

Van: Denktank MAA <denktank.maa@gmail.com>

Aan: Schulkens, Josée <jam.schulkens@prvlimburg.nl>

CC: Pregled, Alexander <aoj.pregled@prvlimburg.nl>; Dreezen-Dassen, Christie <ccm.dassen@prvlimburg.nl>

Onderwerp: MAA - business case, nieuwe feiten en risico's

Geachte griffie,

Bijgaand stuur ik u een brief van Denktank-MAA ter attentie van de Commissaris van de Koning, het College van Gedeputeerde Staten en de leden van Provinciale Staten.

Wij willen u vragen om deze brief als ingekomen publiek stuk te registreren, te sturen aan de CvdK, het College van GS en de leden van PS.

Graag zal ik van u hiervan bevestiging ontvangen.

Met vriendelijke groet,
Leo Kant
namens Denktank-MAA

Denktank-MAA is een burgerplatform, dat met onderzoek een positieve bijdrage wil geven aan objectieve informatieverstrekking aan GS, PS en bewoners van Limburg.

Aan:
Commissaris van de Koning van Limburg
College van Gedeputeerde Staten van Limburg
Leden van Provinciale Staten van Limburg

Van: Denktank-MAA

Beek, 10 oktober 2022

Betreft: MAA business case, nieuwe feiten en risico's

Geachte CvdK, College van GS en leden van PS,

PS van de provincie Limburg heeft op 3 juni jl. met amendement 145 de richting aangegeven voor het opstellen van een business case door MAA. Daarbij heeft zij voor geluidhinder maxima gesteld aan het aantal Ernstig Gehinderden (EGH).

Uit een onlangs uitgebracht rapport blijkt nu echter dat de geluidhinder door MAA zeer veel groter is dan tot dusver is aangenomen door GS en PS. Bovendien is uit overleg tussen Denktank-MAA en een advocatenkantoor duidelijk geworden dat een luchthavenbesluit op basis van de door PS gestelde randvoorwaarden juridisch als onrechtmatig moet worden aangemerkt.

In deze brief willen wij u informeren over de betreffende bevindingen en u wijzen op een aantal risico's voor de Provincie Limburg. Als uitvloeisel hiervan willen wij een oproep aan u doen om voorgenomen besluiten over MAA te herzien.

1. De ervaren geluidhinder

In juni jl. is door GGD-GHOR rapport uitgebracht van "Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart", dat in 2020 is uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het aantal Ernstig Gehinderden (EGH) door MAA in die periode ongeveer 26.500 bedraagt. Ondanks dat er in 2020 aanzienlijk minder vliegbewegingen waren en er een lagere berekende geluidbelasting was dan in 2019, ligt het aantal gemeten EGH veel hoger dan het berekende aantal van 5.600 EGH, dat in het rapport Van Geel is vermeld voor het 'peiljaar' 2019. Het gemeten aantal ligt ook veel hoger dan het berekende aantal van 14.000 EGH binnen de contour van 45 dB(A) dat vermeld staat in de MKBA-MAA. Het verschil is niet te verklaren uit het hanteren van een andere contour als grens voor meting en berekening. Zie bijlage 1 voor de analyse.

Overduidelijk is dat de berekeningen van geluidhinder voor het peiljaar 2019 fout zijn doordat daarbij is uitgegaan van de dosis-effect relatie voor Schiphol. Bovendien is in het rapport Van Geel en amendement 145 voorbijgegaan aan het nadrukkelijk advies door de WHO om de grens van 45 dB(A) aan te houden als richtlijn voor beleid. Recent hebben GGD-GHOR en het adviesbureau To70 de minister en de 2e kamercommissie van I&W geadviseerd om deze richtlijn over te nemen. Zie bijlage 1. De grens van 45 dB(A) zal dan ook voor strategische plannen voor MAA aangehouden moeten worden.

2. De gevolgen voor de business case voor MAA

Conform internationale adviezen en nationale richtlijn dient voor het berekenen van geluidhinder uitgegaan te worden van de specifieke dosis-effect relatie voor de betreffende luchthaven. Dat geldt dus ook voor het bepalen van de geluidhinder voor de groeiscenario's van MAA. De dosis-effect relatie voor MAA zou eerder kunnen zijn bepaald, maar is nog niet beschikbaar. Volgens onze informatie zal RIVM de relatie voor MAA vóór eind 2022 publiceren.

Bovendien moet in rekening worden gebracht dat de ervaren geluidhinder sterk zal toenemen bij het landen en opstijgen van volbeladen vliegtuigen over de verlengde baan 's morgens om 7:00 (trans-Atlantisch vervoer) en 's avonds tot 23:00. Vliegverkeer met hoge geluidpieken in de randen van de nacht, 365 dagen per jaar over één baan, zal bijzonder belastend zijn vanwege de uitzonderlijke ligging van MAA, waar dichtbevolkt gebied dichtbij het vliegveld onder de vliegroute ligt.

