



Wnb-vergunning  
Maastricht Aachen Airport B.V.  
Aanvraag, voortoets en passende beoordeling

Opdrachtgever: Maastricht Aachen Airport B.V.

Organisatie  
WSP Nederland B.V.

Telefoon  
[Redacted]

Projectnummer  
SLM008488

Adres  
[Redacted]  
[Redacted]

Datum  
31 maart 2021

Documentnummer  
SLM008488.RAP003.FV.GL, versie 1.0



## Colofon

### Contactgegevens

[Redacted contact information]

## Autorisatie

Projectnummer	Documentnummer	Versie	Status
SLM008488	SLM008488.RAP003.FV.GL	1.0	Definitief

Opgesteld door	Functie	Datum	Paraaf
[Redacted]	Senior Consultant	31.03.2021	[Redacted]

Geverifieerd door	Functie	Datum	Paraaf
[Redacted]	Senior Adviseur	31.03.2021	[Redacted]

Akkoord projectleider	Functie	Datum	Paraaf
[Redacted]	Senior Consultant	31.03.2021	[Redacted]



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding en conclusie</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Het project en de aanvrager Wnb-vergunning</b>	<b>6</b>
2.1	Het Wnb-project	6
2.2	De aanvrager	6
<b>3</b>	<b>Effecten van het project op Natura 2000-gebieden</b>	<b>7</b>
3.1	Algemeen	7
3.2	Stikstofdepositie	7
3.2.1	Voortoets	8
3.2.2	Passende beoordeling	8
3.3	Visuele en auditieve verstoringseffecten	9
3.4	Overige effecten	10



## 1 Inleiding en conclusie

Maastricht Aachen Airport (verder: MAA) is voornemens om één of meerdere aanvragen voor een omgevingsvergunning in te dienen bij de gemeente Beek. Hoofdaanleiding is het voornemen om het proefdraaien van vliegtuigmotoren uit te breiden van propellermotoren naar turbojetmotoren. Onderdeel van de aanvraag is tevens het wijzigen/uitbreiden van diverse grondgebonden activiteiten, alsook het bouwen en aanleggen van infrastructuur binnen de inrichting. MAA heeft er voor gekozen om – voorafgaand aan het indienen van de aanvraag voor de omgevingsvergunning(en) – een aanvraag in te dienen voor een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming (verder: Wnb-vergunning). Daardoor kan de procedure voor het verlenen van de omgevingsvergunning(en) worden losgekoppeld van de procedure voor het verlenen van de Wnb-vergunning.

Daarnaast heeft de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (verder: LNV) op 29 september 2020 een beslissing genomen op een bezwaar<sup>1</sup> dat is ingediend tegen het ministerieel besluit<sup>2</sup> van 2 april 2020. In laatstgenoemd besluit heeft de Minister het verzoek afgewezen van de belangenorganisatie MOB om handhavend op te treden ten aanzien van MAA in het kader van de Wet natuurbescherming. In de beslissing op bezwaar heeft de Minister wederom beslist om niet handhavend op te treden. Deze beslissing is gebaseerd op de vaststelling van de Minister dat de vliegbewegingen van MAA in 2020 en het proefdraaien van vliegtuigmotoren niet meer zullen zijn dan *“de rechten die MAA aan de referentiesituatie kan ontfanen”*. Wel heeft de Minister vastgesteld dat voor de proefdraaiactiviteiten een Wnb-vergunning nodig is. MAA dient voor 1 april 2021 een ontvankelijke aanvraag in te dienen bij het Ministerie van LNV. Als MAA niet tijdig een aanvraag voor deze vergunning indient, zal de Minister alsnog handhavend optreden overwegen.

### Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn nadere details van het Wnb-project “Exploitatie Maastricht Aachen Airport” en de aanvrager van de Wnb-vergunning opgenomen. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de mogelijke effecten van het Wnb-project op de Natura 2000-gebieden.

---

<sup>1</sup> Beslissing op bezwaar, Wnb-handhavingsbesluit Maastricht Aachen Airport d.d. 29.09.2020 door de Minister van LNV – referentie: PUC\_322821\_17.

<sup>2</sup> Handhavingsbesluit Maastricht Aachen Airport d.d. 2 april 2020 door de Minister van LNV – referentie PUC\_305605\_17.



