

From: Leen Korteweg <l.a.korteweg@gmail.com>
Sent: vrijdag 9 april 2021 10:15:59
To: info Beek
Cc:
Subject: [21ink01885] Brandbrief MAA-Strategie en een Rationele benadering
Attachments: Brief MAA_Rationele Discussie_B&W-Beek.pdf; Andere Weg naar Strategie MAA_GS en PS_Vn2.pdf; Andere Weg naar Strategie MAA_Presentatie GS en PS_3.pptx

Beste medewerker van het bestuurssecretariaat,

Hierbij stuur ik u een brief met daarbij bijgevoegde documenten t.a.v. B&W met kopie aan de Raadsleden. Ik wil u vragen om deze met spoed intern naar de geadresseerden door te sturen.

Met dank en vriendelijke groet,

L.A. Korteweg
Secretaris van Discussiegroep MAA Beek
tel 046-4373934

De andere weg naar een toekomststrategie voor MAA

Een bijdrage tot een visie vanuit een breed perspectief.

Het rapport “Op Zoek Naar Verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021 - 2030”, Drs. Pieter van Geel, januari 2021 geeft een beeld van mogelijke scenario's voor de ontwikkeling van de luchthaven en voor de effecten ervan voor economie en werkgelegenheid. De mogelijkheden voor reductie van hinder zijn verkend en tevens is onderzocht welke innovaties doorgevoerd zouden kunnen worden. Als zodanig vormt het rapport een basis voor discussie, nadere analyse en besluitvorming.

De navolgende notitie heeft als inhoud:

Paragraaf 1. Aanvullende en kritische opmerkingen bij het rapport van Geel en een aantal gevolgtrekkingen daaruit. Blz. 1

Paragraaf 2. Een andere visie op te nemen vervolgacties op weg naar een strategische keuze dan aangegeven in de Sonderende notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”. Blz. 4

Paragraaf 3. Samenvattende Conclusies en Aanbevelingen. Blz. 6

Bijlage met Referenties Blz. 9

De Nationale Luchtvaartnota, het rapport van Geel en de Sonderende notitie zijn niet additioneel bijgesloten, omdat deze waarschijnlijk al in het bezit van de lezer zijn óf anders zeer gemakkelijk te vinden zijn.

1. Opmerkingen bij het rapport van Geel en gevolgtrekkingen daaruit

Zowel in de Nationale Luchtvaartnota 2020-2050 als in het rapport van Geel wordt als uitgangspunt gesteld, dat kwaliteit centraal staat en er een nieuwe balans nodig is tussen kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen. (Ref 1).

De publieke belangen, die daarbij aan de orde zijn, zijn onderverdeeld in de vijf hieronder genoemde thema's. (Ref 2) We richten ons in het navolgende op de in het rapport van Geel voorgestelde “relatief kleine, hoogwaardige luchthaven met accent op vracht” en in het bijzondere geven we daarbij aandacht aan de aspecten kansen en bedreigingen.

1.1 Veiligheid

Voor de aanvraag voor een luchthavenbesluit is het nodig dat er een veiligheidsanalyse wordt uitgevoerd. Hierbij zal bijzondere aandacht gegeven moeten worden aan de verhoogde risico's bij landen en opstijgen van zwaarbeladen en volgetankte vliegtuigen

- bij gebruik van de veiligheidszone ('stopway'), de verlengde baan van 2.750 meter
- voor de nabije omgeving met hoogst risicovolle chemische fabrieken en dicht bevolkt gebied. De Bijlmerramp, de vuurwerkcramp Enschede, of de havenramp Beiroet vallen in het niet in vergelijking met een potentiële vliegtuigramp bij Chemelot.

1.2 Verbinden (Infrastructuur)

- De Luchtvaartnota geeft aan dat regionale luchthavens m.u.v. Lelystad alleen een regionale functie hebben. Er wordt duidelijk aangegeven, dat MAA geen luchtvracht mag afsnoepen van Schiphol en dat er geen sprake is van een functie van MAA voor overloop of uitwijk. De luchthaven is in die zin niet van nationaal belang. (Ref 3)

- Het vervoer van luchtvracht door MAA heeft voor de regio Limburg op dit moment echter ook nauwelijks een functie, noch voor aanvoer noch voor afvoer. Voor het vestigingsklimaat in Limburg is de aanwezigheid van luchtvrachthavens binnen een straal van 100 km voldoende; hiervoor heeft MAA dan ook geen toegevoegde waarde. Alleen voor sommige bedrijven die louter gericht zijn op distributie is vervoer van luchtvracht via MAA mogelijk een pré. Echter, voor de meeste distributiebedrijven die gevestigd zijn op het bedrijventerrein bij MAA, bij Buchten/Born en het nieuw geplande distributiecentrum bij Heerlen, speelt de nabijheid van MAA geen enkele rol. Grond is schaars in dicht bevolkt Z-Limburg en de vraag is of we nog meer van die schaarse grond en 'verdozing' van het landschap aan distributie willen opofferen.
- Op het gebied van luchtvracht is en blijft MAA dus vnl. een doorvoerhaven met relatief een klein aantal - veelal - laaggekwalificeerde arbeidsplaatsen. Voor de werkgelegenheid in 2019, die samenhangt met de aanwezigheid van MAA, vermeldt het rapport van Geel (par 3.1) een weinig gedetailleerd tabelletje uit een Ecorys rapport met directe en indirecte arbeidsplaatsen. Aangezien op een onderdeel hierin een grote fout bleek te zitten en de cijfers nog steeds geflatteerd lijken, is het gewenst de cijfers verder op hardheid te onderzoeken. Op basis van betrouwbare bronnen lijkt een inschatting in de orde van grootte van 1000 i.p.v. de door van Geel vermelde 1760 werknemers meer realistisch. Voor een schatting van toekomstige werkgelegenheid neemt van Geel (par 3.3) een tabelletje over van Ecorys dat gebaseerd is op een ongefundeerde extrapolatie, die geen verband houdt met de andere markt die hoort bij het profiel luchthaven dat van Geel adviseert. De groei in arbeidsplaatsen zal waarschijnlijk niet meer dan een klein aantal vorkheftruckchauffeurs betreffen. (Ref 7).
- Op het gebied van personenvervoer heeft MAA slechts een bescheiden functie voor uitgaand toerisme. Momenteel maakt hiervan een relatief klein aantal Limburgers gebruik. Voor dit vervoer bestaan in een straal van 100 km voldoende alternatieven met bovendien vaak meer bestemmingsmogelijkheden. De aan het toeristisch vliegverkeer gekoppelde werkgelegenheid, die bovendien seizoensgebonden is, levert slechts voor een beperkt aantal mensen in de regio werk op.
- Voor zowel luchtvracht als personenvervoer geldt dat de activiteiten niet geworteld zijn in de omgeving. Het betreft een kopersmarkt, waarin de aanbieder MAA zich niet kan onderscheiden en derhalve weinig eisen kan stellen en moet concurreren op prijs. Bovendien kan de carrier (koper) makkelijk switchen naar een andere luchthaven, aangezien hij zelf weinig of geen investeringen hoeft te doen op de luchthaven. Voor de carrier noch voor MAA heeft duurzaamheid enig concurrentievoordeel. MAA is klein en zal afhankelijk zijn van een beperkt aantal marktpartijen en gedwongen worden concessies te doen op prijs en leefbaarheid. Het is wellicht niet meer ver weg, dat China met zijn 'zijderoute'-strategie bij MAA de lakens gaat uitdelen (de vliegmaatschappij "Qatar" met goedkope kerosine is daar nu al een voorbeeld van).
- Naast 'grote' vracht en personenvervoer biedt MAA infrastructuur voor de firma Samco (ordegrootte van 50 fte?), die onderhoud van vliegtuigen verzorgt, en voor klein zakelijk verkeer (enkele fte's).
- Toekomstige klimaat- en milieueisen van de overheid kunnen voor een kleine speler als MAA relatief meer extra kosten met zich meebrengen en kunnen de concurrentiepositie gaan verzwakken.
- Zie Paragraaf 1.5 Kosten en Baten voor verder opmerkingen over de arbeidsmarkt in Z-Limburg en de negatieve effecten op de werkgelegenheid t.g.v. verslechtering van de leefomgeving.

1.3 Aantrekkelijke en Gezonde Leefomgeving

De voorstellen van Geel m.b.t. Leefomgeving zijn in deze paragraaf kort samengevat, gevolgd door kritische opmerkingen en gevolgtrekkingen.

