

aan Maastricht Aachen Airport
datum 31 augustus 2024
betreft Notitie ruimtelijke ordening voor mer-beoordeling aanvraag Luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport
ons kenmerk 22.272.05

1 Inleiding

lenW heeft in haar brief van 25 mei 2023 gevraagd om in het kader van de mer-beoordeling, betreffende de aanvraag Luchthavenbesluit (LHB) Maastricht Aachen Airport, de gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening inzichtelijk te maken.

De volgende gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening zijn in deze notitie inzichtelijk gemaakt:

- Een geografische presentatie van de vliegroutes, -hoogtes en frequenties;
- De ligging van stiltegebieden en natuurgebieden t.o.v. de relevante geluidscontouren;
- De ligging van industriële gebieden waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen t.o.v. de relevante externe veiligheidscontouren.

De gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening worden voor drie verschillende situaties inzichtelijk gemaakt:

- Een situatie met huidig gebruik;
- Een situatie met vergund gebruik inclusief autonome ontwikkeling, hierna de referentiesituatie, en;
- Een situatie met voorgenomen gebruik.

Bij het in kaart brengen van de potentiële effecten van het voorgenomen gebruik, gaat het om de effecten afgezet ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die op kan treden wanneer het besluit niet genomen wordt en de huidige omzettingsregeling van kracht blijft. Ter informatie zijn tevens de effecten ten opzichte van het huidig gebruik inzichtelijk gemaakt.

Deze notitie beschrijft de gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening en de aanpak om tot deze inzichten te komen.

2 Aanpak

De samenstelling van het vliegverkeer voor het huidig gebruik, de referentiesituatie en het voorgenomen gebruik komen voort uit ref. 1. De impact van deze situaties op het milieu zijn in de verschillende deelonderzoeken berekend. Om de gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening vast te stellen wordt onder andere gebruik gemaakt van de resultaten van de deelrapporten onderzochte situaties (ref. 1), geluid (ref. 2) en externe veiligheid (ref. 3). Daarnaast

zijn de ligging van de stiltegebieden, natuurgebieden en industriële gebieden waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen opgehaald uit de Atlas Leefomgeving¹.

De volgende informatie is uit de verschillende deelonderzoeken gehaald om de gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening vast te stellen:

- De vliegroutes, -hoogtes en frequenties uit het deelrapport 'onderzochte situaties'
- De 45 dB(A) L_{Aeq} geluidcontour uit het deelonderzoek 'geluid'
- De $1 \cdot 10^{-8}$ risico contour uit het deelonderzoek 'externe veiligheid'

De gevraagde inzichten worden gepresenteerd middels een geografische presentatie waarna er een duiding plaatsvindt wat de gevolgen voor het ruimtegebruik en de ruimtelijke ordening zijn in de verschillende situaties.

3 Resultaten

3.1 Vliegroutes, -hoogtes en frequenties in het huidig gebruik

Kaart 1 toont de ligging van de routes voor het huidig gebruik en de typische vlieghoogte op de routes in banden van 1000 voet (0-1000 voet, 1000-2000 voet en 2000-3000 voet).

Naderingen naar de luchthaven vinden plaats in het verlengde van baan. Vanuit zuidelijke richting wordt er genaderd op baanrichting 03 (geografische richting 033°) en vliegen de vliegtuigen op een hoogte van 1000 tot 2000 voet over Maastricht. Tussen Bunde en Meerssen wordt er onder de 1000 voet hoogte gevlogen. Voor starts wordt er tussen Bunde en Meerssen geklommen tot een hoogte boven de 2000 voet.

Vanuit noordelijke richting wordt er genaderd op baanrichting 21 (geografische richting 213°) en vliegen de vliegtuigen op een hoogte van 2000 tot 3000 voet over Sittard. Vervolgens wordt op een hoogte van 1000 tot 2000 voet over Geleen gevlogen en wordt er onder de 1000 voet over Beek heen gevlogen. Voor starts wordt er langs Beek uitgeklimmen tot een hoogte boven de 2000 voet. Voor meer informatie over de baan en het baangebruik wordt verwezen naar het deelrapport onderzochte situaties (ref. 1).

Het klein verkeer maakt gebruik van eigen routes. Het klein verkeer vliegt typisch op of onder de 1000 voet hoogte en vliegt onder andere over de woonkernen van Meerssen, Bunde en Elsloo.

Tabel 3-1 maakt inzichtelijk hoeveel bewegingen er over de routes vliegt in de huidige situatie.

