

Aan de leden van de raad
van de Gemeente Beekdaelen

Betreft
beantwoording art. 32
vragen over impact
vliegverkeer MAA op
toerisme en verblijfs-
recreatie.

Datum document
19 augustus 2025

Datum verzending

Ons kenmerk
Z/25/215499 391747

Behandeld door

Geachte leden van de Raad,

Op **29 juli 2025** hebben wij schriftelijke vragen conform artikel 32 RvO van de fractie **Vernieuwingsgroep Beekdaelen** ontvangen met betrekking tot het onderwerp "**impact vliegverkeer Maastricht Aachen Airport op toerisme en verblijfsrecreatie**".

Algemeen.

Ons college volgt al jaren met veel belangstelling de ontwikkelingen inzake vliegveld Maastricht Aachen Airport (hierna MAA).

In het verleden hebben wij namens onze gemeente meermaals een gemeentelijke reactie bij andere overheden (onder andere Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten) kenbaar gemaakt ten aanzien van ontwikkelingen bij MAA of landelijke ontwikkelingen die ook MAA betreffen. Dit waren bijvoorbeeld de (nieuwe) landelijke Nota Luchtvaart in relatie tot MAA, het rapport van een door de provincie aangestelde verkenner dhr. Van Geel inzake de toekomst van MAA en voorstellen voor behandeling van de toekomst van de luchthaven door GS.

Het belang van recreatie, toerisme en verblijfsrecreatie is in de brede context van andere aspecten en belangen hierbij steeds door ons meegenomen.

Recent hebben wij ook kennisgenomen van de beantwoording van de door een PS-lid van Limburg gestelde vragen in februari van dit jaar door GS over hetzelfde onderwerp waarover nu vragen worden gesteld aan ons. Ook hebben wij kennisgenomen van de reactie (kanttekeningen) hierop in de brief van 15 juli 2025 van mevr. Niewerra en dhr. Vroemen (hierna briefschrijvers), waar de vragensteller van deze art. 32 vragen naar verwijst.

Beekdaelen is één van de gemeenten in het Zuid-Limburgse heuvelland die te maken heeft met de gevolgen van vliegtuiggeluid van MAA en de militaire NAVO-vliegbasis in Geilenkirchen.

Door middel van de betreffende commissies voor overleg tussen functionarissen van de basis, ministeries, andere verantwoordelijke instanties, burgers en betrokken gemeenten kunnen gemeenten steeds zorgen of aandachtspunten ten aanzien van het gebruik van de vliegbasis naar voren brengen en vragen stellen. Anders dan bij het ingestelde overleg met betrekking tot de vliegbasis Geilenkirchen, de Commissie AWACS Limburg (CAL) is de gemeente Beekdaelen niet vertegenwoordigd in de commissie van vliegveld MAA, de zogenoemde Commissie voor Regionaal Overleg van MAA (CRO MAA).

De vragensteller verwijst in de vraagstelling (vraag 9) onder andere naar een brief van 2022. In 2022 heeft dit dossier MAA veel bestuurlijke aandacht gehad (ook bij de behandeling van een motie in de raad) toen destijds een te nemen te nemen beslissing van GS over de toekomst van de luchthaven op basis van een viertal scenario's voorlag. Er is een brief gezonden aan GS en PS (28 april 2022) waarin op de relevante belangen zoals overlast vliegverkeer, relatie met het toerisme in Zuid-Limburg en behoud van de kwaliteit van het landschap is gewezen. Ook is gewezen op de betreffende eerdere moties van de raad van Beekdaelen (geen verruiming aantal vluchten, geen verruiming openingstijden van luchtruim MAA, geen nachtvluchten) uit 2019. De betreffende gemeentelijke brief, waar de vragensteller derhalve naar verwijst, treft u bijgevoegd aan.

Als rode lijn in de eerdere uitspraken (moties, reacties, zienswijzen ed.) van onze gemeente kan worden afgeleid, dat Beekdaelen vooral nadruk legt op de kernwaarden van de gemeente zoals geen (verdere) overlast, beschermen landschaps- en natuur(waarden), recreatie en het daadwerkelijk inzetten op duurzaamheid. Dit vertaalt zich vervolgens naar speerpunten als: de overlast voor de inwoners tegengaan (resp. niet verder laten toenemen, aantal vluchten, nachtvluchten), de relatie van het vliegverkeer met recreatie en toerisme (vrijtijdsector) in Zuid-Limburg als belangrijke pijler van de economie en het behoud van natuur en de kwaliteit van het landschap.

Onderstaand treft u de beantwoording van de gestelde vragen aan.

Vraag 1

Heeft het college inzicht in het aantal starts of landingen die over het grondgebied van Beekdaelen uitgevoerd worden en/of gaan worden?

