1), waarin is overwogen dat voor negatieve effecten op het toerisme door uitbreiding van de luchthaven niet hoeft te worden gevreesd.

Ten slotte biedt ontwikkeling van de luchthaven ook extra mogelijkheden voor recreatie in Zuid-Limburg. In samenwerking met de regio kan deze bijdrage verder worden vergroot.

Voor het geval bezwaarmakers schade lijden door het A-besluit is in artikel 13 van het A-besluit geregeld dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een schadevergoeding toe kan kennen, als de schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor hun rekening behoort te blijven en deze niet, of niet voldoende anderszins is verzekerd. Op de mogelijkheid tot schadevergoeding is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 (Stcrt. 1999, 172) van toepassing.

O2 Bezwaar dat in de nieuwe opzet nergens melding wordt gemaakt van een ernstige aantasting van de economische belangen van het Heuvelland-Vakantieland alwaar van oudsher een groot deel van de bevolking haar werk en inkomsten verkrijgt uit toerisme. Bovendien dient het vakantieplezier, de hoge recreatiewaarde en rust en stilte waar het Heuvelland om geroemd wordt, zo veel mogelijk gevrijwaard te blijven van hinderlijke vlieggeluiden (Voncken, Eys).

Het bezwaar is ongegrond.

Het is een feit dat er over het Heuvelland gevlogen wordt. Ten aanzien van de routestructuur wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F. Voorts wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder O1.

O3 In het namens bezwaarmaker ingediende bezwaarschrift van februari 2005 is reeds gewezen op het feit dat als gevolg van de nieuwe activiteiten de stilte verstoord wordt en dat het woongenot van de omwonenden ernstig wordt aangetast. Dit klemmt te meer nu Zuid-Limburg in toeristisch opzicht een zeer belangrijk gebied betreft. Toeristen komen naar het Heuvelland om in alle rust te kunnen genieten van het authentieke landschap en de mooie natuur. Hinder van overvliegende vliegtuigen zal deze beleving verstoren. De toeristensector is een belangrijke en onmisbare factor voor de lokale economie die als gevolg van de gewijzigde vliegroutes in gevaar zal komen.

Bezwaarmaker wijst nogmaals op de hoog aangeschreven kwaliteiten van het gebied, nu het Heuvelland Zuid-Limburg is aangewezen als nationaal landschap, nu er 5 stiltegebieden liggen en nu het Gulp- en Geuldal in 2005 door Stichting Natuur en Milieu is uitgeroepen tot 5-sterrenlandschap. Deze sterren zijn verkregen voor het unieke karakter van het gebied, voor waarden op het gebied van ecologie, cultuurhistorie en beleving, en voor natuurrecreatie. Ten slotte behoort Zuid-Limburg tot de zgn. Eilanden van Stilte **5.1.2e** ).

Het bezwaar is ongegrond.

Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F.

Met betrekking tot de stiltegebieden wijs ik op het volgende. Bij stiltegebieden gaat het om gebieden die rustig zijn en rustig moeten blijven, met een akoestische kwaliteit lager dan 40 dB(A). In de Omgevingsverordening Limburg is de regelgeving voor stiltegebieden vastgelegd. Geluid geproduceerd door gebiedseigen activiteiten en vliegtuiglawaai worden niet tot de ontheffingsplichtige activiteiten gerekend. Overigens blijkt uit de bij de Omgevingsverordening Limburg behorende kaart dat er binnen de 35 Ke-zone van de luchthaven geen stiltegebieden liggen. Evenmin liggen er stiltegebieden binnen de 20 Ke-contour. Voor het overige wordt verwezen naar de overweging onder O1.

O4 Bezwaarmaker vreest voor een ernstige aantasting van de flora- en faunawaarden alsmede een verslechtering van de luchtkwaliteit. Naast deze nadelige gevolgen is bezwaarmaker van mening dat de aantrekkelijkheid van de omgeving als toeristisch en recreatief gebied zal worden aangetast.

In dat kader wijst bezwaarmaker op het feit dat de Stichting Natuur en Milieu in augustus 2005 het Geul- en Gulpdal heeft uitgeroepen tot één van de twee toplandschappen van Nederland en gewaardeerd heeft met 5 sterren. Bezwaarmaker verwijst naar een bijgevoegde brief van de Stichting Natuur en Milieu waarin wordt gewezen op het belang van bescherming en behoud van dit toplandschap en de nadelige gevolgen die het vliegverkeer voor dit gebied zal veroorzaken. Gemeente Gulpen-Wittem en ondernemers spannen zich in om de hoge landschappelijke waarde van het gebied te waarborgen en waar mogelijk te versterken. Dit bijzondere landschap is het kapitaal van de gemeente en de broodwinning van honderden horecaondernemers in de gemeente. Bezwaarmaker wijst op het feit dat het aantal overnachtingen in de gemeente in 2004 ruim 650.000 bedroeg en daarmee een belangrijke bron van inkomsten vormt voor de plaatselijke ondernemers. Zij voorziet echter een sterke daling van het aantal overnachtingen ten gevolge van de overlast van het vliegverkeer.

Bezwaarmaker benadrukt dat net als omliggende gemeenten in het Heuvelland de horeca van groot belang is. De aantrekkelijkheid van het gebied bestaat met name uit de landschappelijke waarden van dit gebied, vandaar ook de aanduiding toplandschap. Met deze belangen wordt naar de mening van bezwaarmaker in het aanwijzingsbesluit geen dan wel onvoldoende rekening gehouden (Gemeente Gulpen-Wittem).

Het bezwaar is ongegrond.



Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F.

Uit informatie afkomstig van de gemeente Gulpen zelf is gebleken dat het aantal overnachtingen in de verblijfsaccommodaties in deze gemeente de afgelopen jaren is toegenomen ten opzichte van het jaar 2004. In 2006 en 2007 realiseerden de verblijfsaccommodaties ruim 705.000 overnachtingen. Van een negatieve invloed van de verruimde capaciteit van de luchthaven op het aantal overnachtingen is in zoverre derhalve niet gebleken. Voor het overige wordt verwezen naar de overweging onder O1. Voorts wordt verwezen naar de overwegingen bij de hoofdstukken J, L en M.

O5 Bezwaar dat door de veranderde vliegroutes de geluidsoverlast van dien aard is dat recreanten de regio niet langer als aantrekkelijk ervaren maar er zelfs een afkeer tegen ontwikkelen om er te verblijven of zelfs te vertoeven. Dit zal voor het bedrijf van bezwaarmaker desastreus zijn (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F.

De camping van bezwaarmaker is gelegen aan de Rijksweg 6 in de gemeente Berg en Terblijt, ten zuiden van de luchthaven. Gemeten vanaf het meest zuidelijke punt van het luchtvaartterrein bedraagt de afstand tussen de camping en de luchthaven ongeveer vier kilometer. De camping van bezwaarmaker ligt binnen de tolerantiegebieden van de uitvliegroutes naar het zuidoosten, en dan met name de routes op de bakens THORN en MAS. Met het A-besluit en de beslissing op bezwaar wordt de samenstelling van het vliegverkeer gewijzigd. Het volume groot vliegverkeer neemt toe, het volume klein vliegverkeer neemt af. Met de groei van het Ke-verkeer neemt ook de frequentie van dit verkeer ter hoogte van de camping toe. De camping ligt thans aan de rand van de 20 Ke-contour. De camping blijft echter ook met het voorliggende besluit ruim buiten de 35 Ke-contour liggen.

Voor het overige wordt verwezen naar de overwegingen onder O1

#### Bezwaargronden naar aanleiding van de in 2011 ter inzage gelegde informatie

O6 Bezwaar dat door het ILS 10% meer gevlogen kan worden over het Heuvelland. Door toename van het aantal vluchten komt de werkgelegenheid in de toeristische sector in het Heuvelland onder druk te staan (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Anders dan bezwaarmaker ongemotiveerd stelt is op voorhand niet aannemelijk dat door onderhavige beslissing de werkgelegenheid in de toeristische sector in het Heuvelland onder druk komt te staan. Het vliegverkeer bevindt zich over het grootste deel van het Heuvelland op een hoogte van 3.000 ft. of meer. Op een dergelijke hoogte zijn de versturende effecten van het vliegverkeer voor de fauna- en daarmee voor de mens - nihil. Daarnaast wordt verwezen naar de uitspraak van de Afdeling



bestuursrechtspraak inzake Groningen Airport Eelde (AbRvS 11 juni 2008, nr. 200603116/1), waarin is overwogen dat voor negatieve effecten op het toerisme door uitbreiding van de luchthaven niet hoeft te worden gevreesd.

Daarnaast biedt ontwikkeling van de luchthaven ook extra mogelijkheden voor recreatie in Zuid Limburg. In samenwerking met de regio kan deze bijdrage verder worden vergroot.

O7 Bezwaar dat de positieve (MAA als bestemming) en de negatieve effecten (door geluidcontouren) op het toerisme en recreatie niet in beeld zijn gebracht, noch de invloed van de vergrijzing en de daarbij gepaard gaande afname van de populatie in de catchment area (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar de overwegingen onder O6. Ten aanzien van de vergrijzing wordt opgemerkt dat de relatie tussen de bevolkingsontwikkeling van Limburg en de geprognosticeerde groei van MAA niet eenduidig is. Het aantal potentiële klanten in de omgeving van de luchthaven zal als gevolg van de bevolkingsontwikkeling afnemen. Daar staat tegenover dat het aantal mensen dat zal gaan vliegen in de toekomst nog steeds zal blijven toenemen. Daar komt bij dat de zogenaamde catchment area (gebied waar de passagiers van de luchthaven vandaan komen) van de luchthaven veel groter is dan de regio Limburg. De mate waarin MAA slaagt om klanten (zowel luchtvaartmaatschappijen, als passagiers) naar de luchthaven te halen, bepaalt of de groei naar een miljoen passagiers wordt gehaald. Voorts wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk C.

O8 Bezwaarmaker vindt het opmerkelijk dat voor luchtvracht in het rapport van BCI en SEO wordt uitgegaan van een stabiel marktaandeel van ongeveer 2%, omdat dit een logische aanname is gegeven de onzekerheden. In hetzelfde rapport rekent men echter wel met een scenario van 13 dagelijkse low-cost bestemmingen die in het rapport niet worden onderbouwd. Dit bevreemdt, omdat ook in dit segment de groei onzeker is (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Syconomy/ Decisio komt in haar toets op het rapport 'Nut en Noodzaak vervoersmix MAA' tot de conclusie dat de maximale groei van passagiersbewegingen tot 2015 lager moet worden ingeschat dan in het rapport Nut en Noodzaak MAA van Buck Consultants/AAE. In de voorliggende beslissing op bezwaar is uitgegaan van een terugschaling van 16% op het Ke-verkeer (scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer). Dit scenario doet recht aan voornoemde conclusie.

## **P. Ruimtelijke ontwikkeling**

P1 Bezwaar dat in principe de nieuwbouwmogelijkheid, zoals opgenomen in de woningbouwmatrix is veilig gesteld. De praktijk moet natuurlijk uitwijzen hoe partijen deze afspraak nakomen, zeker wanneer we het gaan hebben over het bouwen binnen de externe veiligheidscontour. Des te bevreemdend is de opmerking (blz. 67 bijlage J bij het A-besluit) dat het Rijk de woningbouwplannen binnen de Ke-zones en Bkl-zone zal toetsen aan de bepalingen van het BGGL en BGKL. Deze toetsing heeft via het bestuurlijk overleg reeds plaatsgevonden en is schriftelijk gefiatteerd door de beide ministeries (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Over de consequenties van het A-besluit voor de woningbouwplannen van de gemeente Meerssen heeft op 7 juni 2004 overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Meerssen, de provincie Limburg, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de VROM-inspectie. Tijdens dit overleg is getoetst in hoeverre de door de gemeente Meerssen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien van woningbouw en bedrijven/kantoren mogelijk zijn binnen de voorwaarden van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggl) en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl) en op grond van het vigerende interim externe veiligheidsbeleid. Ingevolge het Bggl en het Bgkl worden, omwille van het beperken van het aantal gehinderden binnen geluidszones, beperkingen gesteld aan het in de geluidszone oprichten van geluidsgevoelige bestemmingen en/of gebouwen. Hierdoor is in beginsel de bouw van nieuwe woningen binnen de 35-Ke contour niet mogelijk. Op grond van het interim externe veiligheidsbeleid dat op luchtvaartterrein Maastricht van toepassing is, is geen nieuwbouw in de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risico-contour mogelijk.

Van de in totaal 18 woningbouwlocaties binnen de gemeente Meerssen met ongeveer 400 woningen kunnen vanwege het A-besluit drie (in het A-besluit is abusievelijk vermeld: twee) woningbouwlocaties definitief niet worden gerealiseerd. Het betreft hier de St. Josephstraat, het voormalige Amicitasterrein en de Budé Bundestraat. Het gaat hierbij om 54 woningen. De desbetreffende locaties liggen geheel of voor een groot gedeelte binnen de 40 Ke-geluidscontour en of binnen een in de toekomst op basis van de RBML vast te stellen  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour. De overige woningbouwlocaties kunnen onder voorwaarden wel worden gerealiseerd. De tijdens het overleg van 7 juni 2004 gemaakte afspraken zijn de gemeente Meerssen bij brief van 14 september 2004 toegezonden.

Volledigheidshalve zij nog gewezen op het feit dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 10 augustus 2005 (nr. 200405297/1) uitspraak heeft gedaan op de beroepen van (onder meer) de gemeente Meerssen tegen het goedkeuringsbesluit van 11 mei 2004 van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg. Bij dat besluit had het college goedkeuring onthouden aan het plandeel met de bestemming "Woondoeleinden II" aan het voormalige Amicitas-terrein omdat dit terrein binnen de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour ligt. Op grond van het planologisch interimbeleid (het Schipholbeleid) wordt binnen deze contour geen nieuwe woningbouw toegelaten. De Afdeling heeft het besluit van het college op dit punt onderschreven en het beroep van de gemeente ongegrond verklaard.

Het verlies aan bouw mogelijkheden is afgewogen tegen het belang van de in het A-besluit voorziene verruiming van de capaciteit van de luchthaven en de daaraan gerelateerde geluidszones en risicocontouren.

P2 Bezwaar dat de afwijking van 3,4 Ke een extra beperking van de ruimtelijke ontwikkeling betekent (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

De heroverweging heeft ertoe geleid dat in deze beslissing op bezwaar een 35 Ke-zone wordt vastgesteld die kleiner is dan de 35 Ke-zone uit het aanwijzingsbesluit uit 2004. De gewijzigd vastgestelde zone is eveneens kleiner dan de indicatieve Ke-contour uit de PKB. Slechts op twee punten is de 35 Ke-zone iets groter dan de indicatieve Ke-contour uit de PKB, maar de afwijking daar is minder dan 2 Ke. De zuidelijke overschrijding bedraagt 0,5 Ke en de noordelijke overschrijding bedraagt 0,8 Ke. Verwezen wordt voorts naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk B is overwogen,

P3 Bezwaar dat volledig voorbij wordt gegaan aan de extra beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de luchthaven (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen onder P1 is overwogen.

## **Q.       Schade**

### Inleiding

In het artikel 13 van het A-besluit is een nadeelcompensatieregeling opgenomen. Hierin is bepaald dat aan degene die door het A-besluit schade lijdt of zal lijden op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding wordt toegekend, voor zover die schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd. Een dergelijk verzoek wordt behandeld volgens het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (Stcrt. 1999, 172). Indien belanghebbenden aantoonbare schade lijden als gevolg van het A-besluit, bestaat de mogelijkheid om een schadeclaim in te dienen.

Bij besluit van 10 december 2002 is het Interim-aanwijzingsbesluit aangevuld met een regeling voor de vergoeding van de schade als gevolg van het afzien van het aanvankelijke voornemen tot aanleg van de oostwestbaan. Dit besluit is vervolgens ingevolge artikel 14 van het A-besluit ingetrokken. In haar uitspraak van 13 februari 2008 heeft de Afdeling geconstateerd dat er thans geen regeling meer bestaat voor vergoeding van de schade als gevolg van het aanvankelijke voornemen tot aanleg van de oostwestbaan. De Afdeling heeft vervolgens overwogen dat de schaduwshaderegeling ten tijde van het bestreden besluit - de eerste beslissing op bezwaar inzake het A-besluit van 24 augustus 2006 - nog geen vier jaar oud was en dat deze periode niet zo lang is dat op voorhand kan worden uitgesloten dat aan een schaduwshaderegeling geen behoefte meer bestaat. Volgens de Afdeling wordt het vermoeden dat de behoefte nog bestaat, reeds gevoed door de omstandigheid dat onder meer de gemeente Meerssen zich in deze zin hebben uitgelaten. De Afdeling heeft verder overwogen dat evenmin op voorhand kan worden uitgesloten dat een verzoek om schadevergoeding op grond van een dergelijke schaduwshaderegeling moet worden toegekend. De Afdeling heeft geoordeeld dat de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 dient te worden vernietigd wegens strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

Aan de uitspraak van de Afdeling is gehoor gegeven. In het kader van deze beslissing op bezwaar is het A-besluit gewijzigd in die zin dat alsnog een regeling in het A-besluit wordt opgenomen voor de vergoeding van de schade als gevolg van het afzien van het aanvankelijke voornemen tot aanleg van de oostwestbaan (artikel 13a). Deze regeling is identiek aan de regeling die eerder in het Interim-aanwijzingsbesluit was opgenomen. Deze heeft de rechterlijke toets der kritiek doorstaan (ABRvS 25 februari 2004, nr. 200300099/1).

Q1       Bezwaar dat de huizenprijzen zullen dalen 5.1.2e ,

De bezwaren zijn ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk Q is overwogen.

Het enkele feit dat bezwaarmakers verwachten op grond van artikel 13 van het A-besluit een schadeclaim in te dienen, doet aan de rechtmatigheid van het A-besluit c.q. het RO-besluit niet af. Bij het vaststellen van het A-besluit en het RO-besluit noch bij

het nemen van deze beslissing op bezwaar is gebleken dat eventuele schadeposten dermate hoog zullen zijn dat deze niet in verhouding staan tot het met het A-besluit en RO-besluit te dienen doel.

Overigens kan pas definitief op een verzoek tot schadevergoeding beslist worden, wanneer het A-besluit onherroepelijk is. Hiervoor dient de beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak te zijn afgerond, zie de uitspraak AbRvS 15 januari 2003, AB 2003/121.

Q2 Bezwaarmaker wenst vergoeding van alle directe en indirecte schade die voortvloeit uit de te nemen besluiten van de verantwoordelijke ministeries (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk Q is overwogen.

Q3 Bezwaarmaker verzoekt compensatie voor de gemaakte kosten voor de voorbereiding van het inmiddels ingetrokken aanwijzingsbesluit Oostwestbaan (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is gegrond. Verwezen wordt naar hetgeen in de inleiding van hoofdstuk Q is overwogen.

Q4 Bezwaar dat niet duidelijk is of het ministerie een regeling heeft getroffen van bestuurscompensatie naar de omwonenden voor woningen die liggen in de zones van 20 Ke, 35 Ke en 40 Ke **5.1.2e** ).

Het bezwaar is ongegrond.

Om de omgeving zo veel mogelijk te beschermen tegen de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer zijn beperkingen verbonden aan de geluidszones in de aanwijzingen. Binnen de 35 Ke-geluidszone mag in principe geen nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen plaatsvinden. Aan bestaande woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen het gebied met een geluidsbelasting van 40 Ke of hoger worden in principe geluidwerende voorzieningen aangebracht op basis van de Regeling geluidwerende voorzieningen (Stcrt. 1997, 47, laatstelijk gewijzigd op 29 november 2006, Stcrt. 235). De kosten die daaruit voortvloeien, worden doorberekend aan de luchtvaartsector. Binnen de Bkl-geluidszone vindt geen isolatie plaats en worden geen geluidsgevoelige bestemmingen aan de woonfunctie onttrokken. Wel geldt binnen de 47 Bkl-geluidszone een verbod op nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Voor zover de Bkl-geluidszone samenvalt met een Ke-geluidszone geldt het regime behorende bij de Ke-geluidszone. Voorts wordt verwezen naar hetgeen hierboven in de inleiding van hoofdstuk Q en onder Q1 is overwogen.

Voor het geval bezwaarmakers schade lijden door het A-besluit is in artikel 13 van het A-besluit geregeld dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een schadevergoeding toe kan kennen, als de schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor zijn rekening behoort te blijven en deze niet, of niet voldoende anderszins is verzekerd. Op de mogelijkheid tot schadevergoeding is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 (Stcrt. 1999, 172) van toepassing.



Q5        Bezwaar dat niet duidelijk is of het ministerie rekening houdt met planschade (5.1.2e), ( ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen hierboven in de inleiding van hoofdstuk Q is overwogen.

## **R. RO-besluit**

R1 Bezwaar dat het in de fase van bezwaar/beroep meewerken aan het tot stand brengen van een bestemmingsplan met daarin opgenomen de door V&W/VROM en MAA gewenste Ke-contouren prematuur is (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Artikel 26 van de Luchtvaartwet stelt dat, op het tijdstip dat het A-besluit wordt genomen, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat de gemeenten met gronden gelegen binnen de geluidzone een aanwijzing geeft zoals bedoeld in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In de aanwijzing (het RO-besluit) is een aantal Ke- en Bkl-contouren opgenomen, waaronder de 35 Ke-contour en 47 Bkl-contour die de geluidszones vastleggen. Op grond van artikel 2, lid 1, van het RO-besluit zijn gemeenten verplicht om binnen één jaar na de dagtekening van het aanwijzingsbesluit hun bestemmingsplannen aan te passen en in lijn te brengen met hetgeen in het aanwijzingsbesluit is vastgelegd.

Overigens is het bezwaar in zoverre reeds achterhaald, nu op 12 oktober 2006 het bestemmingsplan voor Maastricht Aachen Airport en het bedrijventerrein Bamford is vastgesteld door de raad van de gemeente Beek en door de raad van de gemeente Meerssen.

R2 Bezwaar dat wanneer een bestemmingsplan, pagina 63 artikel 7, ten aanzien van de luchthavenexploitant herzien moet worden, dat dan de kosten voor de gemeente komen. En ook al worden deze kosten, pagina 63, artikel 8, daarna weer aan de gemeente vergoed door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Dan nog zijn de kosten door middel van belastinggelden, ook voor die burgers die met de luchthaven niets van doen hebben. Daarom behoren de kosten voor een herziening van een bestemmingsplan ten aanzien van de luchthaven ook geheel voor de exploitant te zijn **5.1.2e**

Het bezwaar is ongegrond.

Artikel 26a van de Luchtvaartwet stelt dat uitsluitend de kosten die gemoeid zijn met de *uitvoering* van de bestemmingsplannen voor rekening van het Rijk kunnen komen. Met name de zinsnede "...kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzing *gebrachte* bestemmingsplannen" geeft expliciet aan dat dit dus niet de kosten zijn van bestemmingsplanarbeid. De kosten voor de bestemmingsplanwijziging komen dus voor rekening van de gemeente. De wet biedt geen aanknopingspunten om deze kosten op de exploitant te verhalen. Uit de jurisprudentie volgt voorts dat het uitgangspunt van de Staat, dat de kosten voor het opstellen van de bestemmingsplannen worden gedragen door het bestuursorgaan dat dit besluit neemt, niet onjuist is (ABRvS 11 september 2002, nr. 200100668/1).

## **S Belangenafweging**

### Inleiding

Het A-besluit is gebaseerd op de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad die door het kabinet is vastgesteld en vervolgens door de Eerste en Tweede Kamer is goedgekeurd. Het A-besluit gaat uit van dezelfde uitgangspunten met betrekking tot de ambities van de luchthaven. Voor het A-besluit is gebruik gemaakt van een aantal bronnen van informatie. De milieueffecten zijn onderzocht in het MER Aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport, de effecten over de exploitatie van de luchthaven zijn afkomstig uit het door de exploitant aangeleverde Strategisch Ondernemingsplan.

Op basis hiervan is een afweging gemaakt over de gebruikruimte van de luchthaven. Daarbij is beoordeeld of de effecten van het besluit aanvaardbaar zijn. Alle belangen in aanmerking genomen worden deze effecten inderdaad aanvaardbaar geacht. De luchthaven kan zich zodanig ontwikkelen dat zij rendabel kan zijn; doordat het luchtvaartterrein meer passagiers en meer vracht zal kunnen verwerken, kan het een toegevoegde waarde aan de regionale ontwikkeling leveren en de internationale positionering van de regio verstevigen; de veiligheidssituatie wordt verbeterd door de maatregelen aangaande de baandrempel, routestructuur en het Instrument Landing Systeem; de geluidsbelasting wordt niet groter dan uit de door het Kabinet in 1999 gestelde voorwaarden volgt en de beperkingen voor nieuwe woningbouw zijn gering. Van belang is voorts dat het A-besluit wordt gesteund door de provincie Limburg voor wie de bereikbaarheid door de lucht van Limburg en de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats voor nieuwe bedrijvigheid belangrijk zijn.

In het kader van deze heroverweging is aanvullende dan wel nieuwe (milieu-) informatie ter beschikking gekomen. Bezien is of deze informatie tot een andere afweging leidt. Een en ander heeft geleid tot een kleinere 35 Ke-zone dan de zone die was vastgesteld in het A-besluit. Ten aanzien van de verrichte heroverweging wordt verwezen naar de Algemene inleiding.

S1 Bezwaar dat economische belangen prevaleren boven die van het milieu en de gezondheid van omwonenden 113.

Het bezwaar is ongegrond.

