

AAN:
Leden van Provinciale Staten
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

BETREFT:

Kanttekeningen bij de schriftelijke antwoorden van Gedeputeerde Staten van 11 februari 2025 aan BBB/Provinciale Staten inzake de schriftelijke vragen van de BBB over impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie in Zuid- Limburg.

UW KENMERK: DOC-00747115

BIJLAGE(N): 1

DATUM: 2 mei 2025

Geachte leden van Provinciale Staten,
Geacht College van Gedeputeerde Staten,

Zoals bij U bekend, zijn bij brief van 15 januari 2025 door de heer Zeedzen, namens de fractie BBB, statenvragen gesteld over de impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie in Zuid- Limburg. Met belangstelling hebben we kennisgenomen van de brief van het College van G.S. van 11 februari 2025, waarmee aan de leden van Provinciale Staten antwoorden worden verstrekt.

Graag willen wij met deze brief de gelegenheid nemen om onze kanttekeningen op de gegeven antwoorden aan u kenbaar te maken.

Wij zijn Anya Niewierra en Jean Vroemen, Meter en Peter van de stiltegebieden in Zuid- Limburg. Wij staan voor het belang van de collectieve waarden stilte en rust en zijn nauw betrokken geweest bij tal van initiatieven op het gebied van beleving van stilte en rust. Onder meer bij het opstellen van een *Nieuw perspectief voor stiltegebieden in Nederland*, het *Programma Stilte- en leefkwaliteit buitengebied van de gemeente Vaals* en het initiëren van bezinningstoerisme in Limburg, dit onder de naam '*Bezin in Limburg*'.

Tijdens een symposium over nieuwe perspectieven voor stiltegebieden in Limburg is een oproep gedaan om het immateriële erfgoed Stilte en Rust te koesteren en je uit te spreken en in te zetten voor het behoud van stilte en rust, in de stiltegebieden die Limburg rijk is. Dit zoals een Meter en Peter doen.

Het mag niet vreemd zijn dat we ons grote zorgen maken over het ophogen van het aantal vluchten bij luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA), ten opzichte van de situatie in 2019.

1. Ter inleiding een korte algemene schets ten aanzien van de stiltegebieden in Zuid- Limburg:

- Officieel aangewezen stiltegebieden in Zuid Limburg in relatie tot MAA

10 van de 11 Stiltegebieden in Zuid- Limburg liggen direct onder de aan- en afvlieg route van Maastricht - Aachen Airport , te weten per gebiedsnummer:

1. Gerendal en omgeving, 2. Droogdal tussen Mheer en Terhorst, 3. Gebied tussen Geul en Gulp, 4.

Vijlenerbos en omgeving, 5. Gebied ten zuiden van Mheer en Noorbeek, 6. Gebied tussen Slenaken en Vaals, 7. Gebied tussen Wijlre en Trintelen, 29. Meertensgroeve, 30. Schinveldse bossen, 31. Jabeekse bossen.

- **Beleid stiltegebieden provincie Limburg**

Letterlijk geeft het provinciaal beleid aan:

“De Provincie Limburg heeft gebieden aangewezen, waarin de normale geluiden van de natuur zo min mogelijk worden verstoord. We willen dat in deze gebieden het gemiddelde geluidsniveau niet hoger is dan 40 decibel, dat is te vergelijken met het geluid van vogels bij zonsopkomst. Stiltegebieden zijn belangrijk voor ons welzijn en het voortbestaan van sommige diersoorten.”

- **Stand still principe voor stiltegebieden / behoud van de stilte**

In de omgevingsverordening Limburg (inwerkingtreding 1 januari 2024), zijn in bijlage 6 de kernkwaliteiten en beleidsuitgangspunten van stiltegebieden als volgt aangegeven:

Kernkwaliteit	Wat (de belangrijkste aspecten)	Nadere ruimtelijke duiding
Natuurlijk stil karakter	Robuuste en van oudsher stille gebieden in een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving.	De geometrische begrenzing is vastgelegd in bijlage II, artikel 1.1.
Geen verstoring van de stilte	Standstill, geen significante toename van de geluidsbelasting, anders dan als gevolg van gebiedseigen activiteiten.	
Behoud van de stilte	Streven naar: alleen een geluidsbijdrage van gebiedseigen activiteiten in het stiltegebied, en geen toename van de geluidsbijdrage van niet-gebiedseigen activiteiten in het stiltegebied.	