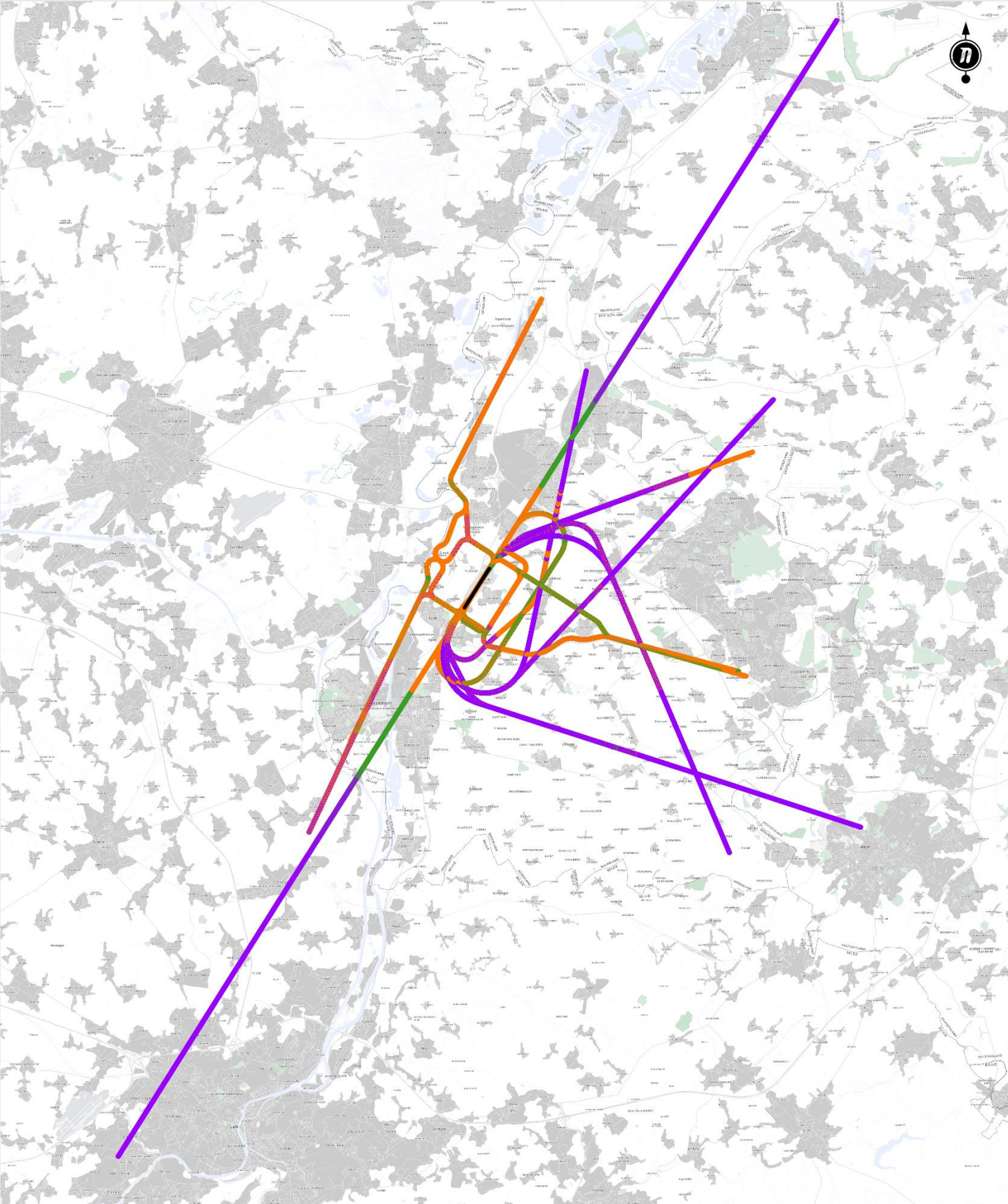
¹ <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

Start of landing	Baan	Groot handelsverkeer	Klein verkeer
Start	03	1025	931
	21	2768	2092
Landing	03	1174	968
	21	2608	2055

Tabel 3-1: Aantallen bewegingen in de huidige situatie²

² Aantallen kunnen marginaal afwijken van totaal aantal bewegingen i.v.m. bewegingen met onbekend baangebruik.

Kaart 1: Ligging van vliegroutes in het huidig gebruik inclusief typische vlieghoogte.