De milieugevolgen en de belangen van omwonenden zijn uitdrukkelijk in de afweging betrokken. Uit de aan het A-besluit en deze beslissing op bezwaar ten grondslag liggende stukken blijkt dat het besluit met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Het enkele feit dat bij de afweging van de diverse betrokken belangen aan het bedrijfseconomisch belang van de luchthaven een bepaald gewicht is toegekend, betekent niet dat er met andere belangen geen rekening is gehouden. Voorts wordt opgemerkt dat de PKB de aan het A-besluit en de beslissing op bezwaar ten grondslag liggende ontwikkeling toelaat.

S2 Bezwaar dat les-, circuit-, en rondvluchten, het zogenaamde klein vliegverkeer, in een zeer dicht bevolkt gebied feitelijk onmogelijk moet zijn. Niets in de aanwijzing gebiedt een regeling waarbij investering in geluidsarme vliegtuigjes voorgeschreven wordt. Bovendien zal er geen handhaving plaatsvinden van de routes

voor het kleine luchtverkeer. Van een degelijke en juridisch sluitende afweging van belangen is dus geen sprake (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

In het A-besluit is een afweging gemaakt om de overlast van de kleine luchtvaart te beperken. Ten opzichte van de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is het aantal vliegtuigbewegingen met kleine vliegtuigen dat als invoergegeven wordt gebruikt voor de zoneberekening met 10.000 vliegtuigbewegingen verminderd. Ten behoeve van het A-besluit is uitgegaan van 20.000 vliegtuigbewegingen Bkl-verkeer. De bkl-zone is daardoor beduidend kleiner dan de zone die in de PKB was opgenomen en voorts beduidend kleiner dan de bkl-zone die in 2002 in het Interim-aanwijzingsbesluit was vastgesteld. Verder zijn, om de geluidsoverlast te beperken, de openingstijden voor het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten aangepast. In de onderzoeken voor het geactualiseerde exploitatiealternatief (MVS 2010-16% Ke-verkeer) is eveneens uitgegaan van 20.000 vliegtuigbewegingen Bkl-verkeer.

Het is daarnaast niet mogelijk om luidruchtige bkl-vliegtuigtypen op de luchthaven MAA te verbieden. De luchthaven MAA is een openbare luchthaven waar alle Europees toegelaten vliegtuigen mogen landen. Ook voorziet de Luchtvaartwet niet in het vaststellen van een regeling ten behoeve van de regulering van de verschillende soorten vliegtuigen.

Met betrekking tot de handhaving wordt het volgende opgemerkt. De routes voor het kleine luchtverkeer worden niet in het kader van het A-besluit vastgesteld en gehandhaafd maar op grond van de Wet Luchtvaart, het Luchtverkeersreglement (Stb.1992, 697 laatstelijk gewijzigd bij Stb. 2009, 400) en de Regeling luchtverkeersdienstverlening (Stcrt. 1998, 195, laatstelijk gewijzigd bij Stcrt. 2011, 4289). Wel worden de vliegroutes ten grondslag gelegd aan de berekening van de bij de luchthaven behorende geluidszones.

Op grond van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat een degelijke en juridisch sluitende belangenafweging aan het A-besluit ten grondslag ligt.

S3        Bezwaar dat het besluit van deze aanwijzing is genomen zonder dat verantwoordelijken zich persoonlijk van de situatie ter plekke op de hoogte hebben gesteld en er zodoende niet genoeg inzicht is geweest om een gedegen afweging te kunnen maken tussen de diverse belangen en over deze zeer complexe materie welke zeer ingrijpend is voor een groot gedeelte van Zuid Limburg 5.1.2e.

Het bezwaar is ongegrond.

Voor de overwegingen wordt verwezen naar de inleiding bij hoofdstuk S.

S4        Bezwaar dat het aanwijzingsbesluit een ondoorzichtig, voor een gewone burger niet te begrijpen stuk is en zodoende geen goede basis verschaft waarop een gedegen afweging kan worden gemaakt 5.1.2e.

Het bezwaar is ongegrond.

De voorliggende beslissing op bezwaar is genomen met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving. Daarnaast is het besluit gebaseerd op een zorgvuldige belangenafweging.

S5 Bezwaar dat in de totale afweging van belangen blijkt, dat het milieuaspect en de belangen van omwonenden geheel ondergeschikt zijn. Een beperkte groei dient in verhouding te staan met economische belangen en de impact die het heeft op zijn omgeving. Er is daarentegen sprake van een ongebreidelde groei van 250 % en er is alleen maar met eenzijdige belangen (groei) rekening gehouden (5.1.2e, Eys).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in de inleiding bij hoofdstuk S en onder S1.

S6 Bezwaar dat in de aanwijzing de economische belangen van MAA en het omleggen van de aan- en uitvliegroutes over stillere gebieden zoals het Heuvelland ter ontlasting van Meerssen-Beek hoofdmotieven zijn geweest. Het belang van (de leefbaarheid van) Zuid Limburg is nergens terug te vinden (5.1.2e, Eys).

Het bezwaar is ongegrond.

Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F.

Met betrekking tot het omleggen van de aan- en uitvliegroutes over stillere gebieden wordt het volgende opgemerkt. Op grotere afstand van de luchthaven lopen vliegroutes van de grote luchtvaart over stiltegebieden. De vlieghoogte boven deze gebieden bedraagt ruim 3.000 voet. Uit het rapport 'Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein MAA in relatie tot de vigerende natuurwetgeving (Waardenburg, 2011)' volgt dat op een dergelijke hoogte de verstorende effecten van het vliegverkeer voor de fauna - en daarmee voor de mens - nihil zijn. Daarnaast is bij vliegroutes ook gekeken naar het vermijden van woonkernen. Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat in Maastricht veel minder woningen aan geluidsbelasting worden blootgesteld dan op basis van de oude vliegroutes. Verwezen wordt voorts naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk E en onder O3.

In het bijzonder ten aanzien van de woonplaats van bezwaarmaker, het dorp Eys, wordt nog het volgende overwogen. Eys ligt ver buiten zowel de 35 Ke-zone als de 20 Ke-contour. Eys ligt weliswaar binnen de tolerantiegebieden van de uitvliegroutes naar het zuiden (afdraaiend naar het zuidoosten en verder naar het zuiden), maar gelet op de afstand tot aan de luchthaven bevinden alle vliegtuigen - dus zowel de lichte als de zwaardere types - zich hier al op een hoogte van circa 5.000 ft. Van een onaanvaardbare verslechtering van het leefklimaat zal hier geen sprake zijn.

S7 Bezwaar dat de bezwaren van bezwaarmaker onvoldoende zijn afgewogen tegen de belangen van de luchthaven door - ook al zijn beperkingen voorzien - toe te staan dat militaire vliegtuigbewegingen plaats mogen vinden, vervolgens de openstellingstijden van de luchthaven Maastricht niet te beperken tot de periode van 07.00 tot 23.00 uur plaatselijke tijd, behoudens gevallen van opheffing van



levensbedreigende omstandigheden voor personen- en passagiersvervoer, als enige te respecteren - nood breekt wet - brekende omstandigheid (5.1.2e Utrecht).

Het bezwaar is ongegrond.

In het A-besluit is een afweging gemaakt over de toekomstige gebruiksruimte van de luchthaven. Daarbij is beoordeeld of de daarmee gepaard gaande effecten aanvaardbaar zijn. Uit de aan het A-besluit en deze beslissing op bezwaar ten grondslag liggende stukken blijkt dat het besluit met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd en dat de milieueffecten in verhouding staan tot de met het A-besluit nagestreefde doelen. De door bezwaarmaker genoemde onderdelen van het A-besluit, te weten de openingstijden en de extensieregeling, leiden niet tot een ander oordeel. Voorts wordt opgemerkt dat militair luchtverkeer geen onderdeel meer uitmaakt van het A-besluit, nu artikel 2, tweede en derde lid, waarin het militair luchtverkeer was geregeld, bij de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 13 februari 2008 (nr. 200606822/1) is herroepen.

De openingstijden zijn niet gewijzigd ten opzichte van het Interim-aanwijzingsbesluit. Voor de overwegingen daaromtrent wordt verwezen naar hoofdstuk G.

Ten aanzien van de nachtsluiting en de extensieregeling wordt verwezen naar hoofdstuk D. Voorts wijs ik op het feit dat het gebruik van de extensieregeling reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde is gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden van appellante op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.28.1). Sindsdien zijn er geen feiten of omstandigheden geweest die tot een ander oordeel zouden moeten leiden.

S8 Bezwaar dat zaken positiever voorgesteld worden dan ze daadwerkelijk zijn. In de toelichting op het besluit is aangegeven dat het aantal woningen in de 20 Ke zone in Maastricht met 1500 zal afnemen. De berekende aantallen kloppen echter niet met de werkelijkheid voor de woonkernen in het Maasdal. Het vliegveld ligt zo'n 80 meter hoger dan het dal. Bij het opstijgen is er dus minder geluidsbelasting dan uit de berekening volgt omdat de verticale afstand tussen de geluidsbron in werkelijkheid groter is dan in de berekening is aangehouden (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk E.

S9 Bezwaar dat de stelling dat de extensieregeling van belang is voor een bedrijfszekere exploitatie in geen relatie staat tot het aantal personen dat hierdoor gehinderd wordt. Er treedt slaapverstoring op die schadelijke effecten heeft op de gezondheid. Daarnaast zijn er behalve geluid nog andere factoren die hun effect op de gezondheid hebben. Bezwaarmaker treft bij de reactie op de zienswijze verwijzing naar toekomstig beleid (onder andere najaar 2004) aan, waaronder een rapport dat door de gezondheidszorg zou moeten worden opgesteld. Indien onvoldoende inzicht ontbreekt (dit staat zo in het bezwaar, bedoeld zal zijn voldoende) had naar de mening van bezwaarmaker verruiming van de exploitatie van de luchthaven niet mogen worden toegestaan (5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Voor wat betreft de effecten voor de gezondheid wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk T. Met betrekking tot de extensieregeling wordt verwezen naar het gestelde in hoofdstuk H. In dit verband wijs ik op het feit dat het gebruik van de extensieregeling reeds in het kader van de procedure over de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 aan de orde is gekomen. In de uitspraak van 13 februari 2008 zijn de beroepsgronden van appellanten op dit punt ongegrond geacht (r.o. 2.28.1). Sindsdien zijn er geen feiten of omstandigheden geweest die tot een ander oordeel zouden moeten leiden.

S10 Bezwaar dat voor zover aan het aanwijzingsbesluit al een belangenafweging ten grondslag heeft gelegen, deze eenzijdig in het voordeel van de luchthaven is uitgevallen. Met de gerechtvaardigde belangen van de gemeentes Valkenburg aan de Geul en Margraten en hun ingezetenen (geluidhinder, slaapverstoring, luchtkwaliteit, natuurwaarden, vermindering van de aantrekkelijkheid voor recreatie en toerisme, waarvan de plaatselijke economie voor een aanzienlijk deel afhankelijk is) is niet dan wel volstrekt onvoldoende rekening gehouden (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F.

Uit de aan het A-besluit en deze beslissing op bezwaar ten grondslag liggende stukken blijkt dat het besluit met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. De milieugevolgen en de belangen van omwonenden zijn uitdrukkelijk in de afweging betrokken. Uit het feit dat deze belangenafweging heeft geleid tot het A-besluit en de voorliggende beslissing op bezwaar kan niet worden afgeleid dat met de belangen van omwonenden geen rekening is gehouden. Verder wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder S1.

S11 Bezwaar dat in het kader van het aanwijzingsbesluit niet is onderzocht welk deel van de omwonenden van de luchthaven door het vliegverkeer gestoord zal worden in zijn slaap. Wel is aangegeven dat rond de luchthaven Schiphol een onderzoek is verricht naar slaapverstoring door luchtverkeer en dat in het oordeel van het kabinet over dit onderzoek zal worden gezien welke consequenties de uitkomsten ervan zullen hebben voor de openingstijden voor regionale en kleine luchtvaartterreinen. Nu de uitkomsten van het bedoelde onderzoek reeds bekend zijn, had het in de rede gelegen om deze reeds bij de besluitvorming inzake de onderhavige aanwijzing te betrekken (ook de Commissie-21 adviseert dat overigens, zie bijlage J, pag. 55). Door dat achterwege te laten zijn niet alle relevante feiten en omstandigheden bij de besluitvorming betrokken en heeft er van een zorgvuldige belangenafweging reeds daarom geen sprake kunnen zijn. In het kader van een zorgvuldige belangenafweging had tevens op zijn minst onderzocht dienen te worden of er geen striktere voorwaarden c.q. beperkingen aan deze extensieregeling gesteld hadden kunnen worden (Gemeente Valkenburg aan de Geul, Gemeente Margraten).

Het bezwaar is ongegrond.

Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F.

Verwezen wordt voorts naar de overwegingen in hoofdstuk T en hoofdstuk H. Ook wordt verwezen naar het gestelde onder S1.

S12 Bezwaar dat op geen enkele manier de belangen van bezwaarmaker zijn afgewogen bij het vaststellen van het betreffende besluit (Camping Oriëntal).

Het bezwaar is ongegrond.

Uit de aan het A-besluit en deze beslissing op bezwaar ten grondslag liggende stukken blijkt dat het besluit met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. De milieugevolgen en de belangen van omwonenden zijn uitdrukkelijk in de afweging betrokken. Uit het feit dat deze belangenafweging heeft geleid tot het A-besluit en de voorliggende beslissing op bezwaar kan niet worden afgeleid dat met de belangen van omwonenden geen rekening is gehouden.

S13 Bezwaar dat het aantal vluchten door de jaren heen nog verder zal toenemen. De afweging die in dit soort zaken gemaakt wordt, betreft dan meestal de rendabiliteit van de luchthaven. Zo is er sprake van een overschrijding van het aantal Ke, maar er wordt gezegd dat als men zich aan de norm houdt, dat dan het aantal vliegbewegingen met meer dan 15% moet worden teruggebracht en de luchthaven dan niet meer rendabel te maken is. Dit geeft bezwaarmakers weinig vertrouwen in de zorgvuldigheid waarmee afwegingen worden gemaakt. In de afweging dienen ook de materiële (verminderde verkoopwaarde van het huis) en met name de immateriële waarden (vermindering van woongenot) meegenomen dienen te worden. Mocht dan de balans toch in het voordeel van de luchthaven doorslaan, dan zou het billijk zijn bezwaarmakers een vergoeding toe te kennen voor bovengenoemde schade **5.1.2e** ).

Het bezwaar is ongegrond.

Het enkele feit dat bij de afweging van de diverse betrokken belangen aan het bedrijfseconomisch belang van de luchthaven een bepaald gewicht is toegekend, betekent niet dat er met andere belangen geen rekening is gehouden of dat het besluit om die reden niet zorgvuldig is voorbereid.

Uit de aan het A-besluit en deze beslissing op bezwaar ten grondslag liggende stukken blijkt dat het besluit met aanvaardbare gevolgen voor het milieu kan worden gerealiseerd. Indien desalniettemin bezwaarmakers schade lijden vanwege het A-besluit, kunnen zij een beroep doen op de nadeelcompensatieregeling die in artikel 13 van het A-besluit is opgenomen. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder Q1.

S14 Bezwaar dat niet duidelijk is welk algemeen belang prevaleert. Het algemeen belang van de gezondheid van de mens of het economisch belang van werkgelegenheid van MAA en haar toeleveringsbedrijven (**5.1.2e** ),  
( )?

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder S1.

S15 Bezwaar dat het onduidelijk is waarom het milieu moet wijken voor economische belangen. Een onrendabele luchthaven kan toch ook worden gesloten. Het Rijk trekt immers Rijksdiensten uit Limburg weg en heeft hier geen oog voor werkgelegenheid. De huidige MAA, zonder het aanwijzingsbesluit, behoort zodoende zelf rendabel te zijn. Het is de taak van de bedrijfsleiding van MAA om zorg te dragen voor werkgelegenheid (en daarmee werkgelegenheid voor toeleveringsbedrijven) en niet de omwonende, die diens gezondheid in de waagschaal moet stellen om in de toekomst te toetsen of de nieuwe aanvliegroute naar MAA door nieuwe geluidszones bedrijfsmatig rendabel is 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder S1 en C2 en de inleiding van hoofdstuk C.

S16 Bezwaar dat het feit dat de plannen met de vliegroutes een ernstige bedreiging voor het economisch perspectief van de regio vormen niet of onvoldoende zijn meegenomen in het oordeel over de onderhavige besluitvorming 5.1.2e .

Het bezwaar is ongegrond.

Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F. Voor wat betreft de economische effecten van het A-besluit en de voorliggende beslissing op bezwaar wordt verwezen naar de overwegingen in de inleiding van hoofdstuk C. Ten aanzien van de gemaakte belangenafweging wordt verwezen naar hetgeen is overwogen onder S1.

## **T. Gezondheid**

### Inleiding

Van gezondheidseffecten als gevolg van het gebruik van luchtvaartterrein Maastricht, zoals voorzien in het A-besluit, kan sprake zijn als gevolg van geluidsbelasting en/of luchtverontreiniging afkomstig van het vliegverkeer op de luchthaven. De afgelopen jaren is veel (internationaal) onderzoek gedaan naar diverse aspecten van de gezondheidstoestand van omwonenden van een luchthaven. Daaruit blijkt dat vliegverkeer effecten op de gezondheid en het welbevinden kan hebben. Veronderstelt mag worden dat dergelijke effecten zich ook in de omgeving van het luchtvaartterrein Maastricht kunnen voordoen. Het is echter niet aannemelijk dat deze gezondheidseffecten zodanig ernstig zullen zijn dat in redelijkheid van het A-besluit behoorde te worden afgezien. Van belang is hierbij dat het volume vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht aanzienlijk geringer is vergeleken bij de vliegvelden waarop de onderzoeken zijn gebaseerd. De frequentie waarop vliegtuigbewegingen plaatsvinden is daar veel lager. Verder is van belang dat op het luchtvaartterrein Maastricht geen structureel nachtelijk vliegverkeer plaatsvindt. De luchthaven is immers, behoudens de extensieregeling waarvan op zeer bescheiden schaal gebruik wordt gemaakt, tussen 23.00 en 06.00 uur gesloten. Verwezen wordt naar hetgeen in dit verband is overwogen in hoofdstuk G.

In het kader van het A-besluit en de beslissing op bezwaar is met de resultaten van de hier boven gerefereerde onderzoeken rekening gehouden. Het gaat hier om onderzoeken naar onder meer de ervaren gezondheid en mentale gezondheid, slaapverstoring, hart- en vaataandoeningen, luchtwegaandoeningen en leerprestaties.

Belangrijke bevindingen van deze onderzoeken zijn:

#### *Vliegtuiggeluid en hoge bloeddruk*

Op basis van een aantal studies is er geen eenduidige samenhang vastgesteld tussen de blootstelling aan vliegtuiggeluid en het voorkomen van verhoogde bloeddruk onder volwassenen. Aangegeven wordt dat de variatie tussen de studies relatief groot is. Verder blijkt dat andere factoren dan vlieggeluid zoals leeftijd, obesitas, bewegen, zout, alcohol een zeer belangrijke rol spelen bij het ontstaan van hoge bloeddruk.

#### *Ervaren gezondheid en mentale gezondheid*

De relatie tussen blootstelling aan geluid van vliegverkeer en een slecht ervaren gezondheid of met psychisch welbevinden is beperkt onderzocht. Op basis van het beschikbare onderzoek kan niet worden vastgesteld of de minder goede gezondheid een gevolg is van ernstige hinder of, omgekeerd, dat mensen die zich minder gezond voelen eerder ernstig gehinderd zijn door geluid.

#### *Effecten van luchtverontreiniging van vliegverkeer*

In de recente internationale literatuur zijn geen onderzoeken gerapporteerd naar luchtwegaandoeningen rondom vliegvelden. De enige bekende onderzoeken hebben plaatsgevonden rondom Schiphol (onderzoek naar luchtwegklachten, longfunctie en o.a. kankerincidentie). Uit deze onderzoeken volgt dat het vliegverkeer en de aanwezigheid van de luchthaven, in vergelijking met andere bronnen (wegverkeer, industrie) relatief weinig bijdragen aan de luchtverontreiniging, namelijk circa 3%. Uit



de onderzoeken komen geen aanwijzingen dat de luchtverontreiniging van vliegverkeer effecten heeft op de eerdergenoemde aandoeningen.

#### *Vliegtuiggeluid en het gebruik van slaap- en kalmeringsmiddelen*

In het afgelopen decennium is met verschillende onderzoeksmethoden het gebruik van slaap- en kalmeringsmiddelen door volwassenen in relatie tot de blootstelling aan vliegtuiggeluid onderzocht. De resultaten hiervan zijn niet eenduidig. Het is daarom niet duidelijk in welke mate de belasting van (nachtelijk) vliegtuiggeluid van invloed is op het gebruik van slaap- en kalmeringsmiddelen.

#### *Leerprestaties*

In 1999 stelde de Wereld Gezondheidsorganisatie grenswaarden op voor geluidniveaus gedurende de dag in schoollokalen (35 dB) en buiten op het schoolterrein (55 dB) vanwege effecten op spraakverstaanbaarheid en op verstoring van informatieoverdracht en -verwerking. Uit een recente Europese studie komen aanwijzingen dat vliegtuiggeluid een negatief effect op de leerprestaties van kinderen heeft. Het gaat dan vooral om cognitieve effecten van geluid op begrijpend lezen, aandacht, lange termijn geheugen en probleem oplossend vermogen. Rondom drie EU-vliegvelden, waaronder Schiphol, is de leesprestatie van basisschool kinderen gemiddeld lager bij hogere geluidniveaus. Dit verschil in leesprestatie is naar schatting gelijk aan een leesachterstand van circa 1 maand per 5 dB(A). Dit is groter dan het verschil in leesniveau dat gemiddeld tussen jongens en meisjes wordt gemeten, maar kleiner dan het verschil tussen kinderen van hoog- en laagopgeleide ouders.

#### **Bronnen:**

- Samenvattende rapportage Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol 2006, RIVM;
- Notitie "Effecten van vliegverkeer op de gezondheid van omwonenden" notitie opgesteld in het kader van het Alders-advies Eindhoven door RIVM/ Houthuys, 25 mei 2009;
- "Luchthaven Schiphol en gezondheidseffecten in de leefomgeving", literatuurstudie verricht in het kader van de Alderstafel Schiphol door de GGD Amsterdam, mei 2010.

Voorafgaand aan het vaststellen van het A-besluit is een belevingsonderzoek uitgevoerd. Hieruit volgde dat veel hinder werd ondervonden van klein, rondvliegend vliegverkeer. In het A-besluit is het aantal bkl-bewegingen vervolgens drastisch verminderd. Thans zijn er op jaarbasis nog slechts 20.000 bkl-bewegingen toegestaan.

Gewezen dient voorts te worden op het feit dat in het kader van deze beslissing op bezwaar nieuw onderzoek is uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Uit dit onderzoek volgt dat de hoogste concentraties in 2011 langs de Vliegveldweg (ter hoogte van de passagiersterminal en het parkeerterrein MAA) worden berekend en in de nabijheid van de Rijksweg A2 ten noorden van de kruising met de Europalaan. In geen van de scenario's en zichtjaren worden jaargemiddelde concentraties fijn stof berekend hoger dan  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Met ingang van 2014 worden in geen van de scenario's jaargemiddelde concentraties  $\text{NO}_2$  berekend hoger van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dalende achtergrondconcentraties en schonere emissiefactoren voor wegverkeer leiden er toe dat de concentraties na 2011 in alle scenario's verder afnemen. Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen in hoofdstuk J.

Ten aanzien van de effecten van vlieggeluid op leerprestaties merk ik het volgende op. In het kader van de beslissing op bezwaar is feitelijk onderzoek gedaan naar het aantal scholen in de omgeving van de luchthaven ( zie To70-rapport 'Actualisatie scenario aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht Aachen Airport', januari 2011). Daaruit blijkt dat zich in de 35 Ke-zone twee basisscholen bevinden (Beek en Meerssen). De geluidsbelasting vanwege het vliegverkeer op deze scholen zal ten opzichte van het A-besluit afnemen. De toename van de geluidsbelasting op deze scholen ten opzichte van het Interim-aanwijzingsbesluit zal beperkt blijven tot 1-3 dB(A). Het gevonden effect op de leerprestaties zal zich dan ook niet voordoen.

T1 Bezwaar dat omwonenden van de luchthaven veel hinder ondervinden van en zich zorgen maken over de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) door o.a. kerosinedampen, waarvan de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de omwonenden onvoldoende bekend zijn 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Hoewel geurhinder de kwaliteit van het leven kan aantasten, zijn er op basis van het onderzoek rondom Schiphol (Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol 2006, Samenvattende reportage, RIVM 2008) geen aanwijzingen dat sprake is van klinische aandoeningen (zoals luchtwegaandoeningen) ten gevolge van geurhinder afkomstig van het vliegverkeer. In het MER aanwijzing en zonering Maastricht is onderzoek gedaan naar de geurhinder (zie blz. 175 MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport). De geurhinder wordt bepaald met behulp van de geureenheid (Ge). In het MER is de Ge afgeleid van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS). Daaruit blijkt dat het aantal gehinderden aanzienlijk vermindert, in 2015 van 392 (jaarberekening 2000) tot 0 (exploitatiealternatief) binnen de 1-10 Ge/m<sup>3</sup> 98 percentiel contour. De afname van de VOS-emissie en daarmee de geuremissie is vooral te danken aan de vlootvernieuwing, die in de periode van 2000 tot 2015 plaatsvindt.

Nu bij het scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer wordt uitgegaan van minder vliegtuigbewegingen dan in het exploitatiealternatief uit het MER, is het in het MER onderzochte exploitatiealternatief als een worstcase-situatie te beschouwen. Om die reden is geconcludeerd dat bij het scenario MVS 2010-16% Ke-verkeer, ten opzichte van de referentiesituatie (zichtjaar 2000), nog steeds sprake zal zijn van een relevante verbetering.

