

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Maastricht Aachen Airport B.V.
T.a.v. [REDACTED]
Vliegveldweg 90
6199 AD Maastricht Airport - gemeente Beek

**Directoraat-generaal Natuur
en Visserij**

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/lvvn

Behandeld door

Datum 26 november 2024
Betreft Wnb-vergunning exploitatie Maastricht Aachen Airport

Ontwerpbesluit

Geachte [REDACTED],

Op 31 maart 2021 heeft u namens Maastricht Aachen Airport B.V. (hierna: MAA) verzocht om een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) voor het project Exploitatie Maastricht Aachen Airport (hierna: Exploitatie MAA). De aanvraag is nadien enkele malen aangevuld.

Per e-mail van 1 april 2021 is de ontvangst van uw aanvraag bevestigd.

Procedure

Op deze aanvraag is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, zoals opgenomen in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), van toepassing. Hiertoe is een voorbereidingsbesluit gepubliceerd in de Staatscourant (hierna: Stcrt.) van 14 december 2020, 65117.

Met de brief van 29 juli 2021 (kenmerk: DGNVLG/21201248) en de brief van 2 november 2021 (kenmerk: DGNVLG/21262291) bent u verzocht de aanvraag aan te vullen met een herziene stikstofberekening van de aangevraagde situatie.

In de kamerbrief van 24 juni 2022¹ is aangegeven dat de uitgangspunten die voor de verlening van een natuurvergunning voor Schiphol en toetsing van een passende beoordeling (hierna: PB) door Schiphol worden gehanteerd ten aanzien van referentiesituatie en vlootsamenstelling, eveneens van toepassing zullen zijn bij de beoordeling van de aanvragen om natuurvergunningen van de andere luchthavens. Ook aan deze luchthavens is verzocht om de PB aan te vullen.

Bij brief van 13 april 2023 (kenmerk: DGNVLG/22199465) is u verzocht uw aanvraag aan te vullen. Daarbij zijn u de volgende uitgangspunten meegegeven:

¹ Bijlage bij kamerbrief met kenmerk: IenW/BSK-2022/138570

Ons kenmerk
DGNV / 86474457

Uw kenmerk

Bijlage(n)
34

Uitgangspunten referentiesituatie

- De referentiesituatie wordt ontleend aan hetgeen was toegestaan op de Europese referentiedatum.
- Omdat de Europese referentiedatum varieert per Natura 2000-gebied dat wordt geraakt door de aangevraagde activiteit, geldt per Natura 2000-gebied een aparte referentiesituatie.
- De referentiesituatie voor Natura 2000-gebieden is publiekrechtelijk ingeperkt door de geluidscontouren in de Aanwijzingsbesluiten van 26 oktober 1971 en 25 oktober 1994. Bij het Besluit Aanwijzing Luchtvaartterrein Maastricht (hierna: Aanwijzingsbesluit 2004) is een nieuwe aanwijzing voor het luchtvaartterrein Maastricht vastgesteld, inclusief een wijziging van de geluidszones en geluidscontouren.
- Voor het Aanwijzingsbesluit 2004 is vóór 1 februari 2009 een aanvraag gedaan waardoor deze conform artikel 9.4, achtste lid van de Wnb is uitgezonderd van vergunningplicht. Aangezien dit besluit, zoals gewijzigd bij de beslissing op bezwaar d.d. 27 oktober 2011, eerder passend is beoordeeld en onherroepelijk is geworden, kan het bij de beslissing op bezwaar gewijzigde Aanwijzingsbesluit van 2004 en de doorwerking daarvan als referentiesituatie voor Natura 2000-gebieden gelden.
- Het Aanwijzingsbesluit 2004, zoals gewijzigd bij de beslissing op bezwaar, is ongewijzigd omgezet in de Omzettingsregeling 2013.
- De depositie die kon worden veroorzaakt door vliegtuigbewegingen in de betrokken referentiesituatie, moet worden bepaald aan de hand van een toegestaan, maar ook realistisch vlootsценario op het moment dat de referentiesituatie werd bepaald (zie hierna onder 'realistisch vlootsценario').
- Als gevolg van de exploitatie van de luchthaven Maastricht Aachen Airport is er een aantrekkende werking op wegverkeer. Dit omvat ook verkeer op het luchthaventerrein zoals taxi's, halen en brengen en bussen die niet onder de grondgebonden activiteiten van de luchthaven zelf vallen. De depositie die in de betrokken referentiesituatie kon worden veroorzaakt als gevolg van de verkeersaantrekkende werking (op basis van een realistisch vlootsценario) wordt bepaald aan de hand van de meest recente verkeersemissiefactoren en het meest recente wegenmodel. Om het juiste detailniveau te bepalen voor de berekening van de effecten als gevolg van de verkeersaantrekkende werking dient de omvang van de verkeersaantrekkende werking (c.q. motorvoertuigbeweging per etmaal per rijrichting) zowel absoluut als relatief in beeld gebracht te worden ten opzichte van het reeds aanwezige wegverkeer en de ligging van de Natura 2000-gebieden.
- Depositie die kon worden veroorzaakt door de exploitatie van de luchthaven in de betrokken referentiesituatie, moet worden bepaald aan de hand van de huidige kengetallen en de AERIUS Calculator versie zoals vastgelegd in artikel 2.1, eerste lid, van de Regeling natuurbescherming. Dat geldt ook voor de depositie veroorzaakt op de relevante Belgische en Duitse Natura 2000-gebieden.

DGNV / 87278075

Dat betekent het volgende voor de referentiesituatie van het project Exploitatie MAA, die moet 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, achtste lid van de 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.

Realistisch vlootscenario

Voor de afleiding van de vlootsamenstelling gelden twee uitgangspunten:

- Uitgangspunt is in lijn met het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage² dat voor de berekening van de stikstofemissies in de referentiesituatie moet worden uitgegaan van een gebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen. Dit betekent dat de selectie van vliegtypes representatief dient te zijn: de samenstelling van de vloot heeft zich realistisch gezien moeten kunnen voordoen.

Dat betekent het volgende voor de werkwijze waarop de vlootsamenstelling in de referentiesituatie dient te worden afgeleid. De werkwijze kan aansluiten bij:

- het verkeersscenario onderliggend aan de vaststelling van de publiekrechtelijke inperkingen zoals opgenomen in het meest beperkend besluit; óf,
- de verkeerssituatie zoals in werkelijkheid voorgekomen binnen de uitvoeringsperiode van het meest inperkende besluit.

Nadien heeft u herhaaldelijk uw aanvraag aangevuld, op 10 augustus 2023, 2 oktober 2023, 17 oktober 2023 en 24 november 2023. Op basis van deze informatie is op 15 december 2023 een ontwerpbesluit gepubliceerd voor de Wnb-vergunning exploitatie Maastricht Aachen Airport met kenmerk DGNV-NV/41335233. In de periode van 16 december 2023 tot en met 10 februari 2024 was het mogelijk om een zienswijze in te dienen op het ontwerpbesluit. Gedurende deze periode zijn 56 zienswijzen naar voren gebracht.

In de loop van 2023 is MAA gestart met de voorbereiding van de aanvraag voor een nieuw Luchthavenverkeerbesluit (hierna: LVB). Begin 2024 is duidelijkheid ontstaan over het aan te vragen toekomstig vliegscenario ten behoeve van het nieuwe LVB. MAA heeft vervolgens het bevoegd gezag verzocht om nog geen definitief besluit te nemen op de aanvraag van 30 maart 2021 (laatst aangevuld op 24 november 2023). Deze aanvraag heeft immers alleen betrekking op een wijziging van de grondgebonden activiteiten (en een minimale wijziging van het taxiën van vliegtuigen) en bevat niet de beoogde wijziging van de luchtgebonden activiteiten waarvoor een LVB wordt aangevraagd. MAA dient naar verwachting in het vierde kwartaal van 2024 een aanvraag in bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor een nieuw LVB. Op 5 juli, 12 juli, 29 augustus en 20 september 2024 ontvingen wij aanvullende informatie m.b.t. de aanvraag Wnb-vergunning voor het project Exploitatie luchthaven Maastricht Aachen Airport die toezien op de toekomstige luchtgebonden activiteiten.

² Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport (projectnummer: 3526, 21 april 2021).

De toekomstige luchtgebonden activiteiten en de daarmee samenhangende gewijzigde grondgebonden activiteiten zijn opgenomen in de aanvullende stukken van MAA en opgenomen als bijlagen bij dit ontwerpbesluit. Dit besluit is tweeledig en bestaat uit:

DGNV / 87278075

1. De gewijzigde grondgebonden activiteiten en de (ten opzichte van referentiesituatie) ongewijzigde luchtgebonden activiteiten overeenkomstig Omzettingsregeling tot inwerkingtreding van het LVB (hierna: de huidige situatie) conform bijlage 1 t/m 16;
2. De gewijzigde grondgebonden activiteiten en de gewijzigde luchtgebonden activiteiten na vaststelling het LVB (hierna: de toekomstige situatie) conform bijlage 18 t/m 27.

Vanwege deze aanvullingen is besloten om een nieuw ontwerpbesluit te nemen. Eenieder die bij het vorige ontwerpbesluit met kenmerk DGNV-NV/41335233 een zienswijze heeft ingediend, is per brief getiteld: 'Reactie op uw zienswijze Wet natuurbescherming Maastricht Aachen Airport' geïnformeerd over het nieuwe ontwerpbesluit en wordt uitgenodigd om opnieuw een zienswijze in te dienen.

