


MEMO

PROJECT	Maastricht Aachen Airport, algemene milieu- en vergunningadvisering
PROJECTNUMMER	SLM008488
ONDERWERP	Wnb-vergunning Maastricht Aachen Airport Visuele verstoring Aanvullende informatie augustus 2023
AUTEUR	
DATUM	9 augustus 2023

1 INLEIDING

Op 13 april 2023 heeft de Minister voor Natuur en Stikstof verzocht om de vergunningsaanvraag en passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming voor het project Exploitatie luchthaven Maastricht Aachen Airport aan te vullen. Onderdeel van de gevraagde aanvullende informatie is:

Geluid en visuele verstoring

Ik verzoek u daarbij tevens na te gaan met welke frequentie in 2019 boven Natura 2000-gebieden (en in een zone van twee kilometer daarom heen) op een lagere hoogte dan 2.000 voet is gevlogen en of dit heeft kunnen leiden tot significante effecten in het licht van de voor deze gebieden vastgestelde instandhoudingsdoelen.

In voorliggende memo is deze aanvullende informatie gerapporteerd.

2 AANVULLENDE INFORMATIE

In opdracht van WSP heeft To70 op basis van radardata bepaald hoeveel vluchten in 2019 over binnen- en buitenlandse Natura 2000 gebieden hebben gevlogen op een hoogte minder dan 2000 voet. To70 heeft de maaiveldhoogte van het luchthaventerrein als referentiehoogte gebruikt en heeft geen correctie doorgevoerd voor de hoogteverschillen tussen het luchthaventerrein en de Natura 2000 gebieden. De luchthaven is op een plateau gesitueerd en de Natura 2000-gebieden bevinden zich grotendeels op de lagergelegen flanken van het plateau en in de lagergelegen dalen van de beken. Daarenboven heeft To70 een onzekerheidsmarge gehanteerd van 50 m; t.t.z. vluchten tot een hoogte tot 2050 m beschouwd. Deze benadering van To70 is derhalve worstcase.

Uit de radar-tracks blijkt dat diverse vluchten vanuit MAA vertrekken en landen in de nabijgelegen luchthaven van Luik (B) of het nabijgelegen vliegveld van Zwartberg (nabij Genk (B)) of vice versa. Het betreft nagenoeg enkel/uitsluitend vluchten van klein verkeer. Voor deze vluchten is een vliegroute tot 18 km vanaf MAA beschouwd omdat vanaf deze afstand het vliegen van kleine luchtvaart niet meer toe te wijzen is aan het opstijgen vanuit of landen op MAA; c.q. niet meer te onderscheiden is van het heersende vliegverkeersbeeld.

De resultaten van de data-analyse is in bijlage 1 bij deze memo opgenomen. Bij de analyse van de resultaten is tevens onderscheid gemaakt tussen:

- Aantallen vliegbewegingen tot een hoogte van 1000 voet en tussen 1000 en 2000 voet (minder visueel verstorend);

- Aantallen vliegbewegingen van groot verkeer enerzijds en klein verkeer en helikopters (minder visueel verstorend) anderzijds

3 RESULTATEN

Uit de analyse van het gebruiksjaar 2019 blijkt dat boven het Natura 2000-gebied “Bunder- en Elslooërbos” (en een zone van 2 km eromheen) het grootste aantal vliegbewegingen plaatsvindt (bij een hoogte van 2000 voet of minder); namelijk

- 7.944 vliegbewegingen van groot verkeer; waarvan 274 op een hoogte van meer dan 1000 voet;
- 5.533 vliegbewegingen van klein verkeer; waarvan 39 op een hoogte van meer dan 1000 voet;
- 575 helikopterbewegingen.

In totaal betreft het 14.052 vliegbewegingen, waarvan 313 op een hoogte van meer dan 1000 voet.