T2 Bezwaar dat de wijziging van met name de vliegroutes negatieve invloed heeft op de gezondheid 5.1.2e ,

Het bezwaar is ongegrond.

Voor zover het bezwaar zich richt tegen gevolgen van de verandering van de routestructuur in Zuid-Limburg, wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk F. Voor zover het bezwaar zich richt tegen de Ke-zone, voor de berekening waarvan gebruik is gemaakt van een gewijzigde routestructuur, kan worden opgemerkt dat het op zich juist is dat de geluidbelasting van dalende en opstijgende vliegtuigen overlast kan veroorzaken. Deze overlast en de aan de geluidsbelasting gerelateerde gezondheidseffecten worden door het invoeren van een geluidszone met de daarbinnen geldende bestemmingsbeperkingen echter zoveel als

mogelijk beperkt. Deze (Ke-) geluidszone is bepaald volgens de daarvoor geldende wettelijke voorschriften, zijnde de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden. In het Ke-rekenmodel wordt, zij het vereenvoudigd, rekening gehouden met locale kenmerken, zoals bijvoorbeeld met het landschap. Ook zaken als de meteocondities, de laterale geluidsverzwakking, de verspreiding in het horizontale vlak en de prestatie- en geluidskarakteristieken zijn in de appendices bij het rekenvoorschrift meegenomen. Verwezen wordt voorts naar hetgeen is overwogen in inleiding van hoofdstuk T.

T3 Bezwaar dat er steeds meer onderzoeksresultaten komen die wijzen op schade voor de volksgezondheid vanwege geluidsoverlast en luchtverontreiniging <sup>5.1.2e</sup> .

Het bezwaar is ongegrond.

Van gezondheidseffecten als gevolg van het gebruik van luchtvaartterrein Maastricht, zoals voorzien in het A-besluit, kan sprake zijn als gevolg van geluidsbelasting en/of luchtverontreiniging afkomstig van het vliegverkeer op de luchthaven. De afgelopen jaren is veel (internationaal) onderzoek gedaan naar diverse aspecten van de gezondheidstoestand van omwonenden van een luchthaven. In het kader van het A-besluit en deze beslissing op bezwaar is met de resultaten van deze onderzoeken rekening gehouden. Het gaat hier om onderzoeken naar, onder meer, de ervaren gezondheid en mentale gezondheid, slaapverstoring, hart- en vaataandoeningen, luchtwegaandoeningen en leerprestaties). Voorts wordt verwezen naar hetgeen is overwogen in de inleiding van hoofdstuk T en onder T1 en T2.

T4 Bezwaar dat de toename van de luchtvervuiling niet ten goede komt aan de huisgenoten van bezwaarmaker die kampen met ademhalingsproblemen <sup>5.1.2e</sup> .

Het bezwaar is ongegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen is overwogen onder T2.

## **U. Overig**

U1 Bezwaar dat er geen beslissing is genomen op het, op 4 april ingediende, niet ingetrokken, conform de Awb ingediende bezwaarschrift tegen de door de Staatssecretaris van V&W op 13 maart 2003 aan exploitant verleende ontheffing ex art. 31 Lvw (verg. procedure kenmerk DL/S&B 03.520583, bezwaarschrift Voncken, Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart, publ. Stcrt. 51, 31 maart 2003) terwijl toch de Awb van het bestuursorgaan eist dat, na verplichte heroverweging, een beslissing op bezwaar moet volgen. In deze heroverweging had betrokken dienen te worden de door de aanleg van dat voorziene bouwwerk te toetsen wettelijke bepalingen op grond van de Wegenwet, Wet Milieubeheer, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, Woningwet en de op die wetgeving stoelende uitvoeringsbesluiten als lokale bestemmingsplan en/of bouwverordening, alsmede de krachtens deze wetgeving conform de Awb gestelde regels van voorafgaande bekendmaking en/of melding, door de betrokken bevoegde bestuursorganen (Staatssecretarissen van V&W en VROM, Gedeputeerde Staten van Limburg en de Raad en/of B/W van Beek) (Voncken Utrecht).

Het bezwaar is ongegrond.

De onderhavige beslissing op bezwaar heeft betrekking op de bezwaarschriften die zijn ingediend tegen het A-besluit en het RO-besluit. Het door bezwaarmaker genoemde bezwaarschrift tegen de ontheffing op grond van artikel 31 van de Luchtvaartwet betreft een geheel andere procedure.

Overigens is er wel degelijk beslist op het bezwaar van bezwaarmaker tegen de ontheffing van 5 maart 2003. Bij besluit 26 augustus 2003 is het bezwaar niet-ontvankelijk verklaard. Daartegen is geen beroep ingesteld. Het besluit van 5 maart 2003 en de daarop betrekking hebbende beslissing op bezwaar zijn inmiddels dan ook onherroepelijk.

U2 Bezwaar dat vermeld wordt dat Limburg tamelijk smal is en ingeklemd ligt tussen België en Duitsland (tussen grotere vliegvelden zoals Luik, Keulen en Düsseldorf) en afstemming voor verkeersleiding moeilijk is. Maar over het vliegen van AWACS boven de tolerantiegebieden, zoals in bijlage B is aangegeven, wordt nergens melding gedaan. AWACS vliegen namelijk dagelijks diverse keren zeer laag hun oefenronden boven deze gebieden. Bezwaarmaker vraagt zich af of aanpassing voor verkeersleiders in dat geval geen probleem is en bovendien of de veiligheid voldoende is gewaarborgd (Voncken, Eys).

Het bezwaar is ongegrond.

De nieuwe luchtverkeersroutes die een betere afstemming tussen de verkeersleiding van België en Nederland mogelijk maken, zijn niet vastgelegd in het A-besluit. In dit verband wordt verwezen naar de inleiding van hoofdstuk F.

De in bijlage D bij het A-besluit opgenomen tolerantiegebieden hebben niets te maken met AWACS-vliegtuigen. De tolerantiegebieden hebben betrekking op vliegtuigen die starten vanaf het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport. Als AWACS-vliegtuigen laag zouden willen vliegen, dienen zij daarvoor toestemming te vragen van de

luchtverkeersleiding in Beek. Door dit toestemmingsvereiste wordt de veiligheid in het luchtruim gewaarborgd.

U3 Bezwaar dat de alternatieven voor de aanwijzing niet duidelijk zijn (Verheggen-Penders, Verheggen).

Bezwaar is ongegrond.

Voor zover het bezwaar betrekking heeft op het MER wordt verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk D. Nu het bezwaar niet nader is gemotiveerd en onderbouwd, kan er niet verder op worden ingegaan.

U4 Bezwaar dat de drukte in het luchtruim wordt veroorzaakt doordat er zoveel andere vliegvelden in de buurt zijn. Bezwaarmakers vragen zich af of daar niet naar uit kan worden geweken 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Indien wordt bedoeld op de vliegroutes wordt verwezen naar de overwegingen in hoofdstuk F.

Voor zover bezwaarmakers bedoelen te stellen dat de door de exploitant verzochte groei van het vliegverkeer niet op luchtvaartterrein Maastricht, maar op andere, nabijgelegen vliegvelden dient te worden afgewikkeld, wordt gewezen op het volgende. De aanwezigheid van de luchthaven Maastricht Aachen Airport past binnen het Nederlandse luchtvaartbeleid. Voor de luchthaven Maastricht is dat onder meer vastgelegd in de Planologische kernbeslissing (PKB) voor de luchthavens Maastricht en Lelystad en de Luchtvaartnota. Ondanks de aanwezigheid van de vliegvelden Luik en Brussel heeft de exploitant een aanvraag ingediend voor verruiming van de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven Maastricht. Naar aanleiding van die aanvraag is een afweging gemaakt tussen de gewenste uitbreiding ter plaatse en de daarmee gepaard gaande (milieu-) effecten. In het kader van de beslissing op bezwaar is dat opnieuw gedaan.

U5 Bezwaar dat het effectrapport geen rekening houdt met de hinder van de omwonenden en daarom behouden bezwaarmakers zich het recht voor om in privaatrechtelijke zin tegen hinder al dan niet in rechte te ageren. Door de ruime omschrijving van het hinderartikel (artikel 5:37 BW) ontstaat met deze procedure een onnodig gevaar. Wanneer het aanwijzingsbesluit uiteindelijk in publiekrechtelijke zin rechtmatig is, staat de rechtmatigheid van de hinder in privaatrechtelijke zin vast. In privaatrechtelijke zin is het aanwijzingsbesluit mogelijk een onrechtmatige overheidsdaad. In dit kader zijn omwonenden nieuwsgierig naar het milieueffect van de uitstoot van kerosine door het vliegverkeer en trillingen door geluidsoverlast en minder naar de relatie tussen wegverkeer van de A2 en vliegverkeer van MAA 5.1.2e , ).

Het bezwaar is ongegrond.

Het staat bezwaarmakers vrij om een civiele procedure te starten. Gewezen wordt op het feit dat in artikel 13 van het aanwijzingsbesluit een nadeelcompensatieregeling is opgenomen. Onder O1 is dit nader beschreven, zodat ik daarnaar verwijs. Ten aanzien van de emissies (luchtkwaliteit en geur) van het vliegverkeer en de relatie tussen het wegverkeer van de A2 en het vliegverkeer van MAA wordt verwezen naar de



overwegingen in hoofdstuk J en ten aanzien van de geluidhinder wordt verwezen naar hoofdstuk E.

Bezwaargronden naar aanleiding van de in 2011 ter inzage gelegde informatie

U6 In het Natuurrapport d.d. 31 maart 2011 wordt melding gemaakt van de in het nieuwe exploitatiealternatief (MVS 2010-16% Ke-verkeer) voorziene afname van de kleine luchtvaart. Bezwaarmaker geeft aan dat dit niet terecht is, zodat de conclusies uit dit rapport onjuist zijn (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

In paragraaf 4.3 op bladzijde 25 van het rapport 'Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving' is weergegeven dat een vergelijking is gemaakt tussen de autonome ontwikkeling binnen het Interim-aanwijzingsbesluit en het MVS 2010-16% Ke-verkeer scenario. Voor de autonome ontwikkeling is uitgegaan van 30.000 vliegtuigbewegingen klein verkeer. In het MVS 2010-16% Ke-verkeer-scenario is daarentegen uitgegaan van 20.000 vliegtuigbewegingen klein verkeer. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling is bij dit scenario derhalve sprake van een afname van het klein verkeer. Dat, evenals in de andere deelrapporten, voor het MVS 2010-16% Ke-verkeer-scenario is gerekend met 20.000 vliegtuigbewegingen Bkl-verkeer volgt duidelijk uit tabel 4.2 op bladzijde 27 van vernoemd rapport.

U7 In de stukken wordt meermalen melding gemaakt van een vergelijking tussen het Interim-aanwijzingsbesluit uit 2001 en het nieuwe exploitatiealternatief (MVS 2010-16% Ke-verkeer). Bezwaarde vraagt zich af waarom dit gebeurt; een vergelijking met de in het Aanwijzingsbesluit opgenomen variant lijkt bezwaarde correcter (Gemeente Meerssen).

Het bezwaar is ongegrond.

Het voorliggende besluit betreft een beslissing op de bezwaren die zijn gericht tegen het aanwijzingsbesluit uit 2004. Om op de juiste wijze effecten te bepalen van het MVS 2010-16% Ke-verkeer scenario, moet de autonome ontwikkeling bepaald worden. De autonome ontwikkeling is de situatie zonder A-besluit 2004. Deze situatie wordt bepaald door uit te gaan van de maximale mogelijkheden binnen de vigerende geluidzone uit het Interim-aanwijzingsbesluit 2001. Zie in dit verband bijvoorbeeld paragraaf 2.3.1 op bladzijde 7 van het rapport 'Onderzoek luchtkwaliteit' van 2 maart 2011.

U8 Bezwaar dat ten onrechte wordt uitgegaan van passagiers uit de Randstad en het Ruhrgebied. Indien deze passagiers daadwerkelijk komen, levert dit acute capaciteitsproblemen op met betrekking tot de afhandeling en het parkeren. In dat geval zal de terminal verplaatst moeten worden (5.1.2e [redacted]).

Het bezwaar is ongegrond.

MAA heeft een gunstige geografische ligging, dit geldt met name op de markt tussen de 1 en 2 uur reistijd (75-150 km). Binnen twee uur reizen kunnen inwoners uit een deel van de Randstad, de regio Antwerpen/Brussel en het Ruhrgebied de luchthaven

bereiken. Ook geldt dat passagiers voor low cost-reizen al gauw bereid zijn een reistijd tot 2 uur te accepteren. Het is daarom aannemelijk dat de luchthaven Maastricht relatief veel buitenlandse reizigers zal aantrekken (zie ook paragraaf 2.4 rapport Syconomy/ Decisio). Daarnaast is het aan de exploitant om nader te bepalen hoe met de toekomstige extra behoefte aan parkeerplaatsen moet worden omgegaan. De exploitant heeft aangegeven dat diverse maatregelen mogelijk zijn om meer parkeerplaatsen te creëren, bijvoorbeeld het meerlaags parkeren op de huidige locatie of de aanleg van één of meer additionele parkeerterreinen .

U9 Bezwaarmakers geven aan dat een constructie waarbij de provincie Limburg de infrastructuur voor haar rekening neemt waarschijnlijk niet toelaatbaar is uit het oogpunt van ontoelaatbare staatssteun 5.1.2e [REDACTED] .

Het bezwaar is ongegrond.

Het onderhavige besluit betreft de beslissing op de bezwaren van de partijen die in beroep zijn gekomen tegen het besluit van 24 augustus 2006. In het A-besluit en de voorliggende beslissing op bezwaar wordt niets geregeld over het overdragen van infrastructuur op de luchthaven aan de provincie Limburg. Vragen over de wenselijkheid en de juridische aspecten van het overdragen van de infrastructuur op de luchthaven zullen beantwoord moeten worden door de provinciale politiek.

U10 Het is voor bezwaarmaker niet duidelijk wat bedoeld wordt met een verkeersbeweging volgens rekenmodel SRM3 (rapport Verkeersprognose Businesspark MAA onder 2.2.1) 5.1.2e [REDACTED] ).

Het bezwaar is ongegrond.

In paragraaf 2.2.1 van het rapport Verkeersprognose Businesspark MAA is aangegeven dat passagiers die met eigen vervoer komen 1 verkeersbeweging per keer genereren, terwijl het brengen en halen en vervoer per taxi 2 verkeersbewegingen per keer oplevert. Hieruit is op te maken dat een verkeersbeweging een enkele rit per auto is naar de luchthaven MAA.

U11 Bezwaarmaker wil weten met hoeveel passagiers NACO heeft gerekend bij het beoordelen van de capaciteit van de huidige terminal, welke afweging de minister maakt om 1.439.000 passagiers op de luchthaven MAA te verwerken binnen de geldende openingstijden en waar alle auto's (van onder meer passagiers en medewerkers) in de toekomst moeten parkeren 5.1.2e [REDACTED] .

Het bezwaar is ongegrond.

Bezwaarde gaat er ten onrechte van uit dat de aanwijzing de openingstijden van de balies reguleert. De aanwijzing reguleert slechts de openingstijden ten behoeve van baangebruik.

Het onderzoek van NACO, en andere uitgevoerde berekeningen, hadden onder andere tot doel om te bepalen of MAA beschikt over voldoende opstelplaatsen ten behoeve van passagierstoestellen om de maximaal berekende hoeveelheden passagiers te kunnen verwerken. Het antwoord daarop is eenduidig bevestigend.

Inderdaad zal het berekende totaal van 1.439.000 passagiers leiden tot een grotere parkeerbehoefte dan nu het geval is. In het rapport van Cauberg-Huygen is, in het



worst case scenario, gerekend met een maximale parkeerbehoefte van 3.400 parkerende personennauto's per etmaal. Dit totale aantal is in het onderzoek van Cauberg-Huygen toegerekend aan de huidige langparkeerplaats, ten noorden van de terminal en het hotel. Deze parkeerplaats telt nu ongeveer 1.200 parkeerplaatsen, alle op maaiveld.

Het is aan de exploitant om nader te bepalen hoe met de toekomstige extra behoefte aan parkeerplaatsen om te gaan. Er zijn diverse maatregelen mogelijk om meer parkeerplaatsen te creëren, zoals bijvoorbeeld het meerlaags parkeren op de huidige locatie of de aanleg van één of meer additionele parkeerterreinen. Beide alternatieven zijn ruimschoots inpasbaar binnen het door Cauberg-Huygen gehanteerde worst case-scenario waarin alle parkeerbewegingen plaatsvinden op maaiveld in het gebied waar de concentratiebijdrage door de luchtvaart en wegverkeer samen het hoogst zijn. Het ruimtelijk verdelen van de parkeerplaatsen over meerdere parkeerlagen, dan wel over meerdere locaties binnen het luchthaventerrein leidt tot een verdunning van het lokale parkeeraanbod (en daarmee tot een lagere concentratiebijdrage) op die locaties waar de hoogste concentraties optreden.

U12 Het mogelijk overnemen van de infrastructuur van de luchthaven door de provincie Limburg beschouwt bezwaarmaker als een ongewenste ontwikkeling. Dit voornemen, dat aantoont dat MAA onrendabel is, dient betrokken te worden in de te nemen beslissing op bezwaar 5.1.2e ).

Het bezwaar is ongegrond.

Het onderhavige besluit betreft een beslissing op de bezwaren van de partijen die in beroep zijn gekomen tegen het besluit van 24 augustus 2006. In dit besluit wordt niets geregeld over het overdragen van infrastructuur op de luchthaven aan de provincie Limburg. Om die reden is met dit aspect geen rekening gehouden in de onderzoeken die ten grondslag liggen aan de beslissing op bezwaar.

U13 De opmerking op de website van de MAA dat de luchthaven streeft naar een goede relatie met omgeving strookt niet met de overweging in de brief van MAA d.d. 25 oktober 2010 om over te gaan tot een mogelijk ander baangebruik 5.1.2e .

Het bezwaar ongegrond.

De bezwaargrond richt zich niet tegen het aanwijzingsbesluit MAA of een van de onderliggende onderzoeken. De grond richt zich tegen uitingen van de exploitant, waar de Staatssecretaris geen zeggenschap over heeft.

Bijlage 1

**Verslag hoorzitting BOB MAA d.d. 31 mei 2011**



Verslag van de hoorzitting  
inzake de bezwaarprocedure tegen de Aanwijzing Luchtvaartterrein Maastricht  
gehouden op 31 mei 2011 te Beek

---

Aanwezig:	5.1.2e	Onafhankelijk voorzitter
	5.1.2e	Secretaris Commissie, ministerie van Infrastructuur en Milieu, directie Luchthavens
	5.1.2e	Lid Commissie, ministerie van Infrastructuur en Milieu, directie Luchthavens
	5.1.2e	Lid Commissie

Alsmede 8 sprekers en 22 belangstellenden.

---

### Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting in het kader van de Beslissing op Bezwaar over de Aanwijzing Luchtvaartterrein Maastricht en heet een ieder welkom. Tijdens de hoorzitting worden belanghebbenden nog eens in de gelegenheid gesteld op de ter inzage liggende stukken te becommentariëren. Tot tien dagen voor deze hoorzitting konden belanghebbenden stukken indienen via het Centrum Publieksparticipatie. De reacties zullen worden betrokken bij het opstellen van de nieuwe Beslissing op Bezwaar.

De voorzitter sluit de inleiding af en geeft als eerste het woord aan 5.1.2e

1. 5.1.2e

Spreker spreekt namens de boze moeders die indertijd een groep waren die zich met veel zorg en bezorgdheid bezighield met de uitbreidingsplannen van vliegveld Beek welke gelukkig niet zijn doorgegaan. In het kader van het voorliggende plan wil spreker aandacht geven aan het Mergelland waarover 10% meer vluchten worden uitgevoerd. Per email zal spreker een wetsartikel toesturen op grond waarvan het niet alleen zo is dat geluid dat geproduceerd wordt door een bron en uitgestort wordt over een gebied van belang is, maar dat ook het karakter van het gebied waarover dat wordt uitgestort van groot belang is. Het karakter van dat gebied is het toeristengebied, een kip met gouden eieren. Heel belangrijk in dat gebied is de RECRON, de verzameling van ondernemers in de horeca. Spreker zou er nog een keer uitzonderlijk veel nadruk op willen leggen dat deze groep gehoord wordt, dat precies in kaart gebracht wordt wat de geluidsoverlast is die deze kwetsbare groep mag ondergaan, dat er niet aan voorbij gegaan mag worden. Ook moeten met heel veel zorg de bezwaren die ingediend worden vanuit VVV-kantoren worden bekeken, maar ook de particuliere ondernemers.

Samengevat: centraal de RECRON, centraal de gedachte aan een kip met gouden eieren en centraal geld verdienen met de ene vogel en geld verliezen met het verlies van de vogel met gouden eieren.

2. 5.1.2e Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (VGUVB)/Milieufederatie Limburg te Kelmond

Spreker beperkt zich tot een beperkt aantal kritische kanttekeningen omdat hij ervan uit gaat dat de gepresenteerde gegevens voldoende duidelijke taal spreken met betrekking tot de vier hoofdaspecten



die hier aan de orde zijn: de luchtkwaliteit, de veiligheid, het geluid en de omringende habitat, afgezet tegen de groeiscenario's van de luchthaven die, als vanouds, met de beste wil van de wereld niet anders te kwalificeren zijn dan als luchtfitserij. Om die reden heeft de Vereniging zich nooit gemengd in de economische discussie. Ook nu weer hangt het hele verhaal aaneen van aannames en prognoses die op geen enkele manier hard worden gemaakt. Tegelijkertijd wordt cijfermateriaal gehanteerd dat veelal de directe relatie mist met die prognoses.

Wie zijn toekomstscenario baseert op een Low Cost Carrier als Ryanair weet dat hij op los zand bouwt. Een Memorandum of Understanding blijkt dan, ook uit de letterlijke tekst, niet anders gelezen te kunnen worden dan als een volstrekt vrijblijvend, want terstond opzegbaar document. Een groeiprognose die uitgaat van kaping van 13 vluchten bij andere luchthavens, met de bijpassende passagiersaantallen en afgeleide werkgelegenheid mist elke grond en kan dus niet meegewogen worden bij de te nemen beslissing ten aanzien van de aanwijzing. Daar komt bij dat de luchthaven, in een bijna desperate poging de zaak open te houden 16% vluchten inlevert, daarbij uitgaand van een nieuwe vlootmix, maar daarmee de letterlijke speelruimte van de luchthaven erg klein maakt. Zelfs bij een wijziging van het aantal grote vluchten naar 30.000, ten koste van de kleine die dan 20.000 in getal zouden zijn, trekt dat de zaak nog steeds niet vlot, ook niet in 2015, want dat is het moment waarop het allemaal gerealiseerd moet zijn.

Je rijk rekenen aan een 'catchment area' waarin de Randstad en het Roergebied de voornaamste leveranciers zijn van passagiers, die dan ook nog eens voor 90 % dubbelbetalende vakantiegangers zijn, getuigt van weinig realiteitszin. Sterker nog, als die passagiers er al zouden komen betekent dat acuut capaciteitsproblemen met betrekking tot de afhandeling en het parkeren. Dan moet alsnog de terminal verplaatst worden. Over de bijdrage aan een verslechtering van de luchtkwaliteit hebben we het dan nog niet terwijl de daarvoor gehanteerde rekenmodellen uitgaan van verkeerde uitgangspunten: het verkeer, te land en in de lucht, wordt afgewikkeld hier binnen de 17 uur dat de luchthaven effectief open is. Uitgaan van gemiddeldes die gespreid berekend zijn over een vol etmaal negeren dus een wezenlijk slechtere uitkomst.

Uiteindelijk is dat allemaal bekend en onderkend, ook en met name bij de exploitant van de luchthaven: niet alleen vraagt die van de provincie de infrastructuur over te nemen zodat de luchthaven zelf, zonder die last, zich volledig kan richten op het maken van winst, maar gaat de exploitant zelf uit van een luchthaven die niets oplevert. De rendementseis die tot nu toe gold is losgelaten. Exploitatieverliezen of het achterwege blijven van enig rendement worden weggevangen door de verwachte of gehoopte inkomsten uit de andere poten: de exploitatie van Aviation Valley, de Real Estate-by en Handling. Ergo, de exploitant gelooft er zelf niet in.

Overigens zou een constructie waarbij de provincie de infrastructuur voor haar rekening neemt waarschijnlijk niet straffeloos langs de Commissaris Mededinging van de EU komen vanwege concurrentievervalsing.

Het is verleidelijk om hier nu een baaiend aan cijfermateriaal kritisch te benaderen, en de vele tegenstrijdigheden en tegenspraken bloot te leggen, maar daar spreekt het gepresenteerde materiaal duidelijke en niet te negeren taal.

Rest de constatering dat de Provincie Roland Berger Strategy Consultants alweer twee jaar geleden vroeg de diverse scenario's voor het vliegveld uit te werken. De meest onwelgevallige conclusie was daarbij de meest realistische: het vliegveld zal nooit tot substantiële wasdom komen, nooit werkelijk rendement opleveren, en zou daarom gevoeglijk het beste dicht kunnen. Omdat de Provincie uit imago-overwegingen hecht aan een eigen vliegveld is uiteindelijk bepaald dat dit scenario aan snee zal komen als over tien jaar blijkt dat het nog steeds niks geworden is.

Werd de 16% reductie aanvankelijk, enkele jaren geleden, gepresenteerd als een geluidsmaatregel, nu is het een veiligheidsmaatregel, die er met name op gericht is te voorkomen dat de luchthaven een groot aantal woningen in Geveik zou moeten aankopen om ze af te breken.

