



Aan de voorzitter en leden van  
Provinciale Staten  
van Limburg

|                    |              |                   |                    |
|--------------------|--------------|-------------------|--------------------|
| <b>Cluster</b>     | PP           | <b>Behandeld</b>  | M.W. van der Sande |
| <b>Ons kenmerk</b> | DOC-00261097 | <b>Telefoon</b>   | +31 6 50 21 40 39  |
| <b>Uw kenmerk</b>  | -            | <b>Maastricht</b> | 10 mei 2022        |
| <b>Bijlage(n)</b>  | 1            | <b>Verzonden</b>  | 10 mei 2022        |

**Onderwerp** Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen.

**Van het lid** : R. van der Valk  
**Fractie** : SP  
**Inzake** : MAA in relatie tot geluidsmeting en geluidsoverlast

**Vraag 1.**

We hebben vernomen dat de provincie het in december 2019 afgesloten contract met het bedrijf Sensornet per 1-4-2022 heeft opgezegd. Het systeem voert geluidsmetingen uit op twee clusters van 3 meetpunten in resp. Meerssen en Beek. Klopt hetgeen we hebben vernomen en zo ja kunt u nader toelichten waarom het contract is opgezegd? Deelt het college onze mening dat meten weten is, en dat zeker met het oog op geluidsoverlast rondom MAA en daaraan gekoppeld de gezondheid van omwonenden, een goed meetsysteem essentieel is om hier inzicht op te krijgen en te houden, teneinde die geluidsoverlast binnen de geldende de normen te houden? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord.**

De partijen in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht (CRO) hebben als opdrachtgever voor de geluidsmetingen unaniem besloten om het contract met Sensornet niet te verlengen en uit te zien naar een ander, beter functionerend meetsysteem. Bij het selecteren van een nieuw meetsysteem is het wenselijk dat ook protocollen voor het betrouwbaar meten van vliegtuiglawaai waaraan het Rijk op dit moment werkt, betrokken kunnen worden. Deze protocollen zijn onderdeel van de Programmatische Aanpak van het Meten van Vliegtuiggeluid en worden verwacht rond deze zomer.



Omdat het niet wenselijk is de metingen stop te zetten vóórdat er een nieuw meetsysteem geselecteerd én operationeel is, is het contract met SensorNet is nog niet opgezegd maar per 1-4-2022 voor de duur van één jaar verlengd én gewijzigd. De wijziging heeft betrekking op een bijstelling van het aantal meetpunten; van twee clusters van drie meetpunten naar twee meetpunten in Meerssen en Beek. Het is op basis van huidige regelgeving niet mogelijk om geluidnormen voor luchtvaartlawaai op basis van geluidmetingen te handhaven. Mits onder de juiste condities uitgevoerd kunnen metingen wel bijdragen aan het vergroten van inzicht in door omwonenden ervaren hinder en (op termijn) aan het valideren van berekeningen. Dit laatste vereist gedegen onderzoek naar het toepassingsbereik van metingen en berekeningen, dat wil zeggen de grenzen waarbinnen zowel metingen en berekeningen betrouwbaar uitgevoerd kunnen worden. Dit onderzoek is ook onderdeel van het de eerder genoemde 'Programmatische Aanpak meten Vliegtuiggeluid'. Handhaving van geluidnormen is ook niet de reden waarom op dit moment geluidsmetingen worden verricht. Deze zijn door de partijen in de CRO geïnitieerd om via analyses van meetresultaten vermijdbare hinder in beeld te kunnen brengen. Handhaving van de geluidsnormen wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (i.c. de Inspectie Leefomgeving en Transport) uitgevoerd op basis van berekeningen. Jaarlijks worden daarover handavingsrapportages gepubliceerd.

**Vraag 2.**

Sinds 2019 is het bedrijf Ditzitel op verzoek van omwonenden en de gemeente Meerssen, na gedegen onderzoek, gestart met het in gebruik nemen van een meetstation dat is geleverd door AK Modul-Bus Computer in Aken waarbij de meetdienst EANS werd afgenomen van DFLD (Deutscher Fluglärmdienst). 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). We begrijpen van deze partijen dat men tevreden is over dit systeem en dat hiermee de juiste data en overzichtelijke rapportages worden verkregen. Is of gaat het college met deze partijen in gesprek om op dit reeds naar tevredenheid functionerende meetsysteem aan te sluiten? Zo nee, waarom niet? En welk alternatief heeft het college in dat geval?