In volgorde van aantallen moeten de Natura 2000-gebieden Geuldal (8.021 vliegbewegingen), Grensmaas (4.491 vliegbewegingen), Belemelerberg en Schiepersberg (2.404 vliegbewegingen) en Geleenbeekdal (2.141 vliegbewegingen) vermeld worden. Boven de overige Natura 2000-gebieden zijn relevant lagere aantallen vliegbewegingen geregistreerd.

4 EFFECTEN

Overeenkomstig de brief d.d. 13 april 2023 van de Minister voor Natuur en Stikstof moet het volgende voor de referentiesituatie voor de luchtgebonden activiteiten van het project Exploitatie MAA worden beoordeeld bij het besluit op de vergunningaanvraag:

1. Het Aanwijzingsbesluit van 1994 is op 27 december 2004 vervangen door het Aanwijzingsbesluit 2004 dat een wijziging betekende voor het vliegverkeer.
2. Bij de beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011 is het Aanwijzingsbesluit 2004 gedeeltelijk gewijzigd vastgesteld.
3. De beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011 is passend beoordeeld en onherroepelijk geworden en valt conform artikel 9.4 lid 8 Wnb onder het overgangsrecht.
4. Het Aanwijzingsbesluit 2004, zoals gewijzigd bij de beslissing op bezwaar, is ongewijzigd omgezet in de Omzettingsregeling 2013. De referentiesituatie voor de Natura 2000-gebieden valt daarom binnen de doorwerking van de bij de beslissing op bezwaar gewijzigde Aanwijzingsbesluit 2004: oktober 2011 tot heden.

De voorliggende aanvraag om een Wnb-vergunning omvat globaal de volgende onderdelen:

- diverse wijzigingen van de grondgebonden activiteiten van MAA ten opzichte van de referentiesituatie;
- (behoudens het taxiën van vrachtvliegtuigen) geen wijzigingen van de luchtgebonden activiteiten van MAA ten opzichte van de referentiesituatie.

De visuele verstoring in de Natura 2000-gebieden, zoals bovenstaand en in bijlage 1 beschreven, wordt enkel veroorzaakt door de (niet gewijzigde) luchtgebonden activiteiten die ook al tot de referentiesituatie behoren. Gelet op de afstand van de luchthaven tot de Natura 2000-gebieden is geen visuele verstoring te verwachten van de grondgebonden activiteiten en vanwege het taxiën van vliegtuigen.

Vermits in de voorliggende aanvraag geen wijziging van deze luchtgebonden activiteiten worden aangevraagd, leiden de aangevraagde activiteiten niet tot een wijziging van de visuele verstoring

in Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie en zal er derhalve geen significant effect optreden op vastgestelde instandhoudingsdoelen.