Besluit

Met ingang van 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. De voor deze datum ingediende vergunningaanvragen worden nog afgehandeld vanuit de Wnb.

Ik besluit om op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb een vergunning te verlenen voor een jaarlijks aantal van:

Voor de periode tot het LVB in werking treedt:

49.995 vliegbewegingen per jaar voor het transport van:

- 1.439.000 passagiers per jaar;
- 150.000 ton vracht per jaar via de lucht (en 20.000 ton trucking).

De activiteit volgt hiermee de Omzettingsregeling 2013. De aangevraagde luchtgebonden activiteiten zijn hetzelfde als in de referentiesituatie.

Vanaf de inwerkingtreding van het LVB verleen ik een vergunning voor een jaarlijks aantal van:

16.454 vliegbewegingen per jaar voor het transport van:

- 183.424 ton vracht per jaar (waarvan 12.000 ton trucking);
- 470.239 passagiers per jaar.

De samenstelling van het vliegverkeer verschilt hiermee ten opzichte van de referentiesituatie.

In dit besluit vindt u de voorschriften voor deze vergunning en de inhoudelijke overwegingen die eraan ten grondslag liggen. De aanvraag en de aanvullingen hierop en definitieve versies van de bijlagen maken onderdeel uit van dit besluit. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de documenten die onderdeel uitmaken van deze vergunning.

1. AANVRAAG

1.1. Onderwerp

De vergunning is aangevraagd voor het project Exploitatie Maastricht Aachen Airport en omvat de volgende activiteiten:

1. Luchtgebonden activiteiten:

- alle activiteiten die betrekking hebben op de "landing" en "take-off" van vliegtuigen: de zogenaamde LTO-cyclus;
- wijziging van de luchtgebonden activiteiten ten opzichte van de referentiesituatie na inwerkingtreding van het LVB.

2. Grondgebonden activiteiten die samenhangen met de "landing" en "take-off" van vliegtuigen, waaronder:

- het laden, lossen en opslaan van vrachten, de behandeling van bagage, het aankomen, vertrekken, in- en uitstappen van passagiers;
- diverse services aan vliegtuigen tussen het landen en opstijgen; en
- diverse services voor het beheer en onderhoud van de luchthaven.

3. Proefdraaien van vliegtuig- en helikoptermotoren buiten de LTO-cyclus:

- alle proefdraaiactiviteiten van Maastricht Aachen Airport, evenals proefdraaiactiviteiten van Samco.

4. De (land)verkeersaantrekkende werking van het project:

5. De onderhouds- en reparatiewerkzaamheden van Samco.

- Uitbreiding van Samco;

6. Werkzaamheden en wijzigingen exploitatie MAA

De vergunning is tevens aangevraagd voor wijziging van het project Exploitatie Maastricht Aachen Airport ten opzichte van de referentiesituatie en omvat de volgende activiteiten:

1. Bouw van een 2e Cargoloods Oost en de uitbreiding van platform D;
2. Gebruik Cargoloods Oost en gebruik van platform D;
3. Verplaatsing van parkeeractiviteiten van P2 naar P5;
4. Verleggen van de dienstweg ten noorden van het luchthaventerrein;
5. Aanleg van een zonnepark;
6. het aanleggen en het gebruik van een nieuwe parkeerplaats P7, ten zuiden van K+R, langs de Vliegveldweg en het verplaatsen van de parkeeractiviteiten van P5 naar P7;
7. Gewijzigde oefenlocatie van de bedrijfsbandweer;
8. Gebruik van elektrische GPU's/PCA's naast het gebruik van diesel aangedreven GPU's en (bij uitzondering APU's);
9. De (land)verkeersaantrekkende werking is gewijzigd: de transportmodaliteiten van passagiers- en vrachtverkeer is gewijzigd t.o.v. de referentiesituatie;
10. Het taxiën van vliegtuigen;
11. Het gewijzigd proefdraaien van vliegtuigen met propellers (turboprops) én van vliegtuigen met straalmotoren (turbofans).

De voorgenomen activiteiten zijn in meer detail beschreven in het rapport 'Wnb vergunning MAA Stikstofdepositieonderzoek 2023' (bijlage 9) voor de huidige situatie en 'Onderzoek stikstofdepositie Aanvullende informatie juli 2024' (bijlage 19) voor de toekomstige situatie.

Daarnaast bestaat de vergunning uit het in stand houden van de huidige situatie op de luchthaven conform de referentiesituatie gebaseerd op de Omzettingsregeling 2013 en de BOB 2011 en de daarbij behorende grondgebonden activiteiten. Dit totdat het LVB in werking treedt.

DGNV / 87278075

1.2. Bevoegdheid

Op basis van artikel 1.3, lid 5, van de Wnb en de artikelen 1.2 en 1.3, lid 1, sub a onder 4, van het Besluit natuurbescherming, luidend: 'militaire luchthavens, de luchthaven Schiphol en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart' ben ik bevoegd om te beslissen op uw vergunningaanvraag.

De exacte wetsteksten zijn te raadplegen op www.overheid.nl onder 'wet- en regelgeving'.

1.3. Vergunningplicht

MAA exploiteert al voor de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994) een luchthaven. Daarmee verkreeg zij bestaand recht ten aanzien van haar activiteiten.

Voor het project Exploitatie MAA is naar nationaal recht bij Aanwijzingsbesluit 26 oktober 1971 toestemming verleend. Het project is sinds de referentiedatum niet ongewijzigd voortgezet omdat het Aanwijzingsbesluit van 1994 op 27 december 2004 is vervangen door het Besluit Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht (hierna: Aanwijzingsbesluit 2004) dat een wijziging betekende voor het vliegverkeer. De effecten van de activiteiten zijn passend beoordeeld en de conclusie was dat significante effecten op Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten. Conform artikel 9.4, achtste lid van de Wnb is daarom sprake van een uitzondering van de vergunningplicht. Het Aanwijzingsbesluit 2004 is met de uitspraak van 27 juni 2012 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State³ (hierna: de Afdeling) onherroepelijk geworden. Op 31 december 2013 is het Aanwijzingsbesluit 2004 ongewijzigd vervangen door de Omzettingsregeling 2013⁴.

MAA is niet in het bezit van een vergunning op grond van art 2.7, lid 2 van de Wnb. Tegen het ontbreken van een Wnb-vergunning werd een handhavingsverzoek ingediend en door mij werd, naar aanleiding van dit verzoek, onderzoek gedaan. Het handhavingsverzoek werd door mij afgewezen maar wel werd MAA in de beslissing op bezwaar van 29 september 2020 (kenmerk: 494-39180) (hierna: BOB 2020) aangezegd om uiterlijk 1 april 2021 een ontvankelijke aanvraag voor een Wnb-vergunning in te dienen. In de BOB 2020 is vastgesteld dat een deel van de tot het project behorende activiteiten niet vallen onder het Aanwijzingsbesluit 2004, dit betreft de activiteiten die niet vallen onder de zogeheten LTO cyclus, waaronder de activiteiten van Samco. Ik heb in de BOB 2020 beoordeeld dat deze activiteiten onlosmakelijk onderdeel uitmaken van het project Exploitatie MAA en vergunningplichtig zijn.

³ ECLI:NL:RVS:2012:BW9560.

⁴ Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 10 december 2013, nr. IENM/BSK-2013/287792, houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Maastricht, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Maastricht).

De vergunningaanvraag ziet dan ook op het gehele project; zowel de grondgebonden als luchtgebonden activiteiten. Deze maken beiden onderdeel uit van hetzelfde project.

DGNV / 87278075

1.4. Beoordeling van projecten en andere handelingen

1.4.1. Project met mogelijk significante gevolgen

De activiteit waarvoor u deze vergunning aanvraagt, is een project in de zin van artikel 2.7, lid 2 van de Wnb, omdat het, afzonderlijk of in cumulatie met andere plannen of projecten, kan leiden tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van enig Natura 2000-gebied.⁵

Het aangevraagde project bestaat uit een aantal activiteiten en deze zijn te beschouwen als één project, omdat zij onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. De exploitatie van een luchthaven is blijkens de jurisprudentie één project.

1.4.2. Passende beoordeling

Voor een project dat, afzonderlijk of in cumulatie, kan leiden tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, kan alleen een vergunning worden verleend als de aanvrager een PB heeft overgelegd. Uit deze PB moet zonder redelijke wetenschappelijke twijfel kunnen worden geconcludeerd dat het project niet zal leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied, waarbij rekening gehouden wordt met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Natura 2000-gebieden zijn onderverdeeld in Habitatrictlijngebieden (HR), Vogelrichtlijngebieden (VR) of Habitat- en Vogelrichtlijngebieden (VHR). De PB biedt de grondslag voor de vaststelling van de aard en omvang van de (cumulatieve) gevolgen van het project en de manier waarop (zo nodig) met mitigerende maatregelen in die gevolgen is voorzien.

De PB die u bij uw aanvraag heeft toegevoegd betreft de PB die onderdeel was van de beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011 en welke onherroepelijk is geworden met een uitspraak van de Raad van State van 27 juni 2012.⁶ Voor de geluid, visuele verstoring, vogelaanvaringen en stikstofdepositie-effecten zijn in de ingediende aanvraag voor een Wnb-vergunning en in de gevraagde aanvullende informatie nieuwe onderzoeksrapporten opgenomen, ter vervanging/aanvulling op de informatie uit de PB van 2011. Hierna volgt mijn beoordeling van de effectanalyse zoals die is neergelegd in de PB en onderliggende stukken.

