

Van: Advies- en ingenieursbureau Ditzitel <info@ditzitel.nl>

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 09:12

Aan: Pregled, Alexander <aoj.pregled@prvlimburg.nl>

Onderwerp: Re: Meten van vliegtuiggeluid MAA

Geachte heer Pregled,

Verwijzend naar mijn vorige email gericht aan fractievoorzitter van de SP, de heer Van Caldenberg, verzoek ik u vriendelijk betreffende email inclusief bijlage te verspreiden onder de leden van PS en GS.

Ik dank u bij voorbaat.

Met vriendelijke groet,

Ing. Gustaaf L.G. van Ditzhuijzen
Adviseur/Elektrotechnisch Ingenieur



Ditzitel
Oude Rijksweg 2
6241 GT BUNDE
The Netherlands
Tel.: +31 654 670 803
Email: Gustaaf@Ditzitel.nl
Web: www.ditzitel.nl

Lid van Fedec en VMNed



Van: Advies- en ingenieursbureau Ditzitel <info@ditzitel.nl>

Verzonden: woensdag 9 maart 2022 09:07

Aan: 'mvancaldenberg@gmail.com' <mvancaldenberg@gmail.com>

CC: 'aoj.pregled@prvlimburg.nl' <aoj.pregled@prvlimburg.nl>

Onderwerp: Meten van vliegtuiggeluid MAA

Geachte heer Van Caldenberg,

Hierbij richt mij tot u als fractievoorzitter van de SP met de ervaringen met en de resultaten van de geluidsmetingen rond MAA (zie bijlage). Het lijkt mij zinvol dat u in uw afwegingen als volksvertegenwoordiger van de provincie Limburg kennis neemt van de bijlage en dat u ook de feiten in dit schrijven doorgrond om zo namens uw partij tot een degelijk besluit te komen betreffende de toekomst van MAA.

Ik ben gaarne bereid tot nadere toelichting en wens u veel wijsheid toe in uw besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

Ing. Gustaaf L.G. van Ditzhuijzen
Adviseur/Elektrotechnisch Ingenieur



Ditzitel
Oude Rijksweg 2
6241 GT BUNDE
The Netherlands
Tel.: +31 654 670 803
Email: Gustaaf@Ditzitel.nl
Web: www.ditzitel.nl

Lid van Fedec en VMNed



Meten is weten: vliegtuiglawaai in rond het vliegveld MAA

*Door: Gustaaf van Ditzhuijzen, Ditzitel
9 maart 2022*

Het was de omwonenden opgevallen dat sinds eind 2018 het vliegtuiglawaai rond de luchthaven van Maastricht (Maastricht-Aachen Airport, afgekort MAA) flink was toegenomen. Dit werd met name veroorzaakt door het flink toegenomen vrachtverkeer met voornamelijk 'wide-body' toestellen. De voorgaande jaren was er ook veel vliegverkeer, maar dat waren hoofdzakelijk kleine particuliere toestellen en passagiersvluchten van b.v. Ryanair, Flybe, Wizzair en KLM. De overlast was beperkt en draaglijk.

De Provincie was inmiddels naast eigenaar ook exploitant geworden en was daarom de eerstverantwoordelijke partij om de geluidsoverlast binnen de perken te houden. Volgens de wet is de handhaving gebaseerd op gemiddelde waarden die uit rekenmodellen rolden en niet op de werkelijke dB's die worden geproduceerd. Omdat de omwonenden voornamelijk last hebben van het geproduceerde geluid tijdens het opstijgen en landen is de Provincie in 2018 gevraagd om metingen te verrichten. Ondanks toezeggingen is daar tot eind 2019 niets van terecht gekomen. De gemeente Meerssen had zelfs al een voorstel bij de gemeenteraad ingediend om de metingen zelf maar te gaan uitvoeren.