Vlootvernieuwing van vrachtvliegtuigen zal, zoals wij al eerder hebben aangetoond en bekend is in de praktijk in de Schiphol-omgeving, eveneens leiden tot meer ervaren geluidhinder. Zie bijlage 2.

Om te kunnen voldoen aan de door PS gestelde maxima van 5.600 EGH per 1-1-2025 en 5.250 EGH per 1-1-2030 zal, als gevolg van bovenstaande feiten, het aantal mogelijke vliegbewegingen veel lager uitvallen ten opzichte van het groeiscenario in het rapport Van Geel. Het gestelde maximum aantal van 4.200 EGH per 1-1-2035 zal bovendien een sterk negatief effect hebben op de rentabiliteit van investeringen in MAA.

Op sheet 22 van de Technische Briefing van 23 september jl. voor leden van PS lezen we dat er een extern rapport is opgesteld met betrekking tot het bepalen van het aantal vliegbewegingen behorende bij de hindergetallen, die in Amendement 145 zijn gesteld. Er wordt hierbij niets vermeld over de hierboven genoemde bevindingen en richtlijnen. Wij hebben derhalve grote twijfel over de juistheid van het aantal bepaalde vliegbewegingen.

Wij doen hierbij het verzoek aan GS om ons het betreffende externe rapport te sturen. Bovendien willen wij u vragen om een bespreking te beleggen over dit rapport met de opstellers van het rapport, deskundigen van RIVM, Denktank-MAA en andere stakeholders.

3. Met omwonenden is niet afgestemd

In het besluitvormingsproces over de toekomst van MAA is vanuit GS en/ of MAA geen enkele actie ondernomen om samen met deskundigen van RIVM en GGD overleg te voeren met omwonenden en Stakeholders over de te verwachten en acceptabel geachte geluidhinder. Herhaalde nadrukkelijke verzoeken daartoe door diverse Stakeholders zijn onbeantwoord gebleven. Bovendien zijn tot dusver PS en omwonenden niet voorgelicht over mogelijke/ te verwachten effecten van de groeiscenario's voor MAA alvorens om meningen te vragen (o.a. in de gehouden Survey). In plaats daarvan zijn omwonenden al heel lang aan het lijntje gehouden en wordt hen niet de (volledige) waarheid en duidelijkheid gegeven. Een recente actie van MAA lijkt de schijn te moeten wekken van een open overleg, maar is volledig ingekaderd door MAA en kan de omissie niet repareren. Zie bijlage 2.

4. Juridische consequenties

Uit de MKBA-MAA en rapporten van Denktank-MAA moet worden geconcludeerd, dat de zeer geringe economisch meerwaarde van groothandelsverkeer op MAA, van vrachtverkeer in het bijzonder, niet opweegt tegen de grote hinder voor heel veel omwonenden van MAA. Daarbij is er geen overleg gevoerd met omwonenden en belanghebbenden om grenzen te bepalen voor de te accepteren geluidhinder met goede inbreng door objectieve deskundige instanties als RIVM en GGD.

In juridische termen zal een Luchthavenbesluit voor het kunnen uitvoeren van groeiscenario's voor MAA op deze beide gronden onrechtmatig zijn.

Uit door ons ingewonnen juridisch advies is gebleken dat hiermee een Luchthavenbesluit met succes aangevochten zal kunnen worden op basis van Europese wetgeving. In overleg met een advocatenkantoor is hiervoor in concept reeds een bezwaarschrift c.q. dagvaarding opgesteld. Compensatie voor benadeelden lijkt daarbij ook mogelijk. De financiering van een juridische procedure lijkt goed te realiseren.

Het zal u duidelijk zijn dat de financiële risico's voor de aandeelhouders van MAA zeer groot zijn. In een bijlage van onze brief van 2 mei jl. hebben wij u hiervan al een indruk gegeven.

5. Publieke opinie en politieke standpunten

Het rapport van GGD-GHOR meldt als saillant detail dat Z-Limburg na Amsterdam-Amstelland de regio in Nederland is met de grootste geluidhinder door vliegverkeer. Bovendien is er in de regio veel extra geluidhinder door industrie en autoverkeer. Ditzelfde geldt voor milieuhinder.

Met de uitkomsten van het rapport van GGD-GHOR, de MKBA-MAA, de recent gerapporteerde marginale werkgelegenheid door MAA en de zorgen over de effecten van fijnstof en stikstof, wordt het steeds duidelijker dat groei van MAA zeer ongewenst c.q. onmogelijk is.