- **Megatrend AtmosFear: gezonde lucht en stilte groeien aan waarde en worden een toeristisch bezoeker criterium**

Een van de megatrends die op onze samenleving afkomt is *AtmosFear*. Deze trend houdt in dat de moderne mens zich meer en meer bewust gaat worden van luchtvervuiling en lawaai en dit zal willen traceren en vermijden. Verwacht wordt dat binnen afzienbare tijd digitale tools in gebruik raken die consumenten in staat stellen om de mate van luchtvervuiling en lawaai te meten op locaties waar ze zijn of naar toe willen. Gasten gaan straks dus de viezigheid in de lucht meten na opstijgen of overvliegen van een vliegtuig, zo ook de herrie. Bestemmingen gaan straks dus beoordeeld worden op hun al dan niet zuivere lucht en stilte.

MAA is zoals bekend zowel een grote luchtvervuiler als een grote lawaaimaker in Zuid-Limburg en daarmee dus binnen deze dominante trend een directe bedreiger van het toeristische bedrijfsleven onder de aan- en uitvliegroutes.

2. Onderstaand treft u per gegeven antwoord op de brief van de BBB onze kanttekeningen aan:

Vraag 1 van de BBB:

Hoe integreert het college de bevindingen uit het rapport van Breda University en de zorgen van de Gemeente Vaals in het beleid rondom MAA? Worden er concrete maatregelen overwogen om de negatieve impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie te mitigeren?

Uw antwoord aan PS:

Wij zijn bekend met dit rapport van Breda University uit november 2020. Het rapport is meegenomen in de door SEO Economisch Onderzoek uitgevoerde Maatschappelijke Kosten Baten Analyse van Maastricht Aachen Airport uit 2022. Deze MKBA is vervolgens betrokken bij de besluitvorming in juni en december 2022 over de toekomst van de luchthaven. Wij zien noch in de studie noch in de MKBA aanleiding om eventuele maatregelen te treffen.

Onze reactie op uw antwoord:

U verzuimt in uw antwoord te vermelden dat het feit dat u noch in de studie van Breda University of Applied Sciences (BUAS) noch in de MKBA aanleiding ziet om eventuele maatregelen te treffen, een **POLITIEKE** keuze is **ten gunste van MAA** en **ten koste van de toeristische bedrijfstak**. U zegt feitelijk dat u de vaststaande neergang van het toerisme bij groei van MAA voor lief neemt. Immers, uit een drietal aan u aangeboden rapporten blijkt dat het verlies aan omzet en banen in het toerisme bij groei van MAA groter is dan de omzet en het aantal banen bij MAA.

Zo berekende het onafhankelijke instituut **SEO Economisch Onderzoek**, het onderzoeksbureau dat de MKBA opstelde, dat ruim 500 hotels, campings, vakantieparken e.a. vallen binnen de hindercontour van MAA en daarmee dus schade gaan ondervinden bij groei van MAA. Dit zou betekenen dat bij een verdere groei van MAA er méér **BEDRIJVEN** (ruim 500) schade gaan ondervinden dan er **MENSEN** (356 vast in 2022) bij MAA werken.

Dr. Ing. Paul Peeters van **BUAS** concludeert na onderzoek in november 2020: *‘Ons onderzoek laat zien dat de rustzoekende verblijfstoerist langzaam dreigt af te haken vooral door het afnemen van herhaalbezoek...’* (Bron: De impact van luchtvaartgeluid op Toerisme & Recreatie, BUAS, november 2020.)

Ecorys stelt na bevestigingen van ondernemers in het Heuvelland in november 2020: *‘Kleinere ondernemers in het Heuvelland en hun gasten ervaren geluidshinder. Hun gasten komen m.n. naar de regio vanwege de omgeving, de rust en het Bourgondische leven. Overvliegende vliegtuigen schaden deze beleving...’* (Bron: Economische betekenis van MAA Eindrapport, Ecorys, 24 november 2022.)

Vraag 2 van de BBB:

In hoeverre worden toeristische en recreatieve belevingswaarden meegenomen bij het bepalen van aan- en uitvliegroutes en de maximale geluidsbelasting in toeristische kernen zoals Vaals, Gulpen-Wittem en Eijsden-Margraten?