0 5 10 km

- Vlieghoogte Huidige situatie
- 0 - 1000 ft
 - 1000 - 2000 ft
 - 2000 - 3000 ft

3.2 Vliegroutes, -hoogtes en frequenties in de referentiesituatie

Kaart 2 toont de ligging van de routes voor de referentiesituatie en de typische vlieghoogte op de routes in banden van 1000 voet (0-1000 voet, 1000-2000 voet en 2000-3000 voet).

De ligging van de routes is identiek voor de het klein verkeer in de referentiesituatie en in het huidige gebruik. Voor groot verkeer geldt dat de referentiesituatie geen circuitbewegingen bevat.

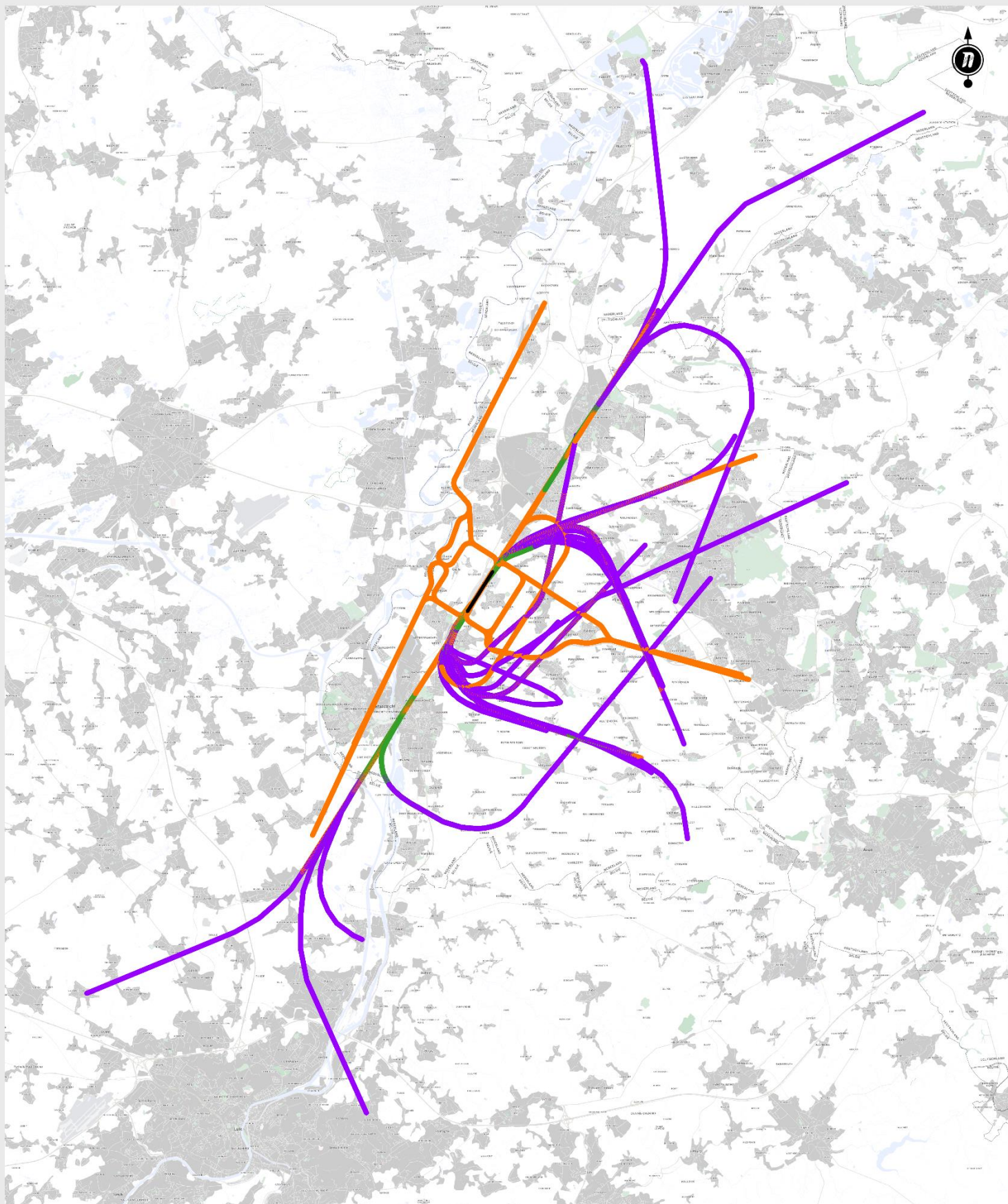
Tabel 3-2 maakt inzichtelijk hoeveel bewegingen er over de routes vliegt in de referentiesituatie.