- De insteek in het rapport van Geel is, dat MAA voor de komende 10 jaar duidelijkheid zal krijgen over normering m.b.t. toegestane geluidsoverlast en binnen de éénmaal vastgestelde normen de vrijheid heeft om zich te 'ontwikkelen'. De enige normen, die genoemd worden zijn:
 - Een nachtsluiting van 23:00 tot 7:00 u (op dit moment van 23:00 tot 6:00 u). Er wordt echter de mogelijkheid open gelaten om uitzonderingen te maken (b.v. voor Corendon toch vanaf 6:00 u óf tot 24:00 u open). Bovendien wordt er geen limiet gesteld aan het aantal vliegbewegingen, er is alleen een marktverwachting met een bandbreedte aangenomen. Daarbij worden bovendien geen normen gesteld voor verdeling van vliegbewegingen gedurende de dag en om randen van de nacht (tussen 7:00 en 8:00 u na 22:00 u) en rustdagen te ontzien. Het rapport van Geel schiet te kort door de aanbevelingen, die in de Luchtvaartnota op deze punten worden aangegeven, niet over te nemen.
 - Het aantal omwonenden binnen een grens van 48 dB Lden (gemiddeld geluidsniveau over dag en nacht) in 2030 is 'teruggebracht' van 5600 naar 5250. 48 dB is hierbij aangenomen als de grens van 'ernstige' geluidsoverlast. De WHO adviseert daarentegen een grens van 45 dB (Lden) en door RIVM wordt onderkend, dat 50 % van de 'ernstig gehinderden' zich buiten de 48 dB (Lden) contour bevindt. Er wordt door van Geel ook geen melding gemaakt, dat door de WHO en RIVM aangedrongen wordt om normen te gaan hanteren voor piekbelastingen, aangezien de daadwerkelijk ervaren hinder van bewoners niet gebaseerd is op gemiddelden. (Ref 4).
- T.a.v. innovatie op het gebied van geluidsarmere vliegtuigen worden door van Geel irreële verwachtingen gewekt. Bovendien kan MAA gezien haar marktpositie (zie hierboven) niet selecteren op gebruik van geluidsarmere vliegtuigen, zoals van Geel veronderstelt.

Daarnaast is het model waarmee z.g. 'geluidsruimte' kan worden 'verdiend' door inzet van geluidsarmere vliegtuigen niet onderbouwd. De motivatie om 75 % van de geluidsruimte te gebruiken voor 'ontwikkeling' van de luchthaven is zwak en de reductie van slechts 6% in 'ernstig gehinderden' in 2030, die daarmee wordt bereikt, is gezien nationale richtlijnen te weinig ambitieus. De conclusies, die vervolgens worden getrokken t.a.v. mogelijke aantal vliegbewegingen en volumes bij 5250 ernstig gehinderden met de norm van 48 dN Lden, zijn wederom niet onderbouwd en zeer ongeloofwaardig. (Ref 5).
- De geluidsoverlast zal zeer sterk toenemen ten gevolge van een geprognoseerde uitbreiding naar 300.000 ton vracht per jaar, het gebruik van de verlengde baan, met grotere en zwaar geladen en volgetankte toestellen. Dat is 3 keer zoveel tonnen vracht als in 2019, en het is het equivalent van 6 dagen per week 12 uur per dag ieder uur een volgeladen Boeing 747 of twee volgeladen Qatar toestellen. Waarschijnlijk zullen de vluchten meer geclusterd gaan plaatsvinden in een aantal piekuren. (Ref 6)
- Om het aantal zeer(!) ernstig gehinderde omwonenden te reduceren wordt door van Geel als 'oplossing' voorgesteld om huizen af te breken of een deal voor schadevergoeding te sluiten met bewoners. Hiervoor wordt echter op voorhand een duidelijk veel te laag bedrag ingeschat.

In het rapport van Geel wordt niet vermeld:

- dat er naast de zeer ernstige geluidsgehinderden in Geverik en Schietecoven nog veel meer ernstig en zwaar gehinderden zullen komen in de verre omtrek van het vliegveld en ook hiervoor maatregelen dienen te worden genomen (Ref 5). De voorstellen voor geluidsreductie staan volkomen haaks op advies van onafhankelijke instanties voor sterke reductie i.p.v. toename van geluid. (Ref 4)
- dat Z-Limburg al relatief zware luchtvervuiling ondervindt door de ligging tussen Roergebied en Antwerpen en er bovendien in de Westelijke Mijnstreek sprake is van extra vervuiling ten gevolge van zware chemische Industrie, autowegen en Awacs-vluchten.

Samengevat zullen de consequenties van de voorstellen zijn:

- Het leefklimaat in de gemeenten Meerssen, Beek en verre omtrek zal ernstig worden aangetast.
- Z-Limburg dreigt zijn goede naam als aantrekkelijke streek om te wonen en recreëren verliezen met negatieve gevolgen voor het vestigingsklimaat en het toerisme.
- De provincie wil op voorhand veel speelruimte weggeven aan MAA en beperkt daarmee zijn eigen positie om voor bewoner belangen op te komen.
- De Provincie zal de kosten van 'sanering' van de zeer ernstig gehinderde kernen Geverik en Schietecoven voor haar rekening moeten nemen.
- De onderhandelingspositie van de omwonenden in Geverik en Schietecoven is uiterst zwak. Groningse toestanden zullen het gevolg kunnen zijn. Het imago van de provincie zal grote schade kunnen ondervinden.
- Omwonenden in de verre omtrek zullen veel verlies van woongenot en waardeverlies van woningen ondervinden; er is voor hen alleen maar veel te verliezen, niets te winnen. Draagvlak voor een nieuw MAA zal niet of moeilijk te vinden zijn en door het ontbreken daarvan loopt het Provinciebestuur het risico zich te vervreemden van zijn burgers en zal hiervoor mettertijd verantwoordelijk worden gehouden. (Ref 7).

1.4 Duurzaamheid

- In het kader van de Europese en Nederlandse klimaatplannen zal ook de Provincie Limburg een bijdrage moeten leveren.
- In het rapport van Geel staan geen voorstellen die de duurzaamheid op een realistische en substantiële wijze zullen gaan bevorderen. Vanuit het oogpunt van milieu kan de voorgestelde toekomst van MAA dan ook niet als duurzaam worden bestempeld (zie hierboven). De regio zelf zal mogelijk nog compensatie moeten vinden voor de CO2-uitstoot door vliegverkeer vanaf MAA.
- Vervoerders zijn niet verankerd in de regio. De praktijk laat zien dat grote vervoerders zeer gemakkelijk switchen tussen en uitwijken naar een andere luchthaven en grondtransporteurs. Ook in dit opzicht is MAA niet duurzaam.

1.5 Kosten en Baten

- Naast exploitatiekosten en opbrengsten zal de Provincie een breed palet van kosten voor haar rekening moeten gaan nemen. Daarbij moet o.a. gedacht worden aan: 'infrastructurele' kosten (o.a. baanrenovatie), zogenaamde NEDAB kosten (o.a. brandweer), kosten voor 'saneren' van Geverik en Schietecoven, compensatie voor waardeverlies van woningen, mogelijk kosten voor CO2 compensatie, etc. De Luchtvaartnota stelt duidelijk dat lusten en lasten voor rekening van de regio zijn en

een bijdrage van de staat op enige van deze onderdelen lijkt daarmee uitgesloten. Alleen in het geval van het werkelijke terugdringen van geluidsoverlast, waarbij dus geen geluidsgrenzen verlegd worden, zou wellicht nog sprake kunnen zijn van een overheidsbijdrage.

- Verslechtering van het woonklimaat zal het vestigingsklimaat in de regio ernstig aantasten, aangezien het moeilijker zal worden om met name kenniswerkers voor hoogwaardige werkgelegenheid aan te trekken. Omgekeerd kan een goed woon- en recreatieklimaat (Heuvelland) een aantrekkingskracht uitoefenen, in het bijzonder op deze categorie van werknemers (de top van Brightlands, DSM en Chemelot zal dit waarschijnlijk kunnen bevestigen).
- De negatieve opbrengst in de bedrijfssector toerisme en de negatieve effecten op het wervingsklimaat zullen mogelijk groot zijn en vormen dientengevolge een zeer groot risico in het voorstel van van Geel.
- De arbeidsmarkt in Z-Limburg heeft de afgelopen jaren grote veranderingen ondergaan o.a. door de 'dubbele vergrijzing' en energietransitie en dit zal de komende jaren verder doorzetten. Dit betekent dat er voor het in stand houden en creëren van werkgelegenheid veel selectiever gestuurd moet worden op type arbeidsplaatsen en daarin distributie en luchtvaart geen positieve bijdrage voor leveren. (Ref 7)
- In het dichtbevolkte Z-Limburg zijn grond en ruimte schaars. Er dient derhalve een goede afweging te worden gemaakt hoe we aan het MAA-terrein de grootste toegevoegde waarde kunnen geven in termen van werkgelegenheid en duurzaamheid.
- Als er een MKBA uitgevoerd wordt, zal hierbij als nulmeting de situatie van 2016 genomen moeten worden, voordat plotsklaps de geluidsoverlast is toegenomen.

2. De Andere Weg naar een Toekomststrategie

2.1 Eerste afweging

Als we de balans opmaken voor de door van Geel voorgestelde luchthaven, dan drukken de bovengenoemde thema's bijna alle in dezelfde richting: "niet doen!" De enige uitzondering hierop is het hebben van de mogelijkheid voor de inwoners van Z-Limburg om dicht bij de deur (i.p.v. 100 km verder) te kunnen opstappen naar een beperkt aantal vakantiebestemmingen.