Bij een breder publiek beginnen de feiten door te dringen en wordt duidelijk dat er voor de Provincie op het gebied van infrastructuur en werkgelegenheid andere prioriteiten zijn. De publieke opinie in Limburg begint hierdoor te kantelen en door omliggende gemeenten wordt nu gesteld dat de geluidhinder door MAA op korte termijn sterk moet verminderen. Als voorbeeld heeft de Gemeente Beek als doel gesteld dat in 2026 het aantal ernstig gehinderden door MAA is gehalveerd.

Wij doen hierbij een beroep op de gedeputeerden die de beleidsterreinen gezondheid en woonomgeving in hun portefeuille hebben om uw verantwoordelijkheid te nemen. Tot nu toe is er vanuit GS geen enkel initiatief geweest om PS te informeren en te adviseren over de zeer ernstige geluid- en milieuhinder en de gevolgen daarvan, die met de groeiplannen voor MAA worden opgeroepen. Wij stellen u voor om hiervoor met spoed actie te ondernemen vóór de evaluatie van de in Amendement 145 gestelde acties.

De PS leden van de fracties, die zich hebben laten meeslepen in het steunen van Amendement 145, roepen wij op om hun afweging opnieuw te maken. Limburg heeft in het geheel geen belang bij vrachtluchten via MAA en de overlast daarvan is zeer veel groter dan u lange tijd is voorgehouden. Innovatie zal de komende tientallen jaren hierin geen verbetering brengen. Bovendien vindt er met de groei van MAA een grote verspilling van belastinggeld plaats, dat op andere gebieden zoals (andere) werkgelegenheid, infrastructuur, energietransitie en de bestrijding van de sociale gevolgen van stijgende energieprijzen hard nodig is. Kiezers zullen u politiek hard gaan afrekenen op de door u gemaakte keuzes.

Bedenk u: “Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald”.

Wij hopen dat wij met deze communicatie een positieve bijdrage geven aan uw besluitvorming over MAA.

Wij zullen graag ingaan op vragen of opmerkingen van uw kant en een open discussie met u en andere stakeholders voeren.

Met vriendelijke groeten,
Leo Kant
namens Denktank-MAA

Bijlage 1. “Geluidhinder door MAA zeer veel groter dan tot dusver aangenomen”, notitie van Denktank-MAA over GGD-GHOR rapport, 7 oktober 2022

Bijlage 2. Brief aan directie MAA over de business case voor MAA en de actie voor hinderreductie door vlootvernieuwing, 5 augustus 2022

Bijlage 1. Geluidhinder door MAA zeer veel groter dan tot dusver aangenomen

Analyse van rapport over geluidhinder door GGD-GHOR van juni 2022 door Denktank-MAA.

1. Samenvatting

Uit het recent gepubliceerde onderzoeksrapport “Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020 door GGD-GHOR (Ref 1) blijkt dat de geluidhinder door MAA zeer veel groter is dan tot dusver is aangenomen in het rapport Van Geel, de MKBA-MAA en het Statenvoorstel over de toekomst van MAA.

Het rapport is gebaseerd op de resultaten van een grote enquête over geluidhinder, die is uitgevoerd in het najaar van 2020. Het aantal Ernstig Gehinderden (EGH) door vliegverkeer op MAA blijkt in die periode ongeveer 26.500 personen te bedragen.

Ondanks dat er in 2020 veel minder vliegbewegingen waren dan in 2019, ligt dit aantal gemeten EGH veel hoger dan de berekende 5.600 EGH voor 2019, die in de rapporten Van Geel en MKBA-MAA zijn vermeld. Overduidelijk is nu dat de aannames voor de berekeningen van geluidhinder voor het peiljaar 2019 en de prognoses voor de groeiscenario's van MAA volkomen fout zijn.

In het onderzoeksrapport wordt verder geconstateerd dat Zuid-Limburg na Amsterdam-Amstelland de GGD-regio is waar de meeste geluidhinder door vliegverkeer wordt ervaren. De hinder komt bovenop de geluidhinder door industrie en verkeer, die in de directe omgeving van het vliegveld ook al hoog is.

De conclusie is, dat voor het door MAA op te stellen ‘businessplan’ binnen de contouren, die door Provinciale Staten in de vergadering van 3 juni zijn gesteld, niet kan worden uitgegaan van eerdere berekeningen. Het huiswerk zal opnieuw moeten worden gemaakt.

2. Toelichting

Onderzoeken door RIVM en buitenlandse instanties (Ref 2, 6) hebben eerder aangetoond dat de berekeningsmethode, die is toegepast voor het rapport Van Geel en de MKBA-MAA (gebaseerd op een generieke dosis-effect relatie), kan leiden tot grote fouten. De nadrukkelijke aanbeveling voor het vaststellen van geluidhinder is om uit te gaan van de gemeten geluidhinder voor de specifieke luchthaven met de specifieke belasting, zoals nu recent is uitgevoerd door de GGD. Daarbij dient voor groeiscenario's nog rekening te worden gehouden met verschuivingen in vliegverkeer, bij voorbeeld naar de randen van de nacht zoals te voorzien zijn in de groeiscenario's voor MAA. Dit zal leiden tot - mogelijk sterke - toename van ervaren geluidhinder.