Terwijl de geluidsoverlast, met name door het gebruik van stillere motoren, daadwerkelijk gereduceerd is, hetgeen aan de andere kant weer speelruimte oplevert voor meer vluchten, is de luchtkwaliteit daarmee nog niet gered. De onderbouwing van het voorliggende cijfermateriaal gaat op vele plaatsen de mist in vanwege verkeerde aannames.

Ten aanzien van de veiligheid kunnen grote vraagtekens gezet worden door de toename van gebouwen rond het vliegveld, waarbij met name de groepsrisico's die ontstaan zijn door de uitbouw van TPE en andere concentraties van personeel de veiligheid weer omlaag halen. Ook in de gewijzigde aan- en uitvliegroutes zit een niet erkend veiligheidsaspect. Door het gebruik van ILS kan er 10% meer aan- en uitgevlogen worden over het Heuvelland, de verhouding 80-20 wijzigt daardoor naar 70-30. De vorige spreker heeft dit ook al genoemd en spreker kwam het ook tegen bij een bijeenkomst van de Provincie vorige week over toerisme. De grote vogel van hier dreigt de kip van zijn nest met gouden eieren te jagen, dan gaat het over 25.000 banen in het toerisme in het Heuvelland.

Dat bij die gewijzigde verhouding 80-20, 70-30 ook de habitat aangetast wordt mag duidelijk zijn. Weliswaar constateert een van de deelrapporten dat er geen significante verstoring van de flora en fauna plaatsvindt ook al wordt toegegeven dat visuele en auditieve verstoring incidenteel kan leiden tot verstoorde communicatie en dus een verstoring van de ontwikkeling van de populatie van bepaalde beesten, maar dan is er sprake van het 'gewone' dierenrijk. Voor de belangrijkste diersoort in het gebied, de mens, is dat niet of niet afdoende onderzocht. Ook die heeft echter last van visuele en auditieve verstoring van zijn leefpatroon, met mogelijk minstens zulke ingrijpende gevolgen.

Veelzeggend is het gegeven dat er vluchten plaatsvinden boven stiltegebieden waarbij de premisse kennelijk is dat stilte boven een bepaalde hoogte ophoudt te bestaan en dus niet verstoord kan worden. Vooralsnog gaan wij ervan uit dat de rooskleurige prognoses niet sporen, en ook nooit zullen sporen met de harde realiteit, en de luchthaven uiteindelijk wordt waarvoor die in potentie het meest geschikt is: een bedrijventerrein met in het centrum een kleine landingsbaan die gebruikt wordt om met bescheiden toestellen te 'hubben' naar omliggende vliegvelden, zodat de hele wereld alsnog binnen ieders bereik is. Zo'n luchthaven mag wat ons betreft ook best wat gemeenschapsgeld kosten, wat nu immers direct en vooral indirect ook al het geval is, als onderdeel van een openbaar-vervoerinfrastructuur.

### 3. 5.1.2e te Bemelen

Op 2 februari 2005 is een bezwaarschrift ingediend door 214 inwoners van Bemelen en Margraten. In het verlengde van die bezwaren richt spreker zich nu tot de commissie. Dat betekent ook dat de bezwaren die destijds geuit zijn niet ingetrokken zijn, dus ook nog steeds van kracht zijn.

De nieuwe informatie ter voorbereiding op een nieuwe beslissing bevat een toets op het onderzoek "Nut en noodzaak Vervoersmix Maastricht Aachen Airport" door Syconomy. De toets heeft onder andere de bevinding opgeleverd dat de berekende effecten op een aantal punten te hoog zijn ingeschat. Dat wil zeggen dat de positieve - Maastricht Aachen Airport als bestemming - en de negatieve effecten - door de schade mogelijk aan het toerisme - niet in beeld zijn gebracht. Dat betekent in wezen dat de werkgelegenheidseffecten alleen gebruikt zijn voor het effect van de luchthaven en niet de schade die aan het toerisme zou kunnen veroorzaakt worden. Spreker vindt dat een ernstig punt en maakt daar ook ernstig bezwaar op. Want zonder dat perspectief van die positieve balans is de toename van lawaai en stank een onverantwoord offer van de bewoners van het Heuvelland. Voorgaande sprekers hebben daar ook al gewag van gemaakt. Spreker vindt dat er een aantoonbaar, positief economisch effect moet zijn en anders heeft het helemaal geen zin om dat offer te leveren. Dat is de reden dat spreker bezwaar maakt.

### 4. 5.1.2e te Bemelen

Spreker behoort bij de mede-ondertekenaars. Toen spreker in januari het pakket van het Ministerie kreeg was daar een CD bij en ook een stuk op papier waarbij een tekening zat van de contouren. In het pakket dat hij onlangs heeft gekregen stond in de Natuurnotitie de precieze lijn van de uitvliegroute wederom.

Na ontvangst van het pakket in januari heeft spreker meteen een brief gestuurd naar het Ministerie waarvan hij een ontvangstbevestiging heeft gekregen. In die brief heeft spreker gezegd dat deze contouren niet meer op de feiten gebaseerd zijn. Dat is ook gebleken uit één van de stukken die bijgevoegd waren. Er was een notitie bij van 25 augustus 2010 waarin stond dat er een verschil was tussen de uitvliegroute van de klasse B vliegtuigen en de klasse C vliegtuigen. Klasse C vliegtuigen zijn de zware vrachtvliegtuigen die het meeste lawaai geven, de 747's waarvan er steeds meer zijn.



Feit is dat de 747's, en of ze nu vol of leeg zijn zoals de meeste van de Cargolux vliegtuigen die uit Afrika komen, hier lossen en vervolgens teruggaan naar Luxemburg, die vliegen allemaal een stuk zuidelijker dan de Contourennota aangeeft, pakweg een kilometer zuidelijker kunnen ze die bocht pas maken. Dat betekent in feite dat zowel in ANBI als in Noord Maastricht als tussen Bemelen en Cadier en Keer in plaats van een kilometer ten noorden van Bemelen, als vervolgens in Margraten er een aanzienlijke hoeveelheid extra lawaai komt die niet gebaseerd is op de Contourennota. Spreker is vandaag gekomen om nogmaals bij iedereen onder ogen te brengen dat de Contourennota zoals bij alle stukken gebruikt, niet meer op de feiten van vandaag gebaseerd is. Daar wil hij nog aan toevoegen dat als hij gelezen heeft welke types vliegtuigen in de berekeningen gebruikt zijn, hij ook de indruk krijgt dat ook dat niet meer helemaal klopt. Feit is natuurlijk dat Ryanair, Transavia en dat soort maatschappijen over het algemeen met 737-800 vliegen, die kunnen die bocht nog wel maken en dat de andere grote hoop vliegtuigen, de 747's zijn van de series 200, 300 en 400. Maar of het nou de 200 zijn en de 300 met de motoren die heel veel lawaai maken of de 400 die net iets minder lawaai maken, in ieder geval al die zware klasse C-vliegtuigen vliegen een stuk zuidelijker dan uit de Contourennota blijkt en dus kan het niet zo zijn dat er een besluit genomen wordt dat niet meer op de feiten van vandaag gebaseerd is.

Spreker heeft zijn standpunt ook reeds schriftelijk ingediend.

#### 5. **5.1.2e** **te Beek**

In zijn betoog bij de Raad van State inmiddels jaren geleden, heeft spreker een opmerking neergelegd over de factor mens. De factor mens die hij toen in geen enkel onderzoek is tegengekomen, zo ook nu weer niet. Hoe is de beleving van mensen in de omgeving van de luchthaven, en in welke rapporten is dit terug te vinden? Hoe worden zij meegewogen in de nieuwe Beslissing op Bezwaar? De cijfers van de klachtentelefoon en gedegen veldwerk onder de bevolking binnen minimaal de 20KE zone is niet te vinden. Spreker zou bijna wensen dat hij een staart zou hebben, dan werd er waarschijnlijk wel onderzoek naar de bevolking gedaan. Als voorbeeld de verhouding tussen het aantal klachten en het verliesgevend aantal vluchten en vooral de lesvluchten. Dat zou toch ook een belangrijke overweging binnen de Beslissing op Bezwaar moeten zijn. De economische onderbouwing bestaat weer eens uit absurde aannames en onrealistische groeimogelijkheden en nietszeggende MOU's. Daar laat ook het toetsingsrapport van Syconomy geen twijfel over bestaan.

De wijze waarop de verschillende rapportages zijn opgebouwd en relevante gegevens eindelijk wel zover als mogelijk zijn meegewogen, geeft aan dat spreker als individuele bezwaarmaker eindelijk serieus genomen is. Hij heeft echter toch een paar zeer kritische opmerkingen die tot een herberekening van alle gegevens zullen leiden.

Om te beginnen is hem niet duidelijk wat er bedoeld wordt met een verkeersbeweging volgens rekenmodel SRM3. In het rapport Verkeersprognose Businesspark MAA onder 2.2.1 (passagiersterminal) staat: Passagiers die met eigen vervoer komen genereren 1 verkeersbeweging per keer, terwijl het brengen en halen en vervoer per taxi 2 verkeersbewegingen per keer oplevert. Bij een gemiddelde autobezetting van 1,75 passagiers levert dit bij ontwikkeling conform MVS 2010 -16% jaarlijks ca. 1,1 miljoen verkeersbewegingen op, van en naar de passagiersterminal. Spreker zou graag deze berekening inzichtelijk gemaakt zien, daar hem niet duidelijk is of er rekening is gehouden met het feit dat er respectievelijk 2 of 4 keer een vast punt gepasseerd wordt, wat van wezenlijk belang is. Een verkeersbeweging kan ook een auto zijn die langsrijdt, en niet meer terugkomt. In dit specifieke geval van MAA gaat dit namelijk niet op, verkeer komt allemaal terug op hetzelfde punt. Hij wil daarom weten of de rekenmodellen daarop zijn aangepast.

In het verleden heeft de luchthaven grote plannen gehad om de passagiersterminal te verplaatsen omdat bleek dat de huidige terminal de hoeveelheid passagiers niet aankan. In het herziene bestemmingsplan blijft de terminal op de huidige plaats, en is door Adviesbureau NACO daarom onderzoek verricht naar de mogelijkheden en beperkingen voor ontwikkeling in het gebied van de huidige terminal. Daarbij is uitgegaan van de ruimtebehoefte die nodig is om het in het meerjarenperspectief geraamde aantal passagiers te kunnen verwerken. Geconcludeerd is dat, gezien de beperkte beschikbare ruimte in de strook tussen A2 en start-/landingsbaan, inventiviteit nodig zal zijn, maar dat inpassing van alle eisen zonder meer mogelijk is. Graag zou spreker willen weten bij welke passagiersaantallen door NACO is gekeken, omdat we bij het vorige bezwaar over 1,1 miljoen passagiers spraken en nu over 1,4 miljoen, en welke afweging de Minister maakt om 1.439.000



passagiers te verwerken, binnen de openingstijden van MAA die namelijk maximaal 17 uur per dag is, en zoals zo meteen zal blijken in een nog korter tijdsbestek per dag. Ook voor wat betreft het parkeren bestaat er nog steeds grote onduidelijkheid. Een rekensommetje: 1.439.000 passagiers per jaar waarvan volgens de rapportage 32% met eigen auto komt. Bij een gemiddelde autobezetting van 1,75 passagiers betekent dit 720 voertuigen die parkeren per dag. Zoveel parkeerplekken zijn niet eens voorhanden, waar gaan die allemaal naartoe? Daarbij zijn de honderden nieuwe medewerkers die een baan gaan krijgen niet eens meegerekend. Dit zijn gemiddelde waarden, er zullen dagen zijn waarop er meer en minder parkeerbehoefte zal zijn.

In het toetsingsrapport staat dat als MAA dezelfde groei toont als andere luchthavens waar Ryanair sterk uitbreidde, zal het aantal vliegbewegingen in 2015 zo'n 20% achterblijven bij de prognoses van BCI en SEO.

Verder, niet onbelangrijk, zijn de positieve (MAA als bestemming) en negatieve effecten (door geluidcontouren) op toerisme en recreatie niet in beeld gebracht, noch de invloed van de vergrijzing en daarbij gepaard gaande afname van de populatie in de catchment area.

Verder vindt spreker het opmerkelijk dat voor luchtvracht in het rapport van BCI en SEO wordt uitgegaan van een stabiel marktaandeel van ongeveer 2% omdat dit een logische aanname is gegeven de onzekerheden die erg groot zijn, en de groei sterk afhankelijk is van één of twee maatschappijen, terwijl de concurrentie van andere luchthavens groot is.

In datzelfde rapport echter, rekent men wel met een scenario van 13 dagelijkse low cost bestemmingen die in het rapport niet worden onderbouwd. Dat bevreemdt spreker omdat de groei ook in dit segment meer dan sterk afhankelijk is van één of twee wispelturige onzekere maatschappijen en dezelfde concurrentie van andere luchthavens. Naar zijn mening klopt deze onderbouwing dan ook van geen kant. Natuurlijk beseft hij dat de economische onderbouwing staat of valt met de vervoerprognoses, en daar zal dan ook wel de onderliggende overweging zitten.

Spreker wil het Ministerie dan ook met klem aanraden om daar waar dat nog niet is gebeurd meer dan heel goed naar dit toetsingsrapport te kijken.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft het dossier luchtkwaliteit niet in de hand. Dat blijkt onder andere uit de Zembla-uitzending 'Stikken langs de snelweg' van zaterdag 16 april jl. Het is onwaarschijnlijk dat Nederland de Europese normen voor fijnstof gaat halen. Recent is de nieuwe EU-richtlijn over de zogeheten 'zeezoutaftrek' in werking getreden. Zeezout is een natuurlijke fijnstof die landen mogen aftrekken van de geconstateerde concentraties fijnstof. Nederland heeft dat vertaald in een verhoging van het aantal dagen waarop de normen mogen worden overschreden. Uit deze nieuwe richtlijn blijkt dat Nederland een veel te hoge zeezoutaftrek hanteert. Hoe het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hiermee wil omgaan blijft vooralsnog onduidelijk.

De Minister zegt dat het allemaal goed komt, maar wil pas in juni openheid van zaken geven, terwijl het dan te laat is om alsnog beleid bij te stellen.

Uit de rapportages blijkt dat er toch nog is gerekend met een zeezoutcorrectie van  $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , terwijl al op 6 juli 2010 onder andere het planbureau voor de leefomgeving in hun beleidsgericht onderzoeksprogramma fijnstof aandringt dat een herziening van de regeling voor de aftrek van zeezout gewenst is, want de bijdrage van zeezout aan de fijnstof concentraties is minder dan tot nu toe werd aangenomen.

Verder is op 16 februari 2011 een motie ingediend voor aanpassing van het besluit Luchtkwaliteit 2005 betreffende de te hoge aftrek van zeezout. Dit is kamerstuk KST30175-108 en heeft de commissie als ingezonden stuk in zijn bezit. Spreker constateert dat er niet zoals wel gesteld is, volgens de meest recente inzichten gerekend is.

Als volgende wil spreker het hebben over kamerstuk KST31936-43, (ook deze is in het bezit van de Commissie) waarbij Staatssecretaris Atsma ingaat op het verzoek van één omwonende van Groningen Airport Eelde om de berekeningen van het aantal ernstig gehinderden uit 2005 te overleggen omdat er bij hem vraagtekens gerezen waren over de juistheid van de uitgevoerde berekeningen en deze juistheid nader wilde onderzoeken. Naar aanleiding van het verzoek van de omwonende is contact opgenomen met het bureau ADECS Airinfra dat in 2005 de desbetreffende rapportage had opgesteld en is verzocht de berekeningen verifieerbaar te overleggen. In reactie op dit verzoek heeft ADECS medegedeeld dat in het spreadsheetprogramma dat ADECS toentertijd hanteerde, een onjuiste formule is ingevoerd. Spreker zou willen verzoeken om ook nu de invoergegevens van ADECS verifieerbaar te maken. Aangetoond lijkt hem dat het blijkbaar mogelijk is

een verkeerde formule te plaatsen. Waarom zou dit in onderliggende rapportages ook niet zijn gebeurd, overigens zonder te willen suggereren dat dit is gebeurd.

In het Hoofdrapport van Cauberg-Huygen, onder 2.4 (omrekenfactoren), worden de verkeersintensiteiten berekend voor een gemiddeld avondspitsuur op een werkdag. Ten behoeve van de luchtberekeningen is er echter behoefte aan etmaalwaarden voor een gemiddelde weekdag. Deze bezwaarprocedure gaat over MAA, en het is een gegeven dat MAA maar 17 uur per dag open is, en geen etmaal. Alle luchthavengerelateerde bewegingen vinden dan ook met zekerheid plaats binnen deze 17 uur en hierdoor zullen er andere resultaten zijn dan de rapportages laten zien, want deze zijn gebaseerd op een etmaal.

In het hoofdrapport onder 5.5 derde alinea wordt gesteld dat bij het optellen van de concentratiebijdragen wordt aangesloten bij de algemeen geaccepteerde systematiek uit de RBL2007 voor het bepalen van overschrijdingsdagen en -uren voor locaties in de nabijheid van wegen. Deze regeling is dusdanig ingericht dat het berekenen van luchtkwaliteit volgens eenduidige regels plaatsvindt en dat de diverse modellen voor het rekenen van luchtkwaliteit goedgekeurd moeten worden. Voor het aspect luchtvaart is er echter geen expliciet rekenvoorschrift vastgelegd in de RBL2007. Het model waarmee in dit onderzoek de verspreiding van de uitstoot van het luchtverkeer berekend is, is gebaseerd op het Nieuwe Nationaal Model (NNM), opgesteld door de projectgroep Revisie National Model in het paarse boekje. Daarbij is rekening gehouden met de meest recente afspraken, zoals deze in de Beheerscommissie NNM zijn gemaakt. Een voorbeeld van een dergelijke afspraak is dat er gebruik gemaakt is van locatiespecifieke meteorologie, zoals die door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu beschikbaar zijn gesteld voor Schiphol en Eindhoven.

Naar de mening van spreker gaan de berekeningsmodellen die voor Schiphol en Eindhoven gelden hier dus niet op, daar Schiphol 24 uur open is, en je daar dus ook met etmalen kunt rekenen. Naar het lijkt is er voor Eindhoven dus ook verkeerd gerekend gezien de openingstijden van deze luchthaven. Omdat het NNM model gebaseerd is op afspraken die in de Beheerscommissie zijn gemaakt, moeten in dit model, dus ook als afspraak, de daadwerkelijke openingstijden en andere factoren opgenomen worden. Dat dit niet is gebeurd bevreemdt spreker en is een ontbrekende factor. Het model voldoet in deze dan ook niet voor de specifieke situatie op MAA.

Als je omrekent naar etmaalintensiteiten, dan moet je ook blijven omrekenen naar de daadwerkelijke periode waarin al deze bewegingen plaatsvinden, en dat is 17 uur, en eigenlijk nog minder, maar daar komt spreker straks op terug.

Ook de pieken van omliggende bedrijventerreinen krijgen nu een andere dimensie. Daarmee is met de zojuist geschetste recente afspraken in het model naar de mening van spreker onterecht geen rekening gehouden. Persen we de gegevens van een etmaal (24 uur) in de 17 uur dat MAA daadwerkelijk open is, dan hebben we een procentueel verschil van 29,16%.

De invoerwaardes in de modellen van het rapport Luchtvaartgebonden Luchtkwaliteit inclusief het parkeren (SRM3) dienen dan ook herberekend te worden naar de daadwerkelijke uren, waarbij voor wat betreft optellingen met name gekeken moet worden naar de ochtend- en avondpiekconcentraties, periode dat charters vliegen (april-oktober), en hoe vaak die dan voor een al dan niet overschrijding van de norm zorgen.

Als spreker resumerend doorkijkt naar eigenlijk alle rekenmodellen, dan is er verkeerd gerekend. De daadwerkelijke totale belasting door MAA ligt kort door de bocht genomen zo'n 29% hoger. Maar gaat hij nog verder met kritisch kijken dan blijkt dat de openingstijden van de check-in op MAA aantonen dat de passagiers in een nog korter tijdsbestek verwerkt worden, daar de check-in vaak pas om 08.00 uur open gaat en op dinsdag al om 18.00 uur dicht is en op zaterdag zelfs om 15.00 uur. Aangezien check-in balies voor vakantiecharters 120 minuten voor vertrektijd openen, is vast te stellen dat als de balie om 08.00 uur opent het toestel pas om 10.00 uur vertrekt. Voor lijndiensten is dit 90 minuten voor vertrek. Wat dit inhoudt is al te raden. Duidelijk lijkt spreker dat veel gegenereerde bewegingen in een nog kortere periode dan die 17 uur plaatsvinden. Als hij grofweg rekent, wanneer de balies open zijn, komt hij op een gemiddelde openingstijd van de balies van 12 uur per dag voor de charters. Als hij 1.439.000 passagiers projecteert op deze check-in tijden, komt hij tot een heel ander beeld dan men wil laten geloven. Het is dramatisch hoe de mensen in de luren gelegd worden. Bij een gemiddelde van 12 uur per dag komt hij zwart/wit gesteld op een verdubbeling ten opzichte van een etmaal. Hij



begrijpt dat het nu stil om hem heen is geworden. Uiteraard valt precies te berekenen hoe de waardes per dag zullen uitvallen, dat lijkt hem niet zo moeilijk maar daar gaat hij zichzelf niet meer mee vermoeien. Het zal de ene dag meer zijn dan de andere, afhankelijk van de openstelling van de balie. Stel dat de balie iedere dag om 06.00 uur open gaat, dan ligt de maximale bandbreedte van vluchten tussen 08.00 en 23.00 uur, dat is dus het maximaal haalbare van 15 uur. Dus bijvoorbeeld op dinsdag en zaterdag zijn de tijden veel korter dan 15 uur. Als er in de toekomst charters zouden vertrekken om 06.00 uur, dan zou de balie al om 04.00 uur open moeten gaan, hetgeen naar de mening van spreker klemt met de aanwijzing.

Spreker wil tenslotte nog meegeven dat veel maatschappijen maar van april tot oktober vliegen, en de bulk van de passagiers in 6 maanden vervoerd wordt. Daarom wordt er dus met een etmaal gerekend, hetgeen voor Schiphol wel opgaat, maar zeer zeker niet voor MAA. Ook hierdoor zal duidelijk worden dat de parkeerplekken en het aanbod aan de terminal andere getallen moet geven. Hij geeft dan ook in overweging dat de berekeningen niet zorgvuldig zijn gemaakt, dan wel op basis van verkeerde inzichten.

Uit voorgaande blijkt dat de piekbelastingen aan uitstoot en de uuroverschrijdingen door MAA op de omgeving veel hoger zijn dan uit de berekeningen naar voren komt. Het is een structureel terugkerende trend. Als spreker hier een sigaret op steekt, dan ruikt iedereen in deze zaal deze onmiddellijk en heeft er last van. We roken zelfs passief mee. Als hij een sigaret opsteekt en de stank over een dag verdeelt, zal deze nauwelijks effect hebben in theorie, maar de gezondheidsschade is wel berokkend. Laat staan als hij dit in een jaargemiddelde gaat uitdrukken. Zo is het ook met de gegevens in de rapportages, als ze worden uitgesmeerd valt het reuze mee.

Uiteraard beseft spreker dat zijn aanvullende opmerkingen zijn gestoeld op een worstcase scenario, dat neemt niet weg dat wat vandaag niet is, volgend jaar een feit kan zijn omdat de trappende vliegmaatschappijen in de rij staan om op Maastricht te komen vliegen.

Spreker wil duidelijk maken dat hij niet tegen MAA is maar dat iedereen zijn belang heeft. Hij is als zeer kritische burger allergisch voor onrecht. Dit is ook in ieder belang, ook dat van MAA. Aangezien ter onderbouwing van een nieuwe Beslissing op Bezwaar de gevolgen voor de luchtkwaliteit opnieuw in beeld gebracht dienen te worden overeenkomstig de meest recente inzichten en daarmee doelt spreker ook op de zeezoutaftrek die gemist is, lijkt het hem dat met voorliggende rapportages nog steeds niet is voldaan aan de vereiste zorgvuldigheid zoals gesteld in de uitspraak van de Raad van State onder 2.18.

#### 6. **5.1.2e** 1 te Moorveld

Vliegveld Beek kent een turbulente geschiedenis. Gelegen in een zeer druk bebouwd en bewoond stuk Limburg, ingeklemd tussen de gemeenten Meerssen en Beek, had deze luchthaven de intentie om uit te groeien tot een luchthaven van internationale betekenis.

Een nieuwe extra lange oost-westbaan, waarop ook 's nachts kon worden gevlogen, waren de nieuwe plannen. Dit zou goed zijn voor de groei van de economie van Limburg, waarbij de zeer ernstige aantasting van het milieu en overlast voor een groot gedeelte van de Zuid-Limburgse bevolking maar voor lief werd genomen.

Gelukkig ontstond er veel weerstand tegen die plannen en brokkelde het politieke draagvlak hiervoor steeds meer af. Uiteindelijk werd door de Provincie Limburg en de luchthaven van die snode plannen afgezien. De aanleg van de oost-westbaan werd definitief geschrapt. We spreken nu van eind 1998/begin 1999.