De voorgestelde luchthaven is qua concept een nieuwe luchthaven. Op basis van regelgeving m.b.t. geluidsoverlast en ontwikkelingen daarin is het praktisch uitgesloten dat er hiervoor een vergunning (luchtvaartbesluit) wordt verleend; er zal voor MAA geen uitzondering gemaakt kunnen worden op basis van een dwingend nationaal of regionaal belang.

Het uitvoeren van een MKBA voor het in het rapport van Geel voorgestelde vliegveld is dus niet zinvol.

2.2 Toch een MKBA?

Als men toch MKBA's van een aantal alternatieven wil laten maken, zullen de volgende activiteiten in de aangegeven volgorde moeten worden uitgevoerd.

- Veiligheid moet worden beoordeeld, waarbij de onder het thema veiligheid genoemde aspecten worden meegenomen (door de Onderzoeksraad voor Veiligheid)
- Contouren voor vliegtuiglawaai moeten worden opgemaakt voor een volledig 'ontwikkelde' voorgestelde luchthaven, op basis van gemeten geluidsniveaus van

thans in gebruik zijnde vliegtuigtypes, met voorgesteld gebruik van de volledige baan door volledig beladen en volgetankte vliegtuigen.

- Normering m.b.t. geluidsbelasting en milieu moet worden vastgesteld op basis van richtlijnen van de WHO, en waarbij de voor de komende jaren geldende ambities door het RIVM worden meegenomen.
- Er moet worden afgesproken hoe de werkelijke geluidsbelasting in de praktijk zal worden gemeten en hoe gestelde normen worden gehandhaafd. Duidelijk moet zijn, dat 'geluidsruimte' eerst moet worden verdiend alvorens deze kan worden gebruikt voor groei.
- Gezondheidsrisico's, zowel op gebied van geluid als milieuvervuiling, moeten worden vastgesteld met medenemen van thans al aanwezige overlastbronnen, zoals hierboven vermeld (dit kan samen met het opstellen van normen of later in een MER, uit te voeren door RIVM?).
- Op basis van de hierboven genoemde punten zal duidelijk worden binnen welke grenzen een luchthaven mogelijk is. Daarna kunnen MKBA kosten/ baten analyses worden gemaakt.
- De genoemde vervolgonderzoeken moeten worden uitgevoerd door onafhankelijke partijen. Daarbij dienen vertegenwoordigers van omwonenden als één van de belangrijke stakeholders worden betrokken in het stellen van de opdracht, de uitwerking en het beoordelen van resultaten. Participatie in deze fase zal de kwaliteit van het resultaat verhogen en het vertrouwen tussen overheid en burgers kunnen herstellen. Zonder deze participatie van de belangrijkste stakeholders zal er onvoldoende draagvlak of 'verbinding' worden gevonden. (Ref 8)

2.3 Strategische Afweging

De bevindingen en voorstellen van van Geel en de hierboven gemaakte opmerkingen komen voort uit het zoeken naar mogelijkheden en het analyseren van kansen en bedreigingen daarvan voor MAA. Bij strategische afweging zullen we moeten kijken vanuit een breder perspectief ('out-of-the-box'), vanuit een lange termijn beleid voor Europa, Nederland en Limburg en daarbij alternatieven voor bovenstaande thema's meenemen. Hieronder wordt heel in het kort en zonder volledig te zijn ingegaan op enkele van deze alternatieven:

- Verbinden:
 - Snellere treinverbindingen met de randstad en meer comfortabele treinstellen voor het reizen met bagage naar Schiphol. Goede verbinding met de hoge snelheidsnetwerken in Europa via de stations in Luik en Aken (zie vergelijkbare plannen voor Groningen). Dit zal o.a. van groot belang zijn voor kenniswerkers en zakenmensen. Bovendien zal dit ook een belangrijke bijdrage leveren aan het woonklimaat en het toerisme in de grotere regio. Ook past dit geheel in de EU-strategie om het vliegen voor korte afstand te ontmoedigen.
 - Voor vracht: Laat anderen een vliegveld (met terplekke hopelijk geen grote Last) en Limburg de Lust. Promoot Limburg met het hebben van diverse luchtvrachthavens op korte afstand.
 - Voorkom dat autowegen dichtslibben.
- Aantrekkelijke en Gezonde Leefomgeving
 - Z-Limburg is op dit terrein van groot Nationaal en Regionaal Belang, onmisbaar voor hoogwaardig toerisme en essentieel voor het vestigingsklimaat voor hoogwaardige werkgelegenheid.
 - Promoot het ideale leefklimaat voor yups en pensionado's, die het jaar rond bijdragen aan de Limburgse economie.
 - Bovenstaande punten zijn zeer gebaat bij een kleinere of geen luchthaven en het optimaal gebruik maken van de schaarse ruimte in Limburg; voorkom

daarom daarbij 'verdozing' van het landschap. Bedenk hierbij ook, dat de energietransitie ook ruimte vraagt met zonneweides en mogelijk extra geluidsproductie (warmtepompen).

- Een goede leefomgeving (beleving) is gebaat bij intensieve participatie van stakeholders zoals bewoners met vertrouwen tussen bestuurders en stakeholders.
- Duurzaamheid
 - Limburg staat nog voor grote uitdagingen en kansen op het gebied van luchtvervuiling en energietransitie. Hier is ruimte voor nieuwe werkgelegenheid die we in de Provincie kunnen verankeren. (Ref 7)
 - Ondersteun bedrijven bij verbeteringen op dit punt en stel tegelijk harde normen voor omgevingsvergunningen.
- Kosten/ Baten
 - Financiële middelen zullen schaars zijn in na-corona tijd. Tegelijkertijd zullen er grote investeringen gemoed zijn om klimaatdoelstellingen (duurzaamheid) te halen, werkgelegenheid te behouden (Nedcar?) en nieuwe werkgelegenheid te faciliteren. Dit vraagt om scherpe keuzes op lange termijn.
 - Focus van bestuurders is ook een schaarse resource en zal besteed moeten worden aan de grote lange termijnuitdagingen, met inschakeling van beschikbare expertise en met stakeholders. Voorkom strategische missers en hoofdpijndossiers.

3. Conclusies en Aanbevelingen

De analyse van het rapport van Geel en de weg naar een Strategie leiden tot de volgende conclusies.

- Het rapport van Geel geeft een overzicht van mogelijkheden voor een toekomst voor MAA en stelt dat een "relatief kleine, hoogwaardige luchthaven met accent op vracht" het enige haalbare alternatief is uit financieel/ economisch opzicht.
- Daarbij wordt door van Geel ook aangegeven, dat er nog een aantal onzekerheden blijven, die het voortbestaan van MAA op lange termijn kunnen bedreigen. Deze zijn des te groter als we uitgaan van realistische inschattingen van de ontwikkeling in geluidsarme vliegtuigen, wet en regelgeving t.a.v. geluidsoverlast en de marktpositie van MAA.
- Ontwikkeling van MAA volgens de voorstellen in het rapport van Geel leiden tot een luchthaven, die niet/ nauwelijks voorziet in de primaire functie, die het zou moeten hebben nl. "Verbinden" (Infrastructuur) met en voor Limburg.

Consequenties van een keuze voor de door van Geel voorgestelde luchthaven zijn:

- De gevolgen voor de belangrijke sector toerisme en het vestigingsklimaat voor hoogwaardige werkgelegenheid zullen waarschijnlijk heel negatief zijn. Per saldo zal de voorgestelde luchthaven waarschijnlijk meer werkgelegenheid kosten dan opleveren.
- De gevolgen voor het woonklimaat in westelijk Z-Limburg zijn zeer groot. Er zullen tegen hoge kosten een aanzienlijk aantal huizen afgebroken moeten worden, maar in 2030 zullen er dan nog altijd 5250 omwonenden 'zeer ernstige' geluidsoverlast en duizenden omwonenden 'zware' geluidsoverlast ondervinden. Hierbij zijn geluidsnormen gehanteerd, die naar huidige inzichten onvoldoende en te laag zijn.
- Het lijkt zeer onwaarschijnlijk, dat er op deze basis een vergunning zal worden verstrekt.
- Het gezicht van Limburg met mooie natuur en cultuur, waar het leven nog goed is en de overheid betrouwbaar, zal beschadigd worden.

- Indien de Provincie zou kiezen voor het voorgestelde alternatief loopt zij het grote risico verstrikt te raken in een zeer moeilijk traject, waarbij zij opdraait voor hoge kosten. Nu uitstappen is veel minder pijnlijk en kan veel geld besparen.