2. BEOORDELING

2.1. Afbakening

Gebieden

De beoogde activiteit vindt plaats in de nabijheid van de Nederlandse Natura 2000-gebieden Geuldal, Savelsbos, Brunssummerheide, Bunder- en Elslooërbos, Geleenbeekdal, Sint Pietersberg & Jekerdal, Bemelerberg & Schiepersberg, Kunderberg, Noorbeemden & Hoogbos, Maasduinen, Sarsven en De Banen, Leudal, Swalmdal, Meinweg en Roerdal. De Belgische en Duitse Natura 2000-gebieden waar de activiteit in de nabijheid van plaatsvindt zijn opgenomen in

⁵ ABRS 18-7-2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449, r.o. 5.3.

⁶ Zaaknr. 201113128/1/R1.

bijlage 10 en 11 voor de huidige situatie en bijlage 20 en 21 voor de toekomstige situatie van dit ontwerpbesluit.

DGNV / 87278075

Gevolgen

Voor de beoordeling van de gevolgen inventariseert de PB welke in redelijkheid denkbare typen gevolgen kunnen optreden. Dit zijn gevolgen met betrekking tot

- Geluid
- Visuele verstoring
- Vogelaanvaringen
- Stikstof

Natuurwaarden

De natuurwaarden die door de genoemde gevolgen beïnvloed kunnen worden, zijn:

- Natuurlijke habitats (habitattypen);
- Leefgebieden van Habitatrichtlijnsoorten;
- Leefgebieden van Vogelrichtlijnsoorten.

De beschermde waarden en de relevante instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden staan vermeld op www.natura2000.nl.

Conclusie afbakening

Ik ben van oordeel dat de afbakening van het gebied en de inventarisatie van mogelijke gevolgen van het project op de natuurwaarden in de PB op een juiste wijze hebben plaatsgevonden. Hieronder schets ik de situatie per effect, in de huidige situatie en de toekomstige situatie.

2.2. Mogelijke effecten en mitigatie

Voor de beoordeling van mogelijke effecten wordt in dit besluit rekening gehouden met het volgende.

2.2.1. Geluid

Lucht- en grondgebonden activiteiten en wegverkeer kunnen geluidseffecten veroorzaken op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. Beoordeeld is of sprake is van significante effecten als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn (hierna: Hrl) als gevolg van geluid.

Luchtgebonden activiteiten

Ten behoeve van het meest inperkende besluit voor de luchtgebonden activiteiten van het project, de BOB 2011, zoals één op één omgezet in de Omzettingsregeling 2013, is reeds onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de luchthaven op habitats en soorten. Aangezien de luchtgebonden activiteiten zijn gewijzigd ten opzichte van de referentiesituatie middels een andere samenstelling van het vliegverkeer, heeft u een memo opgesteld waarin u de geluidsbelasting van de luchtgebonden weergeeft, evenals van de grondgebonden activiteiten. Deze is opgenomen als bijlage 25 bij dit ontwerpbesluit.

In figuur 1 van bijlage 25 is de $L_{\text{aeq}, 24\text{h}} = 43$ dB(A)-contour van de luchtgebonden activiteiten weergegeven ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden. De $L_{\text{aeq}, 24\text{h}} = 43$ dB(A)-contour sluit delen van de volgende Natura 2000-gebieden in:

- het zuidelijke deel van het Bunder- en Elslooërbos;
- het westelijk deel van het Geuldal;
- het centrale deel van Bemelerberg & Schiepersberg.

De huidige situatie bestaat uit dezelfde luchtgebonden activiteiten als die zijn onderzocht bij de BOB 2011 en onderdeel zijn van de referentiesituatie. Aangezien er geen wijziging wordt aangevraagd van de luchtgebonden activiteiten voor de huidige situatie, leiden deze niet tot een wijziging van de geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie. Daarmee zijn er met zekerheid geen significante effecten van verstoring door geluid ten opzichte van de referentiesituatie op de relevante instandhoudingsdoelstellingen in de huidige situatie.

DGNV / 87278075

Voor zowel de referentiesituatie als voor de toekomstige situatie zijn de L_{aeq} -geluidcontouren berekend. Op pagina 9 van het memo 'Berekening NOx emissies, geluid en visuele verstoring door vliegverkeer' en pagina 5 van het memo 'Geluid | Aanvullende informatie augustus 2024' zijn de 43, 45, 50 en 55 dB(A) L_{aeq} -contouren opgenomen. De L_{aeq} -contouren van de aan te vragen situatie zijn overal kleiner dan de L_{aeq} -contouren van de referentiesituatie. De 43 dB(A) L_{aeq} -contour van de referentiesituatie past niet volledig binnen het gehanteerde studiegebied. Er zijn Natura 2000-gebieden die binnen deze 43 dB(A) L_{aeq} -contour van de referentiesituatie zijn gesitueerd.

De geluidbelasting van de aan te vragen luchtgebonden activiteiten neemt in alle Natura 2000-gebieden af ten opzichte van de referentiesituatie. Daarmee zijn er met zekerheid geen significante effecten van verstoring door geluid ten opzichte van de referentiesituatie in zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie op de relevante instandhoudingsdoelstellingen.

Grondgebonden activiteiten

De belangrijkste geluidsbron bij de grondgebonden activiteiten betreft het proefdraaien van vliegtuigmotoren door onderhoudsbedrijf, Samco. De grondgebonden activiteiten verschillen ten opzichte van de referentiesituatie en zijn in de geluidsmemo in kaart gebracht.

In de huidige situatie vinden de volgende aantallen proefdraaiactiviteiten plaats:

- 31 proefdraai beurten van 4 minuten en 31 proefdraai beurten van 8 minuten full power (+5 minuten opwarmen motor in ground idle);
- 100 proefdraai beurten van gemiddeld 10 minuten flight idle (+5 minuten opwarmen motor in ground idle);
- 200 proefdraai beurten van gemiddeld 7,5 minuten ground idle.

In de toekomstige situatie vinden de volgende aantallen proefdraaiactiviteiten plaats:

- 50 proefdraai beurten van 4 minuten (+5 minuten opwarmen motor in ground idle);
- 100 proefdraai beurten van gemiddeld 10 minuten flight idle (+5 minuten opwarmen motor in ground idle);
- 200 proefdraai beurten van gemiddeld 7,5 minuten ground idle;
- 12 incidentele proefdraai beurten.

In de referentiesituatie konden gedurende het jaar 220 proefdraai beurten full power plaatsvinden, de geluidsbelastingen in de huidige en toekomstige situatie zijn verschillend gedurende het jaar. Vanwege dit wisselende karakter heeft u de geluidsbelastingen inzichtelijk gemaakt bij diverse situaties welke hieronder zijn toegelicht:

- Beoogde situatie met full power proefdraaien op de proefdraailocatie (TRS). De geluidbelasting bedraagt gedurende maximaal 37 keer per jaar

tot 45 dB(A), en lokaal zelfs tot 51 dB(A). Deze situatie duurt 6 minuten per dag (6 keer per jaar 12 minuten);

- Beoogde situatie met flight idle proefdraaien van een Airbus 2201 op de proefdraailocatie. De geluidbelasting bedraagt incidenteel tot 42 dB(A) en lokaal tot 46 dB(A);
- Beoogde situatie met flight idle proefdraaien van een overige toestellen, niet zijnde een Airbus 220, op de proefdraailocatie. De geluidbelasting bedraagt gedurende maximaal 50 keer per jaar tot 42 dB(A). Deze geluidbelastingen zijn lager dan in de referentiesituatie.

DGNV / 87278075

Voor gedetailleerde informatie over de verschillende situaties en een weergave van de geluidsbelastingen in een kaart verwijst ik naar de geluidsmemo en figuren 3, 4 en 5 van de geluidsmemo.

Vastgesteld wordt dat – met uitzondering van ca. 37 dagen per jaar - de activiteiten in de huidige en toekomstige situatie tot dezelfde of lagere geluidbelastingen leiden dan in de referentiesituatie en/of relevant lager zijn dan 42 dB(A). Behoudens de genoemde uitzonderingen leiden de aangevraagde activiteiten niet tot een wijziging in de verstoring van vogels en zoogdieren ten opzichte van de referentiesituatie waarmee er met zekerheid geen significante effecten zijn van verstoring door geluid van grondgebonden activiteiten op de relevante instandhoudingsdoelstellingen.

De hogere geluidsbelasting die 37 dagen per jaar plaatsvindt treedt slechts gedurende enkele minuten per dag op gedurende een beperkt aantal dagen per jaar. Het betreft geen continue geluiden. In het rapport 'Effecten van geluid op wilde soorten – implicaties voor soorten betrokken bij de aanwijzing van Natura 2000-gebieden'⁷ zijn onderzoeksresultaten gerapporteerd naar de effecten van continue en niet-continue geluiden en passend beoordeeld. Door de geluidsbelasting van 37 dagen per jaar is sprake van een toename van natuurgevolgen gedurende deze 37 dagen. Deze toename van natuurgevolgen is beoordeeld in de memo Geluid (bijlage 27). Hieruit volgt dat de toename van natuurgevolgen niet leidt tot significant negatieve effecten. Met inachtneming van de conclusies uit dit rapport, is het niet aannemelijk dat de wijziging in geluidsbelasting gedurende 37 dagen per jaar in de huidige en toekomstige situatie leidt tot significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Wegverkeer

De huidige situatie beschrijft u in paragraaf 4.6 in bijlage 9 van het stikstofdepositieonderzoek en in paragraaf 2.3 van bijlage 27. Hierin geeft u aan dat landverkeersaantrekkende werking niet wijzigt ten opzichte van de referentiesituatie zoals omschreven in paragraaf 3.4 van het stikstofdepositieonderzoek, enkel de verdeling over de parkeerterreinen en platformen wijzigt. De hoogst berekende geluidsbelasting op het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied Bunder- & Elslooërbos bedraagt in de referentiesituatie 31 dB(A). In de huidige situatie bedraagt deze 29 dB(A), waarbij vanuit een *worst case* benadering tevens rekening is gehouden met een situatie waarin alle aangevraagde bouw- en aanlegwerkzaamheden in hetzelfde jaar worden uitgevoerd én voor deze bouwwerkzaamheden een *worst case* route is gehanteerd tot aan P7. Dit omdat een deel van de werkzaamheden zijn voorzien van de aanleg van parkeerterrein P7.

