

Kapellerpoort 1  
6041 HZ Roermond  
E [info@nmflimburg.nl](mailto:info@nmflimburg.nl)  
I [www.nmflimburg.nl](http://www.nmflimburg.nl)

IBAN NL 88 TRIO 0212336207  
BIC TRIONL2U  
KvK 41076356  
BTW 0030.42.753.B01



Rijksdienst voor Ondernemend Nederland  
Afdeling Vergunning & Handhaving  
Kenmerk: DGNV / ZK-0000043255  
Postbus 40225  
8004 DE Zwolle

Roermond: 6 januari 2025

Betreft: Zienswijze op ontwerp natuurvergunning (conform Wet Natuurbescherming) voor exploitatie Maastricht Aachen Airport van

Van: A. Bakker

Kenmerk: 2025/3019/01

Bijlage(n):

Geachte staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur,

Hierbij ontvangt u de zienswijze van de Natuur en Milieufederatie Limburg (hierna NMF Limburg) op het Ontwerpbesluit Wet natuurbescherming (Wnb) vergunning exploitatie Maastricht Aachen Airport (MAA) van 26 november 2024. Als NMF Limburg geven we op hoofdlijnen graag de volgende zaken mee:

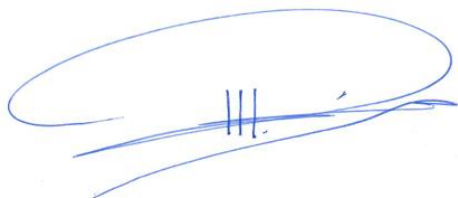
1. Ten opzichte van het ontwerpbesluit van december 2023 is een groot aantal wijzigingen in de aanvraag doorgevoerd. Zo zijn naast de luchtactiviteiten, zijn nu ook de grondgebonden activiteiten (deels) meegenomen. Er zijn nieuwe rapporten aangeleverd ten behoeve van de passende beoordeling, voor geluid, visuele verstoring, vogelaanvaringen en stikstofdepositie-effecten. Het zou ons inziens dan ook logisch zijn om de aanvraag te bezien en als nieuwe aanvraag onder de omgevingswet in behandeling te nemen.
2. De meegeleverde rekenbestanden over emissies van onder meer stikstof en geluid zijn niet compleet. Daarmee is het onmogelijk om de modelmatige aannames en keuzes te controleren en te verifiëren. Gezien de complexiteit van de materie en Aeries in combinatie met het feit dat er grote wijzigingen zijn ten opzichte van de vergunningsaanvraag van 2023 (zie punt 1), zou de aanvraag afgewezen moeten worden tot dat deze procedurele fout hersteld is.
3. De referentiesituatie voor stikstof wordt te groot voorgesteld. Uit de aanvraag blijkt dat uitgegaan wordt van bijna 1,5 miljoen passagiers per jaar in de referentiesituatie (5 keer zoveel als de huidige werkelijke situatie). Dit is vastgesteld aan de hand van een beperking die enkel zag op geluidsbelasting. Daarmee wordt een onjuist beeld van de omvang van de referentiesituatie geschetst. Overige beperkingen, zoals de capaciteit van de terminals, bezoekers- en bagagefaciliteiten, de aanwezige platforms of het Terminal Manoeuvring Area kunnen elk of in samenhang invloed hebben op de omvang van de luchthavenactiviteiten en daarmee de referentiesituatie.

Op het eerste gezicht lijkt het onwaarschijnlijk dat met een aantal grote wijzigingen, waaronder het terugbrengen van de warmteflux naar 0, het extra meenemen van de grondactiviteiten en óók meenemen van de stikstofdepositie effecten op een groot aantal door stikstof al overbelaste natuurgebieden (waaronder het Geuldal) geen sprake is van een toename in stikstofdepositie. De berekeningen dienen toe te zien op een realistisch vlootscenario, startgewichten, startprocedures (taxiën) en vlieghoogten. Ook dient de impact van het Raad van State besluit van 18 december 2024 met betrekking tot intern salderen (en latente ruimte) meegenomen te worden in dit besluit.



Samen voor een mooi en duurzaam Limburg

Met vriendelijke groet,



Directeur Pascale Plusquin  
Stichting Natuur en Milieufederatie Limburg

#### **Ontwerpvergunning in het kort:**

Vergunning wordt verleend voor 2 periodes:

De eerste periode totdat het LVB in werking treedt met:

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.

De tweede vanaf de inwerkingtreding van het LVB verleent 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.

#### **Ter illustratie uit 2023:**

| Jaar  | Passagiers | vracht<br>[ton] | vluchten<br>groot verkeer | vluchten<br>totaal | Bron          |
|-------|------------|-----------------|---------------------------|--------------------|---------------|
| 2004  | 228.318    | 44.221          | 7.055                     | 32.056             | CBS           |
| 2012  | 305.439    | 52.562          | 5.445                     | 23.263             | CBS           |
| 2019  | 435.977    | 111.457         | 7.199                     | 14.085             | CBS           |
| 2022  | 266.032    | 108.218         | 6.409                     | 13.834             | CBS           |
| 2023  | 227.000    | 31.000          | 3.896                     | 10.248             | CBS           |
| 2025  | 470.039    | 171.424         | 8.127                     | 14.479             | business case |
| 2030  | 641.865    | 204.230         | 10.235                    | 16.587             | business case |
| 2035a | 529.500    | 210.000         | 8.256                     | 14.608             | business case |
| 2035b | 529.500    | 210.000         | 9.313                     | 15.665             | business case |
| Wnb   | 1.439.000  | 170.000         | 19.046                    | 49.995             | concept Wnb   |

Wnb LvB    470.239    183.426    16.454    ontwerp Wnb

Waarbij de werkelijke cijfers voor 2024 ook nog eens flink tegen lijken te vallen.