Meetnetwerk

In 2018 heeft Ditzitel zich verdiept in de diverse meetinstrumenten en meetdiensten. De onderzochte meetdiensten waren SensorNet, Munisense en DFLD (Deutscher Fluglärmdienst). Rond juni 2019 is door Ditzitel het eerste meetstation geplaatst aan de Oude Rijksweg in Bunde. Dit meetstation werd geleverd door AK Modul-Bus Computer in Aken en de meetdienst EANS werd afgenomen van DFLD. In september 2019 is het tweede meetstation geplaatst aan de Bunderstraat in Meerssen.

Vervolgens heeft de gemeente Meerssen zich bij Ditzitel gemeld met het verzoek om meerdere van dit type meetstations in de gemeente te plaatsen, zodat de gemeente Meerssen een beter beeld krijgt van de spreiding en de intensiteit van de geluidsoverlast in de gemeente. Dit heeft geleid tot een samenwerking waarbij 10 meetstations via de Stichting Duurzaam Meerssen zijn bijgeplaatst bij particulieren. Daarnaast hebben zich nog enkele bewoners aangemeld om op eigen kosten (€ 300,00) een meetstation te plaatsen. In totaal zijn er 18 meetstations geplaatst waarvan 13 in de gemeente Meerssen, 1 in Beek, 1 in Geleen, 1 in Bemelen, 1 in Berg en Terblijt en 1 in Maastricht (Vaeshartelt). Deze extra meetstations zijn allemaal in het voorjaar van 2020 geïnstalleerd.

De provincie heeft uiteindelijk in december 2019 een eigen meetnetwerk bij SensorNet operationeel. Het betreft twee clusters van 3 meetpunten in resp. Meerssen en Beek. De rapportage daarvan is openbaar, maar beperkt zich tot actuele meetgegevens met dB-waarden per seconde. Er is door de CRO-Maastricht tot op heden slechts een halfjaarrapportage van het 1^e halfjaar 2020 beschikbaar. Deze rapportage bevat echter zoveel data zonder duidelijke samenvatting dat de burger hier geen wegwijs in kan vinden.

De resultaten

De meetdienst DFLD voorziet in een uitgebreide rapportage van zowel dagelijkse metingen per seconde, als overzichten per week, maand en jaar. Ook worden er statistieken gepresenteerd met o.a. Leq3- en Lden-waarden.

Daarnaast houdt Ditzitel een website (www.maa-monitor) bij, waarop maandelijks de vliegbewegingen en maximale en gemiddelde dB-waarden worden weergegeven.

Sensornet vs. EANS

Zoals hierboven al aangegeven biedt Sensornet eigenlijk alleen live informatie en geen historische overzichten, noch statistieken. Qua rapportage is Sensornet een heel duur meetnet zonder zinvolle rapportage. Extra rapportage kost weer extra geld volgens ervaringen in Eijsden-Margraten. Om die reden is de gemeente Eijsden-Margraten gestopt met Sensornet.

Hieronder zijn de karakteristieken van beide meetdiensten opgesomd.