⁷ Alterra-rapport 1705, ISSN 1566-7197.

Daarmee zijn er met zekerheid geen significante gevolgen van verstoring door geluid van de landverkeersaantrekkende werking op de relevante instandhoudingsdoelen in de huidige situatie.

DGNV / 87278075

In de toekomstige situatie wijzigen de uitgangspunten met betrekking tot de landverkeersaantrekkende werking ten opzichte van de referentiesituatie, zowel qua omvang als qua verdeling over de verschillende parkeerterreinen en platformen. Enkel wat betreft komen en gaan van personeel zijn geen wijzigingen ten opzichte van de referentiesituatie. Tabel 4.15 van bijlage 19 bevat het aantal verkeersbewegingen van en naar MAA in de toekomstige situatie en de referentiesituatie. In de toekomstige situatie bedraagt de hoogst berekende geluidsbelasting in het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied Bunder- & Elslooërbos eveneens 31 dB(A) als gevolg van de gemodelleerde landverkeersaantrekkende werking. De hoogst berekende toename ten opzichte van de referentiesituatie bedraagt 5 dB(A). In het betreffende rekenpunt neemt de geluidsbelasting toe van 22 tot 27 dB(A), hetgeen nog steeds lager is dan de drempelwaarde van 43 dB(A) voor mogelijke verstoring van vogels. Deze toename wordt veroorzaakt door ingebruikname van P7.

2.2.2 Visuele verstoring

Lucht- en grondgebonden activiteiten en wegverkeer kunnen significante gevolgen veroorzaken voor instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden. Dalende en stijgende vliegtuigen en de activiteiten op de luchthaven zelf veroorzaken mogelijk significante gevolgen door optische bewegingen en licht. Ook verkeer dat is toe te rekenen aan het project kan mogelijk significante gevolgen veroorzaken door optische beweging. Beoordeeld wordt of sprake is van significante gevolgen als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Hrl als gevolg van optische beweging en licht.

Luchtgebonden activiteiten, grondgebonden activiteiten en wegverkeer

De huidige situatie bestaat uit dezelfde luchtgebonden activiteiten als die zijn onderzocht bij de BOB 2011 en onderdeel zijn van de referentiesituatie. Gezien de afstand van de luchthaven tot de Natura 2000-gebieden is geen visuele verstoring te verwachten van de grondgebonden activiteiten noch vanwege het taxiën van vliegtuigen. Daarmee zijn er met zekerheid geen significante gevolgen wegens visuele verstoring in de huidige situatie op de relevante instandhoudingsdoelen.

Voor de toekomstige situatie heeft u in het rapport 'Berekening NOx emissies, geluid en visuele verstoring door vliegverkeer' (bijlage 23) vier scenario's in kaart gebracht voor de referentiesituatie en de aangevraagde situatie voor wat betreft het vliegen boven Natura 2000-gebieden. Dit betreft:

- Het aantal vluchten groot verkeer t/m een hoogte van 1.000ft (ca. 300 meter);
- Het totaal aantal vluchten (incl. klein verkeer en helikopters) t/m een hoogte van 1.000 ft;
- Het aantal vluchten groot verkeer t/m een hoogte van 2.000ft (ca. 600 meter);
- Het totaal aantal vluchten (incl. klein verkeer en helikopters) t/m een hoogte van 2.000 ft.

Voor alle scenario's geldt dat de aantallen vluchten boven Natura 2000-gebieden voor de aangevraagde situatie in alle gevallen lager is dan in de referentiesituatie, ook voor Belgische en Duitse Natura 2000-gebieden.

Gezien de afstand van de luchthaven tot de Natura 2000-gebieden is geen visuele verstoring te verwachten van de grondgebonden activiteiten noch vanwege het taxiën van vliegtuigen. Daarmee zijn er met zekerheid geen significante gevolgen wegens visuele verstoring van de luchtgebonden activiteiten, grondgebonden activiteiten en wegverkeer in de toekomstige situatie op de relevante instandhoudingsdoelen.

2.2.3. Vogelaanvaringen

In de memo 'Vogelaanvaringen en afschot' (bijlage 5d voor de huidige situatie en bijlage 24 voor de toekomstige situatie) heeft u inzichtelijk gemaakt of de combinatie van vogelaanvaringen en jaarlijks afschot kan leiden tot significante effecten op vogelsoorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen in Natura 2000-gebieden zijn vastgesteld.

Om het aantal vogelaanvaringen tot een minimum te houden en de vliegveiligheid te garanderen neemt u de volgende preventieve maatregelen:

- verbod op bemesten in een strook van 90 meter t.o.v. de as van de landingsbaan;
- toezicht op het bouwen van nesten;
- maaien tot armlang gras waardoor bijna alle vogelsoorten worden geweerd;
- infiltratie van oppervlaktewater om het open water op MAA te beperken;
- verjaging met behulp van diverse methoden:
 - geluidsgeneratoren (i.c. gaskanonnen);
 - afschieten van knal- en gilpatronen (pyrotechnisch vuurwerk);
 - afspelen van vogelkreten via mobiele geluidsinstallaties.

Daarnaast worden op een beperkte schaal dieren gevangen en op meer dan 50 km uitgezet of afgeschoten. De combinatie van preventieve maatregelen, vangen en uitzetten van dieren en het afschieten van vogels leidt uiteindelijk tot een klein aantal vogelaanvaringen.

U bent verplicht om jaarlijks de vogelaanvaringen en het afschot van vogels te rapporteren, het meest recente rapport dateert van 7 februari 2023. Het jaarlijks aantal vogelaanvaringen varieerde de afgelopen jaren van 5 tot 12 aanvaringen per jaar op een totaal aantal van tussen de 3200 en 4600 getelde vogels. Voor het afschieten van vogels bent u in het bezit van een ontheffing in het kader van de Wnb, afgegeven door de provincie Limburg⁸.

In de memo heeft u een schatting gemaakt van het aantal vogelaanvaringen voor het toekomstscenario dat u heeft aangevraagd. Het aantal vogelaanvaringen in de toekomstige situatie is van dezelfde grootteorde, en daarmee net zoals de huidige situatie een fractie van het aantal aanwezige vogels, als in de afgelopen jaren. Ook voor wat betreft het afschot van vogels staat dit naar verwachting niet in verhouding tot het aantal vliegbewegingen, waarbij het aantal af te schieten dieren in de toekomstige situatie van dezelfde grootteorde is als in het recente verleden.

⁸ Besluitbrief aanvraag Wet natuurbescherming, kenmerk DOC-00051391, afgegeven door de provincie Limburg d.d. 15 april 2020. Opgenomen als bijlage 2 bij de memo Vogelaanvaringen en afschot.

Ik onderschrijf uw conclusie dat het aantal vogelaanvaringen en afschot geen significante effecten heeft op instandhoudingsdoelstellingen van vogels in de betrokken Natura 2000-gebieden in de huidige situatie en toekomstige situatie.

DGNV / 87278075

2.3. Stikstofberekening en effect

Bij stikstofdepositie gaat het om verslechtering van habitats en leefgebieden voor soorten die stikstofgevoelig zijn. Hiervoor is per Natura 2000-gebied bepaald of er ten opzichte van de referentiesituatie toenames zijn van stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit. Deze effecten zijn in kaart gebracht voor de luchtgebonden activiteiten, de grondgebonden activiteiten inclusief een bouwphase en het wegverkeer.

De stikstofdeposities als gevolg van de luchtgebonden activiteiten en grondgebonden activiteiten zijn bepaald met AERIUS Calculator.

2.3.1. Opzet onderzoek

De deposities van de beoogde activiteiten van het project 'Exploitatie MAA' zijn vergeleken met de referentiesituatie. Hierbij maakt u onderscheid in verschillende activiteiten die onderdeel zijn van het project 'Exploitatie MAA'. Voor de huidige situatie vraagt u voor luchtgebonden activiteiten de situatie aan die gelijk is aan de referentiesituatie. Grondgebonden activiteiten, het taxiën en landverkeersaantrekkende werking wijzigen t.o.v. de referentiesituatie en zijn onderdeel van uw aanvraag.

U vraagt voor de toekomstige situatie een wijziging aan ten opzichte van de referentiesituatie voor de luchtgebonden activiteiten, grondgebonden activiteiten, het taxiën en de landverkeersaantrekkende werking.

Voor de huidige situatie berekent u de effecten van de referentiesituatie t.o.v. de huidige situatie inclusief de bouwphase en vervolgens de referentiesituatie t.o.v. de huidige situatie na de bouwphase.