Start of landing	Baan	Groot handelsverkeer	Klein verkeer
Start	03	2576	881
	21	6779	1995
Landing	03	2679	916
	21	6817	1959

Tabel 3-2: Aantallen bewegingen in de autonome ontwikkeling³

³ Aantallen kunnen marginaal afwijken van totaal aantal bewegingen i.v.m. bewegingen met onbekend baangebruik.

Kaart 2: Ligging van vliegroutes in referentiesituatie inclusief typische vlieghoogte.



0 5 10 km

Vlieghoogte Autonome ontwikkeling

- 0 - 1000 ft
- 1000 - 2000 ft
- 2000 - 3000 ft

3.3 Vliegroutes, -hoogtes en frequenties in het voorgenomen gebruik

Kaart 3 toont de ligging van de routes voor voorgenomen gebruik en de typische vlieghoogte op de routes in banden van 1000 voet (0-1000 voet, 1000-2000 voet en 2000-3000 voet).

In het voorgenomen gebruik zit wat betreft het groot verkeer geen circuitverkeer waardoor geen circuitroute voor groot verkeer zichtbaar is in Kaart 3. De ligging van de overige routes is verder toegelicht in ref. 1.

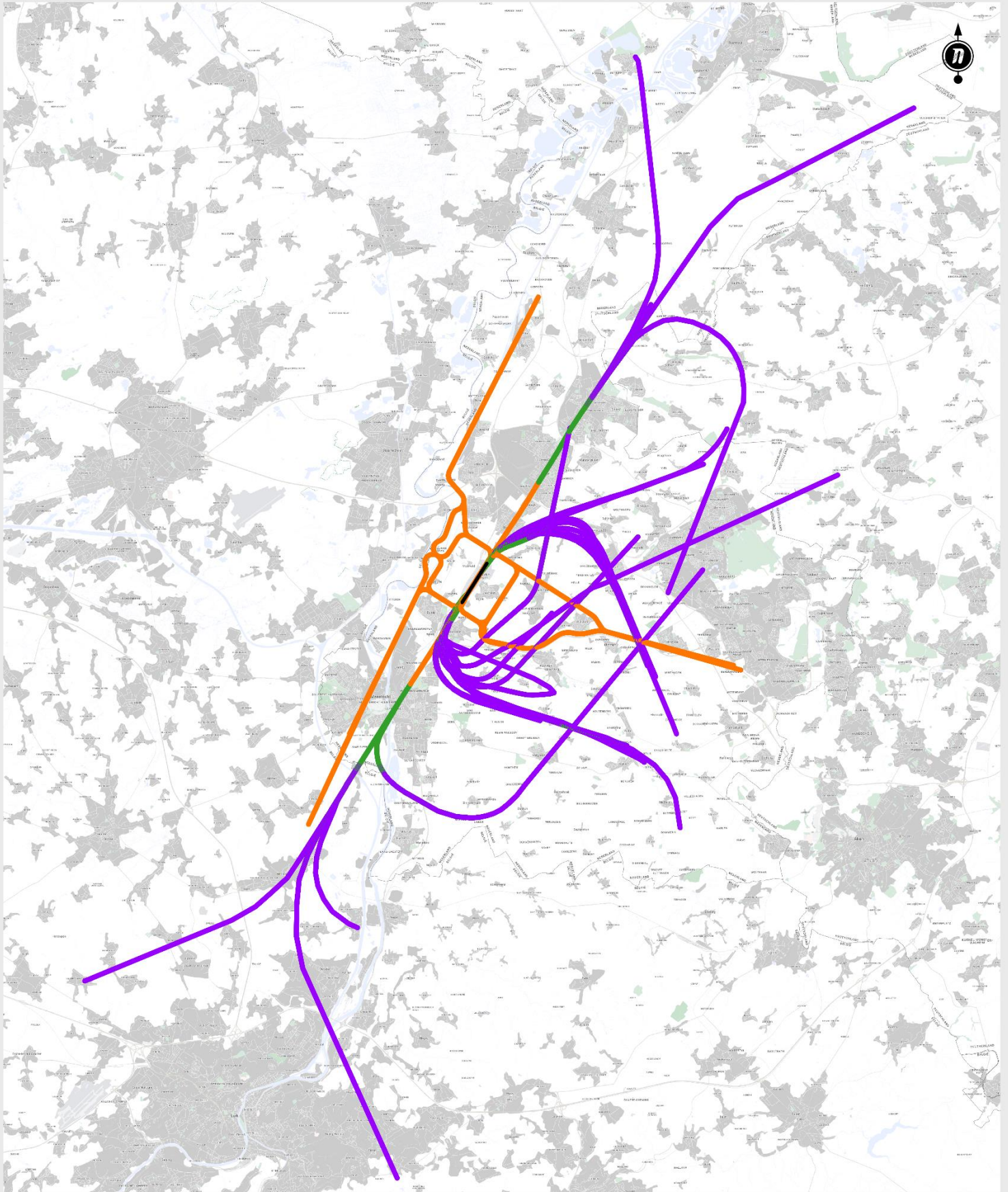
Tabel 3-3 maakt inzichtelijk hoeveel bewegingen er over de routes vliegen in de situatie met het voorgenomen gebruik.