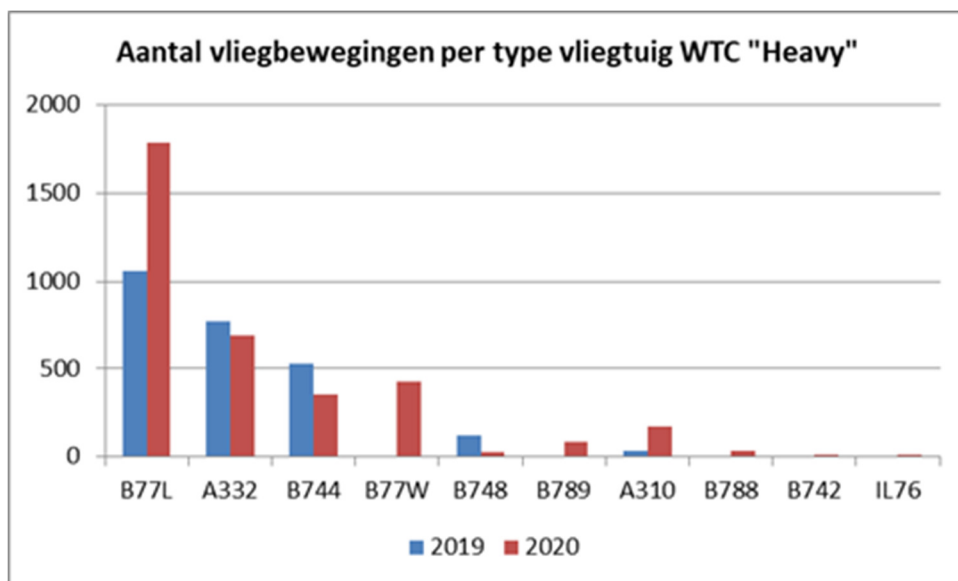
	Sensornet	EANS
Kosten	Duur: € 30.000 per jaar	Eenmalig: € 6.000
Rapportage	Zeer beperkt	Uitgebreid
Hardware meetstation	Professioneel (klasse 1 microfoon)	Raspberry + gecalibreerde microfoon
Internetverbinding	Vast internet (optioneel GSM)	Afhankelijk van locatie: wifi of vast
Service en onderhoud	Professionele organisatie	Vrijwilligers
Koppeling transpondergegevens	Beperkt	Uitgebreid
Locatie meetstation	Volgens wettelijke normen	Op locatie van bewoners
Omvang meetnetwerk	Schiphol, AWACS en MAA	778 meetstations in 9 landen

Samenwerking Ditzitel en Provincie

Onder publieke druk is er sinds september 2020 een overleg gestart tussen Ditzitel, de Provincie Limburg (Hr. M.W. van der Sande) en de Regionale Uitvoeringsdienst Zuid Limburg – RUD ZL (Hr. J. Ummels). De samenwerking zou bestaan uit te uitwisselen van meetgegevens, zodat kon worden vastgesteld of de meetwaarden min of meer overeenkomen.

In november 2020 bleek er al een eerste rapport door de Provincie te zijn gepubliceerd op de website van de CRO Maastricht. Voorstel van de Provincie was om de gegevens van juli, augustus en september te gaan vergelijken. Door een probleem bij Sensornet waren de gegevens van juli niet beschikbaar. Uiteindelijk zijn in december de data van augustus en september beschikbaar gesteld.

Hierover zijn heen en weer vragen gesteld via de email. Uiteindelijk heeft deze correspondentie geleid tot een overzicht van de meest lawaaiige vliegtuigen in februari 2021. Dit waren de vliegtuigtypes Boeing 747-400 (B744), Boeing 777 (B77L en B77W) en Airbus 330-200 (A332), allemaal 'wide body' toestellen. Dit was zowel de conclusie op basis van de meetgegevens van Sensornet als die van EANS.



Vervolgens heeft Ditzitel naar aanleiding van deze rapportage in maart 2021 de volgende vragen aan de Provincie gesteld:

Waarom is de provincie zo stellig om het vrachtverkeer te stimuleren? Ook het rapport 'Van Geel' geeft dit scenario als voorkeur op met als voorwaarde dat de geluidsoverlast wel omlaag moet. Dat valt dus volgens deze gegevens niet te rijmen.

De Provincie heeft hier geen antwoord op willen geven, omdat het standpunt van de Provincie in deze nog niet is bepaald.

Verder stuurt de Provincie in haar antwoorden op vragen van Ditzitel aan op het vrijwillige karakter van de werkzaamheden bij EANS en de beheerders van de meetstations en verklaart daarom dit meetnetwerk als niet (voldoende) betrouwbaar. Echter, uit de correspondentie blijkt ook dat de aanlevering van rapportages door Sensornet niet voldoet aan de wensen van de omwonenden. Ook wordt er door de RUD en de Provincie heel makkelijk over het ontbreken van beloofde informatie heen gestapt, namelijk softwareproblemen bij Sensornet. Voor een professionele organisatie als Sensornet, zoals de Provincie claimt dat deze is, is dit niet acceptabel. Of de afspraken tussen de Provincie/RUD en Sensornet zijn niet voldoende dichtgetimmerd.