Voor de toekomstige situatie berekent u de effecten van de referentiesituatie t.o.v. de toekomstige situatie inclusief de bouwphase en vervolgens de referentiesituatie t.o.v. de toekomstige situatie na de bouwphase.

Voor de toekomstige situatie bestaan de wijzigingen in stikstofemissies uit wijzigingen wegens het taxiën en grondgebonden activiteiten evenals de gewijzigde vlootsamenstelling en luchtgebonden activiteiten. Middels de hier genoemde onderzoeksopzet toont u aan dat voor uw huidige situatie en de toekomstige situatie u niet meer stikstofdepositie veroorzaakt dan reeds vergund in de referentiesituatie. Door de bouwphase in de huidige en toekomstige situatie op te nemen toont u tevens aan dat er ondanks een bouwphase geen sprake is van effecten groter dan de referentiesituatie voor de bouwwerkzaamheden.

De beschouwde bronnen betreffen alle bronnen die onlosmakelijk zijn verbonden met de exploitatie van MAA. Concreet betreffen dit de volgende stikstof emitterende bronnen: LTO-cyclus, grondgebonden activiteiten, APU, GPU, proefdraaien, luchthavenservices, gasverbruik voor de gebouwverwarming, werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer voor zover onlosmakelijk verbonden met de exploitatie van MAA en (land)verkeersaantrekkende werking.

Het baanonderhoud maakt onlosmakelijk onderdeel uit van het project dat al was toegestaan in de referentiesituatie en is daarom niet afzonderlijk in kaart

gebracht. Zowel in de huidige als toekomstige situatie betreft dit onderhoud geen andere activiteit dan reeds toegestaan in de referentiesituatie.

DGNV / 87278075

Referentiesituatie

Luchtgebonden activiteiten

De emissies van het vliegverkeer zijn bepaald op basis van het aantal vliegtuigbewegingen, de vlootsamenstelling, baangebruik, routes van de taxifase, vliegroutes. De emissies van vliegtuigen betreffen alleen NO_x emissie en NH₃ is daarom voor de luchtgebonden activiteiten niet benoemd.

De luchtgebonden activiteiten in de referentiesituatie zijn:

Totaal aantal vliegtuigbewegingen: 49.995⁹ (incl. circuitbewegingen)

- Aantal passagiersvluchten: 13.459
- Aantal vrachtluchten: 3.908
 - waarvan wide body: 2.538
 - waarvan narrow body: 1.370
- Aantal bewegingen General Aviation (groot): 1.680
- Aantal bewegingen General Aviation (klein): 10.949
- Bkl-verkeer (klein verkeer): 20.000 bewegingen

De vliegbewegingen verzorgen het transport van:

- 170.000 ton vracht per jaar (waarvan 20.000 ton trucking)
- 1.439.000 passagiers per jaar.

Per luchtvaartuigbeweging zijn voor de vluchtfase (start, klim, daling en horizontaal vliegen) en de taxifase aan de hand van de hieronder genoemde gegevens de emissies berekend:

- Vliegtuig- en motortype;
- Vluchtsoort (start, landing of circuitvlucht);
- Het prestatieprofiel van de vlucht (hoogte, snelheid en stuwkrachtverloop);
- Emissiegegevens van de motoren;
- Taxiduur, tijd voor opstarten, warmdraaien en voorbereiden voor taxiën en voor het afkoelen van de motoren.

Voor de verspreiding van de emissies zijn aanvullend de volgende gegevens gebruikt:

- Start- of landingsbaan of helikopterlandingsplaats;
- Het grondpad van de vliegbaan;
- De taxiroute en het platform voor de afhandeling van vliegverkeer.

Middels onderstaande formule komen de hierboven genoemde parameters tot een emissie voor de vluchtfase.

Emissie NO_x = aantal motoren*tijdsinterval*(brandstofstroom*emissie index NO_x)

Voor de berekening van de taxifase is de taxiroute opgedeeld in segmenten van 50 meter. De berekeningswijze is gelijk aan die van de vluchtfase met de volgende aannames:

- Het taxiën, het opstarten, warmdraaien van de motoren en voorbereiden van het taxiën en het afkoelen van de motor gebeurt met een stuwkrachtsetting van 7% (idle);

⁹ Zie pagina 25 bijlage 19.

- Het opstarten warmdraaien van de motoren en voorbereiden van het taxiën en het afkoelen van de motor vindt plaats op de vliegtuigopstelplaatsen.

DGNV / 87278075

Voor de luchtvaartbronnen op de luchthaven is in AERIUS:

- Een warmte inhoud van 0 ingesteld;
- Een hoogte van emissies van 18 meter ingesteld voor de emissies in de taxifase en de start- en landingsrol.

Voor de overige vluchtfases is de hoogte gebaseerd op hoogteprofiel en is een warmte-inhoud van 0 ingesteld.

Grondgebonden activiteiten

Voor de grondgebonden activiteiten binnen het luchthaventerrein van MAA zijn de volgende bronnen benoemt:

- Inzet platform materieel;
- APU- en GPU-gebruik;
- Proefdraai activiteiten inclusief Samco;
- Gebruik van dienstweg door voertuigen MAA;
- Gasverbruik verwarmingsinstallaties;
- Oefeningen bedrijfsbrandweer;
- Komen en gaan van passagiers (zie beschrijving paragraaf 2.3.5 Wegverkeer in dit ontwerpbesluit).
- Vrachtafhandeling (zie beschrijving paragraaf 2.3.5 Wegverkeer in dit ontwerpbesluit).

Samco is een bedrijf dat valt onder de exploitatie van MAA en kent de volgende activiteiten als onderdeel van de referentiesituatie:

- Verbruik van gas voor ruimteverwarming;
- Incidenteel gebruik kraanwagen Euro II en III;
- Transportbewegingen.

Daarnaast zijn ook de activiteiten voor de aanleg en bouw opgenomen in het stikstofdepositie onderzoek (bijlage 19). Het onderhouden van de bestaande en aan te leggen infrastructuur is onlosmakelijk verbonden met de exploitatie van MAA, zoals ook toegestaan in de referentiesituatie.

Interne saldering agrarische gronden

Ter realisatie van P7 worden landbouwgronden omgezet in parkeerplaatsen, de activiteiten op deze landbouwgronden worden gezien als zijnde referentiesituatie om te gebruiken voor interne saldering. Paragraaf 3.6 van bijlage 19 beschrijft de details voor de berekening van stikstofdepositie als gevolg van bemesting.

De activiteit van agrarisch gebruik heeft sinds de referentiesituatie ononderbroken plaatsgevonden op deze percelen en zijn daarom geschikt bevonden voor interne saldering.

Toekomstige situatie na vaststelling LVB

In de toekomstige situatie beschrijft u meerdere activiteiten die gewijzigd zijn t.o.v. van uw referentiesituatie. U toont hierbij aan dat deze activiteiten geen grotere effecten tot gevolg hebben dan reeds toegestaan. Hieronder beschrijf ik de door u aangevraagde huidige situatie en de toekomstige situatie, waarbij bouwfase, luchtgebonden- en grondgebonden activiteiten en de activiteiten van Samco elk beschreven worden. Deze vergunning ziet op de exploitatie van MAA, waaronder al deze activiteiten gezamenlijk vallen.

U heeft meerdere berekeningen overlegd de hieronder genoemde berekeningen zijn leidend zijn voor de aangevraagde situaties.

DGNV / 87278075

- U berekent de huidige situatie ten opzicht van de referentiesituatie, in deze berekening zijn de luchtgebonden activiteiten gelijk aan de referentiesituatie en zijn de aanlegwerkzaamheden als worst-case opgenomen. Hierbij zijn alleen de onderdelen waarvoor infrastructuur moet worden gebouwd of aangelegd niet onderdeel van de berekening. Opgenomen in bijlage 10 bij dit ontwerpbesluit (projectberekening kenmerk: S14EuzYrxkp7).
- U berekent voor de huidige situatie ook de activiteiten na realisatie van de aanlegwerkzaamheden opgenomen in bijlage 11 bij dit ontwerpbesluit (projectberekening kenmerk: RvDPyqUAF5LJ)
- Tevens berekent u de toekomstige situatie na het vaststellen van het LVB waarbij de aanlegwerkzaamheden als worst-case zijn opgenomen en de gewijzigde lucht- en grondgebonden activiteiten zijn opgenomen in de berekening. Opgenomen in bijlage 20 bij dit ontwerpbesluit (projectberekening kenmerk: RSyKaXUKYYfT)
- Tot slot berekent u de toekomstige situatie na het realiseren van de aanlegwerkzaamheden, t.o.v. de referentiesituatie. Opgenomen in bijlage 21 bij dit ontwerpbesluit (projectberekening kenmerk: S1ppjYdCuGGF).

Door de aanlegwerkzaamheden zowel op te nemen in de huidige situatie als in de toekomstige situatie heeft u aangetoond dat de aanlegwerkzaamheden niet leiden tot negatieve effecten t.o.v. de referentiesituatie.