Vanuit een breed perspectief blijkt dat:

- Er betere alternatieven zijn voor elk van de thema's Verbinden (Infrastructuur), Aantrekkelijke en Gezonde Leefomgeving, Duurzaamheid met een beter Kosten/Baten perspectief.
- Het raadzaam is om nu de 'Verbinding' te maken met de stakeholders waaronder de Omwonenden. Participatie in het vervolgtraject van nader onderzoek en het bepalen van de strategie zal leiden tot hogere kwaliteit van besluiten en bijgevolg een 'Draagvlak', waar vandaag de dag grote behoefte aan is. Het zal de Provincie sieren als zij dit traject in volle openheid aan gaat met de stakeholders in lijn met de aanbevelingen van van Geel.

Ir. Leendert Korteweg, 30 maart 2021

Bijlage Referenties

De referenties zijn overgenomen uit de Luchtvaartnota, een RIVM-rapport (vnl. de punten 1 t/m 4) en uit notities, die zijn voortgekomen uit discussies tussen een aantal betrokken bewoners in de Gemeente Beek (vnl. de punten 5 e.v.).

1. Nieuwe balans

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 1.1. Naar een nieuwe balans

Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Alleen als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden, dan kan groei worden gerealiseerd.

Het kabinet heeft aangegeven dat kwaliteit centraal komt te staan in het luchtvaartbeleid (Kamerbrief, 5 juli 2019). Er is een nieuwe balans nodig tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen. Daarvoor zijn heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving noodzakelijk. Van ongeclausuleerde groei kan niet langer sprake zijn. De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen. Dit betekent dat er geen garantie is voor de mogelijkheid van groei ten opzichte van het pre-corona niveau in 2019

2. Publieke belangen centraal

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 1.2. Publieke belangen centraal

De Luchtvaartnota sluit aan bij de volgende duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) die de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld hebben: Gezondheid (SDG 3), Energie (SDG 7), Economie (SDG 8), Infrastructuur & Innovatie (SDG 9), Klimaat (SDG 13), Biodiversiteit (SDG15) en Partnerschap (SDG 17).

Centraal in de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen:

1. Nederland veilig in de lucht en op de grond.
2. Nederland goed verbinden.
3. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.
4. Nederland duurzaam.

3. Luchtvracht functie van MAA, van 'Nationaal belang'?

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 3.1.1. Kenmerken luchtvracht

Het is belangrijk een sterke vrachtsector op Schiphol te houden, met het oog op het economisch belang en de (wederzijdse) relatie met het passagiersnetwerk. Om dit belang te borgen heeft het kabinet een zogenaamd lokaal richtsnoer (local rule) van de sector goedgekeurd. Dit moet het makkelijker maken voor vrachtmaatschappijen om hun slots te houden. De local rule wordt toegepast vanaf oktober 2019.

Luchtvaartnota 2020 – 2050 Par. 3.5.3. Versteving van de netwerkqualiteit

De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn.

Van ongeclausuleerde groei van de luchtvaart kan niet langer sprake zijn. De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen. Dit moet bijdragen aan het onderling vertrouwen van alle belanghebbende partijen. De vraag naar capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan.

4. Geluidsnormen en beleving

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 4.2. Minder geluidshinder

Maar hinder is subjectief en de beleving van geluid verschilt per persoon en situatie. Daarnaast is de daadwerkelijk ervaren hinder van bewoners niet gebaseerd op gemiddelden. Het doel is om te komen tot een stelsel van normen en maatregelen dat gezamenlijk de hinder rond de luchthavens aantoonbaar vermindert en goed aansluit bij de ervaren hinder van de omwonenden. Het Rijk zet hiervoor de hoofdlijn uit die per luchthaven met de luchthaven en de omgeving nader wordt uitgewerkt en vastgelegd in luchthavenbesluiten. Zo nodig stapsgewijs, zodat geëffectueerd wordt wat al kan en onderdelen die nadere uitwerking vragen later kunnen worden toegevoegd.

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 4.2.1. Onderzoek aanvullende indicatoren geluid

Daarom laat de Rijksoverheid onderzoek doen naar aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren. Zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en rustmomenten. De resultaten hiervan gebruikt de Rijksoverheid voor het toekomstige geluidsbeleid voor de burger- luchtvaart. Dit moet beter aansluiten bij wat bewoners als hinder ervaren, waardoor geluidsoverlast kan verminderen.

Hierbij wordt ook het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) meegenomen. De WHO adviseert geluidswaarden van 45 dB Lden en 40 dB Night voor de nacht. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden.

De Rijksoverheid bepaalt vervolgens welke maatregelen passend zijn. Dit hangt bijvoorbeeld af van de mate van geluidsbelasting. In het huidige beleid zijn de maatregelen 'gezoneerd'; de regels zijn strenger in de zones dicht rond start- en landingsbanen en onder de vliegroutes. Het is belangrijk dat er zowel aandacht is voor de ervaren geluidshinder dichtbij een luchthaven als de verder gelegen gebieden. Maatregelen moeten ertoe leiden dat de hinder daadwerkelijk afneemt en de hinder niet alleen verplaatst wordt.

De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat lokaal maatregelen worden genomen om ernstige geluids- hinder te beperken. De luchtvaartsector is hier als veroorzaker primair voor verantwoordelijk. Het Rijk vraagt luchthavens in overleg met omgevingspartijen maatregelen te nemen waarmee hinder door vliegtuiggeluid wordt verminderd. Aan Schiphol is gevraagd een concreet voorstel voor een omgevings- fonds uit te werken. Zo'n fonds kan hulp bieden aan mensen of gebieden met ernstige hinder.

WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) RIVM-rapport 2019-0227 par 7.2.

Zo bevindt voor geluid van vliegverkeer circa de helft van het totaal aantal ernstig gehinderde personen zich buiten het aandachtsgebied, dat wordt begrensd door de 48 dB (Lden) contour.

WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) RIVM-rapport 2019-0227 Par. 7.5 Opties voor versterking van het bestaande beleid

Als in het geluidsbeleid wordt gekozen voor gezondheidsverbetering is de consequentie dat het stand still beginsel moet worden losgelaten.

Het is dan wel van belang dat de vrijgekomen ruimte wordt ingezet voor gezondheidswinst en niet wordt opgevuld met geluidgevoelige functies. In de huidige situatie volgt gezondheidsverbetering vaak min of meer toevallig uit technische winst. Het idee om de beschikbare geluidruimte deels als milieuwinst aan de omgeving te geven is niet nieuw. Voor de luchtvaart is afgesproken om de 50/50-regel te hanteren rondom Schiphol. Deze wordt al voor een groot deel in bestaande documenten verwoord. Rondom de luchthaven Eindhoven Airport wil men nog verder gaan: in 2019 stelde de commissie Van Geel voor om in 2030 30% minder geluidbelasting te hebben ten opzichte van 2019. Volgens de commissie moet

niet het aantal vluchten, maar de geluidsbelasting voor de omwonenden sturend worden voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

Zie Bijlage Literatuur no 4 en 5

5. Stillere Vliegtuigen

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 4.1.1 Groeiverdienmodel.

Volgens de plan-MER Luchtvaartnota worden vliegtuigen stiller met een gemiddelde van 1% per jaar. Voor de eerstkomende jaren is deze trend wellicht door te trekken. Maar de periode daarna is onzeker.

Rapport van Geel Par 4.1 en 4.2. Groeiverdienmodel

- Par 4.1. Maatstaf hinder. Van Geel hanteert als enige maatstaf de 48 dB Lden norm. Dit is in afwijking van WHO-advies en recent onderzoek naar een nieuwe norm in Nederland! Zie Ref 4.
- Par 4.2.1. Bouwsteen hinderreductie. In een tabel van To70 staat een overzicht van vervangingspercentages van type vliegtuigen tot 2025 en 2030. Daarvan afgeleid staat in een tweede tabel het aantal Ernstig Gehinderden (EGH) in 2030, uitgaande van huidig verkeer (2019) in aantal vluchten, passagiers en vrachtvolume (gewicht), maar met baanlengte 2.750 meter. Niet gespecificeerd is de afleiding hoeveel geluidsreductie per type vliegtuig (bij opstijgen en landen, op welke afstand en hoogte) en hoeveel door baanverlenging wordt bereikt.
Volgens dit model zou het aantal EGH's met 1.350 worden teruggebracht van 5.592 tot 4.242. Van Geel noemt dit de 'geluidsruimte' en een 'robuuste bouwsteen' voor het bepalen van het doel m.b.t. de feitelijke geluidsbelasting.
I.p.v. deze te accepteren als gewenste verlichting van ernstige geluidshinder, stelt hij voor deze geluidsruimte voor 75% (!) weer te benutten voor 'ontwikkeling' van de luchthaven, dus aantal EGH's (48dB Lden) voor het jaar 2030 te stellen op 5200. Daarnaast stelt hij voor om in ruil voor verschuiving van de openingstijd naar 7:00 tot 23:00 uur (in feite Europese en Nederlandse doelstelling/ norm) een baanlengte van 2.750 meter toe te staan voor volgeladen vrachtvliegtuigen en een groter aantal vliegbewegingen. De vluchten tussen 6 en 7 tellen door een gewichtsfactor zwaarder bij de berekening van de Lden en door die vluchten weg te laten ontstaat dus een aanzienlijke extra 'geluidsruimte'. Door die te benutten levert dit een zeer grote toename van de geluidsbeleving. Zie hieronder.
- Par 4.2.2. Bouwsteen economische ontwikkeling en Par 4.2.3. Keuze. Nu komt de aap helemaal uit de mouw; er zijn t.o.v. het jaar 2019 1,5 keer meer vliegbewegingen en een factor 2 tot 3 maal zoveel vrachtvolume mogelijk binnen de totale 'geluidsruimte' (tot grens van 5200 EGH's), zelfs met gelijkblijvend aantal passagiers). Dat is te verklaren uit het feit, dat geluidsniveau in decibellen wordt uitgedrukt met een logaritmische schaal; 2 keer zo veel ervaren geluid is 'slechts' een toename van 3dB! Als je dan ook nog een gemiddelde neemt over dag en nacht leiden een groot aantal extra geluidspieken tijdens openingsuren tot een slechts geringe toename in dB Lden. De ervaren geluidshinder zal echter vele malen ernstiger zijn; mensen hebben geen overlast van gemiddelden maar van maxima.
De voorstelling, dat in 2030 geluidsarmere vliegtuigen met 1,5 keer zoveel vliegbewegingen met een factor 2 a 3 meer vrachtvolume leiden tot 6% minder EGH's t.o.v. 2019 en daarmee een stillere omgeving, heeft alle schijn van absolute volksverlakkerij. Als we uitgaan van de reëel geachte geluidsreductie van 1% per jaar, die aangegeven staat in de Luchtvaartnota (zie boven), is 6% minder EGH's in 2030 haalbaar met stillere vliegtuigen met het huidige (2019) verkeer!