Het landelijke rapport van GGD-GHOR is in juli jl. gepubliceerd, maar de onderliggende detailinformatie (Ref 3) was al publiekelijk beschikbaar in najaar 2021. Onderzoeksbureaus waren op de hoogte van het project van GGD-GHOR en het daaraan gekoppelde project van RIVM om de specifieke z.g. dosis-effect relaties voor de Nederlandse luchthavens af te leiden. Denktank-MAA heeft GS en projectteams bij herhaling nadrukkelijk gewezen op de gemaakte fouten in de berekeningen van EGH voor MAA en hen verzocht om GGD en RIVM in te schakelen, maar daar geen respons op gekregen. GS wenst kennelijk de feiten te ontkennen en laat daarentegen acties uitvoeren ter promotie van MAA. Het is zeer wrang om

op te merken dat dit eerder is gebeurd met het vaststellen van de werkgelegenheid door MAA en dat dit een algemeen patroon lijkt te zijn.

Voor de door MAA op te stellen business case binnen de door PS aangegeven grenzen in Amendement 145 van 3 juni jl. zijn als input de specifieke dosis-effect relatie voor MAA en concrete scenario's voor vliegverkeer op MAA nodig. De door MAA georganiseerde enquête met betrekking tot 'vlootvernieuwing' geeft er geen blijk dat dit gaat gebeuren met de juiste input en dat het patroon van ontkennen en het niet open willen delen van informatie wordt doorbroken.

De relatie tussen geluidhinder en gezondheidsschade behoorde niet tot de scope van het recente GGD-GHOR onderzoek. Informatie daarover is te vinden in WHO-rapporten en reacties daarop. Zie Ref 6.

3. Details van het GGD-GHOR onderzoek

De GGD Z-Limburg heeft onderzoek gedaan naar het aantal EGH in de periode 15 september tot 4 december 2020 (Ref 3). Het onderzoek naar geluidshinder is een onderdeel van het vierjaarlijkse grote GGD-onderzoek naar de gezondheid en sociale welbevinden van de burgers.

Voor de regio Z-Limburg wordt geconstateerd dat dit na de regio Amsterdam-Amstelland de meest door vlieghinder belaste regio in Nederland is (Ref 1).

Het onderzoek was gericht op personen van 18 jaar en ouder. In Z-Limburg waren dat 597.184 personen. Hiervan had 27,5%, dat is meer dan 160.000 personen, ernstige last van één of andere vorm van geluidshinder. Ongeveer 48.000 personen (8,0% van de bewoners), had ernstige geluidshinder van vliegtuiggeluid (EGH's).

Het aantal EGH door vliegtuiggeluid alleen al in de gemeenten Beek en Meerssen bedroeg bijna 7.500 personen (ongeveer 21% van de bevolking).

De vliegtuigen van en naar Geilenkirchen en Luik zijn verantwoordelijk voor een deel van de EGH's. Daarom heeft Denktank-MAA (uit Ref 1 en 3) een selectie gemaakt van gemeenten en wijken waarvoor MAA verantwoordelijk is voor de EGH's door vliegbewegingen. Dit is samengevat in de onderstaande tabel. Voor een paar gemeenten is er geen exacte scheiding tussen hinder door MAA, Geilenkirchen en Luik te maken en is de hinder toegewezen aan één van de luchthavens. De verschillen in aantal EGH's, die daarmee gemoeid zijn, zijn relatief klein en vallen grotendeels tegen elkaar weg en daardoor bevat het totaal over alle gemeenten slechts een relatief kleine fout.

Uit het overzicht blijkt dat het aantal Ernstig Gehinderden (EGH) door vliegverkeer op MAA in 2020 ongeveer 26.500 personen bedraagt.

Opgemerkt moet worden dat het vliegverkeer in 2020 als gevolg van Corona veel minder was dan in het rapport Van Geel gebruikte referentiejaar 2019.