Luchtgebonden activiteiten toekomstige situatie

De toekomstige situatie betreft voor luchtgebonden activiteiten de vliegbewegingen zoals hieronder beschreven:

- Passagiersvluchten: 2.964
 - waarvan low cost: 2.351
 - waarvan vakantievvluchten: 613
- Vrachtluchten: 5.163
 - waarvan wide body: 4.790
 - waarvan narrow body: 373
- Overig verkeer (inclusief circuitvluchten): 8.327
 - waarvan General Aviation: 7.728
 - waarvan General Aviation Groot: 1.975
 - waarvan helikopterbewegingen: 599

Deze vliegbewegingen zijn nodig voor het transport van:

- 183.424 ton vracht per jaar (waarvan 12.000 ton trucking)
- 470.239 passagiers per jaar

Bouwfase

In voorliggende aanvraag gaat u ervan uit dat alle voorziene werkzaamheden worst-case in hetzelfde jaar worden uitgevoerd. Dit heeft u zowel berekend voor de huidige situatie als de toekomstige situatie. Eventuele afwijkingen van dit uitgangspunt door werkzaamheden later of verspreid over verschillende jaren te laten plaatsvinden leiden tot een lagere stikstofdepositie dan hetgeen is berekend in de AERIUS berekening (bijlage 10 en bijlage 20). Tevens toont u aan met bijlage 20 dat aanlegwerkzaamheden na vaststelling van het LVB niet leiden tot significante effecten t.o.v. de referentiesituatie. Met deze worst-case benadering sluit u eventuele effecten als gevolg van de bouw/aanlegfase ten opzichte van de referentiesituatie geheel uit.

Voor de bouwfase beschrijft u meerdere bouwprojecten welke leiden tot een tijdelijke stikstofemissie. Het betreffen de aanleg van Zonneparken (bijlage 9 paragraaf 4.3.3.), bouw van de 2^e Cargoloods Oost en uitbreiding van Platform D (bijlage 9, paragraaf 4.4.1.), de aanleg van de nieuwe dienstweg (bijlage 9, paragraaf 4.3.3.) aanleg parkeerplaats P7 (bijlage 9, paragraaf 4.4.2.). Deze heeft u meegenomen in de stikstofberekeningen. Tevens beschreven in bijlage 19 paragraaf 4.3.4. U berekent voor elke van deze projecten zowel de emissies van de in te zetten mobiele werktuigen als de emissies als gevolg van de verkeersbewegingen van aan- en afvoer van materieel en personeel. U heeft deze emissies toegelicht en beschreven in bijlage 5 t/m 8 onderdeel van bijlage 9, en eveneens in bijlage 5 t/m 8 onderdeel van bijlage 19 van dit ontwerpbesluit.

De modellering van de verkeersbewegingen als gevolg van de tijdelijke bouwactiviteiten zijn gemodelleerd tot de aan de op- en afritten van de A2. Hierbij is het correct dat hierna deze verkeersbewegingen gezien de tijdelijke aard en omvang opgaan in het heersende verkeersbeeld. Dit betreft geen verkeersaantrekkende werking slechts verkeer ten behoeve van de bouw.

De verlegging en renovatie van de dienstweg Noord (bijlage 9, paragraaf 4.3.4.), heeft u ondanks de al uitgevoerde werkzaamheden opgenomen als bouwfase in de berekening in bijlage 10. U neemt de nieuwe situatie in acht voor de verkeersbewegingen van de toekomstige situatie. De emissies die vrijkwamen als onderdeel van de aanlegfase heeft u in kaart gebracht. Ik volg uw conclusie dat deze emissies niet hebben kunnen leiden tot significant negatieve effecten.

Ik ben van oordeel dat de emissies van de werkzaamheden en verkeer als gevolg van de bouwwerkzaamheden op een juiste manier zijn opgenomen in uw stikstofdepositie onderzoek.

Grondgebonden activiteiten huidige situatie

De grondgebonden activiteiten van de huidige situatie geven inzicht in de emissies als gevolg van de grondgebonden activiteiten onderdeel van de exploitatie van MAA die afwijken van de referentiesituatie. Dit betreft:

- Gebruik van Cargoloods Oost en Platform D;
 - Gewijzigde inzet platformmaterieel
 - Gewijzigde inzet APU's/GPU's
 - Gewijzigd aardgas verbruik
- Proefdraaien op Proefdraaiplaats;
- Proefdraaien op C-platform;
- Gebruik van P5 inclusief shuttlebusdienst;
- Gewijzigd gebruik van de dienstweg;
- Oefeningen bedrijfsbrandweer;
- Aanleg van een zonneweide (zonnepark).

Er vindt een verschuiving van activiteiten plaats t.o.v. de referentiesituatie naar Cargoloods Oost en Platform D. Na de realisatie van de 2^e Cargoloods Oost neemt dit verder toe. Voor een gedetailleerde beschrijving verwijs ik naar hoofdstuk 4 van bijlage 9 bij dit ontwerpbesluit.

Het proefdraaien kent ook een wijziging van de activiteiten t.o.v. de referentiesituatie. Het betreft een verschuiving en herverdeling van proefdraaien op platform C en de proefdraaiplaats.

Locatie	NO _x -emissies proefdraaiactiviteiten per jaar	
	Toekomstige en huidige situatie	Referentiesituatie
Proefdraaiplaats	930,6 NO _x kg/jr	1.577,3 NO _x kg/jr
C-platform	547,6 NO _x kg/jr	107 kg NO _x kg/jr
Totaal	1.478,2 NO_x kg/jr	1.684 NO_x kg

Grondgebonden activiteiten na aanlegwerkzaamheden

De grondgebonden activiteiten van de huidige en toekomstige situatie geven inzicht in de emissies als gevolg van de grondgebonden activiteiten na de realisatie van:

- De 2^e Cargoloods Oost;
- Uitbreiding van Platform D;
- De nieuwe dienstweg;
- Parkeerplaats P7.

Het zonnepark is geen activiteit die leidt tot een toename van stikstofdepositie in de gebruiksfase.

Eveneens geeft de beoogde situatie de grondgebonden activiteiten weer naar aanleiding van de nieuwe luchtgebonden activiteiten. Het overzicht van emissiebronnen wordt gegeven in bijlage 11 van bijlage 19. Voor de toekomstige situatie na realisatie van aanlegwerkzaamheden en vaststelling van het LVB.

Vanwege wijzigingen op de luchthaven en de luchtgebonden activiteiten wijkt het taxiën af van de referentiesituatie. De stikstofdepositie is kleiner dan de stikstofdepositie t.o.v. de referentiesituatie en daarmee niet anders dan toegestaan conform de BOB 2011.

De verkeersbewegingen inclusief vrachtwagen bewegingen zijn beschreven in paragraaf 2.3.5 van dit besluit.

De stikstofemissies mogen niet afwijken van de uitgangspunten zoals opgenomen in bijlage 9 en berekent in bijlage 10 en 11 voor de huidige situatie en bijlage 19 en berekent in bijlage 20 en 21 voor de toekomstig situatie en als overzicht weergegeven voor de toekomstige situatie in bijlage 11 van bijlage 19 en voor de huidige situatie in bijlage 11 van bijlage 9, evenals de AERIUS-berekeningen en de bijbehorende opgenomen invoergegevens.

2.3.2. Effect van de voorgenomen activiteit

Uit de PB blijkt dat er geen Natura 2000-gebieden zijn waar de stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit toeneemt. Door de interne saldering is er geen sprake van een toename van stikstofdepositie. Dit geldt zowel voor de huidige situatie in 2024 t.o.v. de referentiesituatie als de toekomstige situatie in 2026 t.o.v. de referentiesituatie.

2.3.3. Mitigerende maatregelen

MAA heeft aangetoond dat er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie na interne saldering. Dit is aangetoond middels de aangeleverde AERIUS-berekeningen. Daarom zijn eveneens geen mitigerende maatregelen voorgesteld voor wat betreft de stikstofuitstoot.

2.3.4. Baanonderhoud

Baanonderhoud maakt onlosmakelijk onderdeel uit van het project Exploitatie MAA dat al was toegestaan op basis van het BOB 2011 en de Omzettingsregeling 2013. Gezien het baanonderhoud sinds de referentiesituatie onlosmakelijk onderdeel is geweest van de exploitatie van MAA is dit niet afzonderlijk gemodelleerd of berekend. Het baanonderhoud blijft onlosmakelijk verbonden aan de exploitatie MAA als onderdeel van beheer en onderhoud in de huidige situatie en de toekomstige situatie.

DGNV / 87278075

2.3.5 Wegverkeer

U beschrijft voor het wegverkeer per activiteit de verkeersbewegingen zowel in de referentiesituatie als in de huidige situatie en de toekomstige situatie ook na de realisatie van de aanlegfase. Hieronder benoem ik daarom slechts het totaal aangevraagde verkeersbewegingen voor wat betreft de referentiesituatie en de toekomstige situatie na vaststelling van het LVB. Voor details verwijs ik naar bijlage 19 bij dit ontwerpbesluit.

De landverkeersaantrekkende werking ten opzicht van de referentiesituatie wijzigt, zowel qua omvang als qua verdeling over de verschillende parkeerterreinen en platformen, maar deze wijziging in verkeersbewegingen leidt niet tot een hogere depositie van het project MAA ten opzichte van de referentiesituatie.