Start of landing	Baan	Groot handelsverkeer	Klein verkeer
Start	03	1439	828
	21	3617	2036
Landing	03	1477	917
	21	3568	1972

Tabel 3-3: Aantallen bewegingen in het voorgenomen gebruik⁴

⁴ Aantallen kunnen marginaal afwijken van totaal aantal bewegingen i.v.m. bewegingen met onbekend baangebruik.

Kaart 3: Ligging van vliegroutes in voorgenomen gebruik inclusief typische vlieghoogte.



0 5 10 km

Vlieghoogte Voorgenomen gebruik

● 0 - 1000 ft

● 1000 - 2000 ft

● 2000 - 3000 ft

3.4 Ligging stilte- en natuurgebieden

Kaart 4 geeft de ligging van de stiltegebieden en Natura 2000 gebieden weer ten opzichte van de ligging van de 40 en 45 dB(A) L_{Aeq} contour voor het huidige gebruik, de referentiesituatie en het voorgenomen gebruik. De bijdrage van helikopterverkeer op de totale geluidbelasting is minimaal en niet meegenomen in deze L_{Aeq} contouren.

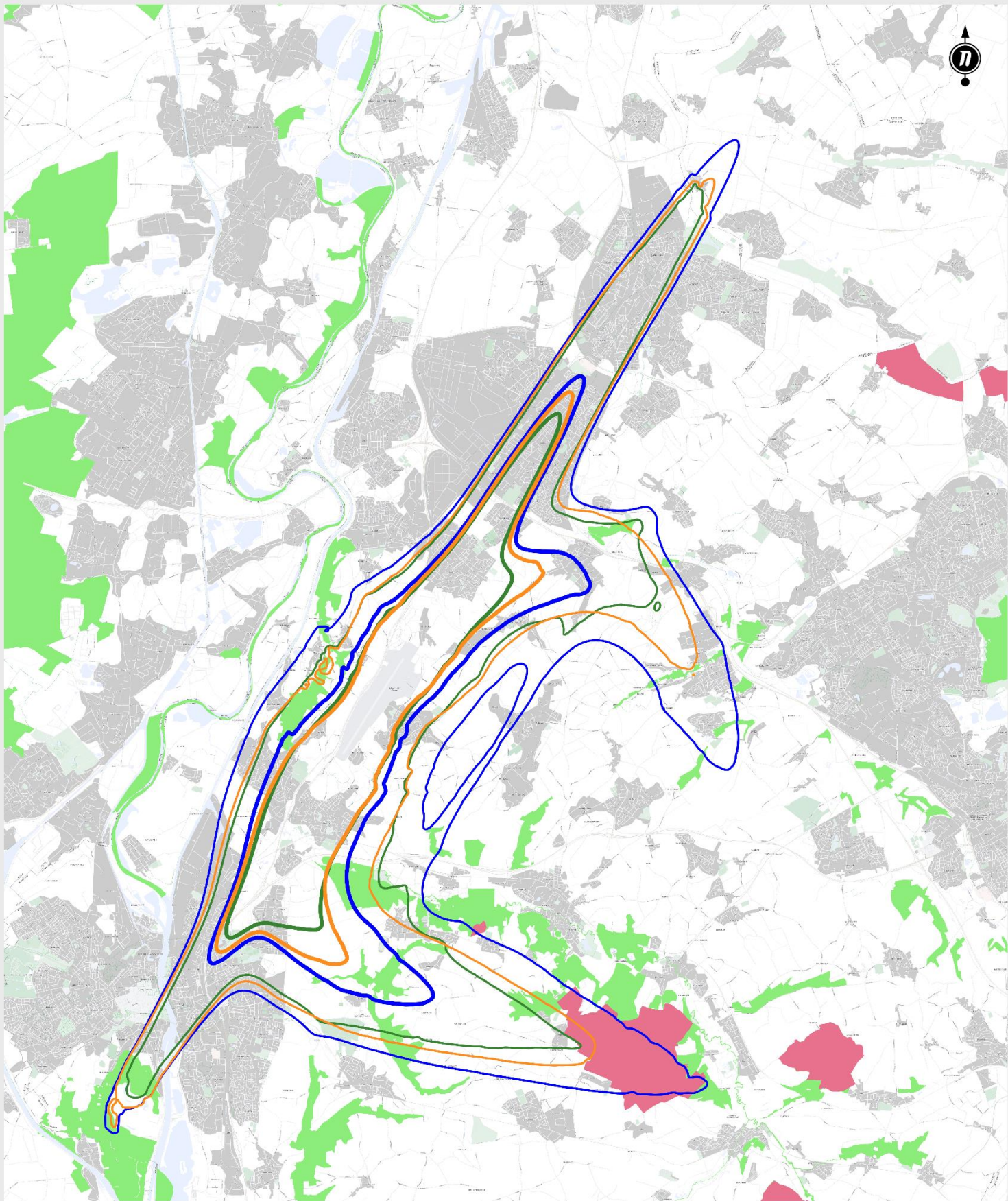
In geen van de drie onderzochte situaties ligt een stiltegebied binnen de 45 dB(A) L_{Aeq} contour.