### **Conclusie**

Geconcludeerd is dat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de voorgenomen bouw- en aanlegactiviteiten en de voorgenomen gebruiksactiviteiten leiden tot significante effecten in Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie (voortoets). Bij een nadere analyse van de effecten en na het treffen van maatregelen (passende beoordeling) is echter wel geconcludeerd dat het Wnb-project "Exploitatie MAA" geen significant effecten heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Op grond hiervan kan de aangevraagde Wnb-vergunning worden verleend.



## 3 Effecten van het project op Natura 2000-gebieden

### 3.1 Algemeen

Het Wnb-project “Exploitatie MAA” omvat zowel bouw- en aanlegactiviteiten als gebruiksactiviteiten. Deze activiteiten zouden kunnen leiden tot significante effecten in Natura 2000-gebieden. In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op mogelijke effecten als gevolg van stikstofdepositie. In paragraaf 3.3 wordt ingegaan op visuele en auditieve verstoringseffecten. In paragraaf 3.4 tenslotte wordt kort ingegaan op de overige verstoringseffecten zoals oppervlakteverlies, versnippering, verontreiniging, verdroging en verstoring door mechanische effecten.

### 3.2 Stikstofdepositie

Het Wnb-project “Exploitatie MAA” omvat zowel bouw- en aanlegactiviteiten met tijdelijke emissies van stikstof als gebruiksactiviteiten met permanente emissies van stikstof. In het rapport van het stikstofdepositieonderzoek is heel gedetailleerd beschreven welke activiteiten onderdeel zijn van het Wnb-project “Exploitatie MAA”, tot welke stikstofemissie deze activiteiten leiden, tot welke stikstofdepositie deze activiteiten leiden in Natura 2000-gebieden en welke maatregelen zijn getroffen om de stikstofemissie en -depositie te verminderen.

Zowel de bouw- en aanlegactiviteiten (in combinatie met de op dat moment plaatsvindende gebruiksactiviteiten) als de gebruiksactiviteiten die plaatsvinden na afronding van de bouw- en aanlegactiviteiten hebben een effect op Natura 2000-gebieden. In onderstaande tabel zijn bijvoorbeeld de stikstofdeposities weergegeven ter plaatse van een aantal Natura 2000-gebieden voor de bouw- en aanlegfase en voor de toekomstige gebruiksfase.

Tabel 3-1 Stikstofdepositie beoogde bouw- en aanlegfase (situatie in 2021) (inclusief gebruiksfase tijdens de bouw- en aanlegwerkzaamheden)<sup>3</sup>

Natura 2000-gebied	Depositie beoogde bouw- en aanlegfase
Bunder- en Elslooërbos	8,36
Geleenbeekdal	1,39
Geuldal	1,17
Bemelerberg & Schiepersberg	0,49
Brunsummerheide	0,42
...	...
Eilandspolder	0,01

<sup>3</sup> In deze tabel zijn de hoogste deposities tijdens de beoogde bouw- en aanlegfase gerapporteerd. In het stikstofdepositierapport zijn eveneens deposities gerapporteerd als gevolg van de bouw- en aanlegfase. In dat rapport zijn echter alleen de resultaten gepresenteerd van de hoogste verschillen (beoogde situatie versus referentiesituatie) van de stikstofdepositie.

Tabel 3-2 Stikstofdepositie beoogde gebruiksfase (situatie na 2021)<sup>4</sup>

Natura 2000-gebied	Depositie beoogde gebruiksfase
Bunder- en Elslooërbos	8,01
Geleenbeekdal	1,36
Geuldal	1,15
Bemelerberg & Schiepersberg	0,49
Brunssummerheid	0,42
...	...
Eilandspolder	0,01

### 3.2.1 Voortoets

In de vorige paragraaf is gerapporteerd dat het Wnb-project “Exploitatie MAA” tot stikstofdepositie leidt in vele Natura 2000-gebieden. Voor details over de bepaling van de stikstofemissie en voor details over de effecten in Natura 2000-gebieden wordt verwezen naar het rapport van het stikstofdepositieonderzoek.

Op basis van de resultaten van het stikstofdepositieonderzoek (met name de rekenresultaten van de beoogde bouw- en aanlegactiviteiten en beoogde gebruiksactiviteiten) zijn significante effecten in Natura 2000-gebieden als gevolg van deze stikstofdepositie op voorhand niet uit te sluiten.