EGH per gemeente Data van het jaar 2020		Alle geluidshinder Ernstig gehinderden		Vliegtuig geluid Ernstig gehinderden	
Gemeente	Inwoners > 18jaar	EGH [%]	EGH [pers]	EGH [%]	EGH [pers.]
Zuid-Limburg	597.184	27,5	164226	8,0	47775

Beek	15.865	32,7	5188	19,4	3078
Beek, Geverik, vliegveld	8.835	35,6	3145	21,3	1882
Neerbeek	2.370	40,3	955	28,9	685
Spaubeek, Genhout, Kelmond	4.645	23,5	1092	11,0	511
Gulpen-Wittem	14.171	30,6	4336	11,6	1644
Maastricht	121.575	29,4	35743	7,2	8753
Meerssen	18.828	34,7	6533	22,9	4312
Bunde, Geulle	8.505	30,6	2603	15,6	1327
Meerssen	7.490	40,8	3056	33,0	2472
Ulestraten	2.825	31,6	893	19,3	545
Sittard-Geleen	92.429	26,8	24771	6,8	6285
Stein	25.007	25,0	6252	3,8	950
Valkenburg	16.367	25,6	4190	8,9	1457
TOTAAL Zuid Limburg MAA	304.242			TOT. MAA	26479

Opmerking:

Het onderzoek van de GGD Z-Limburg is gehouden onder personen in de leeftijd 18-64 jaar. Er is in Z-Limburg geen onderzoek gedaan in de leeftijdscategorie 65+, dit is door veel andere regionale GGD's wel gedaan. De het percentage 65+ EGH's in deze regio's is een paar procent hoger of lager dan van de 18-64 leeftijdscategorie.

In Z-Limburg is circa 40% van de personen, die ouder zijn dan 18 jaar, ouder dan 65 jaar. Daarom is de bovenstaande tabel het percentage EGH van de leeftijdscategorie 18-64 voor de gehele 18+groep van de bevolking gebruikt.

De maximale fout in het percentage EGH bedraagt hierdoor 1 a 2 procentpunten.

In 2020 was het aantal vliegbewegingen 11.652, duidelijk minder dan de 14.085 vliegbewegingen in 2019. In de tabel hieronder een overzicht van het groot verkeer (> 6 ton) over 2019 en 2020 zoals bijgehouden door het KICL.

Bekende vliegtuig typen groot verkeer in 2019						Bekende vliegtuig typen groot verkeer in 2020					
Toestel type	Totaal	1e kw	2e kw	3e kw	4e kw	Toestel type	Totaal	1e kw	2e kw	3e kw	4e kw
A310 serie	264	88	90	24	62	A310 serie	234	82	42	24	86
A320 serie	232	10	40	150	32	A320 serie	185	34	16	31	104
A330 serie	802	214	204	211	173	A330 serie	686	160	178	166	182
B737 serie	2498	166	806	1038	488	B737 serie	770	297	30	362	81
B744 serie	620	154	176	92	198	B744 serie	404	90	55	139	120
B748 serie	90	24	42	8	16	B748 serie	28	26	2	0	0
B777 serie	1086	380	264	152	290	B777 serie	2227	366	659	587	615
B747-200	0					B747-200	40				40
AT72 serie	600	140	181	148	131	AT72 serie	515	131	119	130	135
IL76	0					IL76	12		8		4
A343	0					A343	4				4
A353	0					A353	4				4
AN12	0					AN12	2		2		
B767	0					B767	2				2
B787	0					B787	126		18	24	84
Totaal	6192	1176	1803	1823	1390	Totaal	5239	1186	1129	1463	1461

Uit de tabel blijkt dat het aantal B777 vliegbewegingen is toegenomen van circa 1100 tot circa 2200. Dit toestel type en andere zware vrachtvliegtuigen zorgen voor de grootste lawaaioverlast.

In 2016 was volgens de handhavingsrapportage (Ref 9, blz. 11) in Rothem de Lden 53,05 dB(A).

In 2019 waren er 14.085 vliegbewegingen en was de Lden in Rothem (HH02) 55,33 dB(A) (Ref 10, blz. 16)

In 2020 waren er 11.652 vliegbewegingen en was de Lden in Rothem (HH02) 53,90 (Ref 11).

Onderstaande tabel toont per gemeente (wijk) het percentage EGH, dat is vastgesteld in 2016 en 2020. Hieruit blijkt dat voor bijna alle gemeenten (wijken) waarvoor MAA verantwoordelijk is voor de EGH's voor de vliegbewegingen het percentage EGH's zeer sterk is toegenomen. De gemeenten met de grootste toename van het percentage EGH liggen onder de vliegroute van/naar MAA.

Deze constatering is zeer opvallend gezien de relatief geringe verhoging in Lden (0,85 dB(A) tussen 2016 en 2020 (zie hierboven). De verklaring hiervoor moet liggen in de verandering van het type vliegverkeer (meer vracht) en andere spreiding van het verkeer over de dag. Dat betekent dat de dosis-effect relatie kennelijk afhankelijk is van het soort verkeer en dat hiermee in prognoses voor groei dus ook rekening mee moet worden gehouden.