De Natura 2000 gebieden Geuldal, Bemelerberg en Schiepersberg en Bunder- en Elsloërbos liggen deels binnen de 45 dB(A) L_{Aeq} contour van de referentiesituatie. De L_{Aeq} geluidbelasting is bij het voorgenomen gebruik in deze Natura 2000 gebieden lager t.o.v. de referentiesituatie. Het Natura 2000 gebied Bemelerberg en Schiepersberg ligt bij het voorgenomen gebruik buiten de 45 dB(A) L_{Aeq} contour.

Het stiltegebied Gerendal en omgeving is bij de referentiesituatie grotendeels gesitueerd binnen de 40 dB(A) L_{Aeq} contour. Daarnaast ligt ook stiltegebied Meertensgroeve deels binnen deze L_{Aeq} contour van de referentiesituatie. De L_{Aeq} geluidbelasting is in het voorgenomen gebruik op iedere locatie lager ten opzichte van de referentiesituatie. Het stiltegebied Meertensgroeve ligt niet binnen de 40 dB(A) L_{Aeq} contour van het voorgenomen gebruik. Wat betreft het stiltegebied Gerendal en omgeving ligt, ondanks de reductie in geluidbelasting, toch een klein deel van het stiltegebied binnen de 40 dB(A) L_{Aeq} contour.

Daarnaast is voor het voorgenomen gebruik ook een lagere L_{Aeq} geluidbelasting zichtbaar in alle Natura 2000 gebieden die binnen de 40 dB(A) L_{Aeq} contour van de referentiesituatie zijn gelegen.

Kaart 4: Ligging stiltegebieden en Natura 2000-gebieden t.o.v. LAeq contouren.



0 1 2 km

Huidige situatie	Autonome ontwikkeling	Voorgenomen gebruik	Stiltegebied
— 45 dB(A) LAeq	— 45 dB(A) LAeq	— 45 dB(A) LAeq	■ Natura 2000 gebied
— 40 dB(A) LAeq	— 40 dB(A) LAeq	— 40 dB(A) LAeq	■ Stiltegebied