Daarna moest er gezorgd worden dat er eindelijk rond de huidige noord-zuidbaan de vereiste geluidszonering werd vastgesteld zodat de omwonenden eindelijk die rechtsbescherming zouden krijgen, welke de Luchtvaartwet al jaren voorschrijft. Huizen konden dan eindelijk worden geïsoleerd. Deze tijdelijke geluidzonering werd in 2000 vastgelegd in een zogenaamde interim aanwijzingsbesluit. De bedoeling was dat dit aanwijzingsbesluit tot 1 januari 2004 van kracht zou zijn. Daarna zou dan eindelijk een definitief besluit volgen, waarin alle belangen degelijk zouden zijn afgewogen. Maar deze datum werd niet gehaald. Bij uitspraak van de Raad van State werd, om aan de rechtsonzekerheid van de omwonenden een eind te maken, bepaald dat nu eindelijk voor 1 januari 2005 een definitief

aanwijzingsbesluit voor deze luchthaven moest worden genomen. Wat is de realiteit? Nu in 2011 is er nog steeds geen definitief aanwijzingsbesluit van kracht. Na 6 jaren bevinden we ons nog steeds in de bezwaarprocedure. Spreker vraagt zich af hoe dat dan eigenlijk zit.

Na de uitspraak van de Raad van State van begin 2004 is het Ministerie in sneltreinvaart begonnen met het voorbereiden van het nieuwe aanwijzingsbesluit. Dit werd eind december 2004 ter inzage gelegd. Opgelucht was men toen bij Verkeer en Waterstaat, want de door de Raad van State opgelegde deadline van januari 2005 was gehaald. Maar gedachte het spreekwoord "haastige spoed is zelden goed", begon toen eigenlijk pas de ellende. De vele ingediende bezwaarschriften (687) waren voor het Ministerie aanleiding om nadere onderzoeken in te laten stellen naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit en voor de flora en fauna van de in het aanwijzingsbesluit toegestane uitbreiding van het vliegveld. Kennelijk waren de eerdere milieuonderzoeken in de MER niet afdoende. Het gevolg was dat de beslissing op die bezwaarschriften vertraging opleverde. Uiteindelijk werd door het Ministerie pas op 24 augustus 2006 op alle 687 ingediende bezwaarschriften beslist en werden deze allemaal van tafel geveegd. Tegen die onzalige beslissing stond gelukkig bij de Bestuursrechter beroep open.

Na ingesteld beroep werden bij uitspraak van de Raad van State van 13 februari 2008 diverse argumenten van de bezwaarmakers gehonoreerd en werd bepaald dat het Ministerie opnieuw over alle destijds ingediende bezwaarschriften diende te beslissen.

Dus werd het huiswerk opnieuw maken, waarbij met de zeer kritische kanttekeningen in de uitspraak van de Bestuursrechter rekening dient te worden gehouden. Een gedeelte van dat huiswerk zoals de diverse onderzoeken, rapporten en correspondentie, liggen nu eindelijk ter informatie voor ons. Eindelijk, want na al ruim 3 jaren is het Ministerie nog steeds bezig om de bezwaarschriften op een ordelijke wijze af te ronden. De voortvarendheid is hier volgens spreker in het geding en is er sprake van ernstige overschrijding van de redelijke termijn in afhandeling van de bezwaarschriften. Dit wordt nog eens onderschreven door de uitspraak in oktober 2010 van de door spreker bij de Nationale Ombudsman in juli 2009 ingediende klacht. Kennelijk heeft die uitgedeelde tik het Ministerie wakker geschud.

Kijkend naar de toegezonden nieuwe informatie, zijn er een paar zaken die spreker opvallen.

#### (35KE) Geluidscontour

De bij de aanwijzing van 2004 behorende geluidsruijnte (35KE geluidscontour) bleek af te wijken van de indicatieve zone in de Planologische Kern Beslissing (PKB) Maastricht-Lelystad, welke als basis dient voor de aanwijzing van deze luchthaven. Met een deugdelijke motivatie mag in zo'n aanwijzing die 35KE geluidscontour met 2KE afwijken van de PKB. In dit geval was de afwijking 3,6KE. Als motivatie voor die overschrijding werd door MAA aangevoerd dat een terugschaling van het aantal vluchten (berekend was toen met 16%) een onrendabele exploitatie van MAA ten gevolge zou hebben. De bestuursrechter vond echter dat die conclusie onvoldoende was geargumenteeerd. Dat was voor de luchthaven dan ook de reden om aan Buck Consultants International opdracht te geven om een onderzoek naar "Nut en noodzaak vervoersmix MAA" in te stellen. Het resultaat is een optimistisch toekomstbeeld voor deze luchthaven, waarin een terugschaling van 16% van het aantal toegestane vluchten een zeer ongunstige variant voor de rentabiliteit voor MAA zou gaan betekenen. Dit was september 2009.

Alsof de luchthaven de bui van kritiek op dit rapport al zag hangen, want begin januari 2010 doet MAA bij brief nog een extra poging om aan te geven dat de prognoses van aantallen passagiers en van vracht in het rapport van onderzoeksbureau Buck realistisch zijn. Maar in opdracht van het Ministerie werd door onderzoeksbureau Syconomy een toets uitgevoerd op het onderzoeksrapport van Buck. In dit toetsingsrapport van maart 2010 werden echter nogal wat kritische kanttekeningen gesteld en vooral de te optimistische vervoersprognoses en de financiële effecten werden ter discussie gesteld. Was dat even voor MAA een tegenvaller. Maar nog meer ellende kwam op hun pad.

#### Externe veiligheid

Ten tijde van het aanwijzingsbesluit van 2004 was de discussie over de externe veiligheid rondom dit vliegveld al een hot item. Diverse woningen lagen toen al in het gehucht Geverik in de zogenaamde sloopzone. De oplossing werd toen gevonden door gebruik te maken van de zogenaamde verschoven baandrempels. Probleem opgelost was toen de gedachte. Geen woningen meer in de sloopzone. Maar nu blijkt dat bij herberekening met een andere rekenmethodiek weer 9 woningen in Geverik in de sloopzone liggen. Wat een onaangename verrassing. En wat nu? In juli 2010 werd door het Ministerie



aan de luchthaven verzocht om op korte termijn aan te geven hoe dit probleem in Geveik, door vermindering van het aantal vluchten, kon worden opgelost en wat dit voor de exploitatie van de luchthaven zou gaan betekenen. Pas eind oktober 2010 kwam de luchthaven met het antwoord en werd de navolgende oplossing aangedragen:

Om in de toekomst, bij volledige benutting van de toegestane vluchtencapaciteit (volgens scenario MVS2010), die 9 woningen in de sloopzone bij Geveik te voorkomen, werd berekend dat door het reduceren van het aantal vluchten met 16% die veiligheidscontour bij Geveik zodanig wordt, dat nog maar 1 woning/schuur binnen die sloopzone zou gaan vallen. Bovendien sneed dan het mes aan twee kanten doordat die vermindering met 16% van het aantal toegestane vliegbewegingen tevens de mogelijkheid bood om een 35KE geluidscontour vast te stellen die (bijna) niet afwijkt van de indicatieve zone, zoals die destijds in de PKB was voorgeschreven.

De Raad van Bestuur van de NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (waarvan MAA deel uitmaakt) gaat akkoord met het verminderen van het aantal vluchten (van 35.000 naar ca. 30.000 per jaar) en verzoekt nu de Minister bij de te nemen hernieuwde Beslissing op Bezwaar de geluidsruimte te verkleinen.

Verder wordt in deze brief volgens spreker geen afdoende economische verklaring gegeven, zoals door de bestuursrechter was gevraagd, waarom die vermindering van 16% van het aantal vluchten zo dramatisch voor de exploitatie van de luchthaven is. Neen, er wordt een zielig verhaal gegeven dat door de voorgestelde vermindering van het aantal vluchten het ontstane rendementsverlies voor de luchthaven door de andere activiteiten van de holding (Handling services, deelname businesspark, vastgoedbedrijf en het Tulip Inn motel) voldoende bedrijfseconomische mogelijkheden bieden om daardoor een lagere rendementseis door MAA BV te kunnen compenseren. Bovendien wordt in deze brief al op een onbehoorlijke wijze een voorschot genomen op het nog door Provinciale Staten eventueel te nemen besluit om de infrastructurele elementen van de luchthaven weer in overheidshanden - lees de Provincie Limburg - te nemen. Hierdoor zou dan meer armslag voor een rendabele exploitatie worden verkregen, aldus deze brief.

Als dit onverhoopt realiteit gaat worden, dragen de omwonenden als belastingbetalers financieel bij aan de door de luchthaven veroorzaakte overlast. Dat de luchthaven niet erg blij is met deze aan haar opgedrongen ontwikkeling, blijkt ook uit deze brief waarin zij een schot voor de boeg geeft en met name schrijft zij dat door het vaststellen van het nieuwe luchthavenbesluit zij zal onderzoeken of er straks weer meer vliegbewegingen mogelijk zijn.

Wat is namelijk het geval, voor 2014 moet er gebaseerd op recente nieuwe wetgeving voor deze luchthaven een zogenaamd luchthavenbesluit worden vastgesteld. Hierin dienen ook een nieuwe geluidscontour en een externe veiligheidscontour worden vastgesteld. Het lijkt erop dat de nu geïrriteerde en teleurgestelde exploitant van MAA door de nu aan hem opgedrongen vermindering van het aantal vliegbewegingen straks dan toch genoegdoening wil halen door dan weer meer vliegbewegingen te gaan claimen. Er hangt de omwonenden dus letterlijk nog wat boven het hoofd.

Spreker verzoekt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om nu op korte termijn opnieuw over de in 2005 ingediende bezwaarschriften te beslissen. Afhankelijk van de uitkomst van die beslissing zal hopelijk dan eindelijk deze lange procedure worden beëindigd.

#### 7. 5.1.2e Vereniging Vrienden van Maastricht Aachen Airport te Bunde

Spreker wil aangeven dat er ook voorstanders zijn van de luchthaven. Mensen die er het belang van inzien voor de werkgelegenheid, voor de economische ontwikkeling van Limburg nu en voor de komende eeuw. Want een luchthaven die je kwijt bent, krijg je nooit meer terug en dat wil spreker niet laten gebeuren.

#### 8. 5.1.2e i te Eys

Spreker is een rasechte Heuvellander. Hij mist een zeer belangrijk aspect. Er hebben heel veel mensen geklaagd in maart 2005 tegen het omleggen van de routes over het Heuvelland. Het voorliggende besluit heeft echter niets te maken met het omleggen van de routes over het Heuvelland.

Bij de voorbereidingsvergadering voor de Raad van State heeft hij ook naar voren gebracht dat bezwaren tegen het besluit niets te maken hebben met de routes. Men heeft dat grif toegegeven.

Op 9 april 2005 is door de Minister goedgekeurd dat op 12 mei de routes omgelegd konden worden, terwijl ze vanaf januari er al overheen vlogen. Nergens is dat goed kenbaar gemaakt. Mensen denken nog steeds dat ze nu bezwaar kunnen maken tegen het omleggen van de routes maar dat is niet meer zo. Die routes zijn wettelijk vastgelegd. Daarom zijn alle bezwaren van de kaart geveegd. Spreker denkt dat de politiek dit moet terugdraaien. Spreker voelt zich machteloos. Hij heeft gevoel dat alle bezwaar helemaal voor niets is omdat het toch allemaal wel wordt uitgevoerd. MAA zal uiteindelijk toch datgene kunnen doen waar ze geld aan verdienen, en dat telt blijkbaar op dit moment.

### **Afsluiting**

De voorzitter constateert dat niemand nog het woord wenst te voeren.

De voorzitter licht kort het vervolgproces. De hoorzitting is via een bandopname vastgelegd. Hiervan wordt een verslag gemaakt. De inbreng op deze hoorzitting zal meegenomen worden in de Beslissing op Bezwaar.

Op basis van de uitspraak van de Raad van State, de nieuwe economische onderbouwing, de geactualiseerde milieuonderzoeken, andere relevante documenten en de reacties op de nieuwe informatie, zowel schriftelijk als mondeling tijdens deze hoorzitting, zal de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het aanwijzingsbesluit heroverwegen en een nieuwe tweede Beslissing op Bezwaar nemen. De Staatssecretaris heeft daarnaast de Commissie voor de Milieu Effectrapportage gevraagd de nieuwe milieu-informatie op kwaliteit en volledigheid te toetsen. Begin juli wordt het advies van de Commissie verwacht en de resultaten van deze toetsing zullen tevens meegenomen worden in de Beslissing op Bezwaar. Dit proces vraagt dus nog even tijd.

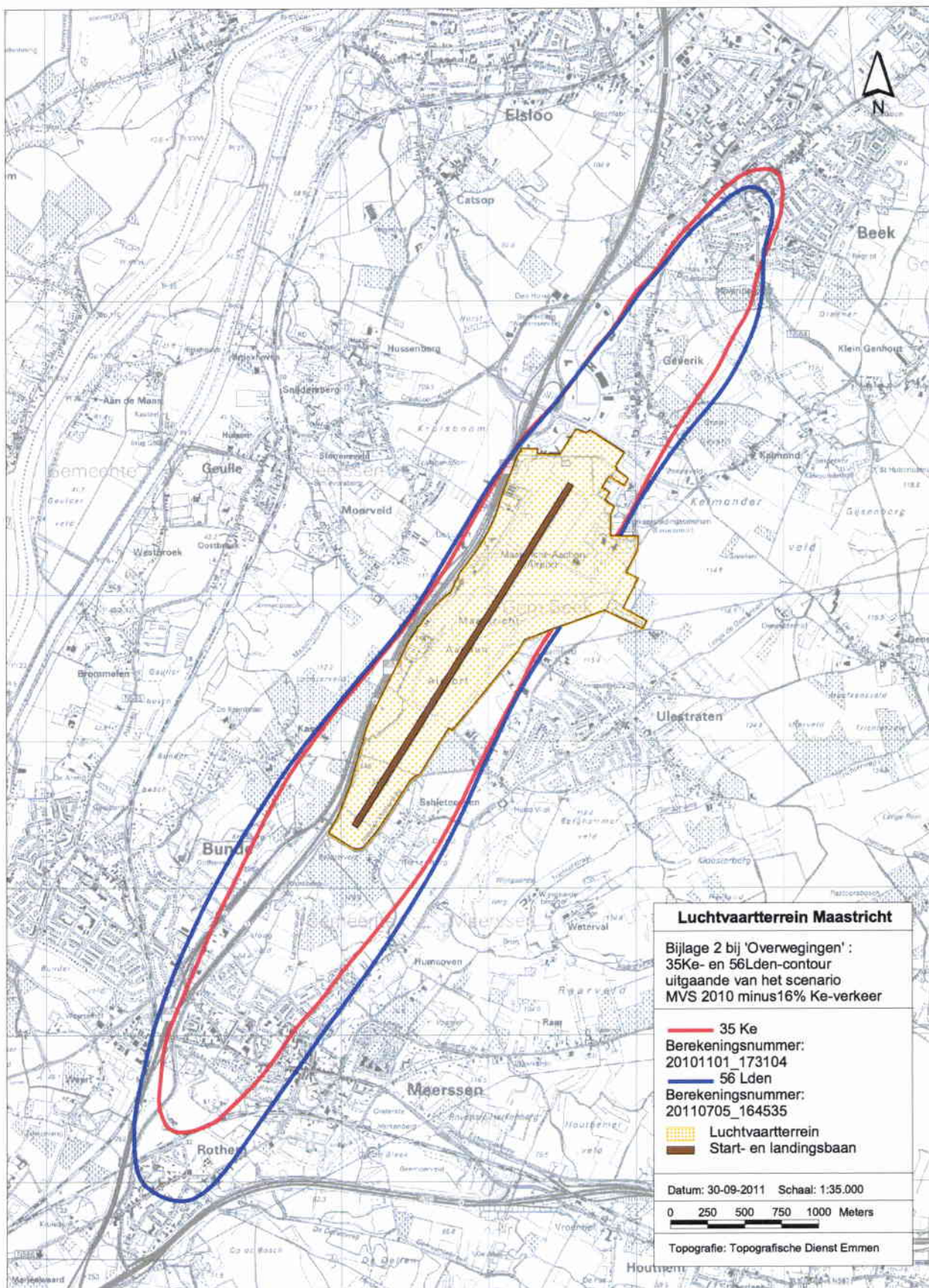
**5.1.2e** vult aan dat het verslag van deze hoorzitting zal worden toegevoegd als bijlage bij de Beslissing op Bezwaar. Zij zal voorts kijken of via de internetsite van het Centrum voor Publieksparticipatie het verslag gepubliceerd kan worden zodat iedereen het kan inzien.

De voorzitter dankt voor de aanwezigheid en inbreng en sluit de hoorzitting.

## Bijlage 2

**56 Ldencontour scenario MVS 2010 – 16 % Ke-verkeer**





Bijlage 2a bij IENM/BSK-2011/142625

Bijlage E (nieuw)

Beschrijving van de verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer, alsmede van de toegepaste luchtverkeersgegevens



## **Ontwikkeling Maastricht Aachen Airport**

### *Passagiers en vracht*

De ontwikkelingen zijn gebaseerd op het Ondernemingsplan van de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) welke is geactualiseerd in het kader van de tweede beslissing op bezwaar inzake de aanwijzingsbesluiten luchtvaartterrein Maastricht en de brief van MAA d.d. 25 oktober 2010 met het verzoek een kleinere geluidszone vast te stellen gebaseerd op het Maatgevend Vlootschema 2010 +/- 16 % Ke-verkeer (hierna MVS 2010 – 16 % Ke-verkeer). Deze vlootmix is gebaseerd op het werkelijke gebruik en de meest actuele inzichten anno 2010 en daarmee afwijkend van de vlootmix zoals deze ten grondslag heeft gelegen aan de aanwijzingsbesluiten in 2004.

Het geactualiseerde ondernemingsplan gaat uit van de periode tot 2015 met een "doorkijk" naar 2020. MAA richt zich op de ontwikkeling van het passagierslijnverkeer op de Europese zakelijke centra, het charterverkeer op vakantiebestemmingen en de ontwikkeling van lijndiensten in het 'low fare' segment (low cost carriers). Hiernaast richt MAA zich op vrachtvervoer. Deze toekomstige activiteiten van de luchthaven Maastricht zullen tot een intensiever gebruik van de noord-zuidbaan leiden.

Alhoewel de groei van het passagierssegment in de afgelopen periode nog beperkt is geweest, wordt uitgegaan van een groei van het aantal passagiers tot 1.439.000 in 2015. De verwachte groei wordt veroorzaakt door perspectieven in het "low fare" segment (low cost carriers). De luchthaven wil een belangrijke pijler worden in het netwerk van een low cost carrier. Ten behoeve hiervan is op 4 januari 2010 een Memorandum of Understanding opgesteld tussen de exploitant van de luchthaven en Ryanair. De luchthaven streeft er naar dat in de periode 2010-2020 een geleidelijke opbouw van nieuwe verbindingen van Ryanair zal plaatsvinden waarmee de gewenste groei van het aantal passagiers kan worden gerealiseerd.

Als gevolg van de hoge kwaliteit van afhandeling- en douanefaciliteiten heeft MAA in de afgelopen jaren een belangrijke positie kunnen verwerven in onder andere het transport van bloemen uit Afrika en elektronica uit het Verre Oosten. In de vrachtsector heeft MAA hierdoor in de periode 2002-2008 een gemiddelde jaarlijkse groei van 9 % laten zien: van 44.000 ton in 2000 tot 90.000 ton in 2009/2010. Het huidige aandeel van MAA in het totale vrachtvolume dat door MAA en omringende vrachtluchthavens wordt afgehandeld ligt momenteel op 2 %. De vervoersvolumes die MAA in het bedrijfsplan 2015 en 2020 verwacht impliceren een licht stijgend marktaandeel in het toekomstige totale vrachtvolume van deze luchthavens in de periode tot 2020. Dit leidt tot een prognose variërend van 150.000 ton tot 170.000 ton vracht (2015-2020).

### *BKL-verkeer*

Op de luchthaven was de Nationale Luchtvaartschool (NLS) gevestigd die vliegopleidingen verzorgde. Inmiddels is de NLS gestopt op MAA. Wel heeft inmiddels Stella Academy zich gevestigd, terwijl daarnaast Air Service Limburg (in beperktere mate) vliegopleidingen aanbiedt. Het aantal circuitbewegingen (lesvluchten) fluctueert sterk, omdat vliegopleidingen er soms voor kiezen VFR-vluchten in zuidelijke landen (Portugal, Turkije) aan te bieden. In het gebruiksplanjaar 2009/2010 hebben er 16.788 bkl-bewegingen plaatsgevonden. Om naar de toekomst voldoende ruimte te hebben voor de lesscholen en in beperkte mate ook particuliere vliegers ruimte te geven, wordt een niveau van ongeveer 20.000 vliegbewegingen voldoende geacht.

### *Ontwikkelingen in vlootmix en vliegbewegingen*

In de ontwikkeling van het vliegverkeer wordt rekening gehouden met vlootvernieuwing voor zover dit de vervanging van oudere type vliegtuigen betreft door nieuwere (nu al operationele) vliegtuigtypen. De feitelijke ontwikkeling van MAA in de afgelopen jaren en de huidige inzichten ten aanzien van de te verwachten ontwikkeling hebben consequenties voor de verwachte vlootmix. Er heeft in de afgelopen jaren een snellere verandering en vervanging van oudere types vliegtuigen plaatsgevonden. Zo is voor veel low cost-maatschappijen en chartermaatschappijen de B737-800 standaard geworden, terwijl in de vrachtsector de MD-11 plaatsmaakt voor de B747-400 en binnen korte termijn ook de B747-800.

Het scenario MVS 2010 +/- 16 %-Ke-verkeer gaat uit van 29.995 vliegbewegingen die onder het Ke-rekenvoorschrift vallen. Dit is 5407 Ke-bewegingen minder dan waarvan in de Aanwijzingsbesluiten 2004 is uitgegaan.

De bkl-geluidszone in de Aanwijzingsbesluiten 2004 is gebaseerd op 20.000 vliegtuigbewegingen. Dit aantal is niet aangepast in de beslissing op bezwaar van 2011. In het "MVS 2010 +/- 16 % Ke-verkeer" is uitgegaan van 15.286 overlandbewegingen en 4.714 circuitbewegingen.

Voor een overzicht van de vlootmix conform het scenario MVS 2010 +/- 16 % Ke-verkeer die is gehanteerd voor de berekening van de Ke- en bkl-geluidszones wordt verwezen naar bijgevoegde invoersets.

## Invoersets Maastricht Aachen Airport

Vlootsamenstelling van Ke-verkeer luchthaven Maastricht

Marktsegment/ vliegtuigtype	Bestemming	ICAO-code	Categorie volgens Appendices	Aantal Vliegtuig- bewegingen	Nachtstraffactor
<b>Passagiersvluchten low cost carriers</b>					
Boeing 737-800	Barcelona	B738	469	262	3,0
Boeing 737-800	Alicante	B738	469	349	2,0
Boeing 737-800	Overig	B738	469	7338	2,5
<b>Subtotaal</b>		<b>B738</b>		<b>7950</b>	
<b>Passagiersvluchten vakantie</b>					
Boeing 737-800	Las Palmas	B738	469	89	1,1
Boeing 737-800	Tenerife	B738	469	87	4,0
Boeing 737-800	Palma de Mallorca	B738	469	39	2,0
Boeing 737-800	Malaga	B738	469	42	2,5
Boeing 737-800	Faro	B738	469	45	1,0
Boeing 737-800	Heraklion	B738	469	39	1,0
Boeing 737-800	Kos/Rhodos	B738	469	95	1,0
Boeing 737-800	Dalaman/Antalya	B738	469	124	1,0
Airbus A320	Overig	A320	077	349	1,0
Beech 1900D	Overig	B190	072	3494	2,0
gem. Fokker 50/ATR72	Overig	F50/AT72	071	1033	1,0
Boeing 737-400	Antalya	B734	069	81	1,0
<b>Subtotaal</b>				<b>5509</b>	
<b>Vrachtvluchten</b>					
Airbus A310F (142 ton)	Istanbul	A310	081	428	2,0
Airbus A310F (150 ton)	Amman	A310	081	428	3,0
Antonov An-12	Sofia	AN12	080	25	1,0
ATP	Sofia	ATP	071	59	1,0
ATP	Baginton	ATP	071	877	2,0
Fokker 50 (F)	Helsinki	F50	071	343	8,0
gem. Fokker 100	Paris Le Bourget	F100	074	66	1,0
Boeing 747-400F	Moscow	B744	039	301	1,0
Boeing 747-400F	Moscow	B744	039	301	1,0
Boeing 747-400F	Nairobi	B744	039	679	2,35
Boeing 747-400F	Overig	B744	039	401	2,69
<b>Subtotaal</b>				<b>3908</b>	
<b>General aviation</b>					
Piper PA34	Mix 2000	PA34	004	4733	2,1
Cessna 172	Mix 2000	C172	004	6216	1,8
Cessna Citation	Overig	C500	070	1680	1,5
<b>Subtotaal</b>				<b>12629</b>	
<b>Totaal</b>				<b>29995</b>	

NB. De optelling van de afgeronde getallen kan afwijken van getoonde totalen.