Concluderend is de samenwerking tussen Ditzitel en de Provincie/RUD een wassen neus. De conclusies van EANS worden continue in twijfel getrokken ingegeven door het ontbreken van professionele apparatuur en een professionele organisatie. Maar dat laatste blijkt nu ook te gelden voor Sensornet of de afspraken tussen Sensornet en de Provincie/RUD. Sinds die ene rapportage over het 1^e halfjaar 2020 is er geen nieuwe rapportage meer gepubliceerd. Eén ding is duidelijk: EANS en MAA-monitor.nl leveren consequent dagelijkse/maandelijkse rapportages die voldoen aan de wensen van de omwonenden, maar kennelijk niet aan de wensen van de Provincie en RUD. Waar EANS en Sensornet het wel over eens zijn, zijn de meeste lawaaiige toestellen zijnde allemaal vrachttoestellen, die 50% van alle het vliegverkeer uitmaken.

Vragen en antwoorden

- Wat was/is de opzet/de onderliggende doelstelling van het meten?
De opzet was een onafhankelijk meetnetwerk om de geluidsoverlast van vliegtuigen in de omgeving van MAA te meten. Het doel was om real-time en maandelijkse rapportages aan de omwonenden van MAA beschikbaar te stellen.
- Welke uitkomsten zou het meten moeten opleveren?
De gewenste uitkomsten van het meetnetwerk zijn real-time metingen van de piekwaarden in dB tijdens het opstijgen en landen van m.n. grote vliegtuigen alsmede het vastleggen van het aantal vliegbewegingen per vliegtuigtype. Dit levert dan weer een maandelijks overzicht op van de meest lawaaiige vliegtuigtypes en de hoeveelheid vliegbewegingen van deze vliegtuigtypes.
- Welke consequenties zouden de resultaten dienen te hebben?
Deze resultaten geven inzicht in waar de geluidsoverlast vandaan komt en hoe beleid gemaakt kan worden om de geluidsoverlast draaglijk voor de omwonenden te houden.
- Welke gevolgen zou dit dienen te hebben voor de exploitatie van MAA?
Uit de metingen tot nu toe blijkt dat de vliegtuigtypes Boeing 747-400 (B744), Boeing 777 (B77L en B77W) en Airbus 330-200 (A332), allemaal 'wide body' toestellen, het overgrote deel van de geluidsoverlast veroorzaken. Omdat om 'wide body' toestellen gaat is de kans op schade aan daken van woonhuizen door de extra groot vanwege de hogere mate van turbulentie.

- En hoe trachten MAA/de CRO/ de Provincie te voorkomen dat dit geschiedt/hoe merk je dit in de communicatie?

De metingen van het eigen meetnetwerk van de Provincie, Sensornet, is sinds december 2019 actief, maar het ontbreekt aan inzichtelijke rapportages. Wel hebben de Provincie, de CRO en MAA kritiek op de betrouwbaarheid van de meetgegevens van het burgermeetnetwerk EANS. De enige gemeenschappelijke conclusie is dat de vliegtuigtypes Boeing 747-400 (B744), Boeing 777 (B77L en B77W) en Airbus 330-200 (A332) de meeste geluidsoverlast veroorzaken. En dat zijn allemaal vrachtvliegtuigen. Het rapport Van Geel wil juist dit type vliegtuigen stimuleren. Deze kritiek wordt in emails door de Provincie (Maarten van der Sande) en de RUD (Jacques Ummels) geventileerd.

Tot slot

Tijdens het waarnemend gouverneurschap van dhr. Remkes zou deze in samenspraak met de directie van MAA en de directie van Schiphol de overname door Schiphol van MAA hebben besproken, waarna besloten zou zijn daarop te gaan inzetten. Daarbij zou tevens de "ontwikkeling van de A-2" worden meegenomen. Voordelen zijn duidelijk: Provincie Limburg wordt verlost van een probleem en Schiphol en MAA eveneens. Inmiddels zou het waardebeoordelingstraject al ver zijn gevorderd, en zou weldra conform worden besloten.

Is het de bedoeling van de Provincie Limburg om Schiphol de lusten en Limburg de lasten te laten dragen en is dit wel toegestaan?