Daarom is een passende beoordeling opgesteld waarin dieper is ingegaan op de gevolgen voor de Natura 2000-gebieden en is nagegaan op welke manier de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet worden aangetast.

### 3.2.2 Passende beoordeling

Bij nadere analyse van de rekenresultaten blijkt dat met name de NO<sub>x</sub>-emissies van de luchtgebonden activiteiten een depositie van stikstof veroorzaken in vele dichtbij én ver weg gelegen Natura 2000-gebieden. De grondgebonden activiteiten veroorzaken alleen een depositie van stikstof in de Natura 2000-gebieden in de onmiddellijke omgeving van MAA.

In vergelijking met de referentiesituatie leiden diverse voorgenomen activiteiten in de beoogde situatie tot een vermindering van de stikstofdepositie:

- het voorgenomen proefdraaien van turbojets en propellermotoren leidt tot minder NO<sub>x</sub>-emissie (en -depositie) dan het feitelijk proefdraaien van propellermotoren volgens de huidige milieuvergunning;
- in de aangevraagde situatie wordt meer gebruik gemaakt van Ground Power Units (GPU's) in plaats van Auxiliary Power Units (APU's);
- een gedeelte van de GPU's worden in de aangevraagde situatie elektrisch (emissieloos) aangedreven.

<sup>4</sup> In deze tabel zijn de hoogste deposities tijdens de beoogde gebruiksfase gerapporteerd.

In het stikstofdepositierapport zijn eveneens deposities gerapporteerd in de gebruiksfase. In dat rapport zijn echter alleen de resultaten gepresenteerd van de hoogste verschillen (beoogde situatie versus referentiesituatie) van de stikstofdepositie.





Daarenboven vermindert de emissie van de (land)verkeersaantrekkende werking vanwege voorgezet beleid om de uitstoot van NO<sub>x</sub> en andere luchtverontreinigende stoffen te verminderen.

Onderdeel van de aanvraag is tevens het stopzetten het agrarisch gebruik van een gedeelte van de gronden die in eigendom zijn van MAA.

In het stikstofdepositieonderzoek zijn de effecten van deze maatregelen onderzocht en is nagegaan of de voorgenomen activiteiten (zowel in de bouw- en aanlegfase als in de gebruiksfase) in combinatie met deze maatregelen al dan niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat dit niet het geval is.

Derhalve kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen activiteiten in combinatie met diverse emissiebeperkende maatregelen geen significante effecten hebben in de Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie.

### **3.3 Visuele en auditieve verstoringseffecten**

Op 27 oktober 2011 heeft de Minister van LNV een beslissing op bezwaar genomen inzake de Aanwijzing ex. art. 18 van de Luchtvaartwet inzake het luchtvaartterrein Maastricht d.d. 27 december 2004 en inzake de Aanwijzing ex. art. 26 van de Luchtvaartwet juncto art. 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidzones rond het luchtvaartterrein Maastricht d.d. 27 december 2004. Deze beslissing op bezwaar wordt verder aangeduid met BOB 2011.

In de BOB 2011 is de milieugebruiksruimte van MAA vastgesteld volgens het zogenaamde scenario MVS 2010 +/- 16% Ke-verkeer. Het BOB 2011 is na beroep bij de Raad van State in stand gebleven en is eind 2013 één op één omgezet in de zogenaamde Omzettingsregeling. Deze omzettingsregeling is nog steeds het actuele kader voor de luchtgebonden activiteiten van MAA.

Ten behoeve van de vaststelling van de BOB 2011 is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de luchthaven op habitats en soorten. De resultaten van het onderzoek zijn gerapporteerd in het rapport "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.

In dit effectenonderzoek is er op basis voorgaande ecologisch onderzoeken van uitgegaan dat de eventuele effecten van MAA (naast stikstofdepositie) uit een visuele en een auditieve component bestaan. Er is ook aandacht besteed aan tolerantie voor en gewinning aan de activiteiten op en rondom MAA door soorten en habitats.