Vlootsamenstelling van Bkl-verkeer luchthaven Maastricht

Bkl-categorie	Vliegtuigbewegingen	Nachtstraffactor
<b>Starts</b>		
Categorie 001	607	1,067
Categorie 002	1495	1,067
Categorie 003	1484	1,067
Categorie 004	3602	1,067
Categorie 005	258	1,067
Categorie 006	0	1,067
Categorie 007	150	1,067
Categorie 008	47	1,067
<b>Subtotaal starts</b>	<b>7643</b>	
<b>Landingen</b>		
Categorie 001	607	1,067
Categorie 002	1495	1,067
Categorie 003	1484	1,067
Categorie 004	3602	1,067
Categorie 005	258	1,067
Categorie 006	0	1,067
Categorie 007	150	1,067
Categorie 008	47	1,067
<b>Subtotaal landingen</b>	<b>7643</b>	
<b>Circuits*</b>		
Categorie 001	10	1,00
Categorie 002	795	1,00
Categorie 003	724	1,00
Categorie 004	3175	1,00
Categorie 005	10	1,00
Categorie 006	0	1,00
Categorie 007	0	1,00
Categorie 008	0	1,00
<b>Subtotaal circuitbewegingen</b>	<b>4714</b>	
<b>Totaal</b>	<b>20000</b>	

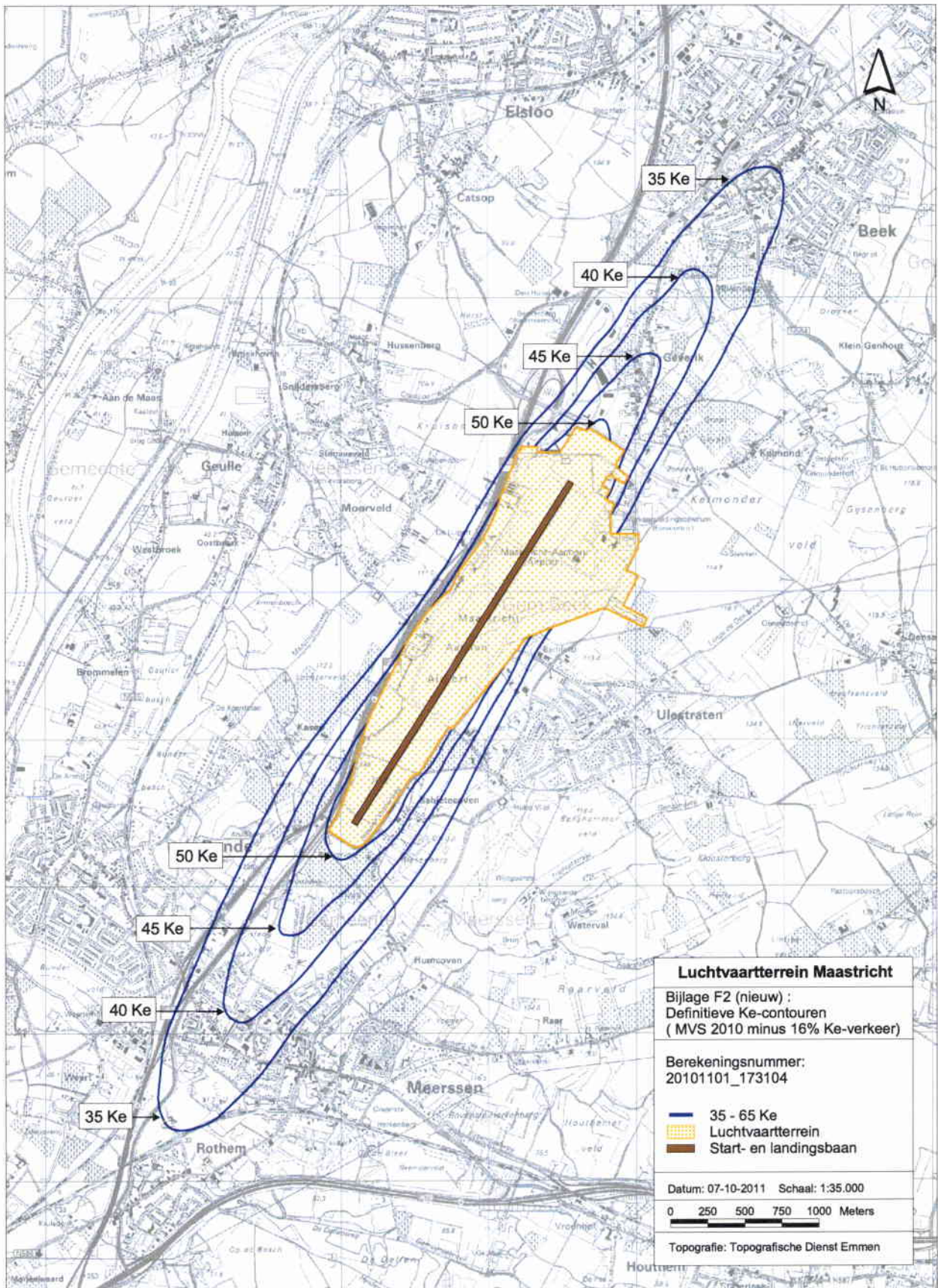
\* 1 circuit bestaat uit 2 vliegtuigbewegingen, een start en een landing. In totaal gaat het dus om 2.357 circuits die 4.714 vliegtuigbewegingen met zich mee brengen.

Bijlage 2b bij IENM/BSK-2011/142625

Bijlage F2 (nieuw)

Definitieve Ke-contouren (MVS 2010 minus 16% Ke-verkeer)



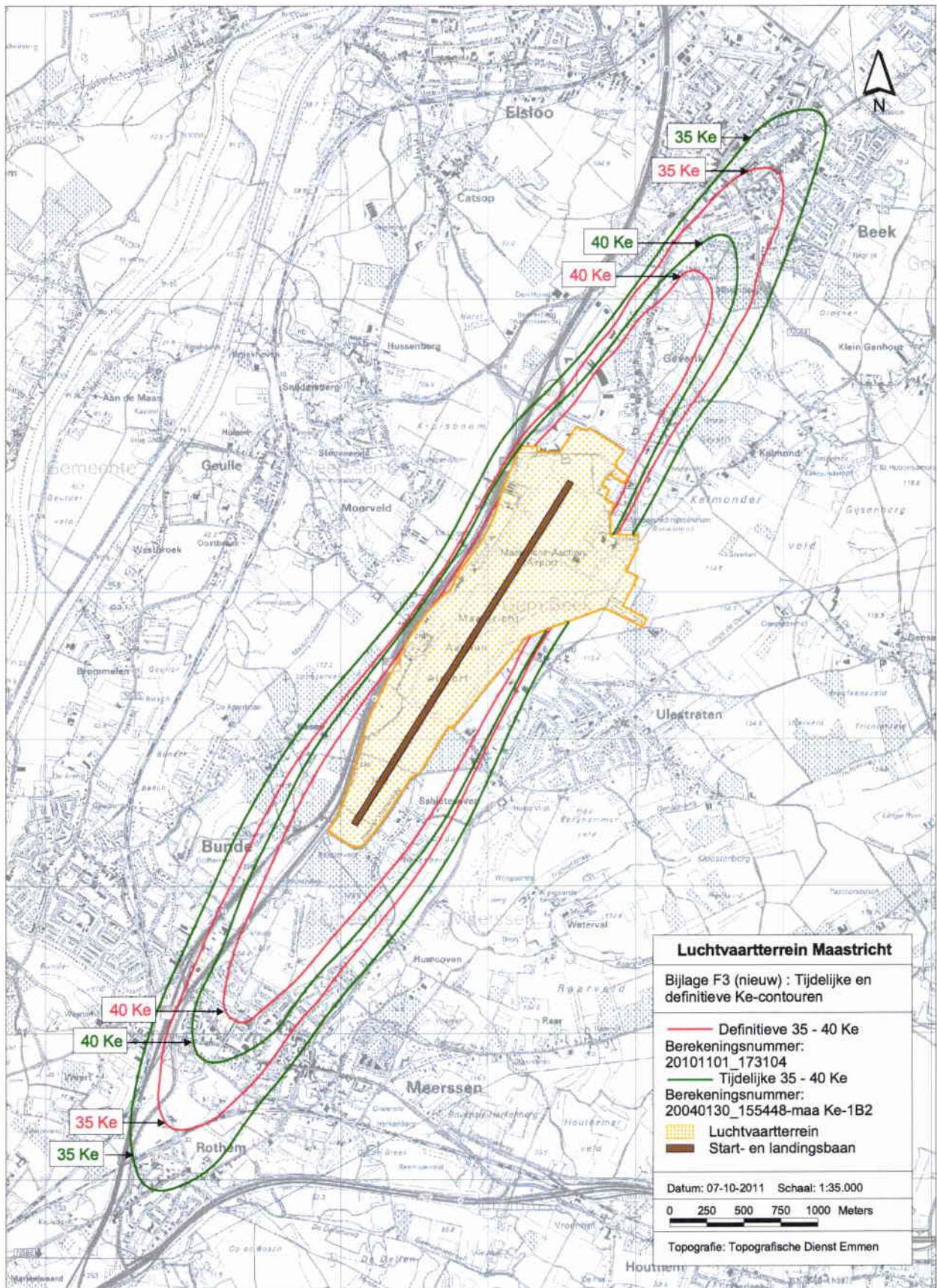


Bijlage 2c bij IENM/BSK-2011/142625

Bijlage F3 (nieuw)

Tijdelijke en definitieve 35 en 40 Ke-contouren



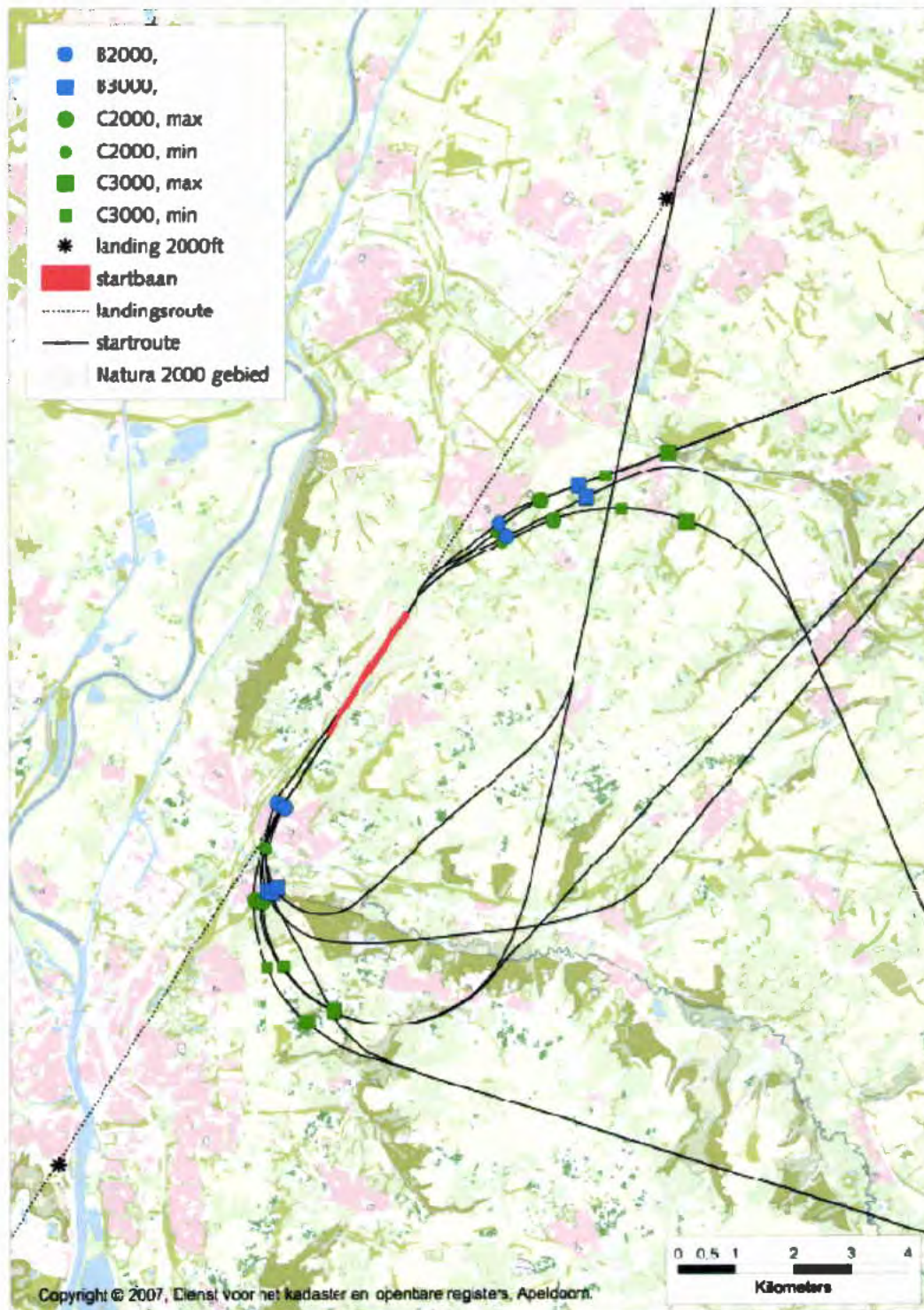




# Bijlage 3 bij IENM/BSK-2011/142625

## Bijlage J

Nieuwe kaart met aan- en uitvliegroutes van grote burgerluchtvaart met hoogteprofielen in Overwegingen ten aanzien van het advies van de commissie ex artikel 21 Luchtvaartwet



Nieuwe kaart met aan- en uitvliegroutes van grote burgerluchtvaart met hoogteprofielen. De vierkantjes en cirkels op de kaart representeren de hoogte van opstijgende vliegtuigen uit categorie B (blauw) en categorie C (groen). De sterretjes symboliseren de locaties waarop binnenkomende vliegtuigen op 2000 ft vliegen (Bron: Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving, Bureau Waardenburg, maart 2011).

# Luchtkwaliteitsmodel luchtverkeer

Reactie cragen commissie m.e.r.

## Colofon

Opdrachtgever : Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Bestemd voor : Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Auteur(s) : 5.1.2e  
Controle door : -  
Datum : 14 juni 2011  
Kenmerk : im110607.rap

Opgesteld door : Advanced Decision Systems Airinfra BV  
Adres : Bagijnhof 80  
Plaats : 2611 AR Delft  
Telefoon : +31 (0)15 - 215 00 40  
Telefax : +31 (0)15 - 214 57 12  
E-mail : info@adecs-airinfra.nl  
Web : www.adecs-airinfra.nl  
KvK nummer : 08092107

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Airinfra BV is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

## Symbolen

$C_{Is}$	reflectiefactor voor rookpluim
$DD$	windrichting (deg)
$C_p$	specifieke warmte van gassen( J/(kg K))
$E$	emissie (g/s)
$F$	buoyancy tijdens de pluimstijging ( $m^4/s^3$ )
$f$	coriolisparameter ( $s^{-1}$ )
$g$	zwaartekrachtversnelling ( $m/s^2$ )
$H^*$	stabiliteitsparameter ( $m^2/s^3$ )
$H$	warmte stroom ( $W/m^2$ )
$j$	integratieparameter
$K_1$	reactiesnelheidsconstante voor NO oxidatie met ozon ( ppb $^{-1}s^{-1}$ )
$K_3$	reactiesnelheidsconstante voor NO <sub>2</sub> fotolyse ( $s^{-1}$ )
$L$	Monin-Obukhov lengte schaal (m)
$N$	bewolkingsgraad(0-1)
$P$	pluim inversie-penetratiefractie
$Q_{net}$	netto straling van aardoppervlak ( $W/m^2$ )
$Q$	globale straling ( $W/m^2$ )
$t$	trasport tijd ( van een rookpluim) (s)
$T$	omgevingstemperatuur (K)
$T_l$	langrangiaanse tijdschaal van turbulentie (s)
$T_{ly}$	langrangiaanse tijdschaal van laterale turbulentie (s)
$T_{lz}$	langrangiaanse tijdschaal van verticale turbulentie (s)
$u$	horizontale windsnelheid (m/s)
$u_{10}$	horizontale windsnelheid op 10 m (m/s)
$u^*$	wrijvingssnelheid (m/s), gedefinieerd door $-u^{*2} = \tau/\rho$
$u_n$	waarde van $u^*$ bij de $n^e$ iteratie
$u_z$	windsnelheid op de lokale hoogte z (m/s)
$w^*$	convectieve windsnelheid (m/s)
$x$	afstand tot de schoorsteen (m)
$z$	hoogte (m)
$z_i$	inversiehoogte; menghoogte (m)
$z_0$	oppervlakte ruwheidslengte (m)
$\alpha$	bodemvochtigheidsparameter (Priestley-Taylor parameter)
$\alpha$	windrichting in geostrophische assenstelsel
$\theta$	potentiële temperatuur (K)
$\kappa$	von Karman constante (0.40)
$\rho_a$	specifieke dichtheid van omgevingslucht (kg/m <sup>3</sup> )
$\sigma_m$	horizontale dispersiecoëfficiënt, instantane pluim
$\sigma_v$	standaarddeviatie van de dwarswindsnelheidsfluctuaties (m/s)
$\sigma_{vf}$	standaarddeviatie horizontale snelle windfluctuaties (m/s)

$\sigma_{vl}$	horizontale dispersiecoëfficiënt, bijdrage langzame fluctuaties
$\sigma_{y, turb}$	horizontale dispersiecoëfficiënt, deel afhankelijk van turbulentieparameters
$\sigma_{ys}$	horizontale dispersiecoëfficiënt, bijdrage snelle fluctuaties
$\sigma_y$	horizontale laterale dispersieparameter in het gaussische pluim model (m)
$\sigma_{yl}$	horizontale dispersiecoëfficiënt, bijdrage langzame fluctuaties
$\sigma_w$	standaarddeviatie van de dwarswindsnelheidsfluctuaties (m/s)
$\sigma_{0yz}$	initiële dispersieparameter door de pluimbuoyancy (m)
$\sigma_{z, turb}$	verticale dispersiecoëfficiënt, deel afhankelijk van turbulentieparameters
$\sigma_z$	verticale dispersieparameter in het gaussische pluim model (m)
$\Psi$	stabiliteitscorrectiefunctie
$\theta^*$	temperatuurparameter (K)



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Beschrijving luchtvaartmodel Adecs Airinfra .....</b>	<b>5</b>
2.1	Het modelleren van de vliegbaan, nader bekeken.....	6
2.2	Het omzetten van de vliegbaan naar emissiepunten, nader bekeken.....	6
2.3	De concentratieberekening, nader bekeken .....	7
2.3.1	Basisprincipe van de berekening .....	7
2.3.2	Aantal uitgangspunten.....	7
2.3.3	Bepaling van de wrijvingssnelheid $u^*$ en Monin-Obukhov-lengte $L$ .....	8
2.3.4	Bepalen van de grenslaaghoogte $z_i$ .....	11
2.3.5	Windprofiel .....	12
2.3.6	De turbulentieparameters .....	13
2.3.7	Dispersieparameters .....	14
2.3.8	Pluimstijging $\Delta h$ .....	14
2.3.9	Concentratieberekening .....	16
2.3.10	Reactie stikstofoxiden.....	16
<b>3</b>	<b>Modelvergelijking.....</b>	<b>18</b>
	<b>Referenties .....</b>	<b>19</b>

## **1 Inleiding**

Voorliggend rapport bevat de technische beschrijving van het luchtkwaliteitsmodel dat Adecs Airinfra heeft ontwikkeld om de luchtkwaliteit ten gevolge van luchtverkeer te berekenen.

## 2 Beschrijving luchtvaartmodel Adecs Airinfra

Het model waarmee Adecs Airinfra de verspreiding van de uitstoot van het luchtverkeer berekent, bestaat in grote lijnen uit drie onderdelen:

### › 1: *Modelleren van de vliegbaan*

Met de kennis die voorhanden is uit (gevalideerde) geluidsberekeningsmodellen wordt met behulp van een bekende vliegroute en vliegprocedure voor een bepaald vliegtuig een vierdimensionaal vliegp pad gemodelleerd (x,y,z,t – drie dimensies geven de positie weer, de vierde dimensie is de tijd op de betreffende positie). Ook de verschillende snelheden op het vliegp pad zijn op basis van deze informatie bekend. Deze informatie wordt aangevuld met informatie van de exploitant over opstelplaatsen, taxiroutes en taxisnelheden. Hiermee kan het vliegp pad volledig worden gemodelleerd als positieverandering per tijdseenheid.

### › 2: *Emissieberekening volgens de RMI-methode*

De Regeling Milieu Informatie (RMI) beschrijft voor Schiphol hoe een emissieberekening dient te worden uitgevoerd. Deze methode wordt gebruikt om emissies te berekenen. Volgens de aan de RMI gekoppelde databases (ref. 1) wordt voor elk vliegtuig de zogeheten TIM-code bepaald. TIM is de afkorting van *Time In Mode* en is de tijdsduur van een vliegtuig in een bepaalde vliegfase afhankelijk van de TIM-code en de vliegfase.

Met behulp van de aan de RMI gekoppelde databases is het mogelijk de emissies van vliegtuigen in de vier verschillende fasen *approach*, *idle*, *take-off* en *climb out* te berekenen (ref. 2). Van elk van deze fasen kan per vliegtuigtype/motorcombinatie de emissie per tijdseenheid worden berekend. De fase zijn als volgt gedefinieerd:

- › Indien nadering: *approach*
- › Indien vertrek: *Take-off* tot 1000 voet, daarna *climb out*
- › Indien circuit: *take off*, vanaf de daling: *approach*
- › Indien taxi: *idle*

### › 3: *Concentratieberekening door bepaling van verspreiding van berekende emissies*

Het verspreidingsgedeelte is voor het grootste deel gebaseerd op de beschrijving van het Nieuwe Nationaal Model (NNM), opgesteld door de projectgroep Revisie Nationaal Model in het paarse boekje uit 1998 vernieuwd in 2002 (ref. 3). Daarbij is ook rekening gehouden met de meest recente afspraken, zoals deze in de beheerscommissie NNM zijn gemaakt (ref. 4). Het NNM is een Gaussisch pluimmodel dat de beweging van geëmitteerde verontreinigingen vanaf de bron simuleert. Hiervoor worden twee Gaussfuncties gebruikt, één voor de verticale diffusie en één voor de horizontale diffusie, loodrecht op de windrichting. De dispersiecoëfficiënten zijn afhankelijk van diverse parameters, zoals de weersgesteldheid, warmte-inhoud emissie en snelheid van de bron.

Deze drie onderdelen zijn samengevoegd tot één model. In het navolgende wordt op ieder van de drie onderdelen nader ingegaan.

## 2.1 Het modelleren van de vliegbaan, nader bekeken

Voor het simuleren van de vliegbaan worden de volgende invoerparameters gebruikt:

### › Vliegroute

Aan- en uitvliegroutes zijn per luchthaven gedefinieerd en beschikbaar. De verdeling van het vliegverkeer over de routes hangt af van baangebruik en routeverdeling. Deze verdelingen zijn, omdat zij ook als basis dienen voor geluidsberekeningen, bekend en beschreven.

### › Appendices

Deze bevatten, per geluidsklasse, informatie over de te volgen start- en landingsprocedures. De appendices bevatten informatie over hoogte- en snelheidsprofielen langs de te vliegen route. De benodigde procedure is per gemodelleerde vliegbeweging beschikbaar omdat zij ook als basis dient voor geluidsberekeningen.

### › Taxiroute

Het modelleren van geluid als gevolg van taxiën maakt geen deel uit van de geluidsberekeningen. Voor het modelleren van taxiroutes is daarom een aparte module ontwikkeld die, gelet op (onder meer) de infrastructuur en rijrichting, de kortst mogelijke weg berekent van opstelplaats naar baankop en vice versa. Deze route geeft een benadering van de werkelijk gevolgde taxitrajecten.

### › Taxisnelheden

Per TIM-code wordt aan de hand van specifieke informatie (doorgaans beschikbaar gesteld door de exploitant) een gemiddelde taxisnelheid gedefinieerd.

## 2.2 Het omzetten van de vliegbaan naar emissiepunten, nader bekeken

Een belangrijk onderdeel van het door Adecs Airinfra ontwikkelde model wordt gevormd door het omzetten van de vliegbaan naar emissiepunten. Het berekenen van emissies langs een continue vliegbaan vindt plaats door deze op te delen in een aantal punten. Deze punten markeren emissiepunten van waaruit de verspreiding wordt bepaald. De opdeling van de vliegbaan is ingesteld door middel van een vooraf gedefinieerde afstand van de afgelegde weg. Deze afstand is vrij te kiezen en afhankelijk van het gewenste detailniveau. Standaard wordt hier een afstand van 50 meter voor gebruikt. Op de vliegbaan liggen dan elke 50 meter (afgelegde weg) emissiepunten. Met de afstand tussen de verschillende emissiepunten en de snelheid tussen de punten wordt de emissietijd (tijdsduur over het voorgelegen traject) op het emissiepunt bepaald. De bronnen worden gemodelleerd tot een hoogte van 3000 voet.

Op basis van de "time in mode" (uit de RMI-database) wordt afhankelijk van de fase de tijdsduur bepaald dat de bron in een emissiepunt aanwezig is. Uit de RMI-database volgt, afhankelijk van de gemodelleerde type/motorcombinatie, via brandstofverbruik en emissiefactoren het aantal uitgestoten grammen per seconde per TIM-fase.

Met de locatie van de emissie, de tijdsduur van de emissie per emissiepunt en de uitstoot in grammen per seconde, is de emissie op de emissiepunten bekend. Deze informatie wordt uur voor uur gegenereerd ten behoeve van de concentratieberekening.

## 2.3 De concentratieberekening, nader bekeken

### 2.3.1 Basisprincipe van de berekening

Per bron(locatie) is bekend wat deze in een uur aan emissie uitstoot en wat de positie is (x,y,z). De emissie (in grammen) wordt vervolgens verspreid, waarvoor de modellering grotendeels de NNM-beschrijving uit het Paarse boekje volgt. Zo wordt op elk receptorpunt de resulterende concentratie voor elk uur bepaald. Voor prognoseberekningen wordt dit met tien jaar aan meteodata doorgerekend. Daarna wordt de jaargemiddelde concentratie bepaald.

De afwijkingen ten opzichte van het Paarse boek is de initialisatie van de pluimstijging en de berekening van de convectieve windsnelheid  $w^*$ .

### 2.3.2 Aantal uitgangspunten

Naast de uitstoot op de genoemde emissiepunten maakt het verspreidingsmodel gebruik van parameters, die hieronder worden beschreven.