Nogmaals dient te worden opgemerkt, dat de WHO een geluidsnorm van 45 dB adviseert en binnen Europa en Nederland in die richting wordt gewerkt. Van Geel gaat hieraan volledig voorbij.

- Voor Schietecoven en Geverik zijn de problemen extra groot door de geluidsoverlast vóór het opstijgen en na de landing. Dat geluid wordt niet meegeteld.
- Par 4.2.4. Extra instrumenten, extensieregeling, herstructurering. Hierin wordt gesuggereerd, dat er alleen in Geverik en Schietecoven EGH's wonen. Het 'indicatief' plaatje in par 4.1 wekt eveneens die suggestie.
De 5200 EGH's volgens 48 dB Lden norm betreft echter naast xxx omwonenden in Geverik en Schietecoven ook yyy omwonenden in de kernen en omgevingen van Beek en Meerssen. Volgens aanbeveling van WHO moeten hiervoor maatregelen worden getroffen boven de 45 dB Lden norm; voor Geverik en Schietecoven is afbreken de enige afdoende maatregel, voor Beek en Meerssen is isolatie a Eur 30.000 per huis een vereiste, echter nog altijd geen goede oplossing.

Zie Bijlage Literatuur no 6.

Een bijdrage aan de Toekomstvisie van de Gemeente Beek over de Thema's Wonen, Werken en Luchthaven. Par 1. MAA

- In het rapport van Geel worden de mogelijkheden van hinderreductie verkend, zoals bijvoorbeeld door het gebruik van elektrische en hybride vliegtuigen. Er wordt echter niet aangegeven, dat dit momenteel nog verre toekomstmuziek is. Ook wordt niet vermeld dat hybride vliegtuigen mogelijk zelfs meer geluidsoverlast zullen geven. Evenmin wordt aangegeven dat elektrisch vliegen waarschijnlijk alleen een alternatief is voor kleinere toestellen voor korte afstanden. Voor dit laatste geeft het rapport van Geel zelf aan dat dit geen commercieel perspectief biedt voor MAA. Hier worden valse verwachtingen gewekt; dit komt over als een verkoopverhaal en zou als zodanig niet thuishoren in een afgewogen, onafhankelijk rapport.
- Als een andere mogelijkheid voor hinderreductie wordt het gebruik van geluidsarmere, conventionele toestellen genoemd. Om dit in de toekomst te kunnen bewerkstelligen zouden enerzijds striktere geluidsnormen kunnen worden opgelegd en anderzijds door aantrekkelijke tarieven voor geluidsarme toestellen te introduceren.
De praktijk zal zeer waarschijnlijk zijn, dat in de concurrentie met andere luchthavens MAA de meest lawaaierige en vervuilende vliegtuigen zal moeten toestaan, zoals bijvoorbeeld de hierboven vermelde Boeing 747. Om dezelfde reden mag er momenteel nog steeds tussen 6:00 en 7:00 gevlogen worden uit vrees dat Corendon anders onmiddellijk zal vertrekken. Hierbij moet bovendien worden opgemerkt, dat voor de toekomst het vliegen tussen 6:00 en 7:00 weliswaar wordt ontraden, maar niet categorisch afgewezen. Wat de consequenties daarvan zouden zijn op korte en langere termijn wordt in de economische scenario's echter niet meegenomen.

Toelichting Bijdrage Toekomstvisie Beek 2030. Par. De context

- De laatste decennia hebben zeer grote ontwikkelingen plaatsgevonden in techniek, globalisering en maatschappelijk. Dat leidt tot grote klimaatproblemen, die snel oplossingen vragen, waarvoor we grotendeels de kennis nog niet hebben en oplossingen op grote schaal zullen moeten implementeren. Daarnaast zullen we geconfronteerd worden met vele andere uitdagingen, al dan niet als bijverschijnsel van de 'klimaatbocht', die we moeten maken.
- Techniek, gevoed door wetenschap, moet ons gaan helpen om onze footprint sterk te verkleinen. Een 'stip zetten op de horizon' kan zeer goed werken om ontwikkelingen te stimuleren, waarbij visie en realiteitszin nodig zijn. Overdreven/ onrealistische verwachtingen over technische mogelijkheden bij beleidsmakers kan echter leiden tot kapitale vergissingen in beleidskeuzes. Als er verbeteringen zijn, is er ook de neiging om die te gebruiken als 'ruimte' om meer te consumeren, waardoor het effect van de

verbetering meer of minder teniet wordt gedaan. We geloven graag in een technische Sinterklaas, die ons de (gratis) kadootjes bezorgt, want dat zou ons goed uitkomen. We zullen dus ook ons gedrag en verwachtingen moeten veranderen anders gaan we 'in de zak'. De geschiedenis en recent verzet leert ons, dat we als mensheid met emotionele onderbuikgevoelens heel goed in staat zijn om grote ellende over ons af te roepen. De ratio zal moeten worden gebruikt om voor goede oplossing te gaan en daarvoor de nodige 'offers' te willen brengen.

- Dat betekent niet, dat we radicaal alles moeten proberen om te turnen, we zullen de innovaties tenslotte moeten kunnen financieren.

6. Sterke Toename van Geluidsoverlast

Een bijdrage aan de Toekomstvisie van de Gemeente Beek over de Thema's Wonen, Werken en Luchthaven. Par 1. MAA

- In de voorstellen van het rapport van Geel m.b.t. MAA zal met name de geluidsoverlast potentieel gigantisch toenemen ten gevolge van: een uitbreiding naar 300.000 ton vracht per jaar, het gebruik van de verlengde baan, met grotere en zwaar geladen toestellen. Dat is 3 keer zoveel tonnen vracht als in 2019, en het is het equivalent van 6 dagen per week 12 uur per dag ieder uur een volgeladen Boeing 747 of twee volgeladen Qatar (Boeing 777) toestellen. Waarschijnlijk zullen de vluchten meer geclusterd gaan plaatsvinden in een aantal piekuren. Veel inwoners van Beek hebben momenteel al ervaring met het geluid van het moderne 'geluidsarme' toestel van Qatar wanneer dat volgeladen landt. Volgeladen opstijgen vindt met dit type vliegtuig nog (!) niet of nauwelijks plaats, maar je kunt je daar natuurlijk al enige voorstelling van maken. Wanneer in de toekomst grote, volgeladen toestellen in noordelijke richting zullen gaan opstijgen, zullen deze pas langzaam hoogte krijgen en dus laagvliegend en met donderend geweld optrekken over Geverik, Beek, Neerbeek, Groot-Genhout, Spaubeek en omgeving. Bij deze belasting door het zwaardere en toenemende vrachtverkeer moeten wellicht ook nog eens de vakantievluchten - die volgens de aanbevelingen in het rapport van Geel bijna verdubbeld mogen worden - worden opgeteld. In sterkere mate zal de geluidsoverlast de bewoners in de gemeente Meerssen en omstreken treffen aangezien vaker in die richting wordt opgestegen. In het kader van het bovenstaande willen wij ook de volgende vergelijkingen maken. Voor vliegveld Lelystad maakt men zich grote zorgen over de geluidshinder door lichtere vliegtuigen voor vakantievluchten voor de dichtstbij gelegen woonkernen zelfs op 30 km afstand. Het gaat daarbij om een situatie waar zelfs alternatieve aanvliegroutes beschikbaar zijn. Voor de situatie van MAA worden echter aanbevelingen voorgesteld voor zwaar vrachtverkeer over woonkernen in de directe nabijheid en op slechts enkele kilometers afstand van het vliegveld en bovendien zonder enig alternatief voor aanvlieg- en opstijgroutes. Hier dringt zich de vergelijking op met de z.g. Bulderbaan (Buitenveldertbaan) bij Schiphol, waarop men het vliegverkeer sinds een aantal jaren zoveel mogelijk ontlast en verlegt naar andere banen en men deze baan het liefst zou sluiten.