**Antwoord.**

De partijen in de CRO zijn in gesprek gegaan met de initiatiefnemers van het burgermeetsysteem EANS. Vanuit het meetsysteem van de CRO liggen er nu vier half-jaarrapportages. Trends in deze meetreeksen kunnen naast die van het meetsysteem van EANS gelegd worden om te bezien of hieruit nieuwe inzichten komen. Het is aan de partijen in de CRO om dit nader in te vullen. Zoals ook in het antwoord op de vorige vraag is aangegeven ligt het voor de hand om bij de toekomstige protocollen te betrekken waaraan geluidmeetsystemen dienen te voldoen om een adequaat beeld te geven van geluidproductie van vliegtuigen. Het opstellen van deze protocollen is onderdeel van de Programmatische Aanpak van het Meten van Vliegtuiggeluid door het RIVM. Deze programmatische aanpak moet ervoor zorgen dat in de toekomst de manieren waarop informatie over vliegtuiggeluid wordt gemeten en berekend voor iedereen betrouwbaar en herkenbaar zijn. Rond de zomer worden deze nieuwe protocollen verwacht. Om die reden is een overbrugging van de metingen van SensorNet afgesproken om toch te kunnen beschikken over meetgegevens van MAA. Naar wij vernomen hebben, verwacht het RIVM dat zowel SensorNet als EANS niet aan het protocol voor geluidsmetingen van vliegtuiggeluid zullen gaan voldoen.



Zodra de nieuwe protocollen beschikbaar zijn kan door de CRO bekeken worden met welk systeem het beste in de toekomst metingen kunnen worden verricht.

### **Vraag 3.**

We hebben in gesprekken met omwonenden vernomen dat bij het voorliggende PIP proefdraaien de investering van 1 mln. die eerder is gedaan in de vrachtterminal om geluid te reduceren, bij het PIP proefdraaien is meegenomen in de geluidsberekeningen en gemiddeld is in de cijfers. Dit komt er op neer dat de geluidswinst die met deze investering is bereikt nu wordt uitgewisseld voor het PIP proefdraaien, waardoor hiervoor geen enkele geluidswerende maatregel genomen hoeft te worden met als gevolg dat de geluidsoverlast voor omwonenden aanzienlijk hoger wordt dan waar op papier van wordt uitgegaan. Klopt hetgeen we hebben vernomen? Zo ja, waarom wordt de eerder verkregen geluidswinst door de 1 mln. investering in de vrachtterminal nu uitgewisseld om geen geluid reducerende maatregelen toe te hoeven passen bij het PIP proefdraaien? Heeft het college een beeld van hoe groot de impact hiervan is op de omwonenden en op hun gezondheid? Zo ja, hoe en door wie wordt die impact gemeten en wat zijn daarvan de resultaten? Zo nee, waarom vindt het college het niet belangrijk om dit in beeld te krijgen?

### **Antwoord.**

Het provinciaal inpassingsplan (PIP) en de omgevingsvergunning milieu gaan over alle grondgebonden activiteiten. Naast het proefdraaien dus óók over de vrachtafhandeling op de platformen. Bij de beoordeling van de geluideffecten is om die reden gekeken naar de geluidbelasting die alle grondgebonden activiteiten gezamenlijk veroorzaken in de omgeving.

De investering waarnaar wordt verwezen heeft betrekking op de aanschaf van een zogenoemde Pre Conditioned Air unit (PCA). De PCA is bedoeld om het gebruik van de Auxiliary Power Unit (APU) of hulpaandrijvingseenheid van vrachtliegstuigen op platform D te verminderen. Het beperken van APU-gebruik is een effectieve manier om een bijdrage te leveren aan het verminderen van de geluidhinder die samenhangt met de laad- en losactiviteiten bij met name de cargoloods oost. Op het geluid van het proefdraaien heeft deze maatregel uiteraard géén invloed. Het proefdraaien vindt echter maar een beperkt aantal minuten plaats en vooral overdag terwijl laad- en losactiviteiten gedurende een groot deel van de dag kunnen plaatsvinden. Inzet van de PCA leidt er dan ook vooral toe dat de geluidhinder buiten de proefdaaibeurten om afneemt.

Om het geluid van het proefdraaien én alle overige grondgebonden activiteiten ingepast te krijgen binnen de wettelijke grenswaarden, zijn ook maatregelen getroffen aan de proefdraai-activiteiten zelf. Zo is de ruimte in het PIP beperkt tot de mogelijkheid om per dag maximaal één proefdraaibeurt op hoog motorvermogen uit te voeren (maximaal 4 minuten met uitloop tot 8 minuten full power óf maximaal 15 minuten in cruise setting) waar die ruimte onder de huidige vergunning ruimer was (18 minuten).

In het akoestisch onderzoek is verder inzichtelijk gemaakt hoe de geluidbelasting in de omgeving van het D platform (de locatie waar eerder genoemde PCA wordt ingezet) zich in de toekomstige situatie verhoudt tot de geluidbelasting onder de vigerende vergunning. Hieruit volgt dat in de omgeving van het D platform de geluidbelasting afneemt ten opzichte van de vergunde situatie. De veronderstelling dat de geluidswinst die wordt behaald met inzet van PCA wordt ingewisseld voor proefdraaien waardoor er onder de streep geen winst is voor de omgeving, is ook om die reden niet juist.