Uw antwoord aan PS:

De vliegroutes van luchthavens worden door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), een zelfstandig bestuursorgaan dat onder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat valt, vastgesteld. Bij het bepalen van de vliegroutes is LVNL aan vele voorwaarden gehouden en wordt rekening gehouden met diverse aspecten waaronder ook geluidgevoelige gebieden. Concreet betekent dit dat LVNL routes plant die de eventuele impact op deze gebieden minimaliseren en tevens rekening houden met milieuregels en grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging. In de geluidgevoelige gebieden in Zuid-Limburg moet men bovendien rekening houden met de routes van luchthavens over de grens in België en Duitsland. De vliegroutes van deze luchthavens worden door andere bevoegde gezagen bepaald.

Onze reactie op uw antwoord:

Wij hebben vernomen dat u destijds zelf de lobby heeft opgestart en gepleegd voor verleggen van de routes, waarna deze direct over het Heuvelland zouden gaan. Binnen deze wijziging van de routes heeft u de luchthaven van Luik-Bierset toestemming gegeven om (ook 's nachts) over de zuidgrens van Zuid-Limburg te vliegen (Eijsden, Noorbeek, Slenaken, Vaals) in ruil voor toestemming aan MAA om over Belgisch grondgebied zuidelijk onder Maastricht de landing aan te kunnen zetten, iets wat MAA graag wilde.

Vraag 3 van de BBB:

Kan het college kwantificeren welke economische schade het toerisme in Zuid-Limburg riskeert bij een verdere groei van de geluidsoverlast? Welke stappen worden genomen om deze schade te beperken?

Uw antwoord aan PS:

Neen. De financiële dan wel economische schade als gevolg van mogelijke effecten van vliegtuiggeluid op de toeristische sector in Zuid-Limburg zijn niet onderzocht. Wel zijn de eventuele gevolgen meegenomen in de MKBA uit 2022. Bij de besluitvorming door uw Staten zijn afspraken gemaakt over de door de luchthaven te treffen maatregelen om de overlast voor de omgeving te verminderen.

Onze reactie op uw antwoord:

Dit is niet juist. De financiële en economische schade bij de verschillende scenario's, zoals deze in 2022 voorlagen, zijn wel degelijk onderzocht door BUAS en zijn in april 2022 aan GS en ook aan PS ter beschikking gesteld. Er is kennis genomen van deze cijfers, maar er is bewust voor gekozen om deze te negeren. Onderstaand treft u de uitkomsten van dit onderzoek aan:

Verlies werkgelegenheid en omzet in het toerisme a.g.v. scenario's MAA:

Scenario	Verlies omzet in 2025 x miljoen €	Verlies banen in 2025 (FTE)
1	€ 20 tot € 42	200 - 420
2	€ 16 tot € 34	160 – 330
3	Niet te berekenen	Niet te berekenen
4	+ € 12 tot € 25	+ 120 - 250

(Bron: De impact van de vier MAA scenario's. BUAS, april 2022.)

Vraag 4 van de BBB:

Zijn er plannen om specifieke geluidsnormen te ontwikkelen gericht op toeristische gebieden en verblijfsrecreatie? Zo ja, hoe worden deze normen in beleid verwerkt?

Antwoord aan PS:

Nee, voor zover ons bekend is het ministerie van I&W niet voornemens om geluidsnormen te ontwikkelen voor toeristische gebieden en verblijfsrecreatie.

Onze reactie op uw antwoord:

Graag verwijzen wij U naar de eerder onder 1 aangegeven passages met betrekking tot de aanwezigheid van stiltegebieden in Zuid-Limburg, het provinciaal beleid, het stand-still principe voor stiltegebieden en de kernkwaliteiten.

Acht u het gezien het grote belang van de rust/stilte voor de toeristische bedrijfstak voor Zuid-Limburg niet relevant om, voor het behoud van de kernkwaliteiten van de stiltegebieden en het behoud van stiltebeleving in het Nationale landschap Zuid-Limburg, lobby te plegen?

Vraag 5 van de BBB:

Wordt overwogen om aan- en uitvliegroutes zodanig te wijzigen dat toeristische en rustgebieden worden ontzien, zoals eerder voorgesteld door de Gemeente Vaals en andere belanghebbenden?

Antwoord aan PS:

Zoals wij hiervoor reeds hebben aangegeven stelt LVNL de routes vast. Het Rijksbeleid is er mede op gericht om de luchtvaartsector te stimuleren om stillere en schonere vliegtuigen en vliegroutes te laten ontwikkelen en in gebruik te nemen die tot minder overlast leiden. De luchthaven neemt zelf ook maatregelen die erop gericht zijn de negatieve impact op de omgeving te verkleinen. In lijn met het Businessplan MAA en de transitieopgave voor MAA (zoals ook terug te lezen in de Basisrapportage Transitie MAA) is onder het thema 'Duurzame Luchthaven' concreet de doelstelling opgenomen om het vliegverkeer te verduurzamen door in te zetten op elektrisch vliegen (e-Aviation) en de meest vervuilende en lawaaiige toestellen uit te faseren.