7. Werkgelegenheid MAA en Arbeidsmarkt (Z-)Limburg

Analyse van de werkgelegenheid, die nu en in de toekomst aan de luchthaven MAA gerelateerd is.

Zie Paragraaf 1.2 Verbinden en Bijlage Literatuur 7 en 8. Daarnaast heeft voortgaand onderzoek door derden geleid tot een veel lagere inschatting van directe en indirecte arbeidsplaatsen zoals vermeld in Paragraaf 1.2. Verder kan worden opgemerkt, dat

herplaatsing van medewerkers in die sector naar inschatting van deskundigen geen groot probleem is, met respect voor individuele omstandigheden.

Analyse van de Arbeidsmarkt in Z-Limburg

Zie Paragraaf 1.5 Kosten en Baten en Bijlage Literatuur no 9 t/m 11.

De arbeidsmarkt in Z-Limburg heeft de afgelopen jaren grote veranderingen ondergaan o.a. door de 'dubbele vergrijzing' en energietransitie en dit zal de komende jaren verder doorzetten.

Er dreigt krapte aan zorgmedewerkers en in technische beroepen o.a. voor de energietransitie (zon-, wind-energie, warmtenetten, laadpalen, in chemische industrie), procesoperators, technisch onderhoud, IT. De krapte is een bedreiging voor het welzijn in de regio en kan leiden tot afbraak van andere werkgelegenheid. Buitenlandse arbeidskrachten lijken meer er meer nodig om de krapte op te vangen, maar dit heeft grenzen.

Overheid, scholen en bedrijfsleven zullen absolute focus moeten geven aan gerichte scholing en soort aan te trekken werkgelegenheid (bedrijven). Nog meer distributie en luchtvracht zal hier eerder een negatieve invloed hebben.

Daarnaast is een goede leefomgeving een belangrijke voorwaarde voor het behouden en aantrekken van jonge mensen voor de regio. Ernstige geluid- en milieu-overlast zijn hiervan het tegenovergestelde en het voorstel van Geel heeft hierop een grote negatieve invloed.

8. Participatie en Draagvlak

Een bijdrage aan de Toekomstvisie van de Gemeente Beek over de Thema's Wonen, Werken en Luchthaven. Par 4. Ter afronding: Een beleidsbepaling

- Van Provincie en Gemeentebestuur mogen we verwachten, dat zij op basis van de nieuwe informatie haar afweging opnieuw gaat maken, goede en eerlijke voorlichting naar burgers zal voorstaan, open inspraak zal bevorderen en zal opkomen voor de belangen van haar burgers. Een overheid, die dat verzuimt, vervreemdt zich van zijn burgers en zal hiervoor mettertijd verantwoordelijk worden gehouden. En dat is in deze tijd al een grote zorg.

Toelichting Bijdrage Toekomstvisie Beek 2030. Par. Hoe discussie voeren over MAA

- We zijn het eens met de stelling, dat de discussie over MAA met rationele argumenten gevoerd moet worden. Dus zoveel mogelijk uitgaan van harde (!) feiten (facts), het kwantificeren van alle elementen, voor toekomstige ontwikkelingen realistische scenario's toepassen, met gevoeligheidsanalyse en risicoanalyse. Over de effecten van geluid en andere overlast op menselijke ervaring zijn wel gegevens, maar hoe je die moet kwantificeren in Euro's is subjectief en daarover zijn de meningen natuurlijk verdeeld. Er beginnen wel meer normen te komen voor toegestane (min of meer) continue geluidsproductie en deze worden de laatste jaren strenger, maar ontbreken nog voor fluctuaties en piekbelastingen. Hier zullen betrokken partijen compromissen moeten sluiten (óf moet dit met volksraadpleging worden vastgesteld, maar welke populatie dan wel?)
- De stakeholders moeten in staat gesteld worden om elkaar te 'challengen' en hardheidsonderzoek uit te (laten) voeren op door anderen verstrekte informatie met volledige medewerking van de betrokken partijen ('due diligence'). Een wetenschappelijke insteek is, dat je probeert te bewijzen dat iets niet waar is, maar dat iets voor waar wordt aangenomen tot het tegendeel bewezen is. Verdoezelen van feiten en verstrekken van onvolledige informatie wekt wantrouwen en is niet bevorderlijk voor het sluiten van compromissen.

- Emotie kan je partijen niet verwijten, de materie raakt beleving van de woonomgeving, gevoel van onveiligheid, financiële belang als waarde van woning, angst voor baanverlies, gevoel van zekerheid door meer werkgelegenheid, nostalgische herinneringen, jongensdromen, trots op Limburg of het hebben van een luchthaven, prestige en andere eigen agenda's. Daaruit vloeien vaak onbewust vooringenomen standpunten voort, waarbij argumenten niet meer rationeel beoordeeld worden of zelfs niet meer naar geluisterd worden.
Emotie mag op tafel komen en moet naar worden geluisterd en 'begrepen', maar moet vervolgens worden gekanaliseerd voor een zinnige discussie. Meningsverschillen zullen er blijven, maar moeten zoveel mogelijk terug te voeren zijn tot inzichtelijke waardeoordelen over elementaire factoren en argumenten.
- Participatie zal moeten plaatsvinden in het gehele proces van onderzoek tot besluitvorming en daarna in de uitvoering en handhaving. Je kan participanten niet eerst met de rug tegen de muur zetten en dan verwachten, dat er een redelijke discussie wordt gevoerd, participatie -laat staan draagvlak- zal ontstaan.
- Machtsverhoudingen kunnen zeer scheef liggen zoals een machtige overheid of een bedrijf, dat grote speelruimte heeft binnen vigerende wettelijke regels. Het vormen van een coöperatie, het meten en beïnvloeden van de publieke opinie, verkiezingen, referenda, demonstraties en opstand zijn de machtsmiddelen, die een onderliggende partij opzoekt als er niet/ onvoldoende naar hem wordt geluisterd en wordt meegewogen.
- Er zal voor alle participanten een win-win situatie moeten zijn.

Wat was het proces, zover ik dat ken of heb vernomen van horen zeggen:

- Geleidelijk heeft de provincie een situatie laten ontstaan, die onhoudbaar is voor bewoners van Geverik en Schietecoven.
- Afgelopen jaren is door MAA en provincie bij regelmaat geprobeerd om meer toegestaan te krijgen o.a. nachtvluchten voor vrachtverkeer en gebruik van verlengde baan, waarbij belangen van bewoners niet zijn meegewogen.
- Mensen kennen de voorbeelden zoals de situatie rond Schiphol waar al decennialang de strijd tussen grote 'anonieme' belangen en de zorgen van de omwonenden zich verhouden als Goliath en David, waarbij David nog steeds aan de verliezende hand is.

Dit proces heeft begrijpelijk niet geleid tot vertrouwen in de overheid en MAA. Vertrouwen moet je ook verdienen, komt te voet en gaat te paard.

Bijlage Literatuur

1. "Op Zoek Naar Verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021 - 2030", Drs. Pieter van Geel, januari 2021
https://www.limburg.nl/publish/pages/5676/advies_ontwikkeling_maastricht_aachen_airport_drs_pieter_van_geel_-_op_zoek_naar_verbinding_1.pdf
2. Sonderende notitie "Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport", Provincie Limburg, 9-2-21
<https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/26978472-02ee-4a75-ae30-2d621d15e71e?documentId=bf7141a0-e999-4ed2-98b7-6cc4046237a9>
3. Verantwoord vliegen naar 2050, Luchtvaartnota 2020-2050, Ministerie IenW
<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/11/20/bijlage-1-luchtvaartnota-2020-2050/Luchtvaartnota+2020-2050.pdf>
4. WHO-noise guidelines for the European region, WHO, 2018
https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf
5. WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) RIVM-rapport 2019-0227
<https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf>
<https://www.rivm.nl/sites/default/files/2020-12/WHO-richtlijnen%20voor%20geluid.pdf>
6. Impactanalyse nieuwe WHO 'Environmental Noise Guidelines', Deel impactanalyse Luchtvaart, To70, Sept 2019
<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/06/05/bijlage-3-to70-rapport-18-171-33-advies-who-richtlijnen-finale-versie-september-2019/bijlage-3-to70-rapport-18-171-33-advies-who-richtlijnen-finale-versie-september-2019.pdf>
7. Economische betekenis Maastricht Aachen Airport, Ecorys, 24 november 2020
https://www.limburg.nl/publish/pages/4814/economische_betekenis_maa_eindrapport_24_november_2020.pdf
8. Het sprookje van de werkgelegenheid van MAA, Alliantie, 1-1-2020
<https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Het-sprookje-van-de-werkgelegenheid-van-MAA.pdf>