**BIJLAGE 1: “OVERVLIEGEN NATURA 2000-GEBIEDEN” VAN TO70 D.D. 8
AUGUSTUS 2023**



Overvliegen Natura2000 gebieden

23.883.01

25 juli 2023

Overvliegen Natura 2000 gebieden

Doel

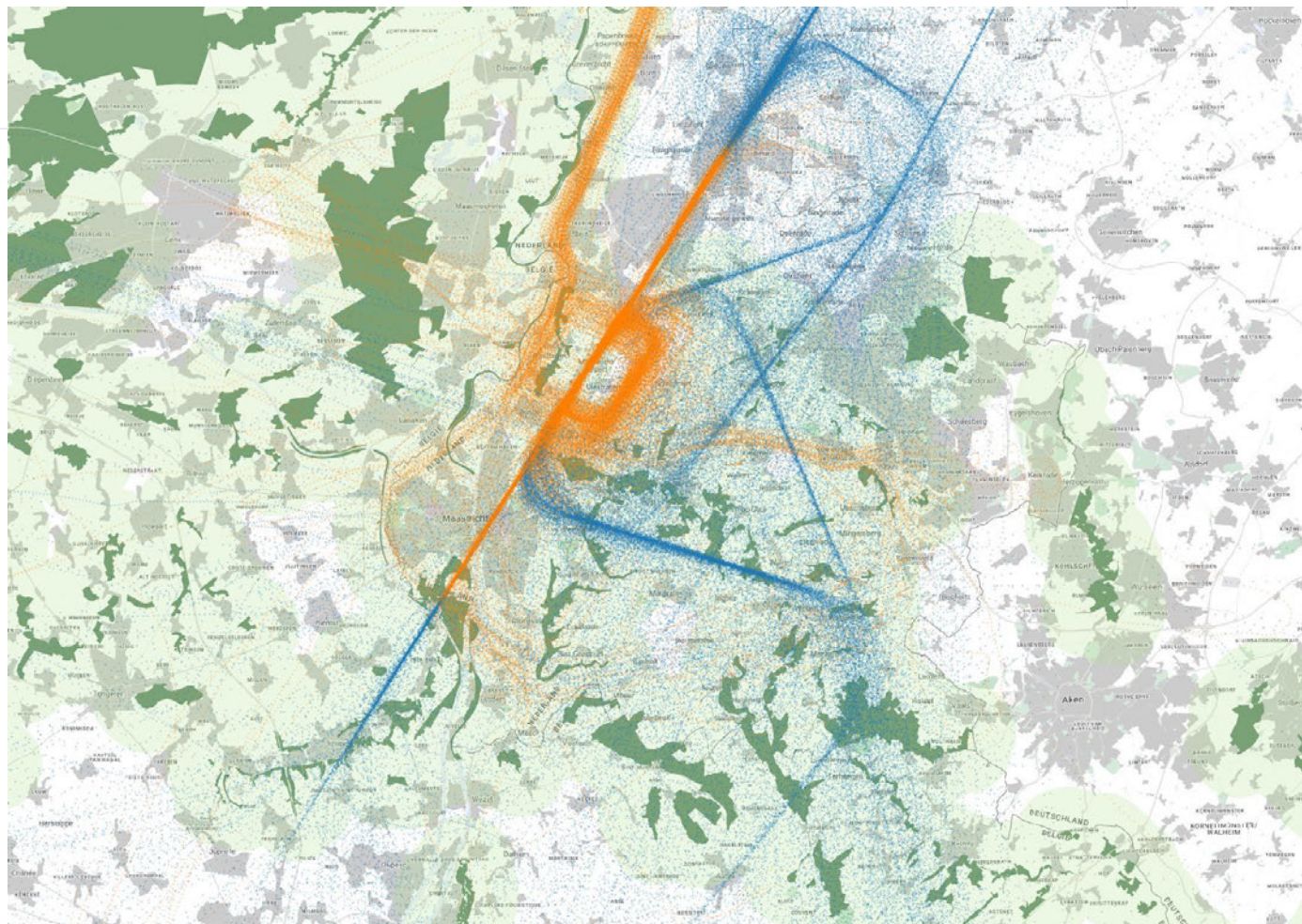
Per Natura2000 gebied het aantal vluchten bepalen dat tot een hoogte van 2.000ft over het gebied (incl. buffer) vliegt in GJ2019.

Aanpak

- Input: Europese Natura2000 gebieden.
- Buffer van 2km gelegd rond Natura2000 gebieden.
- Radardata (positiewaarnemingen x, y, z van het vliegverkeer) voor vluchten GJ2019 (FANOMOS gegevens).
- Aantal vluchten geschaald voor vluchten waarvoor geen radargegevens beschikbaar zijn (per vliegtuigtype).
- De hoogte boven een Natura2000 gebied is gelijk gelijkgesteld aan de vlieghoogte (boven AMSL) – hoogte van de luchthaven (375ft boven AMSL). Er is niet gecorrigeerd voor verloop in de terreinhoogte.
- Onzekerheidsmarge van 50ft toegepast, d.w.z. vluchten zijn meegeteld tot een hoogte van 2.050ft.
- Klein verkeer is meegenomen in de analyse binnen een straal van 18 km, gemeten vanaf het middelpunt van de start-/landingsbaan.
- Weergegeven zijn de Natura 2000 gebieden met minimaal 50 overvluchten per jaar onder de 2.050ft hoogte.