Onze reactie op uw antwoord:

Zoals bij u bekend klinken de moderne 'stillere' vliegtuigen voor het menselijke oor even hard dan de oude lawaaijige vliegtuigen. Daarnaast maken elektrische vliegtuigen ook lawaai. Dr. Ing. Paul Peeters van BUAS heeft dit ook gemeld in het aan u ter beschikking gestelde rapport uit april 2022. Hierin worden de verschillende scenario's op hun impact voor de toeristische sector geanalyseerd. In dit rapport wordt geschetst dat juist het scenario met elektrische vluchten leidt tot een forse groei van het aantal starts en landingen en daarmee tot een nog grotere schade voor de toeristische bedrijfstak. Het valt te betreuren dat u richting PS de foutieve indruk wilt wekken dat de beoogde verduurzaming van MAA qua geluidsoverlast zal leiden tot een verbetering voor de toeristische bedrijfstak.

Vraag 6 van de BBB:

Hoe wordt er samengewerkt met toeristische sectoren, organisaties en gemeenten om gezamenlijk oplossingen te vinden voor de negatieve impact van luchtvaartgeluid?

Antwoord aan PS:

De lijnen met deze partijen zijn kort. We werken intensief samen op toeristisch vlak. Op reguliere basis vindt er overleg plaats.

Onze reactie op uw antwoord:

Graag vernemen wij welke besprekingen (wanneer, waar en in welke context) over MAA en het effect op de toeristische sector in het Heuvelland er dan geweest zouden zijn met de verantwoordelijke gedeputeerde in de periode 1 december 2018 tot 15 januari 2025. Ons hebben namelijk signalen bereikt dat er überhaupt geen formele overleggen over (de gevolgen van) MAA tussen de gedeputeerde en de belangenbehartigers van de getroffen toeristische sector in het Heuvelland (= Visit Zuid-Limburg, Koninklijke Horeca Nederland Vijlen/Vaals en Hiswa-Recron) hebben plaatsgevonden, ondanks een schriftelijk verzoek daartoe vanuit de betreffende partijen.

Vraag 7 van de BBB:

Wordt er regelmatig monitoring uitgevoerd naar de geluidsoverlast in toeristische kernen en stiltegebieden? Wordt de data gedeeld met de betrokken gemeenten en toeristische stakeholders?

Antwoord aan PS:

Ja, het geluid in stiltegebieden wordt gemonitord door middel van metingen die vierjaarlijks worden uitgevoerd door de Omgevingsdienst Zuid-Limburg in opdracht van de Provincie Limburg. Op 23 april 2024 hebben wij uw Staten via een mededeling portefeuillehouder geïnformeerd over 'de stand van zaken stiltegebieden in Limburg'. De data waarnaar u vraagt zijn gedeeld via deze mededeling en zijn tevens online te vinden via deze link.

Onze reactie op uw antwoord:

In het recente rapport *'Geluidbelasting in stiltegebieden Limburg 2023'* van de RUD Zuid- Limburg richt het meetprogramma zich terecht ook op geluidsbeleving. Het vaststellen van het geluidsniveau LAeq 24 uur verklaart immers volgens de onderzoekers maar een deel van de geluidservaring in een stiltegebied. Beleving speelt hierin een belangrijke rol.

U verzuimt om melding te maken van een alarmerende passage in hoofdstuk 9.1 *'Beleving verstoring stiltegebieden'*. In tabel 7 kleuren de stiltegebieden in het Heuvelland voornamelijk rood, hetgeen een negatieve belevingsbalans betekent. Vastgesteld is daarbij dat gebiedsvreemde geluiden dominant zijn en dat laag- en hoog vliegverkeer hierbij een rol spelen.

De beleving van stilte en rust wordt sterk beïnvloedt door het aantal vliegbewegingen. In het rapport is te lezen dat het geluid niet direct gepaard gaat met hoge geluidsniveaus, maar relatief vaak en over langere tijd hoorbaar is. Inwoners in het gebied en de aldaar talrijk verblijvende gasten koppelen dit bepaald niet aan de verwachte beleving van stilte en rust.