3.5 Ligging industriële gebieden waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen

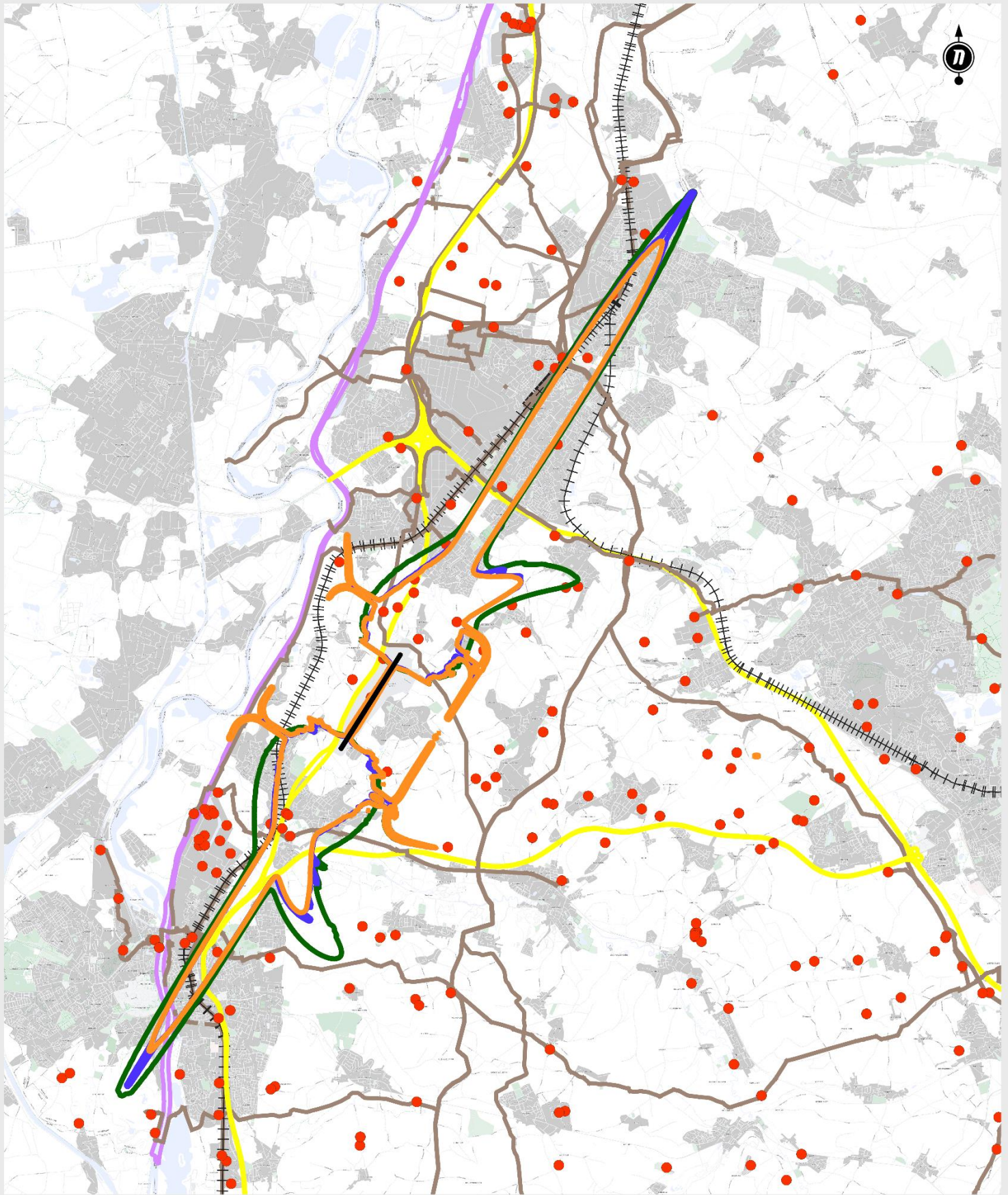
Kaarten 5 en 6 geven de ligging van industriële gebieden waar gevaarlijke stoffen, ook wel milieubelastende activiteiten met een extern veiligheidsrisico⁵, worden opgeslagen. Daaronder vallen ook buisleidingen, wegen, spoorwegen en waterwegen. De ligging van de $1 \cdot 10^{-8}$ plaatsgebonden risicocontouren van het huidig gebruik, referentiesituatie en het voorgenomen gebruik zijn tevens gevisualiseerd. Tabel 3-4 laat zien dat het aantal locaties met opslag van gevaarlijke stoffen die gesitueerd zijn binnen de $1 \cdot 10^{-8}$ plaatsgebonden risicocontouren het laagst is in de referentiesituatie en het hoogst in het huidig gebruik.

Plaatsgebonden risicocontour	Aantal locaties met milieubelastende activiteiten met een extern veiligheidsrisico		
	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling	Voorgenomen gebruik
$1 \cdot 10^{-8}$	17	14	16

Tabel 3-4: Aantal locaties met milieubelastende activiteiten met een extern veiligheidsrisico binnen plaatsgebonden risicocontouren.

⁵ Zie: <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>


Kaart 5: Ligging plaatsgebonden risico contour ten opzichte van milieubelastende activiteiten