#### › Meteogegevens (uur voor uur)

De verspreiding van stoffen is afhankelijk van meteorologische omstandigheden. In het model is, overeenkomstig de regeling "Beoordeling luchtkwaliteit 2007", gebruik gemaakt van de door het ministerie van VROM vrijgegeven meteoset voor prognoseberekningen. Deze gegevens worden door het KNMI vastgesteld. Voor de uitgevoerde berekeningen zijn de meteogegevens van de periode 1995 t/m 2004 gehanteerd. De waarden die tijdens de berekening per uur zijn gebruikt, zijn:

- Tijdstip (uur)
- Gemiddelde windrichting  $DD$
- Uurgemiddelde windsnelheid in het afgelopen uur  $u_{10}$
- Gemiddelde temperatuur in het afgelopen uur  $T$
- Gemiddelde globale straling in het afgelopen uur  $Q$
- Totale bedekkingsgraad van de bewolking  $N$
- Standaarddeviatie van de dwarswind (stabiliteitsonafhankelijk)  $\sigma_v$

Voor een aantal onderdelen van de beschrijving is aangegeven dat de functionaliteit door preSRM is vervangen. Vanaf circa oktober 2010 is namelijk een gedeelte van het Adecs Airinfra luchtkwaliteitsmodel vervangen door preSRM v1.06. PreSRM staat voor Preprocessor Standaard RekenMethoden en is een software bibliotheek die voor rekenmodellen gebruikt wordt bij de beoordeling van luchtkwaliteit. PreSRM biedt o.a. functionaliteit om op een gevalideerde manier de meteorologische gegevens geïnterpoleerd naar locatie van berekening te verkrijgen, vindt correctie voor dubbeltelling of verfijning van het grid plaats etc. PreSRM wordt geleverd inclusief de laatste officiële basisgegevens van VROM voor meteorologie, ruwheid en grootschalige achtergrondconcentraties.

#### › Ontvangerhoogte

De ontvangerhoogte kan ingesteld worden. Standaard heeft de hoogte (overeenkomstig met o.a. standaardrekenmethode SRM1 en SRM2) van de ontvanger (receptor) een waarde van 1,5 meter.



### › Ruwheid

De gebruiker kan de omvang van het rekengrid bepalen. Per rastercel wordt op basis van de ruwheidskaart een gemiddelde ruwheidslengte (gemiddelde van hoekpunten en centrum) bepaald.

*De voorgaande beschrijving is per oktober 2010 vervangen door functionaliteit van PreSRM.*

### 2.3.3 Bepaling van de wrijvingssnelheid $u^*$ en Monin-Obukhov-lengte $L$

De globale straling bepaalt of het uur in de dag of in de nacht valt:

›  $Q > 0$  → Dag

›  $Q \leq 0$  → Nacht

Daarnaast wordt met behulp van de globale straling  $Q$ , de temperatuur  $T$  en de dekkingsgraad  $N$  de netto straling bepaald voor dagsituaties:

$$Q_{net} = \frac{(1 - albedo) \cdot Q + 5,31 \cdot 10^{-13} T^6 - 5,67 \cdot 10^{-8} T^4 + 60N}{1,12} \quad (1)$$

$albedo = 0,2$

De berekening van veel parameters is afhankelijk van de dag- of nachtsituatie.

Voor de bepaling van  $u^*$  en  $L$  zijn drie situaties te onderscheiden, namelijk:

1. Dag, globale straling  $Q \geq 0$  en netto straling  $Q_{net} \geq 0$
2. Dag, globale straling  $Q \geq 0$  en netto straling  $Q_{net} < 0$
3. Nacht, globale straling  $Q < 0$

In 2.3.3.1 en 2.3.3.2 is een beschrijving van de bepaling van  $u^*$  en  $L$  voor deze situaties opgenomen.

*De bepaling van  $u^*$  en  $L$  gebeurt vanaf oktober 2010 niet meer met onderstaande codes, maar er wordt gebruik gemaakt van de PreSRM functionaliteit.*

#### 2.3.3.1 Situaties 1 en 3

Voor de situaties *dag met non-negatieve netto straling* (situatie 1) en *nacht* (situatie 3) worden de waarden van de wrijvingssnelheid  $u^*$  en de Monin-Obukhov-lengte  $L$  door middel van iteratie bepaald, omdat deze twee parameters van elkaar afhankelijk zijn. De wrijvingssnelheid  $u^*$  wordt geïnitieerd met:

$$u^*_1 = \frac{2}{3} \kappa \frac{u_{10}}{\ln\left(\frac{z_{10}}{z_0}\right)} \quad (2)$$

Hierin is  $u_{10}$  de windsnelheid op 10 meter hoogte ter plaatse van het meteostation, die geleverd wordt via de meteodata.  $z_0$  is de lokale ruwheid, welke wordt ingelezen uit de ruwheidskaart/bestand.  $z_{10}$  is de referentiehoogte waarop de windsnelheid wordt gemeten:  $z_{10} = 10\text{m}$ .  $\kappa$  is de von Karman constante met een waarde van 0,4.

De Monin-Obukhov-lengte  $L$  wordt met de temperatuur  $T$ , de luchtdichtheid  $\rho_a$ , de specifieke warmte  $C_p$ , de gravitatieconstante  $g$  als volgt berekend:

$$L = -\frac{T\rho_a C_p u^{*3}}{gH\kappa} \quad (3)$$

Waarbij de warmtestroom  $H$  als volgt berekend wordt, afhankelijk van de situatie.

Situatie 1: dag met non-negatieve netto straling:

$$H = \frac{0,9 \cdot [(1 - \alpha) \cdot S + Y]}{S + Y} \cdot Q_{net} - 20 \cdot (1 - 0,75 \cdot N^{3,4}) \quad (4)$$

met

$$\begin{aligned} \alpha &= 1 \\ Y &= 0,646 + 6 \cdot 10^{-4} \cdot (T - 273,15) \\ S &= \frac{4000 \cdot 10^{L_g}}{(T - 35,8)^2} \\ L_g &= 0,786 + \frac{7,5(T - 273,15)}{(T - 35,8)} \end{aligned} \quad (5)$$

De verhouding tussen  $T$ ,  $\rho_a$ ,  $C_p$ ,  $g$  en  $\kappa$  wordt benaderd door een constante waarde, waarmee  $L$  wordt afgerond tot

$$L = -91000 \frac{u^{*3}}{H} \quad (6)$$

Situatie 3: Nacht:

$$\begin{aligned} H &= -\rho_a C_p u^* \theta^* \rightarrow \\ L &= \frac{T \cdot u^{*2}}{\kappa \cdot g \cdot \theta^*} \end{aligned} \quad (7)$$

Waarbij  $\theta^*$  gelijk is aan  $\theta$ :

$$\theta = 0,09 \cdot (1 - 0,5 \cdot N^2) \quad (8)$$

De uitkomst van  $L$  wordt begrensd zodanig dat deze, indien positief, niet kleiner wordt dan  $100 \times z_0$ .

De waarde van  $L$  definieert de stabiliteit van de situatie :

- $|L| > 1000 \rightarrow$  neutraal
- $-1000 < L < 0 \rightarrow$  instabiel
- $0 < L < 1000 \rightarrow$  stabiel

In de volgende iteratiestap  $n$  wordt  $u_n^*$  als volgt bepaald:

$$u_n^* = \frac{\kappa \cdot u_{10}}{\ln\left(\frac{z_{10}}{z_0}\right) - \Psi\left(\frac{z_{10}}{L}\right)} \quad (9)$$

met stopvoorwaarde

$$|u_n^* - u_{n-1}^*| < 0,05 \cdot u_n^* \quad (10)$$

Als  $u_{10}^3 < u_{grens}$  dan wordt gesteld dat  $u^* = u_1^*$ , dat wil zeggen, als

$$u_{10}^3 < \frac{-0,39H \cdot z_{10} \left( \ln\left(\frac{z_{10}}{z_0}\right) \right)^2}{1000\kappa^3} \quad (11)$$

De stabiliteitscorrectiefunctie  $\Psi$  in de iteratiestap  $u_n^*$  is afhankelijk van de stabiliteit en als volgt gedefinieerd:

Instabiel:

$$\Psi\left(\frac{Z}{L}\right) = 2\ln\left(\frac{1+\chi}{2}\right) + \ln\left(\frac{1+\chi^2}{2}\right) - 2\arctan(\chi) + \frac{\pi}{2} \quad (12)$$

Met:

$$\chi = \sqrt[4]{1 - \frac{16Z}{L}} \quad (13)$$

Stabiel:

$$\Psi\left(\frac{Z}{L}\right) = -17\left(1 - \exp\left[\frac{-0.29Z}{L}\right]\right) \quad (14)$$

Neutraal:

$$\Psi\left(\frac{Z}{L}\right) = 0 \quad (15)$$

### 2.3.3.2 Situaties 2

Voor de situatie *dag en negatieve netto straling* (2) wordt  $u^*$  met een aangepast schema bepaald. Hiervoor wordt eerst  $\theta^*$  als volgt bepaald:

$$\begin{aligned} K_Q &= \frac{Q}{1 - 0,75N^{3,7}} \\ \Phi &= \arcsin \frac{K_Q + 69}{1041} \\ Q_0 &= \frac{1,11 \cdot 20(1 - 0,75N^{3,4})(S + Y)}{(1 - \alpha)S + Y} \\ L_m &= 60N + 5,31 \cdot 10^{-13}T^6 - 5,67 \cdot 10^{-8}T^4 - 0,12Q_0 \\ K_0 &= \frac{Q_0 - L_m}{(1 - albedo)(1 - 0,75N^{3,4})} \\ \Phi_0 &= \arcsin \frac{K_0 + 69}{1041} \\ \theta^* &= \theta \left(1 - \left(\frac{\Phi}{\Phi_0}\right)^2\right) \end{aligned} \quad (16)$$

Vervolgens wordt  $\theta^*$  gebruikt om  $\Delta u^*$  te berekenen:

$$\begin{aligned} \Delta u^* &= u_{neutraal}^* - \frac{4 - 5,2 \cdot \kappa \cdot g \cdot z_{10} \cdot \theta^*}{T \ln\left(\frac{z_{10}}{z_0}\right)} \\ \text{waarin} \\ u_{neutraal}^* &= \frac{u_{10} \cdot \kappa}{\ln\left(\frac{z_{10}}{z_0}\right)} \end{aligned} \quad (17)$$

En dan wordt de wrijvingssnelheid  $u^*$  als volgt bepaald:

$$\begin{aligned} \text{als } \Delta u^* \geq 0 \rightarrow u^* &= \frac{u_{neutraal}^* + \sqrt{\Delta u^*}}{2} \\ \text{als } \Delta u^* < 0 \rightarrow u^* &= \frac{u_{neutraal}^*}{2} \end{aligned} \quad (18)$$

Deze  $u^*$  kan in de formule voor  $L$  vergelijking (3) ingevuld worden.

### 2.3.4 Bepalen van de grenslaaghoogte $z_i$

*De bepaling van de grenslaaghoogte  $z_i$  gebeurt vanaf oktober 2010 niet meer met onderstaande codes, maar er wordt gebruik gemaakt van de PreSRM functionaliteit.*

De grenslaag- of inversiehoogte  $z_i$  wordt als volgt bepaald:

Voor de situatie dag en stabiel of neutraal:

$$z_i = B \frac{u^*}{f} \quad (19)$$

met de evenredigheidsconstante  $B=0,07$  en de coriolisparameter  $f$ , die met het aantal seconden in één dag  $T_{dag}$  als volgt bepaald is op een breedtegraad (latitude) van 52 :

$$f = 2\Omega \sin \phi = 2 \cdot \frac{2\pi}{T_{dag}} \sin\left(52 \frac{\pi}{180}\right) = 2 \cdot \frac{2\pi}{T_{dag}} \sin\left(52 \frac{\pi}{180}\right).$$

Voor de nacht is  $z_i$  de oplossing van de volgende vergelijking:

$$z_i = \frac{0,07 \frac{u^*}{f}}{1 + 0,33 \frac{z_i}{L}}. \quad (20)$$

Voor de situatie dag en instabiel verandert de inversiehoogte in de tijd. De snelheid van de toename van  $z_i$  is dan:

$$\frac{\Delta z_i}{\Delta t} = 0,5 \frac{\sigma_{vf,10m}^3}{z_i \frac{g}{T} \Delta \theta}, \quad (21)$$

waarbij  $\Delta \theta$  de temperatuursprong op de grenslaaghoogte is over een hoogtetraject van 100 m, welke afhankelijk is van het temperatuurprofiel. Boven de grenslaaghoogte wordt de temperatuur op hoogte  $z$  ( $\theta_z$ ) voor de maand  $M$  en de windrichting  $D$  als volgt bepaald:

$$\theta_z = \theta_{z,norm} \left[ 7 + 1,8 \cos\left(\frac{M-1}{6} \pi\right) + \left( 4 + 1,5 \cos\left(\frac{M-1}{6} \pi\right) \right) \cos\left(\frac{D-90}{180} \pi\right) \right], \quad (22)$$

waarbij  $\theta_{z,norm}$  een genormaliseerd temperatuurprofiel is zoals beschreven in het paarse boekje op bladzijde 106. (ref. 3, p106). Onder de inversiehoogte wordt verondersteld dat

$$\frac{d\theta}{dz} = 0,0 \frac{K}{m} \quad (23)$$

De hoogte van de grenslaag, berekend uit (21) is ook afhankelijk van de turbulentieparameter  $\sigma_{vf}$ . Hoe deze wordt berekend, staat in paragraaf 2.3.6 beschreven.

De toename van  $z_i$  wordt in stappen van 3 minuten berekend totdat de  $\Delta z_i$  voor het hele uur is bepaald.

### 2.3.5 Windprofiel

De windsnelheid ter hoogte van de pluim ( $u_{pluim}$  op  $z_p$ ) wordt berekend met behulp van de windprofielfunctie:

$$\begin{aligned} \text{als } L > 0 &\rightarrow \Psi\left(\frac{z}{L}\right) = -17 \left(1 - e^{\frac{-0,29z}{L}}\right) \\ \text{als } L < 0 &\rightarrow \Psi\left(\frac{z}{L}\right) = 2 \ln\left(\frac{1+X}{2}\right) + \ln\left(\frac{1+X^2}{2}\right) - 2 \arctan(X) + \frac{\pi}{2} \end{aligned} \quad (24)$$

met

$$X = \left(1 - 16 \frac{z}{L}\right)^{\frac{1}{4}} \quad (25)$$

Op  $z_p$  wordt de windsnelheid vervolgens op deze manier bepaald:

$$u_{pluim} = u_{10} \frac{\ln\left(\frac{z_p}{z_0}\right) - \Psi\left(\frac{z_p}{L}\right) + \Psi\left(\frac{z_0}{L}\right)}{\ln\left(\frac{z_{10}}{z_0}\right) - \Psi\left(\frac{z_{10}}{L}\right) + \Psi\left(\frac{z_0}{L}\right)} \quad (26)$$

waarbij  $z_p$  een ondergrens heeft van  $z_0+0.5$  en een bovengrens van 200 m. De windsnelheid op 10 meter hoogte ter plaatse van het meteostation wordt met de meteodata meegeleverd. Op basis hiervan wordt de windsnelheid op 60 meter hoogte berekend, waarvan wordt aangenomen dat deze ook geldig is ter plaatse van de rekenlocatie. Vervolgens wordt met de ruwheidslengte van de rekenlocatie de windsnelheid op 10 meter  $u_{10}$  bepaald.

Naast de windsnelheid is ook de windrichting van belang. De windrichting op 10 meter hoogte ter plaatse van het meteostation wordt met de meteodata meegeleverd. Om de draaiing van de wind op hoogte  $z_p$  te bepalen wordt deze draaiing  $\alpha$  eerst uitgerekend in het geostrophische assenstelsel door middel van het verschil tussen  $\alpha(z_p)$  en  $\alpha(z_{10})$  te bepalen via:

$$\alpha(z) = \alpha(z_i) d_1 \left(1 - e^{-z \frac{d_2}{h}}\right) \quad (27)$$

met  $d_1=1,23$  en  $d_2=1,75$ . De waarde van  $\alpha(z_i)$  wordt als volgt gedefinieerd:



$$\begin{aligned}
\text{als } \frac{Z_I}{L} < -10 &\rightarrow \alpha(Z_I) = 0^\circ \\
\text{als } -10 < \frac{Z_I}{L} < 0 &\rightarrow \alpha(Z_I) = 20^\circ + 25 \left( 1 + 0.18 \frac{h}{L} \right) \\
\text{als } \frac{Z_I}{L} > 0 &\rightarrow \alpha(Z_I) = 45^\circ
\end{aligned} \tag{28}$$

Dit verschil tussen  $\alpha(Z_p)$  en  $\alpha(Z_{10})$  is ook het verschil in graden tussen de windrichting ( $DD$ ) op 10 meter en op  $z_p$ , dus:

$$DD(Z_p) = DD(Z_{10}) + [\alpha(Z_p) - \alpha(Z_{10})] \tag{29}$$

### 2.3.6 De turbulentieparameters

De turbulentieparameters  $\sigma_v$  en  $\sigma_w$  (ook wel standaarddeviaties van de crosswindsnelheidsfluctuaties) zijn nodig om de dispersieparameters  $\sigma_y$  en  $\sigma_z$  en de inversiehoogte  $z_i$  te bepalen. De turbulentieparameter  $\sigma_v$  bestaat uit een snel deel  $\sigma_{vf}$  en een langzaam deel  $\sigma_{vi}$ . Deze laatste waarde,  $\sigma_{vi}$ , is opgenomen in de meteorologische invoer. Afhankelijk van de stabiliteit worden  $\sigma_{vf}$  en  $\sigma_w$  als volgt bepaald:

$$\begin{aligned}
\text{als instabiel } (-1000 < L < 0) &\rightarrow \begin{cases} \left( \frac{\sigma_{vf}(z)}{u^*} \right)^2 = 0,35 \left( -\frac{Z_I}{\kappa L} \right)^{\frac{2}{3}} + \left( 1,7 - \frac{Z}{Z_I} \right) \\ \sigma_w^3 = \left[ 1,6 u^{*2} \left( 1 - \frac{Z}{Z_I} \right) \right]^{\frac{3}{2}} + 1,2 w^{*3} \left( \frac{Z}{Z_I} \right) \left( 1 - 0,9 \frac{Z}{Z_I} \right)^{\frac{3}{2}} \end{cases} \\
\text{als neutraal } (|L| > 1000) &\rightarrow \begin{cases} \sigma_{vf}(z) = 1,3 u^* e^{\left( -2 \frac{fz}{u^*} \right)} \\ \sigma_w^3 = \left[ 1,6 u^{*2} \left( 1 - \frac{Z}{Z_I} \right) \right]^{\frac{3}{2}} + 1,2 w^{*3} \left( \frac{Z}{Z_I} \right) \left( 1 - 0,9 \frac{Z}{Z_I} \right)^{\frac{3}{2}} \end{cases} \tag{30} \\
\text{als stabiel } (0 < L < 1000) &\rightarrow \begin{cases} \sigma_{vf}(z) = 1,3 u^* \left( 1 - \frac{Z}{Z_I} \right)^{\frac{3}{2}} \\ \sigma_w(z) = \sigma_{vf}(z) \end{cases}
\end{aligned}$$

De convectieve windsnelheid  $w^*$  volgt uit :

$$w^* = u^* \sqrt[3]{\frac{Z_I}{\kappa |L|}} \tag{31}$$

De tijdschaal van turbulentie  $T_I$  wordt als volgt bepaald:

$$\begin{aligned}
\text{als } z \geq 50 \quad T_I &= 26 \frac{\sigma_{vf,10m}}{u_{10m}} \left[ \ln \frac{Z}{Z_0} \right]^2 \\
\text{als } z < 50 &\rightarrow \begin{cases} L > 0 \rightarrow T_{I,y,z} = \frac{Z}{2\sigma_w} \left( \frac{1}{1 + 5 \frac{Z}{L}} \right) \\ L < 0 \rightarrow T_{I,y,z} = \frac{Z}{2\sigma_w} \left( 1 - 6 \frac{Z}{L} \right)^{0,25} \end{cases} \tag{32}
\end{aligned}$$

### 2.3.7 Dispersieparameters

De verspreiding in het Gaussisch model wordt beschreven door de dispersieparameters  $\sigma_y$  en  $\sigma_z$ , respectievelijk in horizontale en verticale richting. Deze zijn afhankelijk van de turbulentieparameters  $\sigma_v$  en  $\sigma_w$  en de tijdschaal  $T_l$  uit de vorige paragraaf. Het deel van de dispersieparameters dat afhankelijk is van de turbulentieparameters, wordt uitgerekend door middel van:

$$\begin{aligned}\sigma_{ys}^2 &= 2\sigma_{vf}^2 T_{ly}^2 \left[ \frac{t}{T_{ly}} + e^{\frac{-t}{T_{ly}}} - 1 \right] \\ \sigma_{z,turb}^2 &= 2\sigma_{vf}^2 T_{lz}^2 \left[ \frac{t}{T_{lz}} + e^{\frac{-t}{T_{lz}}} - 1 \right] \\ \sigma_{y,turb}^2 &= \sigma_{ys}^2 + (\sigma_{vl} t)^2\end{aligned}\quad (33)$$

$\sigma_{vl}$  volgt uit de meteorologische invoerdata. Hierbij representeert  $\sigma_{ys}$  de snelle term van de horizontale dispersie en  $\sigma_{yl} = \sigma_{vl} * t$  de langzame term. Deze laatste wordt op 10 meter bepaald:  $\sigma_{yl} = \sigma_{vl} X / U_{10}$ .

De turbulentieparameters bepalen grotendeels de horizontale dispersie  $\sigma_{yl}$ , maar de winddraaiing beïnvloedt deze parameter  $\sigma_y$  ook. Dit wordt gemodelleerd door een aanvulling van de term  $\sigma_{y,winddraaiing}^2$ :

$$\sigma_{y,winddraaiing}^2 = 0.4^2 x^2 \left( \frac{d\theta}{dz} \sigma_z \right)^2 \quad (34)$$

met  $x$  de afstand tot de bron en  $\theta$  de windrichting.

De dispersieparameters  $\sigma_y$  en  $\sigma_z$  worden verder aangevuld met een buoyancyterm vanwege de eigen warmte-inhoud:

$$\sigma_{0y,z}^2 = \frac{\Delta h^2}{12,25} \quad (35)$$

met de pluimstijging  $\Delta h$ , die in onderstaande paragraaf wordt beschreven. De dispersieparameters worden hiermee:

$$\begin{aligned}\sigma_y^2 &= \sigma_{ys}^2 + \sigma_{yl}^2 + \sigma_{y,winddraaiing}^2 + \sigma_{0y}^2 \\ \sigma_z^2 &= \sigma_{z,turb}^2 + \sigma_{0z}^2\end{aligned}\quad (36)$$

### 2.3.8 Pluimstijging $\Delta h$

De pluimstijging  $\Delta h$  wordt per laag van 10 m bekeken en is afhankelijk van de resterende buoyancy in die laag. In de onderste laag van 10 m is er nog geen buoyancy verbruikt, dus is de resterende buoyancy gelijk aan de startwaarde. De startbuoyancy  $F_{start}$  is afhankelijk van de warmte-inhoud  $Q_h$ :  $F_{start} = 8.8 * Q_h$ . Wanneer de warmte-inhoud niet bekend of bepaald is, dan wordt voor vliegverkeer een vaste waarde van  $F_{start}$  van 0,8 aangehouden tijdens de vliegfase en een vaste waarde van 1,2 tijdens de taxifase.

Het bepalen van de pluimstijging en het buoyancyverloop gaat volgens de volgende stappen per laag  $j$ :

1. Bepaal de verbruikte buoyancy uit de vorige iteratiestap  $j-1$  (voor  $j=1$ ,  $F_{start}=F_{rest} \rightarrow F_{verbruikt}=0$ ).
2. Indien de atmosfeer in de laag stabiel is, vervolg met volgende stap. Anders kan de waarde voor  $C$  worden geëvalueerd worden via  $C = \frac{100h_b H^*}{u^{*3}}$ , met  $h_b$  de hoogte van de bron en  $H^*$  een parameter die de mate van instabiliteit aangeeft, afgeleid uit  $H^* = \frac{4.6\sigma_{vf}^3}{z_l}$ .
3. Bereken de fictieve pluimstijging  $\Delta h_f$  die ten gevolge van de verbruikte buoyancy nog zou plaatsvinden:

$$\text{stabiel:} \quad \Delta h_f = \left( \frac{1.8 F_{verbruikt} T_a}{u(z_j) \left( \frac{\partial \theta}{\partial z} \right)_j} \right)^{\frac{1}{3}}$$

$$\text{Als } C < 1 \rightarrow \text{neutraal:} \quad \Delta h_f = \frac{39 F_{verbruikt}^{0.6}}{u(z_j)}$$

$$\text{Als } C > 1 \rightarrow \text{instabiel:} \quad \Delta h_f = 15 \left( \frac{F_{verbruikt}}{u(z_j)} \right)^{0.6}$$

4. Bereken de maximale pluimstijging vanaf de schoorsteenmond  $\Delta h_{max}$  op basis van  $u(z_j)$ , de lokale temperatuurgradiënt en  $F_{start}$
5. Als  $\Delta h_{max} - \Delta h_f > 10\text{m}$  dan gaat de iteratie verder naar de volgende laag. Anders stopt de iteratie hier en is het verschil de pluimstijging in de huidige laag.
6. Bereken  $F_{verbruikt}$  in de volgende laag op basis van  $\Delta h = \Delta h_f + 10\text{m}$  met de resterende buoyancy ter hoogte van de pluimtop, op  $z_{top}$

$$\text{stabiel:} \quad F_{verbruikt} = \frac{\Delta h^3 u(z_j) \frac{\partial \theta}{\partial z}}{1.8 T_a}$$

$$\text{neutraal:} \quad F_{verbruikt} = \left( \frac{\Delta h u(z_j)}{39} \right)^{\frac{5}{3}}$$

$$\text{instabiel:} \quad F_{verbruikt} = \left( \frac{\Delta h}{15} \right)^{\frac{5}{3}} u(z_j)$$

7. Herhaal bovenstaande stappen totdat alle buoyancy verbruikt is.

Na deze iteratie is  $\Delta h$  ten opzicht van de bronhoogte bepaald.