Uit een vergelijking tussen de autonome ontwikkeling van het vliegverkeer en het vliegverkeer zoals dat volgens het scenario MVS 2010 +/- 16% Ke-verkeer mogelijk wordt blijkt uit het effectonderzoek van 2011 dat geen sprake is van:

- negatieve effecten op soorten en habitats (met een instandhoudingsdoel) in Natura 2000-gebieden (Natuurbeschermingswet 1998);
- aantasting van de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten uit de Flora- en faunawet;
- aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur (Structuurschema Groene Ruimte, POL 2006).

Gelet op de grote afstand van de Natura 2000-gebieden tot MAA, kan worden gesteld dat een eventuele visuele en auditieve verstoring niet wordt veroorzaakt door de grondgebonden activiteiten, doch wel door de luchtgebonden activiteiten. In de voorliggende aanvraag voor een Wnb-vergunning worden dezelfde luchtgebonden activiteiten aangevraagd als deze die beschouwd zijn in het effectonderzoek van 2011. De visuele en auditieve effecten in de Natura 2000-gebieden zullen op basis van de voorliggende aanvraag dan ook niet anders zijn op basis van het BOB 2011.

Derhalve kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen activiteiten, zoals aangevraagd voor de Wnb-vergunning, niet leiden tot negatieve effecten op soorten en habitats (met een instandhoudingsdoel) in Natura 2000-gebieden.

Een passende beoordeling voor deze overige effecten is derhalve niet nodig.

### **3.4 Overige effecten**

Ter verificatie van mogelijke overige effecten vanwege MAA is de Effectenindicator<sup>5</sup> geraadpleegd. De effectenindicator geeft géén informatie over de daadwerkelijke schadelijke effecten van een activiteit noch over de significantie hiervan. Hiervoor is maatwerk vereist. De effectenindicator geeft alleen generieke informatie over mogelijke effecten van een activiteit in algemene zin. Uit de effectenindicator kan dus niet op voorhand worden afgeleid of een activiteit schadelijk is. Een printscreen van de effectenindicator voor 'Bunder- en Elslooërbos' en activiteit 'Industrie' is onderstaand weergegeven.

---

<sup>5</sup> <https://www.synbiosys.alterra.nl/bij12/effectenindicatorappl.aspx?subj=effectenmatrix&tab=1>

## Effectenindicator

Overzicht effecten op soorten en/of habitattypen.

De selectie is uitgevoerd op gebied 'Bunder- en Elslooërbos' en activiteit 'Industrie'.

[> Terug naar zoekopdracht](#)

Storingsfactor	Effecten																							
	1	2	3	4	7	8	13	14	15	16	17	Verstoring door mechanische effecten	Optische verstoring	Verstoring door trilling	Verstoring door licht	Verstoring door geluid	Verdroging	Verontreiniging	Vernesting door N-depositie uit de lucht	Verzuring door N-depositie uit de lucht	Oppervlakteverlies	Versnippering		
Ruigten en zomen	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	zeer gevoelig	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	gevoelig														
Glanshaver- en vossenstaarthoiland	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	gevoelig														
*Kalktufbronnen	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	zeer gevoelig	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	gevoelig														
Beuken-eikenbossen met hulst	gevoelig	gevoelig	niet gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	gevoelig														
Eiken-haagbeukenbossen	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	gevoelig														
*Vochtige alluviale bossen	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	gevoelig														
*Spaanse vlag	zeer gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	zeer gevoelig	...	...	...	niet gevoelig														
Bever	gevoelig	gevoelig	niet gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig	zeer gevoelig	gevoelig	gevoelig	gevoelig														

- zeer gevoelig
- gevoelig
- niet gevoelig
- n.v.t.
- ... onbekend

Gezien de grote afstand tot de Natura 2000-gebieden, kan op voorhand worden gesteld dat de activiteiten op MAA niet zullen leiden tot oppervlakteverlies of versnippering, noch tot verontreiniging, verdroging, verstoring door licht of trilling, noch tot verstoring door mechanische effecten, zie ook paragraaf 3.3<sup>6</sup>. De aspecten N-depositie, verstoring door geluid en optische verstoring zijn in voorgaande paragrafen behandeld.

<sup>6</sup> In het effectenonderzoek, dat is uitgevoerd in het kader van de vaststelling van het BOB 2011 (i.c. "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) is er op basis voorgaande ecologisch onderzoek van uitgegaan dat de eventuele effecten van MAA (naast stikstofdepositie) enkel uit een visuele en een auditieve component bestaan.