0 1 2 km


Plaatsgebonden risico 1:10-8

 Huidige situatie

 Autonome ontwikkeling

 Voorgenomen gebruik

 Milieubelastende activiteit met extern veiligheidsrisico

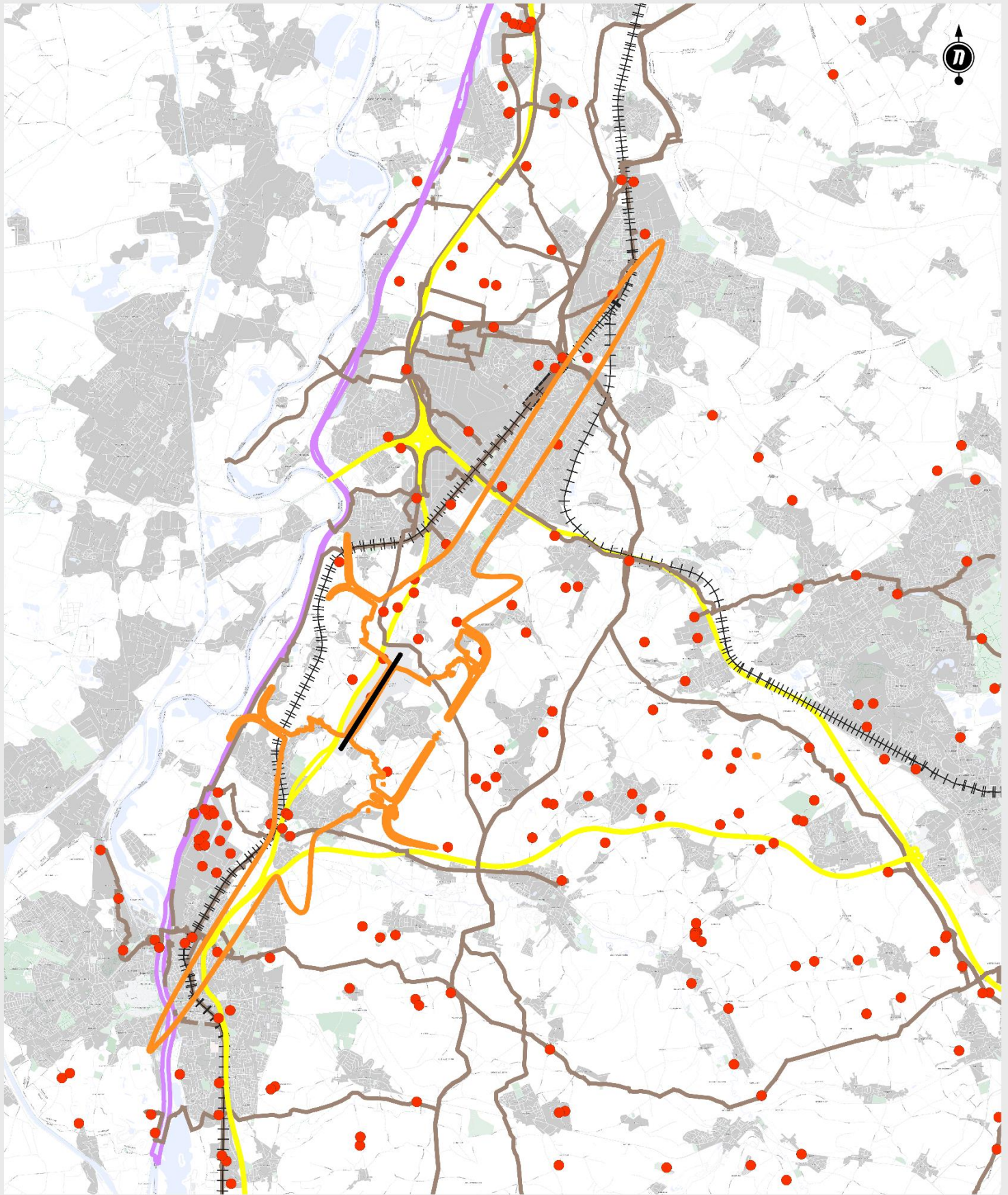
 Buisleiding

 Basisnet spoor

 Basisnet water

 Basisnet weg

Kaart 6: Ligging plaatsgebonden risico contour ten opzichte van milieubelastende activiteiten voor voorgenomen gebruik



0 1 2 km

- Plaatsgebonden risico 1·10⁻⁸
- Voorgenomen gebruik
- Milieubelastende activiteit met extern veiligheidsrisico
- Buisleiding
- ++++ Basisnet spoor
- Basisnet water
- Basisnet weg

Referenties

1. To70 en WSP (2024), Mer-beoordeling Aanvraag LHB Maastricht Aachen Airport, Deelrapport: onderzochte situaties.
2. To70 en WSP (2024), Mer-beoordeling Aanvraag LHB Maastricht Aachen Airport, Deelrapport: geluid.
3. To70 (2024), Mer-beoordeling Aanvraag LHB Maastricht Aachen Airport, Deelrapport: externe veiligheid.
4. To70 (20240), Berekening NOx emissies, geluid en visuele verstoring door vliegverkeer, referentie 23.883.02.