### 2.3.9 Concentratieberekening

Voor de concentratieberekening dient de penetratiefraction P nog uitgerekend te worden:

$$P = \frac{Z_I - Z_{bron}}{\Delta h} \quad (37)$$

De concentratie  $C$  van een stof in de lucht ten gevolge van een bron met emissie  $E$  wordt beschreven met het Gaussisch model voor concentraties:

$$C(x, y, z, h_{bron}) = \frac{PE}{2\pi u \sigma_y \sigma_z} \cdot \left[ e^{-\frac{(z-h_{bron})^2}{2\sigma_z^2}} + e^{-\frac{(z+h_{bron})^2}{2\sigma_z^2}} \right] \cdot e^{-\frac{y^2}{2\sigma_y^2}} \cdot C_{Is} \quad (38)$$

Met

- $C_{Is}$ : reflectieterm
- $h_{bron}$ : effectieve bronhoogte(m)
- $P$ : penetratiefactor in de inversielaag (boven menglaag)
- $E$ : emissie (g/s)
- $u$ : gemiddelde windsnelheid op pluimhoogte (m/s)
- $y$ : horizontale afstand tot de pluim-as (m)
- $z$ : afstand in meters boven het grondoppervlak
- $\sigma_y$  en  $\sigma_z$ : resp. horizontale en verticale dispersieparameter (m)

### 2.3.10 Reactie stikstofoxiden

Bij de uitstoot van de stikstofoxiden  $NO_x$  wordt eruit gegaan van een initiële fractie  $NO_2/NO_x$ , afhankelijk van het vliegsegment:

- 15% voor het APU/GPU segment (stilstaand op het platform)
- 37,5% tijdens het taxiën van het vliegtuig
- 5% tijdens de start (op de baan)
- 15% voor alle overige segmenten van de vliegbeweging

In de atmosfeer zal vervolgens een deel van de  $NO$  reageren met het aanwezige ozon  $O_3$  tot  $NO_2$ . De hoeveelheid  $NO_2$  volgt uit de oplossing

$$[NO_2]^2 - \left( [NO_x] + [O_3] + \frac{K_3}{K_1} \right) [NO_2] + [NO_x][O_3] = 0 \quad (39)$$

waarbij

$$\begin{aligned} [O_x] &= [NO_2] + [O_3] \\ [NO_x] &= [NO] + [NO_2] \end{aligned} \quad (40)$$

De waarden van  $K_1$  en  $K_3$  zijn bepaald zoals beschreven in het paarse boekje 3.12.2.

Een constante waarde van de concentraties over het uur zou geen rekening houden met het momentane karakter van de chemische reactie en tot een overschatting leiden. Daarom wordt binnen één uur de concentratie van NO<sub>x</sub> en de bijbehorende momentane  $\sigma_m$  niet als constant beschouwd maar is een afhankelijkheid van de tijd aangenomen:

$$\sigma_m = 1.25t^{0.82} \quad (41)$$

De fractie NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub> in de momentane pluim wordt ook toegepast op de uurgemiddelde concentratie NO<sub>x</sub> om zo de uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> te bepalen. Het model gebruikt voor de reeds in de achtergrond aanwezige concentraties van O<sub>3</sub> en NO<sub>2</sub> de uit KNMI-metstations beschikbare uur-voor-uur waarden.



### **3 Modelvergelijking**

In opdracht van DGLM heeft Adecs Airinfra een berekening die door NLR/KEMA is uitgevoerd in het kader van de MER Schiphol ook uitgevoerd. Hierbij kan men overigens niet spreken van validatie, aangezien het NLR/KEMA model ook niet gevalideerd is. Het doel hiervan is om in beeld te krijgen welk verschillen er ontstaan in de resultaten en voor zover mogelijk een verklaring voor deze verschillen te vinden. Deze verklaring kan Adecs Airinfra niet op voorhand geven, aangezien hiervoor nog informatie mist over details van het NLR/KEMA model.

Door grote verschillen in de opzet van het model van Adecs Airinfra moesten er aanpassingen doorgevoerd worden om de door NLR/KEMA geleverde invoerdata te kunnen gebruiken. De resultaten en beschrijving van dit traject zullen in een rapport worden opgenomen, maar zijn heden nog niet beschikbaar.

## Referenties

1. *RMI-database*, Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2005.
2. Hulskotte, J.H.J., Den Boeft, J., *Berekeningsmethode voor emissies en emissie per MTOW voor luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van luchthavenluchtverkeer op Schiphol, inclusief maatregelen*, TNO-rapport R 2003/313, 2003.
3. Ham, J. van, Pulles, M.P.J., *Het Nieuwe Nationaal Model*, maart 2002.
4. Aanvullende afspraken NNM, Overzicht van bindende afspraken tot en met oktober 2010 over het Nieuw Nationaal Model gemaakt na verschijnen van de herziene versie (maart 2002) van het Parse Boekje, Kema, TNO, Infomil, oktober 2010.

## MAA, uitstoot van NO<sub>x</sub> door vliegverkeer en depositie in Natura 2000-gebieden

### Vooraf

In de beoordeling van effecten zijn twee scenario's van belang:

*MVS 2010 +/- 16 %;*

*Autonome ontwikkeling.*

Voor een beschrijving zij verwezen naar eerdere rapportages (oa. Lensink & Heunks 2011).

Het vliegverkeer van MAA stoot NO<sub>x</sub> uit. Vrij snel na de directe emissie is NO<sub>x</sub> (NO en NO<sub>2</sub>) samen met Ozon (O<sub>3</sub>) in de lucht volledig omgezet in NO<sub>2</sub>. De emissie van NO<sub>2</sub> van het vliegverkeer is berekend in Achterberg (2011) en weergegeven in haar figuur 4. Deze figuur is overgenomen als figuur 4.2 in Van Rooij & Vanweert (2011).

### Natura 2000

Nabij vliegveld MAA ligt het Natura 2000-gebied Bunder- & Elslooërbos. Dit gebied is aangewezen voor verschillende habitattypen. Ieder Habitattype kent zijn eigen kritische depositiewaarde voor verzurende stoffen (Van Dobben & van Hinsberg 2008). Het meest kritisch zijn de Eiken-Haagbeukenbossen (9160B). In eerdere beoordelingen van effecten op het Bunder- en Elslooërbos was ook sprake van een beperkte oppervlakte heischrale vegetaties met een kritische depositie van 830 mol N/ha/jr. Dit habitattype is niet meer vermeld in het thans vigerende ontwerp-aanwijzingsbesluit (vermoedelijk vanwege de zeer gering oppervlakte).

*Tabel 1      Overzicht aangewezen habitattypen en kritische depositiewaarden voor het Bunder- & Elslooërbos.*

type	benaming	kg N/ha,jr	mol N/ha,jr
H6430C	droge ruigten en zomen	26,2	1.870
H7220	kalktufbronnen*	<34?	<2.400?
H9160B	eiken-haagbeukenbossen	20,0	1.400
H91E0C	vochtige alluviale bossen (beek)	26,1	1.860

\* *best guess* Van Dobben & van Hinsberg 2008.

Op enige afstand van het vliegveld MAA ligt het Natura 2000-gebied Bemelerberg & Schiepersberg. Dit is aangewezen voor een vijftal habitattypen waaronder een type met een kritische depositiewaarde van 830 mol N/ha/jr.

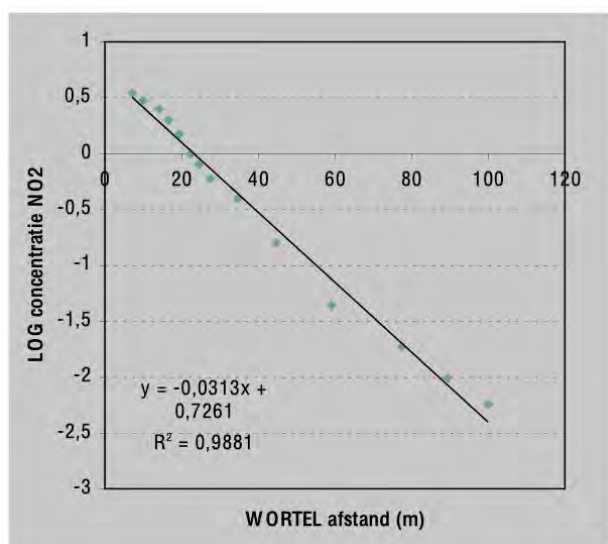
### Emissie en depositie

In Achterberg (2011) is de emissie van NO<sub>2</sub> voor weergegeven. Op grond van de getekende isolijnen neemt de emissieconcentratie kwadratisch met de afstand af. Dat wil zeggen dat de concentratie fors afneemt met de afstand tot de baan (figuur 1). Nabij de baan bedraagt de emissie ongeveer 15% van de achtergrondconcentratie (3,5 µgr NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> versus 23 µgr NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>). Op 1,2 km bedraagt de concentratie nog maar 0,4 µgr

NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>. Op basis van extrapolatie van het verband tussen concentratie en afstand bedraagt de concentratie op 3,5 km 0,06 µgr NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> (figuur 2). Berekende isolijnen geven op deze afstand een waarde van 0,1 µgr NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> (*mededeling Adecs-Airinfra*).

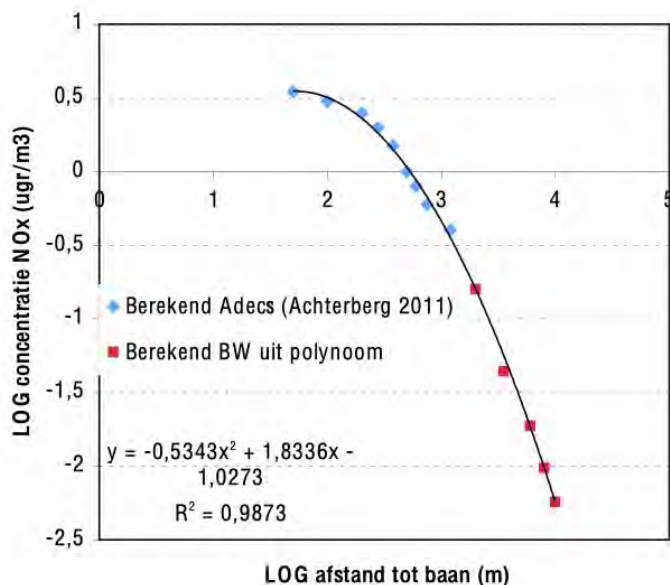
*Tabel 1      Overzicht aangewezen habitattypen en kritische depositiewaarden voor de Bemelerberg & Schiepersberg.*

type	benaming	kg N/ha,jr	mol N/ha,jr
H6110	pionier op rots	20,1	1.440
H6210	kalkgrasland	21,1	1.510
H6230	heischraalgrasland	11,6	830
H6510	glanshaver&vossenstaarthooiland	21,5	1.540
H9160	eiken-haagbeukenbos	20,0	1.400



*Figuur 1      Verband tussen afstand tot de baan en de concentratie NO<sub>2</sub> in de lucht inclusief de geëxtrapoleerde waarden (figuur 2) vanaf 1.200 m (> 34 m op de x-as). Scenario MVS 2010 +/- 16 %.*

Emissie van verzurende stoffen leidt tot depositie van verzurende stoffen. Dit kan op twee manier en worden benaderd; door de jaarconcentratie van de emissie volledig te laten neerslaan (1op1 omrekenen) dan wel door rekening te houden met de ruwheid van vegetaties en daarmee hun vermogen om deeltjes uit de lucht te vangen (berekeningen voor bos en grasland).



*Figuur 2 Verband tussen afstand tot de baan en de concentratie NO<sub>2</sub> in de lucht. Scenario MVS 2010 +/- 16 %.*

Bij 1op1 omrekenen van een concentratie in de lucht naar depositie op de grond levert 1 µgr NO<sub>2</sub> 10-20 mol N/ha (RWS & TNO 2007). In de berekeningen is 15 mol N/ha aangehouden. Een gemiddelde jaarconcentratie van 1 µgr NO<sub>2</sub> 10-20 mol N/ha leidt dan tot 14 mol N/ha/jr. Voor snelwegen is een model ontwikkeld waarin concentraties in de lucht worden omgerekend naar depositie waarbij rekening wordt gehouden met het vermogen van vegetaties om deeltjes te vangen (ruwheid). Vergelijkbare modellen zijn niet beschikbaar voor emissies door vliegverkeer. Het recente model Pluim Snelweg kent de volgende formule die afkomstig is uit Verhees & Erbrink (2010):

$$F_{dep} = C * V_{d-eff} * fac$$

waarin:

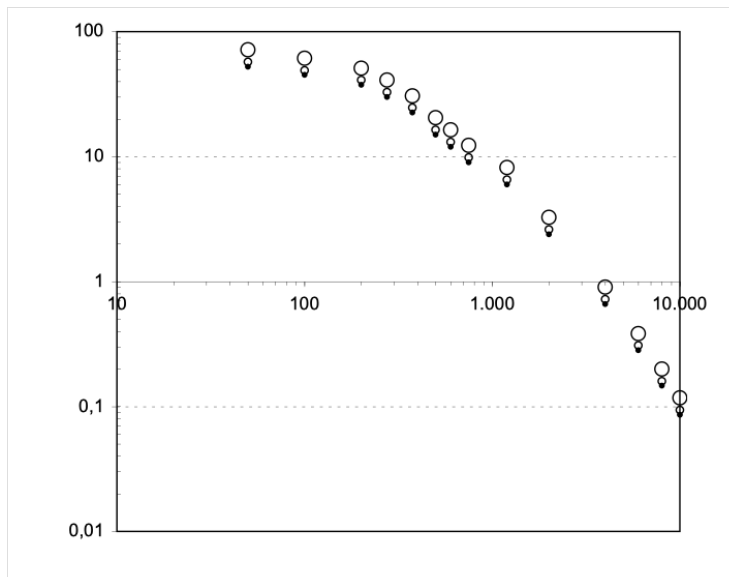
$F_{dep}$  = depositie in mol/ha/jr

$C$  = concentratie in de atmosfeer in µgr NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>

$V_{d-eff}$  = effectieve depositie snelheid (m/sec), gras = 0,0024, bos = 0,0030

$fac$  = omrekeningsfactor naar mol/ha/jr; voor NO<sub>2</sub>  $fac = 6.860$





*Figuur 3 Verband tussen afstand tot de baan en de depositie van NO<sub>2</sub> uitgedrukt in mol/ha/jr. Grote bollen bos, kleine bollen grasland, stippen 10p1 omrekenen. Scenario MVS 2010 +/- 16 %.*

Voor iedere afstand waarvoor een concentratie bekend is (figuur 2), zijn drie waarden voor de depositie berekend (figuur 3). Op iedere afstand liggen de berekende waarden in dezelfde orde van grootte; bijvoorbeeld op 1.200 m tussen 8,1 mol NO<sub>2</sub>/ha/jr (bos) en 6,0 mol NO<sub>2</sub>/ha/jr (10p1), op 2.000 m tussen 3,2 mol NO<sub>2</sub>/ha/jr (bos) en 2,3 mol NO<sub>2</sub>/ha/jr (10p1) en op 4.000 m tussen 0,9 mol NO<sub>2</sub>/ha/jr (bos) en 0,6 mol NO<sub>2</sub>/ha/jr (10p1).

Onder het scenario Autonome Ontwikkeling wordt minder NO<sub>x</sub> door de vliegverkeer uitgestoten. Op 1.200 is dit ongeveer 0,25 µgr NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> en op 3 km ongeveer 0,1 µgr NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>. Dit komt overeen met achtereenvolgens 3,5 mol NO<sub>2</sub>/ha/jr en 1,5 mol NO<sub>2</sub>/ha/jr. Dit betekent dat voor genoemde afstanden achtereenvolgens 4,6 mol NO<sub>2</sub>/ha/jr en 1 mol NO<sub>2</sub>/ha/jr aan het scenario kan worden toegeschreven

### **Depositie en Natura 2000**

De achtergrondconcentratie ligt in deze regio rond 23 µgr NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>. De berekende emissie van het vliegverkeer draagt op het vliegveld voor 15% bij in de totale concentratie NO<sub>2</sub>. Op 1,2 km van het vliegveld is de bijdrage al teruggelopen tot 1,7% en op 4 km tot minder dan 0,02%.

In dit deel van Zuid-Limburg bedraagt de totale zuurdepositie (afgeleid van NH<sub>4</sub>, NO<sub>x</sub> en SO<sub>2</sub>) thans rond de 2.600 mol zuurequivalent/ha (Milieuenatuurcompendium 2009).

Voor het Bunder & Elslooërbos worden de kritische depositiewaarden bij de huidige achtergronddepositie voor alle vier de relevante habitattypen overschreden. Volgens het Milieu- en Natuurplanbureau (2009) zullen concentraties van verzurende stoffen in de komende tien jaar aanmerkelijk afnemen (figuur 8.1 in Lensink & Heunks 2011).

Het Bunder & Elslooërbos ligt op 1,2 km (midden) afstand van de baan tot 4 km afstand in noorden en 2,5 km in het zuiden. De eiken-haagbeukenbossen liggen vooral op de hellingen langs het Maasdal, de alluviale bossen vooral aan de voet van de hellingen in het noorden. Droge ruigten en zomen komen op enkele plaatsen in het noorden van het beschermde gebied voor. De kalktuffbronnen liggen in het bos vooral nabij de voet van de helling langs het Maasdal. Afhankelijk van de locatie in het Bunder & Elslooërbos kan volgens de berekeningen maximaal 8,1 mol N/ha/jr tot 0,9 mol N/ha/jr aan de emissie van NO<sub>x</sub> door vliegtuigen worden toegeschreven, waarbij een groot deel van het gebied een enkele mol N/ha/jr of minder ontvangt. In vergelijking tot het scenario autonome ontwikkeling is dit een toename van 4,5 tot <1,0 mol N/ha/jr.

De Bemelerberg & Schiepersberg ligt op 7 km tot 10 km afstand van het vliegveld. De emissie van vliegverkeer bedraagt hier <0,01 µgr NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>. Dit komt overeen met <0,1 mol N/ha/jr depositie (scenario MVS +/- 16%). Onder het scenario Autonome ontwikkeling zijn deze waarden nog lager.

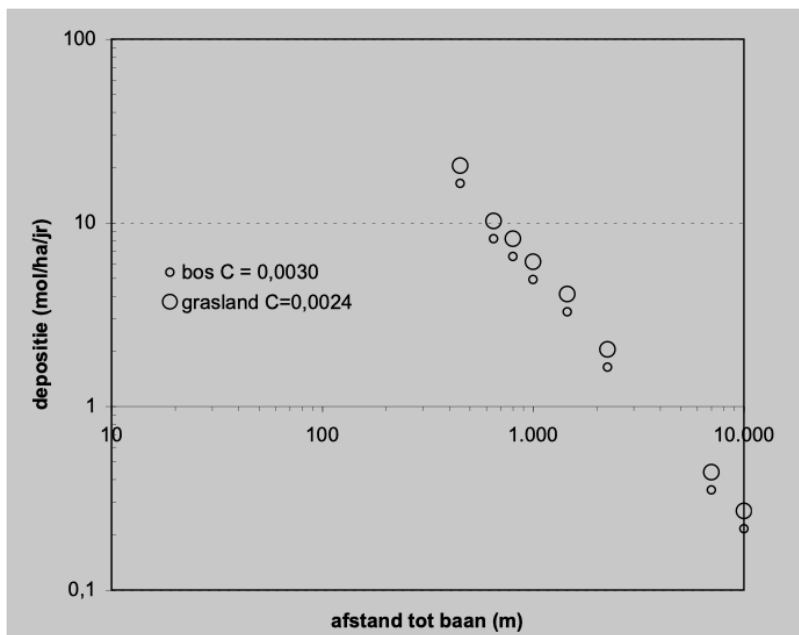
### **Betrouwbaarheid**

In de achtergrondconcentratie van verzurende stoffen is een bijdrage van vliegverkeer, en ook MAA opgenomen (Van Rooijen & Vanweert 2011). In welke mate MAA bijdraagt in de gehanteerde achtergrondconcentratie is onbekend. Dit betekent dat de berekende emissie en depositie van het scenario MVS +/- 16% opgeteld bij de achtergronddepositie een overschatting zijn van de vermoedelijk werkelijk depositie. De meest nauwkeurige benadering is een vergelijking tussen het scenario Autonome Ontwikkeling en het scenario MVS +/- 16%. Dan is in het Bunder & Elslooërbos sprake van een toename van maximaal 4,5 mol N/ha/jr in het meest nabij het vliegveld gelegen puntje van het gebied; en vanaf 2,2 km afstand minder dan 2,0 mol N/ha/jr (figuur 4).

### **Beoordeling**

Uit het voorgaande volgt dat het scenario MVS +/- 16%, in vergelijking tot de autonome ontwikkeling leidt tot een geringe verhoging van de concentratie NO<sub>x</sub> boven het Bunder & Elslooërbos. Hieruit kan een toename van de depositie van van N in het gebied worden berekend ligt rond de 4 mol N/ha/jr in het meest nabij gelegen puntje van het gebied tot minder dan 1 mol op ruim 4 km van het vliegveld in het uiterste noorden van het gebied. Voor het Natura 2000-gebied Bemelerberg & Schiepersberg is sprake van een depositie die minder dan 1 mol N/ha/jr bedraagt.

Het habitattype Eiken-haagbeukenbos kent de laagste kritische depositiewaarde van de vier relevante typen: 1.400 mol zuurequivalenten/ha/jr. De extra depositie die aan het scenario MVS +/- 16% kan worden toegerekend bedraagt minder dan 1% van de kritische depositiewaarde. Dit is, analoog aan de terminologie voor luchtkwaliteit, van weinig betekenis.



*Figuur 4 Verband tussen afstand tot de baan en de depositie van NO<sub>2</sub> uitgedrukt in mol/ha/jr. Grote bollen bos, kleine bollen grasland, stippen 1op1 omrekenen. Scenario MVS 2010 +/- 16 %.*

De kritische depositiewaarde van 1.400 mol/ha/jr is een gemiddelde voor dit habitattype dat voor heel Nederland zou gelden. Standplaatsen van bossen verschillen echter; de zandgronden. De bossen op de hellingen in Zuid-Limburg staan in het algemeen op standplaatsen met een hogere buffercapaciteit (meer Ca<sup>2+</sup>) dan bossen elders in Nederland op zandgronden. De hellingbossen in het Bunder & Elslooërbos staan op relatief kalkrijke bodems (er komen ook kalktufbronnen voor). De buffercapaciteit is hier hoogstwaarschijnlijk hoger dan het gemiddelde voor alle eiken-haagbeukenbossen in Nederland.

Voorgaande leidt tot de volgende conclusies:

*Bunderbos & Elslooërbos*

- er is een minimale toename van depositie (N) als gevolg van het scenario MVS +/- 16%;
- deze toename is zeer klein (<1%) ten opzichte van de kritische depositiewaarde;
- de kritische depositiewaarde ligt hoogst waarschijnlijk hoger dan het landelijk gemiddelde voor eiken-haagbeukenbossen;
- de berekende depositie valt naar schatting weg in de jaarlijkse variatie in werkelijke depositie; de toename is te klein in vergelijking tot de werkelijke depositie; en daarmee niet meetbaar;
- de zeer kleine toename kan niet als een significant effect worden aangemerkt.

*Bemelerberg & Schiepersberg*

- voor dit gebied is een toename in depositie van minder dan een 1 ml/ha/jr berekend;

- deze toename is niet meetbaar;
- daarmee zijn significante effecten uitgesloten.

## Literatuur

- Achterberg I. 2011. Luchtvaartgebonden luchtkwaliteit Maastricht Aachen Airport. Rapport ch110202.rap, Adecs-Airinfra, Delft.
- Lensink R. & C. Heunks 2011. Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving; bijdrage in de beslissing op bezwaar 2011 (BOB). Rapport 10-246, Bureau Waardenburg, Culemborg.
- PBL (Milieu en Natuurplanbureau) 2009. Grootschalige Concentratiekaarten Nederland 2010, 2015, 2020. <http://www.mnp.nl/nl/themasites/gcn/index.html>
- RWS & TNO 2007. Mondelinge mededeling vanuit RWS in project: Boddeke P.H.N., H. Steendam, F. van der Vliet & G.F.J. Smit (red.) 2007. Natuurtoets Capaciteitsuitbreiding Coentunnel; Inventarisatie beschermde soorten en effectenbeoordeling in het kader van de Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet; Annex I, *Critical load* van vegetaties Rapport 06-110, Bureau Waardenburg, Culemborg.
- RWS 2009. Stikstofdepositieberekening in het kader van de verbreding A2 Holendrecht-Maarssen. Rapport C0335-01.001, RWS Dienst Utrecht, Utrecht.
- Van Dobben H.F. & A. van Hinsberg 2008. Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Rapport 1654, Alterra, Wageningen.
- Van Rooij J.I.J.H. & F.L.H. Vanweert 2011. Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport. Onderzoek luchtkwaliteit Rapport 20102447-04, Cauberg-Huygen, Maastricht.
- Verhees L. & J.J. Erbrink 2010. Rekenvoorschrift stikstofdepositieberekeningen met STACKS D+. Rapport, KEMA, Arnhem.

notitie in project 10-741  
Culemborg, 20 juni 2011