Verkeersbewegingen per jaar in de referentiesituatie:

Verkeersbewegingen per jaar van en naar Maastricht Aachen Airport - referentiesituatie Categorie	Personenwagen-bewegingen	Zware vrachtwagen-bewegingen
Passagiersvervoer	784.909	
Vrachtvervoer		111.765
Personeel	50.000	
Totaal	834.909	111.765

Verkeersbewegingen passagiers per jaar in de huidige situatie na realisatie aanlegwerkzaamheden(rekenjaar 2025):

Categorie	Personenwagen-bewegingen	Zware vrachtwagen-bewegingen
Gebruiksfase		
Passagiersvervoer	784.909	
Shuttlebussen tussen parkeerplaatsen en passagiersterminal		25.830
Vrachtvervoer		111.765
Personeel	50.000	
Totaal	834.494	137.595
Bouw- en aanlegfase		
Bouw- en aanlegwerkzaamheden	12.814	17.614

**Verkeersbewegingenpassagiers per jaar in de toekomstige situatie
(rekenjaar 2026):**

DGNV / 87278075

Categorie	Personenwagen- bewegingen	Zware vrachtwagen- bewegingen
Gebruiksfasen		
Passagiersvervoer	256.494	
Shuttlebussen tussen parkeerplaatsen en passagiersterminal		25.830
Vrachtvervoer		114.955
Personeel	50.000	
Totaal	306.494	140.785
Bouw- en aanlegfasen		
Bouw- en aanlegwerkzaamheden	12.814	17.614

2.3.7. Eindconclusie stikstofdepositie

Ik stem in met de hiervoor beschreven onderzoeken en de in dat kader uitgevoerde stikstofberekeningen. Hiermee is inzichtelijk gemaakt wat de depositie was op basis van het toegestane gebruik in de referentiesituatie. Verder stem ik in met de berekeningen van de stikstofdepositie voor de voorgenomen activiteit. Ik concludeer dat er ten opzichte van de referentiesituatie de voorgenomen activiteit (lucht- en grondgebonden activiteit, waaronder baanonderhoud) in geen van de Natura 2000-gebieden een toename is van stikstofdepositie op locaties waar de kritische depositiewaarde (KDW) wordt overschreden.

2.4. Monitoring

Jaarlijks voor 1 mei dient de luchthaven op haar website een monitoringsrapportage openbaar te maken met de stikstofemissie van het afgelopen gebruiksjaar (voorschrift 19 tot en met 23). Een afschrift van dit rapport dient aan het bevoegd gezag te worden verzonden.

Daarbij moet het onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende bronnen van stikstof op de luchthaven, waarbij ook per bron de meerjaarlijkse ontwikkeling duidelijk wordt, conform het stikstofdepositie onderzoek bij deze aanvraag. Bij nieuwe vliegtuigtypes dienen de hogere emissies te worden meegenomen. Ook dienen de emissies van het wegverkeer en proefdraaien inzichtelijk te worden gemaakt.

De emissies van de exploitatie van MAA inclusief verkeersaantrekkende werking dient in de huidige situatie onder de 113,1 ton/jaar NO_x en 299,3 kg/jaar NH₃ te blijven. Er is dan uitgegaan van 1.439.000 passagiers per jaar in de huidige situatie. Bij hogere passagiersaantallen zullen maatregelen genomen moeten worden genomen om (de emissies van) het wegverkeer van en naar de luchthaven te beperken.

De emissies van de exploitatie van MAA inclusief verkeersaantrekkende werking dient in de toekomstige situatie onder de 101,5 ton/jaar NO_x en 216,2 kg/jaar NH₃

te blijven en na de realisatie van de aanlegwerkzaamheden onder 168,4 kg/jaar NH₃ en 100,4 ton/jaar NO_x.

Er is dan uitgegaan van 470.239 passagiers per jaar en 183.424 ton vracht per jaar. Bij hogere passagiersaantallen of meer vrachtverkeer zullen maatregelen genomen moeten worden genomen om (de emissies van) het wegverkeer van en naar de luchthaven te beperken.

DGNV / 87278075

2.5. Cumulatie

Uit de PB blijkt dat als gevolg van het project er met zekerheid geen gevolgen zullen optreden voor de genoemde Natura 2000-gebieden. Dat betekent dat ook in cumulatie er geen significante gevolgen kunnen ontstaan. Een verder onderzoek naar cumulatieve effecten is daarmee niet noodzakelijk.

2.6. Conclusie

Met de door u uitgevoerde PB, de daarbij behorende rapportages en de stikstofberekeningen, is de zekerheid verkregen dat het project waarvoor de vergunning is aangevraagd, niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied. Hierbij is meegewogen dat de aangevraagde toekomstige situatie een beperktere referentiesituatie vastlegt voor de exploitatie van MAA.

Tot de inwerkingtreding van het LVB waarop onderhavige aanvraag is gebaseerd bent u gerechtigd de referentiesituatie conform de Omzettingsregeling 2013 en het BOB 2011 voort te zetten. U heeft aangetoond dat de activiteiten die niet behoren tot het LTO geen significant negatieve effecten veroorzaken op Natura 2000-gebieden. Hierbij is conform het verzoek tot vergunning voldaan aan de verplichting om ook de activiteiten niet behorende tot de LTO cyclus te beoordelen. U heeft aangetoond dat deze activiteiten geen significant negatieve effecten veroorzaken, dit is zowel het geval in de beoogde situatie als in de situatie conform het BOB 2011.

Het project wordt niet volgens een vooraf vast te stellen wijze uitgevoerd. Het exploiteren van een luchthaven is per definitie een dynamische situatie. Om te borgen dat de voorgenomen activiteit niet meer nadelige gevolgen heeft voor de relevante instandhoudingsdoelen dan is toegestaan in de referentiesituatie, is in de voorschrift 15 in combinatie met de voorschriften 18 tot en met 24 een monitoringsverplichting opgenomen.

Op grond van het bovenstaande ben ik van mening dat de gevraagde vergunning, onder de opgenomen voorschriften en beperkingen, kan worden verleend.

3. VOORSCHRIFTEN

Ter bescherming van de in de hiervoor genoemde Natura 2000-gebieden aanwezige beschermde natuurwaarden, verbind ik aan deze vergunning de volgende voorschriften en beperkingen.

Algemeen

1. Deze vergunning ziet op het project Exploitatie Maastricht Aachen Airport en alle samenhangende onderdelen van de aanvraag.
2. Deze vergunning staat op naam van Maastricht Aachen Airport B.V., hierna vergunninghouder, of diens rechtsopvolger.
3. Deze vergunning geldt voor eenieder die het project uitvoert.
4. De in voorschrift 2 genoemde (rechts)personen beschikken op de plaats waar de vergunde activiteit wordt uitgevoerd over een (digitaal) exemplaar van deze beschikking, inclusief alle daarbij behorende bijlagen.

5. De in voorschrift 2 genoemde (rechts)personen zijn aantoonbaar op de hoogte van de inhoud en het doel van deze voorschriften en beperkingen. Ook dient MAA, of diens rechtsopvolger, ervoor zorg te dragen dat deze voorschriften genoegzaam bekend zijn bij medewerkers, waaronder personeel van derden, die uitvoering moeten geven aan dit besluit en de daarbij behorende voorschriften.
6. De vergunde activiteit wordt uitgevoerd zoals aangegeven in de aanvraag en bijbehorende passende beoordeling en rapporten en in overeenstemming met de voorschriften en beperkingen die aan deze vergunning zijn verbonden. Bij eventuele strijdigheid van de aanvraag en de voorschriften en beperkingen van deze vergunning hebben de laatste voorrang.
7. Als zich een incident voordoet, meldt de vergunninghouder dit met alle relevante gegevens onmiddellijk aan de toezichthouder. Een incident is in dit geval een onvoorziene gebeurtenis waardoor schade aan de natuurlijke kenmerken in de betrokken Natura 2000-gebieden is of kan worden toegebracht, bijvoorbeeld wanneer onbedoeld vrijgekomen schadelijke stoffen een habitatype of Habitat- of Vogelrichtlijnsoort bedreigen.
8. Als zich een incident voordoet, is de vergunninghouder verplicht eventuele verontreinigingen zo mogelijk direct te verwijderen en de eventueel opgetreden schade voor zover mogelijk te herstellen, zulks ter beoordeling van het bevoegd gezag.
9. De vergunninghouder volgt de aanwijzingen op die het bevoegd gezag geeft.

DGNV / 87278075

Nadere inhoudelijke voorschriften

10. Het is vergunninghouder toegestaan om in een gebruiksjaar een maximum van 49.995 vliegtuigbewegingen voor inwerkingtreding van het LVB en 16.454 vliegtuigbewegingen na inwerkingtreding van het LVB te accommoderen op Maastricht Aachen Airport inclusief general aviation.
11. De verkeersaantrekkende werking mag het aantal van 834.909 voor inwerkingtreding van het LVB en 306.494 personenwagens verkeerbewegingen met fossiele verbrandingsmotor na inwerkingtreding van het LVB per jaar niet overschrijden.
12. De verkeersaantrekkende werking mag het aantal van 137.595 voor inwerkingtreding van het LVB en 140.785 zware vrachtwagenbewegingen met fossiele verbrandingsmotor na inwerkingtreding van het LVB per jaar niet overschrijden.
13. Het APU en GPU gebruik dient in de huidige situatie tot na vaststelling van het LVB uitgevoerd te worden conform de uitgangspunten zoals opgenomen in de beoogde situatie op pagina 50, van bijlage 9 bij dit ontwerpbesluit.
14. Het APU en GPU gebruik dient in de toekomstige situatie na vaststelling van het LVB uitgevoerd te worden conform de uitgangspunten zoals opgenomen in de beoogde situatie op pagina 51, van bijlage 19 bij dit ontwerpbesluit.
15. De vergunning voorziet in de beschreven aanlegwerkzaamheden conform bijlage 9 en bijlage 19 met worst-case een maximale emissie van 1.236 NO_x kg/jaar en 54.1 NH₃ kg/jaar.
16. De activiteiten waarmee intern gesaldeerd wordt dienen gestaakt te zijn alvorens men start met aanlegwerkzaamheden.
17. Het is vergunninghouder toegestaan diverse werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud uit te voeren, die onlosmakelijk zijn verbonden met de exploitatie van Maastricht Aachen Airport.