Samenvattend kan worden gesteld dat door het gedeeltelijk elektrisch koelen van vliegtuigen niet meer geluidruimte is gecreëerd voor het proefdraaien. Wel is het zo dat het elektrisch koelen van vliegtuigen met een PCA-unit - met name op de momenten dat niet wordt proefgedraaid - leidt tot een afname van de geluidhinder als gevolg van laad- en losactiviteiten bij met name de cargoloods oost.

Uw vraag over PCA gebruik en de relatie met proefdraaien is ook beantwoord in een Q&A-document over het voorontwerp Provinciaal Inpassingplan, dat is opgesteld naar aanleiding van overleg met stakeholders in het kader van inspraak op het voor ontwerp.

[https://www.limburg.nl/publish/pages/6047/pip\\_maa\\_proefdraaien -  
\\_vragen\\_en\\_antwoorden\\_versie 21 maart 2022.pdf](https://www.limburg.nl/publish/pages/6047/pip_maa_proefdraaien_-_vragen_en_antwoorden_versie_21_maart_2022.pdf)

Meer informatie over het voorontwerp PIP MAA proefdraaien kunt u vinden op PIP MAA Proefdraaien - Provincie Limburg.

Gedeputeerde staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Aan het College van Gedeputeerde Staten  
Provincie Limburg  
Postbus 5700  
6202 MA Maastricht

Maastricht, 14 april 2022

Schriftelijke vragen inzake MAA in relatie tot geluidsmeting en geluidsoverlast

Geacht College,

Hoewel er over het al dan niet sluiten van MAA op 3 juni a.s. nog een besluit moet worden genomen, hebben wij met het oog op het mogelijk openhouden van het vliegveld een aantal vragen m.b.t. ontwikkelingen rondom geluid die aanleiding voor ons zijn om onderstaande vragen te stellen:

We hebben vernomen dat de provincie het in december 2019 afgesloten contract met het bedrijf Sensornet per 1-4-2022 heeft opgezegd. Het systeem voert geluidsmetingen uit op twee clusters van 3 meetpunten in resp. Meerssen en Beek.

1. Klopt hetgeen we hebben vernomen en zo ja kunt u nader toelichten waarom het contract is opgezegd?  
Deelt het college onze mening dat meten weten is, en dat zeker met het oog op geluidsoverlast rondom MAA en daaraan gekoppeld de gezondheid van omwonenden, een goed meetsysteem essentieel is om hier inzicht op te krijgen en te houden, teneinde die geluidsoverlast binnen de geldende de normen te houden?  
Zo nee, waarom niet?

Sinds 2019 is het bedrijf Ditzitel op verzoek van omwonenden en de gemeente Meerssen, na gedegen onderzoek, gestart met het in gebruik nemen van een meetstation dat is geleverd door AK Modul-Bus Computer in Aken waarbij de meetdienst EANS werd afgenomen van DFLD (Deutscher Fluglärmdienst). 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). We begrijpen van deze partijen dat men tevreden is over dit systeem en dat hiermee de juiste data en overzichtelijke rapportages worden verkregen.

2. Is of gaat het college met deze partijen in gesprek om op dit reeds naar tevredenheid functionerende meetsysteem aan te sluiten?  
Zo nee, waarom niet? En welk alternatief heeft het college in dat geval?

We hebben in gesprekken met omwonenden vernomen dat bij het voorliggende PIP proefdraaien de investering van 1 mln. die eerder is gedaan in de vrachtterminal om geluid te reduceren, bij het PIP proefdraaien is meegenomen in de geluidsberekeningen en gemiddeld is in de cijfers. Dit komt er op neer dat de geluidswinst die met deze investering is bereikt nu wordt uitgewisseld voor het PIP proefdraaien, waardoor hiervoor geen enkele geluidswerende maatregel genomen hoeft te worden met als gevolg dat de geluidsoverlast voor omwonenden aanzienlijk hoger wordt dan waar op papier van wordt uitgegaan.

4. Klopt hetgeen we hebben vernomen?  
Zo ja, waarom wordt de eerder verkregen geluidswinst door de 1 mln. investering in de vrachtterminal nu uitgewisseld om geen geluid reducerende maatregelen toe te hoeven passen bij het PIP proefdraaien?  
Heeft het college een beeld van hoe groot de impact hiervan is op de omwonenden en op hun gezondheid? Zo ja, hoe en door wie wordt die impact gemeten en wat zijn daarvan de resultaten? Zo nee, waarom vindt het college het niet belangrijk om dit in beeld te krijgen?

René van der Valk  
SP