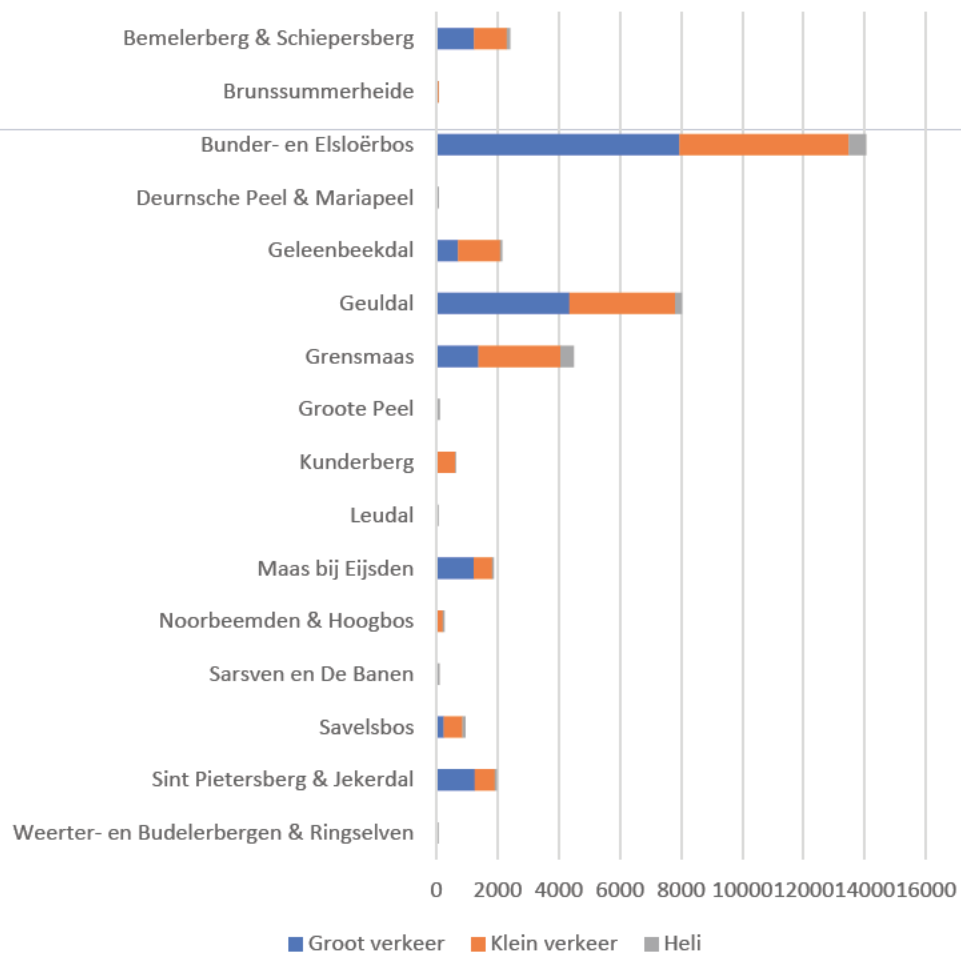
Vliegen boven Natura 2000-gebieden

Oranje: vlieghoogtes tot 2.000ft