Rapportage, monitoring

18. Om te kunnen vaststellen of enerzijds het project is uitgevoerd binnen hetgeen vergund is en anderzijds wat de stikstofeffecten van het vergunde project zijn op de relevante instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden, vindt er jaarlijks monitoring plaats van de stikstofemissie als gevolg van het project.
19. Na afloop van elk gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober) wordt door de vergunninghouder, voor 1 mei van het daaropvolgende jaar, een monitoringsrapportage geplaatst op de eigen website en aangeleverd aan het bevoegd gezag, op basis waarvan kan worden beoordeeld of het vergunde project in het voorgaande gebruiksjaar binnen het daarvoor vastgestelde kader is gebleven.

DGNV / 87278075

De rapportage bevat:

- De emissies van de luchthaven (vliegverkeer incl. taxiën en APU, GPU, platformverkeer en proefdraaien inclusief Samco);
- Wegverkeer van en naar de luchthaven;
- De vliegtuigtypen/motorcombinaties die in dat gebruiksjaar hebben gevlogen en daarbij behorende airborne-emissies op basis van de meest actuele emissiekentallen en berekeningsmethodieken.

De gezamenlijke emissies dienen onder de 113,1 NO_x ton/jaar en 299,3 NH₃ kg/jaar te blijven voor inwerkingtreding van het LVB en 100,4 NO_x ton/jaar en 168,4 NH₃ kg/jaar te blijven na inwerkingtreding van het LVB.

20. Voor de bepaling van de invoergegevens voor de stikstofberekening wordt dezelfde berekeningsmethodiek gevolgd, die ook is gebruikt voor de stikstofberekening ten behoeve van onderhavige vergunning.
21. Vergunninghouder is verplicht de werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer, inclusief de daarmee gepaard gaande stikstofemissie, vier weken voorafgaand aan de uitvoering te melden aan het bevoegd gezag.

Toezicht

22. De vergunninghouder voert een administratie met daarin alle documenten die betrekking hebben op deze vergunning en op de naleving van de voorschriften, in het bijzonder de voorschriften 19 tot en met 22.
23. De vergunninghouder geeft alle medewerking aan de aangewezen toezichthouder en opsporingsambtenaren.
24. De vergunninghouder toont informatie en documenten op verzoek aan de bevoegde toezichthouder en opsporingsambtenaren.

Looptijd en geldigheid

25. Deze vergunning heeft een onbepaalde geldigheidsduur voor zolang het project wordt uitgevoerd.

TER INFORMATIE

Op grond van afdeling 4.1.1. Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) kan een verzoek tot wijziging van de vergunning worden ingediend.

Op grond van de artikel 5.39 en 5.40, lid 1 en lid 2 Omgevingswet kan de verleende vergunning worden ingetrokken of gewijzigd.

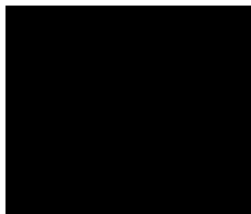
Als de vergunninghouder handelt in strijd met de vergunning, kan op grond van artikel 18.4 Omgevingswet een last onder bestuursdwang worden opgelegd.

Conform artikel 5:32, lid 1 van de Awb kan een bestuursorgaan dat bevoegd is bestuursdwang toe te passen, in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

DGNV / 87278075

Hoogachtend,

De Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur,
namens deze:



MT-lid Natuurvergunningen
Directoraat-Generaal Natuur en Visserij

BIJLAGEN:

1. Aanvraag Wnb-vergunning d.d. 31 maart 2021
- 1a. Aanvraag, voortoets en passende beoordeling behorende bij aanvraag d.d. 31 maart 2021
2. Aanvullingsverzoek d.d. 29 juli 2021 met kenmerk 21201248
3. Aanvullingsverzoek d.d. 2 november 2021 met kenmerk 21262291
4. Aanvullingsverzoek d.d. 13 april 2023 met kenmerk 22199465
5. Begeleidende brief met aanvullende informatie d.d. 10 augustus 2023
- 5a. Onderzoek stikstofdepositie Aanvullende informatie augustus 2023
- 5b. Memo Visuele verstoring d.d. 9 augustus 2023
- 5c. Memo Geluid d.d. 10 augustus 2023
- 5d. Memo Vogelaanvaringen en -afschot d.d. 7 augustus 2023
6. Memo Geluid aangevuld op 2 oktober 2023
7. Memo Visuele verstoring aangevuld 2 oktober 2023
8. Begeleidende brief met aanvullende informatie d.d. 17 oktober 2023
9. Onderzoek stikstofdepositie Aanvullende informatie november 2023 d.d. 24 november 2023
10. AERIUS Calculator berekening 'Beoogde situatie 2024 versus referentiesituatie o.b.v. Omzettingsregeling 2011' met kenmerk S14EuzYrxkp7 d.d. 6 november 2023
11. AERIUS Calculator berekening 'Beoogde situatie 2025 versus referentiesituatie o.b.v. Omzettingsregeling 2011' met kenmerk RvDPyqUAF5LJ d.d. 6 november 2023
12. Rapport 'Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving' d.d. 31 maart 2011 – onderdeel van de BOB 2011
13. Passende beoordeling van additionele N-depositie door vliegverkeer en wegverkeer in het Bunder- & Elslooërbos d.d. 21 augustus 2011 – onderdeel van de BOB 2011
14. Rapport 'Depositie rondom Maastricht Aachen Airport Luchtvaart en wegverkeer' d.d. 22 augustus 2011 – onderdeel van BOB 2011
15. Beslissing op bezwaar, Wnb handhavingsbesluit Maastricht Aachen Airport met kenmerk 494-39180 d.d. 29 september 2020
16. Ontwerpbesluit 2023 Wnb-vergunning exploitatie Maastricht Aachen Airport
17. Beslissing op bezwaar, Wnb handhavingsbesluit Maastricht Aachen Airport met kenmerk 494-61396 d.d. 21 juni 2024
18. Begeleidende brief d.d. 5 juli 2024
19. Onderzoek stikstofdepositie Aanvullende informatie augustus 2024 d.d. 22 augustus 2024
20. AERIUS Calculator berekening 'Situatie 2025 (inclusief bouw- en aanlegwerkzaamheden) versus referentiesituatie'
21. AERIUS Calculator berekening 'Situatie 2026 versus referentiesituatie'
22. Begeleidende brief d.d. 12 juli 2024
23. Memo Berekening NOx emissies, geluid en visuele verstoring door vliegverkeer d.d. 11 juli 2024
24. Memo Vogelaanvaringen en afschot d.d. 18 juli 2024
25. Geluid Aanvullende info augustus 2024 d.d. 23 augustus 2024
26. Toelichting verzoek Wnb-vergunning met tijdelijke situatie
27. Memo Geluid Aanvullende info d.d. 20 september 2024

DGNV / 87278075

Beschikbaar op aanvraag:

- AERIUS GML-bestand 'Beoogde situatie 2025 versus referentiesituatie o.b.v. Omzettingsregeling 2011'
- AERIUS GML-bestand 'Beoogde situatie 2026 versus referentiesituatie o.b.v. Omzettingsregeling 2011'

Toepassing uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Op deze vergunningprocedure is de openbare uniforme voorbereidingsprocedure als opgenomen in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Zienswijze doorgeven

U kunt uw zienswijze op verschillende manieren doorgeven. U doet dit het snelst door het digitale formulier in te vullen.

Lukt het niet om de zienswijze door te geven met het digitale formulier? Geef uw zienswijze dan telefonisch door of in een brief. U kunt uw zienswijze niet in een e-mail of via het algemene contactformulier sturen. We nemen deze niet in behandeling.

Digitaal formulier

Geef uw zienswijze op tijd door met een digitaal formulier op rvo.nl/uov-wetnatuurbescherming. Dit kunt u doen tot uiterlijk zes weken na publicatie van dit besluit. U logt hierop in met DigId (als burger), of met eHerkenning niveau 2+ (als organisatie).

Telefonisch

U moet eerst een afspraak maken. Dit doet u door te bellen naar 088 042 42 42. Kies voor optie 1 en daarna voor optie 4.

Brief

U kunt uw zienswijze ook via de post naar ons sturen.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
Postbus 40225
8004 DE Zwolle

Zorg dat uw naam, adres en telefoonnummer in de brief staan. Noem in uw brief om welk ontwerpbesluit het gaat. En vertel of u het er wel of niet mee eens bent. Alleen dan kan uw zienswijze meegenomen worden in het nemen van het besluit.

Na uw zienswijze

Nadat u uw zienswijze heeft doorgegeven, krijgt u een ontvangstbevestiging. Alle zienswijzen worden meegenomen in het nemen van een definitief besluit. Als alle zienswijzen verwerkt zijn, krijgt u bericht dat er een Nota van Antwoord is opgesteld. Hierin zijn alle zienswijzen en de reacties daarop samengevoegd. Uw persoonlijke gegevens komen niet in deze nota te staan.

PUBLICATIE BESLUIT

De staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur maakt dit besluit openbaar op grond van artikel 3 van de Wet open overheid. Het zal onder anonimisering van de persoonsgegevens geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.