Percentage inwoners van 18-64 jaar dat ernstige geluidhinder door vliegverkeer ervaart per gemeente in de regio Zuid-Limburg in 2016 en 2020. Onveranderd overgenomen (Ref 1, blz. 26)

	2016	2016	2020	2020
Gemeente	Aantal respondenten 19-64 jaar	% EGH door vliegverkeer	Aantal respondenten 18-64 jaar	% EGH door vliegverkeer
Beek (L.)	387	8,5*	858	19,4*
Beekdaelen	1.019	19,5	1.459	18,1
Brunssum	1.147	16,0	1.033	15,6
Eijsden-Margraten	1.327	6,4	1.041	9,4
Gulpen-Wittem	395	1,4*	429	11,6*
Heerlen	2.328	4,0	1.837	4,3
Kerkrade	1.034	2,7	1.130	2,5
Landgraaf	942	1,0*	1.099	4,2*
Maastricht	2.573	2,2*	3.228	7,2*
Meerssen	823	8,3*	865	22,9*
Simpelveld	572	1,2	373	3,2
Sittard-Geleen	2.089	4,0*	1.936	6,8*
Stein (L.)	1.019	3,3	940	3,8
Vaals	258	1,9*	344	8,4*
Valkenburg aan de Geul	564	3,5*	663	8,9*
Voerendaal	342	3,1	410	3,8
Regio Zuid-Limburg	16.819	5,0*	17.645	8,0*

* Significant verschil tussen 2016 en 2020 (volgens GGD)

Dosis-effect relatie

Voor Schiphol is in 2002 door middel van vragenlijsten onder de bewoners in de omgeving vastgesteld welk percentage van de bewoners EGH is door het vliegtuiggeluid van Schiphol. Dit is daarna gerelateerd aan de Lden bij het huis van de bewoners. De hiervan afgeleide

“dosis-effect relatie” wordt tot nu toe in geheel Nederland gebruikt om te bepalen welk percentage van de bewoners EGH is. Voor de relatie zie bv. (Ref 8, blz. 41)

Als we op het aantal EGH's uit de GGD-GHOR nota vergelijken met EGH's op basis van de geluidscontouren van 2020 (Ref 11 blz. 15) en/of de MAA2019 contouren (Ref 12, sheet 4) dan blijkt dat voor plekken dicht bij MAA dat het aantal EGH's veel groter is dan volgens de Schiphol relatie. Dit sluit aan bij de constatering, die hierboven is gemaakt over de toename van het aantal EGH's tussen 2016 en 2020.

Overduidelijk is dat de berekeningen van het aantal EGH's voor het peiljaar 2019 fout zijn doordat daarbij is uitgegaan van de dosis-effect relatie van Schiphol uit 2002. Bovendien is in het rapport Van Geel en amendement 145 voorbijgegaan aan het nadrukkelijk advies door de WHO om de grens van 45 dB(A) aan te houden als richtlijn voor de toekomst, dus ook voor strategische plannen voor MAA. GGD-GHOR heeft op basis van de bevindingen in haar rapport in een recent persbericht (Ref 4) en een brief aan de 2^e-Kamercommissie van I&W (Ref 5) geadviseerd om voor het beleid voor Nederlandse luchthavens op de WHO-advieswaarden te sturen. Dit wordt ook geadviseerd in een recent advies aan de minister van I&W door To70 (Ref 6).

Denktank-MAA heeft overigens al in 2021 in een rapport (Ref 7) en brieven aan de Provincie gewezen op de veel grotere effecten van geluidhinder in de omgeving van MAA dan werden gepresenteerd in de rapporten, die in opdracht van de Provincie zijn gemaakt.

Uitgaande van het GGD-onderzoek zal RIVM voor eind 2022 de dosis-effect relatie voor MAA bepalen. Dan zal de berekening van het aantal EGH voor de situatie van 2019 opnieuw gemaakt kunnen worden en daarmee zal dan ook een betere prognose gedaan kunnen worden voor de effecten van de groeiplannen.

Denktank-MAA

Deze notitie is van 7 oktober 2022 en bevat enkele kleine verbeteringen t.o.v. versie 1. De notitie is besproken met GGD Zuid-Limburg en zij heeft aangegeven zich in deze notitie te kunnen vinden.

Referenties

Ref 1. Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020, GGD GHOR Nederland, 12 juni 2022

Ref 2. Geluidhinder rond Nederlandse luchthavens, RIVM 2019, GGD 2016

Ref 3. www.gezondheidsatlas.nl

Ref 4. Persbericht Onderzoeksrapport geluidshinder en slaapverstoring luchtvaart 2020, GGD-GHOR, 12 juli 2022
<https://ggdghor.nl/actueel-bericht/onderzoeksrapport-geluidshinder-en-slaapverstoring-luchtvaart-2020/>

Ref 5. Brief aan 2^e kamercie I&W Geluidshinder, slaapverstoring en gezondheidsschade door luchtvaart, GGD-GHOR, 23 augustus 2022
[een brief](#)

Ref 6. WHO guidelines for aircraft noise - summary of recent debate, To70, mei 2022