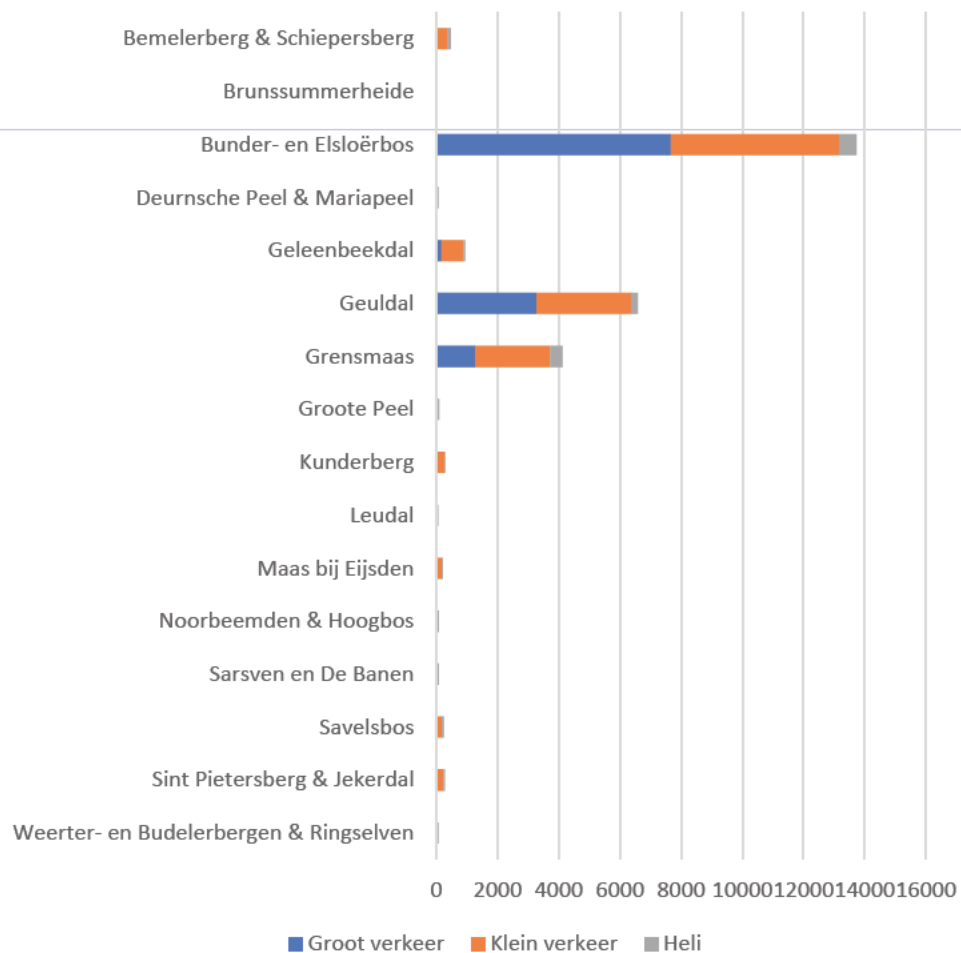
Vliegen boven NL-Natura 2000-gebieden GJ2019