Kijken we naar het aantal vliegbewegingen dan geeft onder andere het onderzoek / scenario Van Geel aan dat het Businessplan te realiseren is binnen de hinderdoelstelling met 5160 vracht- en 2960 passagiersvliegbewegingen. In totaal 8120 vliegbewegingen.

Het thans voorgestane Businessplan 2022 / het bijgestelde Van Geel scenario spreekt van samen: 8130 groot handelsverkeer en 8330 overig verkeer. In totaal 16.460 vliegbewegingen.

Het door MAA opgestelde MER beoordelingsrapport dat ten grondslag dient te liggen aan een in te dienen aanvraag in het kader van een luchthavenbesluit is, in onze ogen, strikt ontoereikend t.a.v. het belangrijke milieuaspect *'Beleving van stilte en rust'*. Naar onze visie bestaat er voor mens en natuur een recht op stilte en rust en geldt er een maatschappelijke zorgplicht.

We adviseren dan ook om het milieuaspect *'Beleving van stilte en rust'* nader te laten uitwerken in een volwaardige MER.

Wij vinden het overigens opmerkelijk dat Van Geel refereert aan het aantal ernstig gehinderden in 2019, terwijl de milieuonderzoeken niet / maar beperkt gekoppeld worden aan de situatie in 2019.

Het voorgenomen gebruik wordt gespiegeld aan het huidige gebruik (2022) en met name sterk aan de ooit in het verleden vergunde situatie incl. autonome ontwikkelingen (referentie). Zonder hierin mee te nemen dat jarenlang van de vergunde situatie geen gebruik is gemaakt.

Er bestaat jurisprudentie over de geldigheid van latente rechten. Het is in onze ogen daarbij zaak dat bij de voorbereiding en besluitvorming in kader van de MER- beoordeling Luchthavenbesluit en de vergunning Wet Natuurbescherming zorgvuldig alle jurisprudentie op dit vlak wordt betrokken.

Vraag 8 van de BBB:

Is het college bereid om een breed opgezette impactanalyse uit te voeren naar de langetermijneffecten van geluidsoverlast op het toerisme en de leefbaarheid in Zuid-Limburg?

Antwoord aan PS:

Neen, wij zien daar geen aanleiding toe. De provinciale besluitvorming in december 2022 is mede gebaseerd op de MKBA waarin ook is gekeken naar de mogelijke effecten op de toeristische sector.

Onze reactie op uw antwoord:

U ziet hier geen aanleiding toe vanuit politieke overwegingen. Immers, zowel in deze MKBA als in andere rapporten (zie hiervoor bij vraag 1 en 3) is geconcludeerd dat die negatieve effecten substantieel zijn voor de toeristische sector in het Heuvelland.

Vraag 9 van de BBB:

Welke ondersteuning biedt de provincie Limburg aan toeristische ondernemers die direct worden getroffen door de groei van MAA?

Antwoord aan PS:

Er is niet gebleken dat dit aan de orde is.

Onze reactie op uw antwoord:

Dit antwoord getuigt van weinig respect voor de problematiek van de toeristische bedrijfstak in het Heuvelland. Immers, uit 3 rapporten waarover u beschikt (zie hiervoor) is gebleken dat toeristische ondernemers in het Heuvelland wel degelijk direct getroffen worden door de groei van MAA. Meerdere ondernemers hebben bovendien -zelfs via de media- hun zorgen richting u uitgesproken over de groei van MAA. Er is daarnaast in het voorjaar van 2022 in Chateau St. Gerlach een conferentie georganiseerd door Visit Zuid-Limburg, Hiswa-Recron en Koninklijke Horeca Nederland Vaals-Vijlen om zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten te overtuigen van deze overlast. De sector heeft ook het bijgevoegde **factsheet** opgesteld, aan u gestuurd en breed verspreid.

We spreken de hoop uit dat onze brief bijdraagt aan het vergroten van uw zicht en inzicht in het belang het beleven van stilte en rust in met name het Nationaal Landschap Zuid Limburg en het borgen hiervan. Sterker nog, wij vertrouwen erop.

Stille en stiltegebieden worden steeds belangrijker voor de digitaliserende westerse mens en beïnvloeden de gezondheid van mensen positief. Dit blijkt ook uit een advies van de Gezondheidsraad. In onze ogen bestaat er een recht op stilte en rust. Wij vinden het belangrijk om hier verantwoordelijkheid in te nemen. Vandaar ook onze brief.

Met vriendelijke groet,

Any Niewierra
Jean Vroemen

Bijlage: Factsheet 'Een neergang van het toerisme hangt in de lucht' van 25 april 2022