Ref 7. Rapport Geluidhinder door MAA, september 2021, Denktank-MAA

Ref 8. Handboek Basiskennis Vliegtuiggeluid, versie 1410 dd 2014, F.W.J van Deventer

Ref 9. Handhavingsrapportage MAA, gebruiksjaar 2016, ILT, 14 februari 2017

Ref 10. Handhavingsrapportage MAA, gebruiksjaar 2019, ILT, 11 februari 2020

Ref 11. Handhavingsrapportage MAA, gebruiksjaar 2020, ILT, 28 januari 2021

Ref 12. Prestatie analyse challenge groep MAA, TO70 en Lieveense, 2019

Bijlage 2. Aan: Directie Maastricht Aachen Airport

Info@maa.nl

Kopie:

Gedeputeerde dhr. Satijn
Leden van Provinciale Staten
Hella Hendriks, Marketing MAA
B&W en gemeenteraad van Beek
B&W en gemeenteraad van Meerssen
'Andere' Stakeholders

Van: Denktank-MAA

Beek, 5 augustus 2022

Betreft: De business case voor MAA en de actie voor hinderreductie door vlootvernieuwing.

Geachte Directie,

Om te beginnen willen we u bedanken dat u Denktank-MAA op de hoogte stelt van deze actie. Tevens willen we opmerken dat we het positief vinden dat u kennelijk actie wilt ondernemen om de hinder door MAA voor de omgeving te reduceren.

Hierbij willen we wel een aantal kritische kanttekeningen maken in het bredere kader van de besluitvorming over de toekomst van MAA en de door u te ondernemen actie van het opstellen van een businessplan, zoals u door de Provincie is gevraagd. Wij hopen hiermee een positieve bijdrage te geven voor een betere toekomst van MAA, waarin de ervaren hinder substantieel zal worden verlaagd.

1. In het besluitvormingsproces over de toekomst van MAA is vanuit GS en/ of MAA geen enkele actie ondernomen om samen met deskundigen van RIVM en GGD overleg te voeren met inwoners/omwonenden en Stakeholders over de te verwachten en acceptabel geachte geluidhinder. Bovendien zijn tot dusver PS en omwonenden niet voorgelicht over mogelijke/ te verwachten effecten van de groeiscenario's voor MAA alvorens om meningen te vragen (o.a. in de gehouden Survey).
De effecten van geluidhinder door MAA worden sterk bepaald door de ervaring van het aantal en de hoogte van geluidpieken gedurende de dag in een gebied van hinder voor ongeveer 50.000 inwoners (zie MKBA en rapport van Denktank-MAA).
Denktank-MAA stelt voor om de hierboven genoemde actie alsnog uit te voeren in plaats van de door u geplande actie. Deze actie zal dan door de Provincie aangezet dienen te worden.
2. Het lijkt volkomen overbodig om een nieuwe enquête en discussie te voeren over geluidhinder van diverse vliegtuigtypes. Uit de reacties, die spontaan zijn geuit via klachtenregistratie, CRO en in de pers, is al lange tijd duidelijk dat de Boeing 747-200 en -400 types worden vervuld, gevolgd door de 777 types.
3. Als de meest lawaai producerende vliegtuigtypes worden vervangen door iets minder lawaai producerende types en de hierdoor ontstane 'geluidsruimte' (in berekende Lden)

gedeeltelijk wordt opgevuld met meer vliegtuigbewegingen, zoals voorgesteld in het rapport Van Geel, zal de ervaren geluidhinder toenemen. Dat is het gevolg van hinder van een groter aantal bijna even hoge pieken. Dit effect is bekend uit de Schipholomgeving waar zelfs meer geluidruimte niet wordt benut voor groei dan in de voorstellen voor MAA.