Aantal vluchten tot een hoogte van 2.000ft

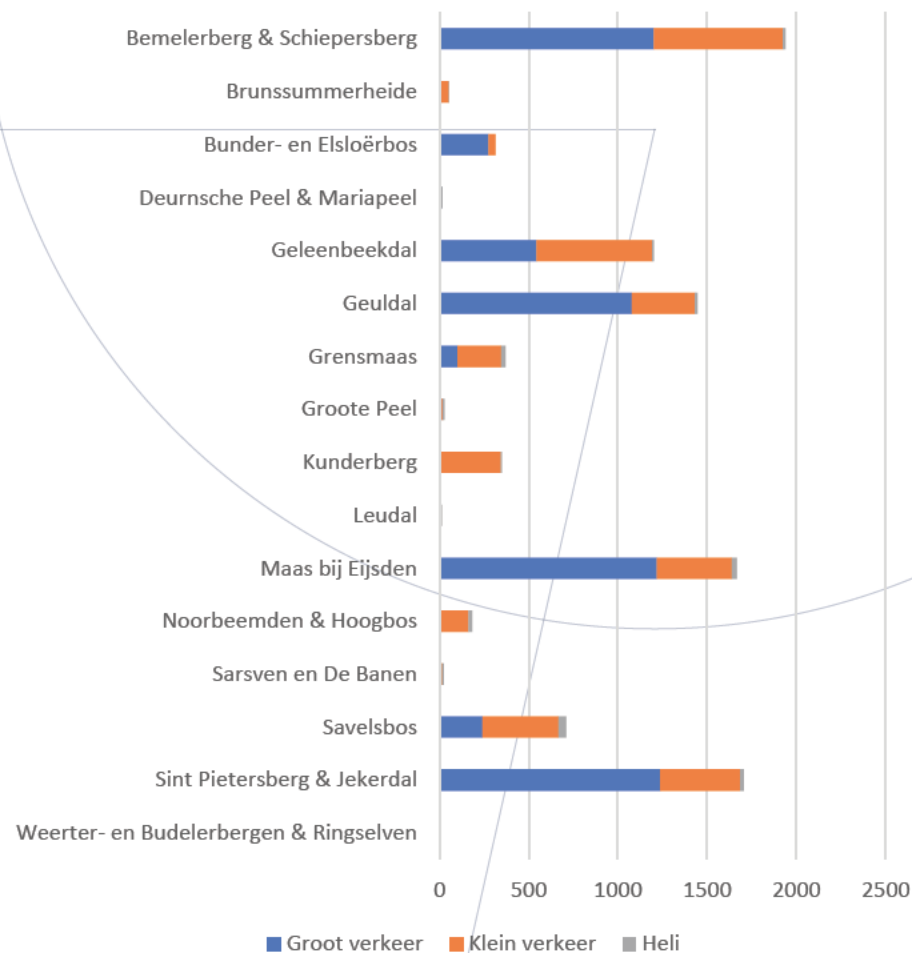


Vliegen boven NL-Natura 2000-gebieden GJ2019

Aantal vluchten tot een hoogte van 1.000ft