9. Bevolking en arbeidsmarkt Limburg, Wim Derks, 19-2-2021
<https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Bevolking-en-arbeidsmarkt-Limburg-19-2-21.pdf>
10. Wie doet straks het werk van de Limburgse pensionado's?, De Limburger, 2-4-2021
https://www.limburger.nl/cnt/dmf20210401_93134096
11. Klimaatbeleid en Arbeidsmarkt, Ecorys, 26-2-2021
<https://www.nvde.nl/wp-content/uploads/2021/02/Klimaatbeleid-en-de-arbeidsmarkt-Ecorys-rapport-26-februari-2021.pdf>

Andere weg naar Strategie MAA

Vanuit een breed perspectief

*L.A. Korteweg, 1 maart 2021
Beekse Discussiegroep*

Scope en Aanpak

Scope

- Door van Geel voorgesteld profiel voor MAA: grote luchtvracht over lange afstand
- Weg naar Strategie voor MAA

Aanpak

- Analyse en weging van 5 Publieke Belangen
- Objectieve methode: 'challengen', argumenteren, bewijzen
 - op basis van informatie uit rapport van Geel, Luchtvaartnota, overige bronnen en ervaring
- Onderzoeken van informatie op hardheid, kansen en bedreigingen (risico's)
- Strategisch denken: breed perspectief, alternatieven, scenario's, lange termijn

Publiek Belang 'Veiligheid'

➤ Veiligheid

- opstijgen van zwaarbeladen, volgetankte vliegtuigen, met hogere frequentie
- gebruik van 'stopway', verlengde baan van 2.750 m
- vliegroutes over dicht bevolkt gebied en in nabijheid van risicovolle, chemische industrie
- kleine kans op ongeluk, maar met potentieel gigantische gevolgen

Conclusie: Nieuwe situatie vraagt om nieuwe beoordeling

Publiek Belang 'Verbinden' (Infrastructuur)

- Infrastructuur
 - geen nationaal belang; geen aanvulling of uitwijk voor Schiphol; niet uniek
 - nauwelijks economisch nut voor Limburg (m.b.t. toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor Limburgers) en nauwelijks maatschappelijk nut
- Kopersmarkt: MAA moet concurreren op prijs, kan geen eisen stellen, kwaliteit voegt niets toe
- Groei verdienen
 - innovatie 1: elektrificatie niet voor grote vrachtvliegtuigen; kleine verbetering voor gronddienst
 - innovatie 2: weinig/geen verdere geluidsreductie; op lange termijn groene kerosine, veel duurder
 - MAA kan niet selectief zijn in 'geluidsarmere' vliegtuigen (marktpositie)

Conclusies

- **MAA biedt slechts kleine toegevoegde waarde voor infrastructuur van Limburg**
- **volume groei draagt niet bij tot verhoging economisch nut, alleen meer zekerheid**
- **komende 10 a 40 jaar groei 'verdienen' alleen mogelijk door afbreken meer huizen**
- **strengere geluidsnormen: volume verminderen óf meer afbreken**

Publiek Belang 'Gezonde en Aantrekkelijke Leefomgeving'

- Geluidsnormen rapport van Geel zijn te laag
 - nachtsluiting tot 7:00 u is OK, maar extensieregeling is te zwak; randen van nacht en weekend?
 - 48 dB (Lden) voor 'ernstig gehinderden' is te laag: WHO 45 dB (Lden)
 - **piekbelasting** niet meegenomen: maat voor **werkelijke geluidsbeleving**
WHO, RIVM: verminderen! Norm voor EU in ontwikkeling, zelfde normen als andere bedrijven
- Huidige Situatie: Geverik en Schietecoven al enkele jaren ver boven geluidsnorm 'ernstig gehinderden'
- **Profiel MAA**: Volgeladen vrachttoestellen over verlengde baan opstijgen: traag omhoog en wegdraaien
 - met hoge frequentie: dit is een nieuw vliegveld, vergelijk met 'boulderbaan' Schiphol
 - verschuiving van grens van 'ernstig gehinderden' en van 'zwaar gehinderden'

Conclusies

- **sterke verslechtering leefomgeving óf lager volume MAA. Met Vergunning geen weg terug!**
- **tegen ontwikkeling in maatschappij in: grote onvrede, kloof tussen overheid en burger vergroot, politieke consequenties**
- **praktisch uitgesloten dat er vergunning wordt verleend (luchtvaartbesluit)**

Publiek Belang 'Duurzaamheid'

- Milieu: verslechtert, terwijl we moeten verbeteren; CO2, N2, Fijnstof
- Werkgelegenheid: niet duurzaam; vervoerders switchen gemakkelijk

Conclusie: niet de weg naar een duurzame toekomst

Kosten/ Baten

- Marginaal, zo niet negatief resultaat MAA, onzekere markt; voor rekening van Provincie
- Hogere kwaliteitseisen door publieke belangen en overheid:
 - minder inkomsten door lager volume
 - relatief hoge kosten voor kleinschalig MAA
- Kosten voor Provincie
 - 'infrastructuur' op MAA, onderhoud, brandweer (Nedab)
 - afbraak en isolatie van huizen (Leefomgevingsfonds); veel hoger dan M€ 10
 - kosten/ focus van bestuurders
- Opbrengst in regio
 - negatief voor toerisme in Z-Limburg
 - **negatief voor vestigingsklimaat (werving en behoud van personeel):** DSM HQ, Brightlands/ Chemelot)
 - lage toegevoegde waarde voor schaarse ruimte in Z-Limburg

Conclusie: per saldo negatieve opbrengst, groot risico om veel te verspelen

Andere weg naar Strategie voor MAA

➤ **Eerste afweging/ de Balans**

- Negatief resultaat voor alle 5 Publieke Belangen, met kleine uitzondering voor 'Verbinden'
- Voorgestelde Profiel is in feite een 'nieuwe' luchthaven, waarvoor vergunning uitgesloten lijkt
- MKBA is nu niet zinvol: eerst verder onderzoek nodig
- Waarschuwing: 'Ga niet samen naar Abilene'

➤ **Op weg naar MKBA? Maar dan eerst:**

- Veiligheidsnormen vaststellen
- Normering/ **Grenzen** voor geluidsbelasting en milieu vaststellen; WHO en RIVM richtlijnen en ambities
- **Stakeholder deals na objectieve transparante voorlichting**
- Nieuwe vorm van bewonersparticipatie en CRO oprichten (zie van Geel)
- Vaststellen welke luchthaven mogelijk is
- Onderzoeken uitvoeren door onafhankelijke partijen
- Stakeholders betrekken bij stellen opdracht, controle op uitvoering, resultaat
- Participatie is goed voor resultaat, vertrouwen/ verbinding en draagvlak

Strategische Afweging en Conclusies en Aanbevelingen

- Breed Perspectief, 'Out-of-the-box', Lange termijn, Stip op de horizon (hogere doelen)
- Wie zijn we? Waar ligt onze kracht? Wat zijn onze begrenzingen? Wat willen we bereiken
- Alternatieven voor Publieke Belangen
 - **luchtvaart Personen:** snelle en goede treinverbindingen met Schiphol, Luik, Aken
 - **luchtvracht:** laat anderen een vliegveld (op korte afstand), laat Limburg de lust
 - leefklimaat en economie: zie notitie
 - duurzaamheid: investeer in energietransitie en in werkgelegenheid in Limburg

Conclusies en Aanbevelingen

- **Rapport van Geel is goede aanzet, maar additionele, objectieve input nodig**
- **Verder onderzoek en Participatie nodig voorafgaand aan MKBA: Veiligheid, Geluidsgrenzen**
- **Strategie: Bredere visie nodig voor 'Verbinden' (Infrastructuur) en Duurzaamheid**

Beek, 9 april 2021

Aan: het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Beek.

Kopie aan: Leden van de Gemeenteraad

Betreft: MAA-Strategie en een Rationele benadering.

Geachte leden van het College,

Op 30 maart heb ik samen met een groep omwonenden uit Geverik mogen deelnemen aan een gedachtewisseling met uw voltallige college over geluids- en milieuhinder door MAA en over een alternatieve gebiedsontwikkeling voor het terrein van MAA.

Wat ik tijdens dit overleg als positief ervaren heb, is dat we daarbij een gemeenschappelijke basis hebben kunnen vaststellen, namelijk dat alle aanwezigen trots zijn op Beek en groot belang hechten aan leefbaarheid en aan een 'Belevend Beek'. Helaas heeft het overleg ogenschijnlijk (nog?) niet geleid tot wederzijds begrip voor ervaringen en standpunten m.b.t. de betekenis van MAA. Gezien de beschikbare tijd was dat misschien ook moeilijk en werden er alleen meningen uitgewisseld. Deze werden bovendien mogelijk medebepaald door vooringenomenheid en ook gevoed door emoties. Kennelijk is niets menselijks ons vreemd.