4. Het is bekend dat geluidhinder in de randen van de nacht en dag als meest belastend wordt ervaren. Dit geldt met name voor de uitzonderlijke situatie van MAA waarbij grote woongebieden vlakbij en onder de vliegroute liggen. Vluchten vóór 7:00 uur en na 22:00 uur en vrachtvliegtuigen gedurende het weekend zouden om die reden uitgesloten moeten zijn. Voorkomen moet worden dat de daardoor ontstane geluidruimte wordt opgevuld door veel meer vliegbewegingen gedurende de dag. Dat zou gerealiseerd kunnen worden door een strakke limiet te hanteren op het aantal pieken van bepaalde hoogte. Óf door een veel lagere grenswaarde voor het aantal 'ernstig gehinderden' te hanteren, zoals de gemeente Beek in haar Bestuursakkoord 2022 - 2026 heeft opgenomen: "In 2026 is MAA als luchthaven duurzamer dan ooit en willen we dat het aantal ernstig gehinderden is gehalveerd".
In uw mededeling zien we echter geen aanzet hiertoe.
5. Uw actie voor het houden van een enquête en het voeren van gesprekken is gericht op omwonenden binnen de 56 dB(A) contour. In de MKBA is echter aangegeven dat ernstige geluidhinder wordt ervaren door een aanzienlijk percentage inwoners binnen de 45 dB(A) contour met ongeveer 50.000 inwoners en naar schatting 15.000 tot 20.000 ernstig gehinderden (zie MKBA en Denktank-MAA rapport). Een zeer groot gedeelte van de betreffende inwoners en belanghebbenden wordt in uw actie in het geheel niet betrokken. De betekenis van de antwoorden op de vragenlijst en de 'Ronde tafel-bijeenkomsten' zullen dus zeer beperkt zijn.
6. MAA heeft al langer geleden aangegeven dat men bepaalde vliegtuigtypes weert door hogere landingstarieven. In de praktijk blijkt dit geen merkbare resultaten te hebben opgeleverd. De vraag is of MAA ook echt wil weren, want men moet concurreren met andere vliegvelden om het business resultaat van MAA te verbeteren. Uit de informatie van de Schipholgroep kan worden geconcludeerd dat een eventuele deelname hierin geen verandering zal brengen.
Bovendien blijkt de inbreng van bewonersvertegenwoordigers in de praktijk bij MAA en Schiphol geen of nauwelijks effect te hebben gehad op het gebied van geluidhinder. Kennelijk moeten ministers onder politieke druk of rechtszaken hierin de grenzen stellen.
7. Door GS is aan MAA gevraagd om een business case op te stellen ten behoeve van de Schipholgroep voor besluitvorming over een mogelijke participatie en voor PS voor een besluit over de toekomst van MAA. Deze business case zal gebaseerd moeten zijn op door PS gestelde grenzen van hinder. MAA zal als input daarvoor het aantal bewegingen met bepaalde types vliegtuigen moeten bepalen. Voor een open en eerlijke communicatie met omwonenden/inwoners van (Z-)Limburg is het gewenst om hierover snel duidelijkheid te geven. De relatie met de actie voor het maken van een plan voor het 'verder versnellen van de uitfasering' op basis van antwoorden van omwonenden is geheel onduidelijk. De input voor de business case zal immers door MAA bepaald worden op basis van haar concurrentiepositie, de gestelde grenzen en het gewenste resultaat van de business case.

8. De enquête en rondetafelgesprekken missen ons inziens een transparante, onafhankelijke en kwalitatief goede opzet voor het verkrijgen en het verwerken van de informatie, het terugkoppelen van de resultaten en het gebruik daarvan.

Samenvatting

- De grenzen voor geluidhinder behoren (volgens Nationale Luchtvaartnota, Werkwijzers e.d.) in goed overleg met omgevingsvertegenwoordigers te worden vastgesteld vóór het maken van een businessplan en de business case en voor het maken van een MKBA. De voorgenomen actie door MAA had na goede voorlichting 1,5 jaar geleden kunnen passen in een bredere actie om de te accepteren hinder vast te stellen en komt nu veel te laat.
- Ten onrechte wordt de indruk gewekt dat hinderreductie mogelijk is door vlootvernieuwing in combinatie met groei van MAA. Dit is niet mogelijk voor ervaren geluidhinder en kan alleen rekentechnisch.
- De actie van MAA voor het houden van een enquête en het voeren van gesprekken levert geen input voor het opstellen van de gevraagde business case en wekt door de opzet en de timing sterk de indruk bedoeld te zijn voor de Bühne.
- Om bovengenoemde redenen raden wij u aan om deze actie volledig af te gelasten en dit terug te koppelen aan GS en PS.

Overigens willen wij nogmaals opmerken, dat Denktank-MAA niet tegen MAA is, maar wel tot de conclusie is gekomen, dat vrachtverkeer op MAA geheel uitgesloten zou moeten worden, omdat de hinder daarvan niet opweegt tegen de zeer geringe economische meerwaarde (nut) voor (Z-)Limburg. In juridische termen kan geoordeeld worden dat de hinder onrechtmatig is. Een aanvraag voor een Luchthavenbesluit voor MAA waarin wordt uitgegaan van het gebruik door vrachtvliegtuigen zal mogelijk op deze grond worden afgewezen.

Dat er geen grenzen zijn bepaald voor te accepteren geluidhinder in open overleg met omwonenden en belanghebbenden met goede inbreng door objectieve deskundige instanties als RIVM en GGD zal een tweede reden voor afwijzing van een aanvraag kunnen zijn.

Wij hopen dat onze reactie bijdraagt aan het maken van goede afwegingen en het nemen van de juiste acties in het kader van de besluitvorming over de toekomst van MAA. Natuurlijk zijn wij graag bereid toelichting te geven op deze brief en met u hierover van gedachten te wisselen.

Met vriendelijke groet,
Leo Kant,
namens Denktank-MAA