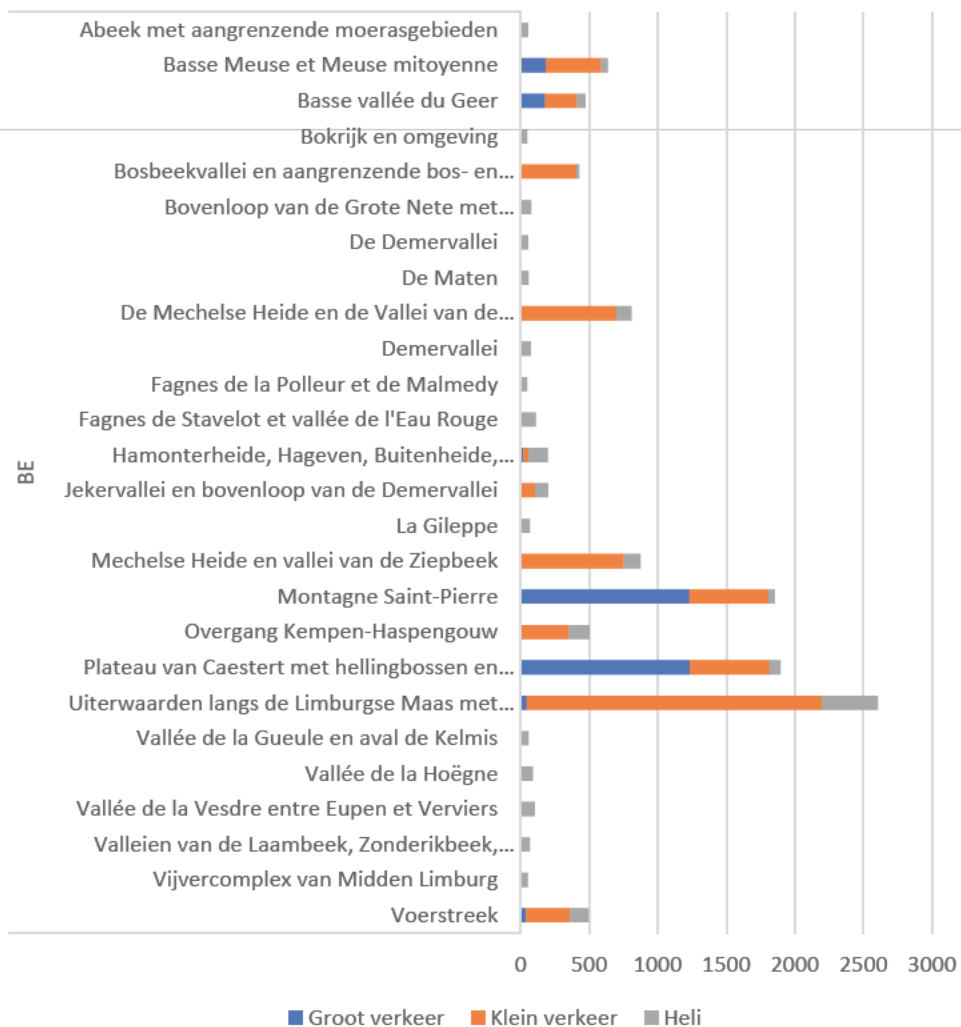


Aantal vluchten tussen 1.000 en 2.000ft



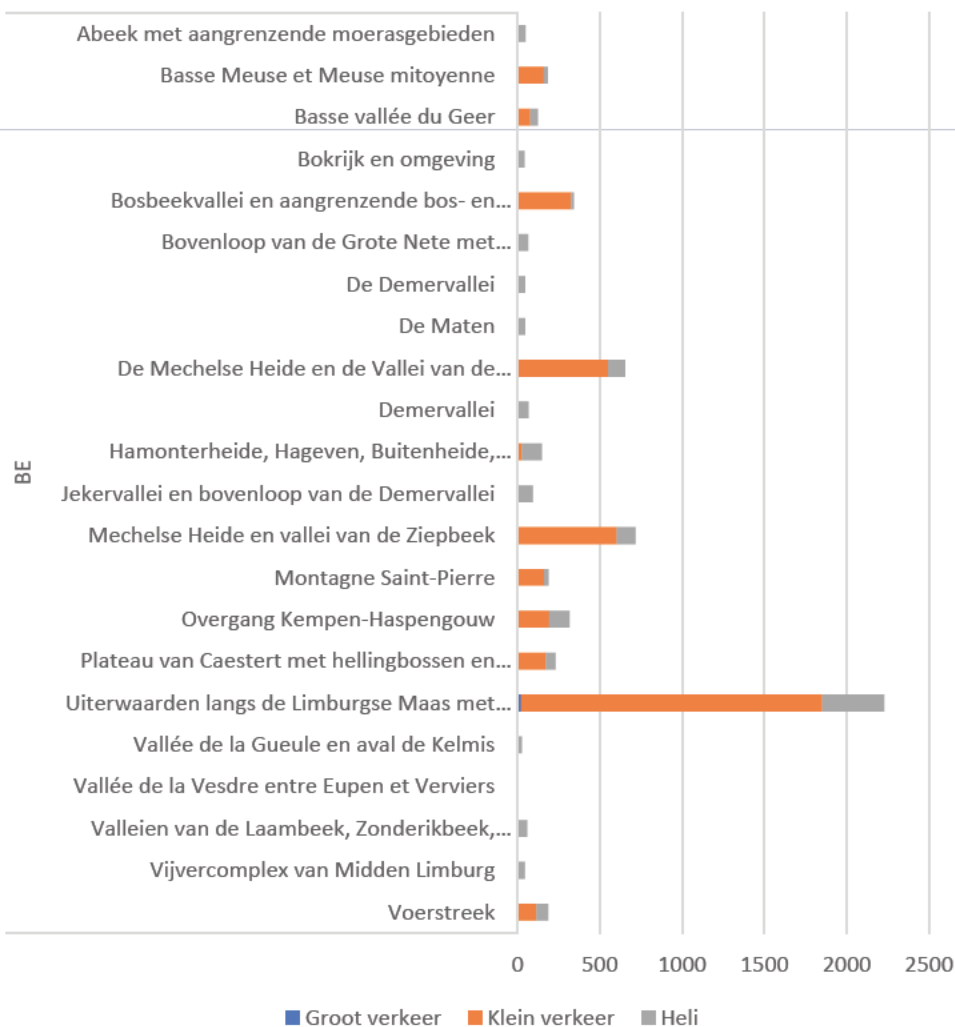
Vliegen boven buitenlandse Natura 2000-gebieden GJ2019