Toch heb ik het teleurstellend gevonden, dat er door B&W naar de omwonenden van Geverik niet of nauwelijks erkenning werd uitgesproken over de huidige situatie die voor hen zeer ernstige vormen van geluids- en milieuoverlast met zich meebrengt. Dit schept weinig vertrouwen in B&W van Beek met betrekking tot het behartigen van de belangen van burgers in het oplossen van deze situatie en ook niet voor het terugdringen van toekomstige overlast door MAA voor de gehele gemeente Beek.

Ik heb deelgenomen aan het overleg als vertegenwoordiger van de discussiegroep, die u op 12 februari een brief heeft gestuurd in het kader van de operatie 'Baek to the Future' met een focus op MAA. Mijn ervaring uit ons overleg heb ik gedeeld in die groep en op basis daarvan schrijf ik u deze brief mede namens de discussiegroep en vervolg derhalve in de 'wij' vorm.

Wij realiseren ons dat het zowel bij het ervaren van vliegtuigoverlast als bij het vaststellen van het maatschappelijk nut van een luchthaven en de ontwikkelingen in de techniek om complexe zaken gaat. Bovendien is het niet eenvoudig om deze aspecten rationeel te benaderen en er vervolgens betrouwbaar, respectvol en begrijpelijk over te communiceren. Rapporten van deskundigen helpen daar ook niet altijd bij. Gemakkelijk trekken we daar conclusies uit die ons bevallen en die aansluiten bij (onbewuste) vooringenomen meningen. De conclusies en

standpunten van diverse personen en stakeholders lopen dan snel uit elkaar, zijn wederzijds moeilijk te begrijpen en verschillen worden lastig te overbruggen.

De beste manier die o.i. kan leiden tot een goed begrip is de beschikbare informatie te delen, de informatie en argumentatie in notities en van andere personen en stakeholders op hardheid te onderzoeken in een open discussie en een open communicatie. De insteek zou daarbij moeten zijn, dat geprobeerd wordt om te bewijzen, dat informatie (input) en eerder getrokken conclusies niet per se 'waar' zijn, maar dat wellicht ook een andere verklaring mogelijk is. Als blijkt dat dit niet lukt, zal worden aangenomen dat informatie of conclusies 'waar' zijn.

Deze aanpak is ons echter niet aangeboren, want instinctief zoeken wij bevestiging van onze eerste indruk of gevoel en we zijn zo slim om hierbij snel een rationele verklaring te vinden. Door samen met anderen een dergelijk proces aan te gaan van elkaar kritisch uit te dagen en te bevragen ('challengen'), kunnen we tot gedeelde conclusies komen. Door andere belangen en afwegingen kunnen voorkeuren daarbij nog altijd verschillen, maar deze kunnen dan wel - met een gezonde dosis empathie – worden begrepen door andere personen en stakeholders. Een dergelijke benadering is helemaal in lijn met het door van Geel aangehaalde adagium "Twijfel is geen prettig gevoel, maar zekerheden zijn absurd". Ook de door van Geel voorgestane, maar de naar zijn idee nog niet geslaagde 'participatie', moet het hier omschreven doel hebben.

Samen met vrienden, kennissen en enkele door ons geraadpleegde deskundigen hebben we het rapport van Geel overeenkomstig zijn "adagium" op bovenbeschreven wijze op hardheid onderzocht en hebben we een aantal conclusies geformuleerd. We hebben daarbij elkaars' argumentatie kritisch bevraagd aan de hand van de hierboven genoemde 'challenge-benadering'. Op basis daarvan hebben we een notitie gemaakt, die we u hierbij in bijlage toesturen.

Wij willen daarbij nadrukkelijk stellen, dat dit proces niet is uitgevoerd door tegenstanders van de luchthaven, maar door mensen die objectiviteit en 'waarheid' hoog in het vaandel hebben staan met als enige doel, dat er voor en met de inwoners van ons geliefde Limburg goede strategische beslissingen worden genomen met goede voorlichting aan haar inwoners.

Wij zijn er ons van bewust, dat de definitieve besluitvorming over de strategie voor MAA op provinciaal niveau plaatsvindt (GS en PS). Tegelijkertijd zijn wij echter ook van mening dat u zowel als college van B en W, maar ook als individueel lid daarop invloed kunt uitoefenen in formele contacten en in overleg met partijgenoten in Provinciale Staten.

Aangezien de gevolgen van de strategische keuze voor MAA alle inwoners van Beek zal raken, lijkt het ons dat het met uw verantwoordelijkheid als college zeer gewenst is, dat u een zo breed mogelijk inzicht heeft in de betreffende materie. Dit benodigde inzicht kan worden vergaard door studie, door consultatie van deskundigen én door in de meest brede zin te luisteren naar signalen onder de Beekse bevolking. Op die gronden dient u in uw verantwoordelijkheid te handelen. Als u werkelijk geïnteresseerd bent in inspraak en participatie dient u er bovendien zorg voor te dragen dat de inwoners van Beek op een betrouwbare en begrijpelijke wijze over deze complexe materie worden geïnformeerd.

Wij hopen dan ook dat u de moeite wil nemen om de bijgevoegde notitie aandachtig te lezen. Als u daarover vragen of opmerkingen hebt, zullen we die graag horen. Wij laten ons graag 'challengen' en zullen de notitie op onderdelen aanpassen als het tegendeel bewezen is. Desgevraagd zullen we met genoegen een presentatie voor u verzorgen.

Om tot een meer open en betere discussie te komen m.b.t. de politieke benadering van het onderwerp 'Strategie voor MAA', willen wij u de volgende suggesties doen:

- Maak van dit onderwerp een 'vrije kwestie', niet onderworpen aan coalitie-druk of partijdigheid en benader het vanuit de dualisme-gedachte van macht en tegenmacht.
- Behandel dit onderwerp dus in de Gemeenteraad, al dan niet op basis van deze ingezonden brief.
- Adviseer en assisteer uw politieke relaties op het niveau van GS en PS om daar dezelfde benadering toe te passen.
- Wees u bewust van de groeiende onvrede bij burgers over de huidige gesloten politieke benadering. Neem de uitspraak ter harte van "u luistert wel, maar u hoort ons niet!". Laat tot u doordringen dat er een breed gevoel leeft dat de 'politieke elite' toch uiteindelijk doet waar ze zin in heeft, of waar ze zelf belang bij heeft. Reflecteer over het gevoel dat 'de politiek' te veel meent wat goed is voor de burger. Veel signalen vanuit de bevolking dringen mogelijk niet naar boven door, omdat ze gefilterd worden in de heersende politieke cultuur. Tegelijkertijd spreken peilingen over vertrouwen in de overheid boekdelen. Als u niet verandert in uw opstelling zal dit waarschijnlijk leiden tot sterk groeiende onvrede met alle politieke gevolgen van dien. In de afgelopen 10 jaren haalden in de gemeente Beek populistische partijen bij diverse stemmingen meerdere malen bijna 20% van de stemmen binnen.
- Laat u informeren door meerdere objectieve deskundigen en oppositiepartijen en maak dan uw eigen afwegingen.
- Zorg voor open en goede communicatie met alle stakeholders.
- Als invulling van die communicatie zou u het rapport van Geel, de bijgesloten notitie van de discussiegroep, een notitie van de 'Alliantie tegen uitbreiding MAA' en van 'We love MAA' op de website van de Gemeente Beek kunnen plaatsen en tevens een artikel in de Nuutsbaeker kunnen opnemen.
- Geef klachten en zorgen van burgers van Beek door aan de GS en CRO.

Op de hierboven genoemde brief van 12 februari jl. hebben we tot dusver van u geen antwoord ontvangen. Ik zou u vriendelijk willen vragen om uw reactie daarop alsnog aan ons kenbaar te maken, mogelijk gecombineerd met uw reactie op deze brief, zodat wij dit naar onze discussiegroep kunnen terugkoppelen.

Tot besluit willen wij nogmaals onderstrepen dat wij met deze brief opnieuw de dialoog willen opzoeken. Nu de dag nadert dat er op Provinciaal niveau keuzes gemaakt gaan worden, zullen we - afhankelijk van korte termijn ontwikkelingen - ook de weg naar de media gebruiken, die ons daartoe al hebben uitgenodigd. U mag het ons niet kwalijk nemen als we daarbij ook standpunten van onze bestuurders en politieke partijen zullen becommentariëren. Wij zijn geen

voorzitter van een discussie via de media, maar het lijkt er op dat de bestuurscultuur in Limburg hier om vraagt.

In de hoop op een heldere dialoog, een positief antwoord op onze vragen en suggesties en met vertrouwen in het respect voor de ander,

Met vriendelijke groet,

w.g. L.A. Korteweg
Secretaris van de discussiegroep MAA Beek
l.a.korteweg@gmail.com
Tel 046-4373934

Bijlage 1. De andere weg naar een toekomststrategie voor MAA, versie 2, 30 maart 2021

Bijlage 2. Andere weg naar Strategie MAA_Presentatie voor GS en PS, 4 maart 2021