Aantal vluchten tot een hoogte van 2.000ft

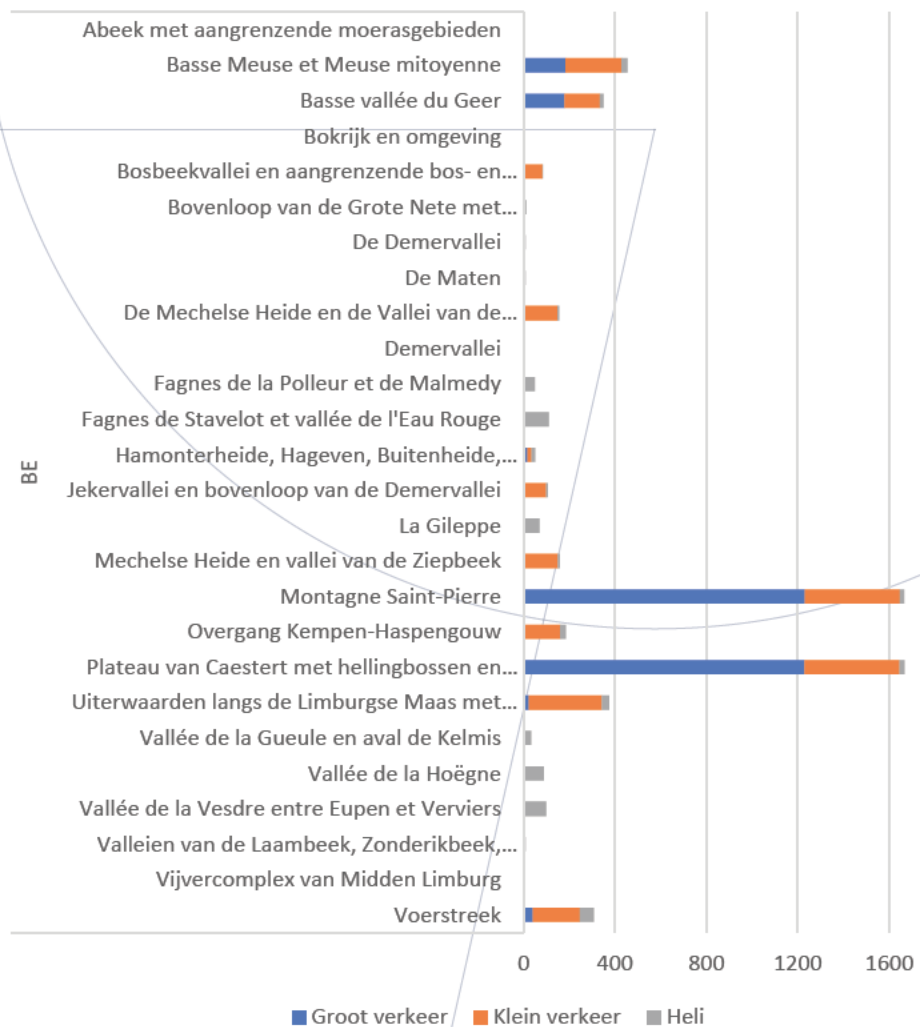


Vliegen boven buitenlandse Natura 2000-gebieden GJ2019

Aantal vluchten tot een hoogte van 1.000ft



Aantal vluchten tussen 1.000 en 2.000ft



to70.

Bangkok, Bengaluru, Brisbane, Brussels,
Edinburgh, Geneva, Medellín,
Melbourne, Milan, Munich, São Paulo,
Singapore, Shanghai, The Hague,
Toronto.