Antwoord vraag 1

Zoals dat ook het geval is voor vliegveld Geilenkirchen, wordt ook voor MAA door het bureau Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) per kwartaal een meldingenoverzicht opgesteld. Onderdeel van deze overzichten is het vliegverkeer dat heeft plaatsgevonden naar en vanaf het vliegveld in het betreffende kwartaal waarover gerapporteerd wordt. Door middel van deze overzichten bestaat er inzicht in de omvang van het vliegverkeer (aantal vluchten). Deze overzichten worden geagendeerd voor de overlegvergaderingen van de CRO MAA en de CAL. Er is geen overzicht over voorgenomen vluchten. Dit is afhankelijk van de afspraken van de directie van MAA met (vervoers)maatschappijen over toekomstige vluchten. Voor het militaire vliegveld Geilenkirchen heeft dit te maken met oefenvluchten en operationele militaire vluchten en worden deze voorgenomen vluchten niet bekend gemaakt. Er wordt geen specifiek overzicht van de gevlogen vliegpatronen vanaf MAA verstrekt en of hoeveel vliegtuigen over het grondgebied van Beekdaelen hebben gevlogen in een aanvlieg- of vertrekroute. Op pagina 2 van de bijlage van genoemde briefschrijvers staat wel een visuele weergave waaruit inzichtelijk wordt op welke wijze aanvliegroutes en vertrekroutes over onze regio verloopt. Bedacht dient daarbij te worden dat MAA een noord-zuidbaan heeft en dat Beekdaelen niet direct grenst aan het luchtvaartterrein en oostelijk

is gelegen van het MAA-terrein. Dit betekent dat de laatste en eerste fase van een vlucht (daling op geringe hoogte naar grondniveau, stijging van grondniveau naar geringe hoogte) plaatsvinden over Meerssen/Maastricht/heuvelland, of via Beek/westelijke mijnstreek en dat deze fasen van een vlucht in de regel niet via het grondgebied van Beekdaelen verlopen.

In de situatie van vliegveld Geilenkirchen met een oost-west baan waar bij Beekdaelen direct westelijk van de baanrand grenst is dit uiteraard anders. De aanvlieg- en vertekrouten naar en vanaf dit vliegveld kunnen vanaf de site www.sensornet.nl/project/awacs/ worden gevolgd.

Vraag 2

Heeft het college inzicht in de economische schade voor de toeristische sector in Beekdaelen op grond van luchtvaartgeluid en luchtvaartuitstoot gerelateerd aan MAA?

Antwoord vraag 2

Nee, dit inzicht bestaat niet en het is niet eenvoudig om dit inzichtelijk te maken. Als bijvoorbeeld een bedrijf in de toeristische sector stopt met de activiteiten is in de regel niet exact aan te geven in welke mate eventuele overlast als gevolg van geluid (door vliegtuigen) hieraan heeft bijgedragen of wat overlast aan verminderd bezoek van het gebied of de locatie heeft bijgedragen.

Wij verwijzen naar de rapporten die zijn opgesteld door de Alliantie PleinAir Maastricht in het kader van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse in 2022 en de rapporten die zijn gebruikt in het kader van de besluitvorming over het openhouden van MAA.

Deze rapporten bevatten analyses over wat de impact in de zin van economische schade bij benadering kan zijn voor de toeristische en verblijfssector in de gehele regio Zuid-Limburg. Overigens staat dit ook in de genoemde reactie van briefschrijvers op pagina's 3 en 4 nader geïllustreerd.

Vraag 3

Welke impact heeft luchtvaartgeluid op de geluidsbeleving van bezoekers van onze stiltegebieden. Denk hierbij ook aan de cumulatie van geluidsoverlast door de aanwezigheid van AWACS?

Antwoord vraag 3

Het begrip "geluidsbeleving" heeft in de basis een subjectief element. Het is onmiskenbaar dat geluid door (onder andere) vliegtuigen niet zal bijdragen aan de gewenste ervaring van rust die bezoekers in stiltegebieden wensen. Op het eerste oog lijkt dat over de impact en geluidsbeleving moeilijk een uitspraak kan worden gedaan.

Desalniettemin wordt iedere vier jaar (voor het laatst in 2023) door de Omgevingsdienst Zuid-Limburg in opdracht van de provincie Limburg de daadwerkelijk optredende geluidsniveaus binnen de stiltegebieden gemonitord (zie verder beantwoording vraag 4).

Overigens zijn in de afgelopen decennia door de provincie in Limburg 31 stiltegebieden aangewezen waarvan twee op het grondgebied van de gemeente Beekdaelen, namelijk de Schinveldse bossen en de Jabeekse bossen.

Vraag 4
Wordt deze impact gemonitord?

Antwoord vraag 4

Zoals bij de beantwoording van vraag 3 aangegeven wordt door de Omgevingsdienst Limburg in opdracht van de Provincie Limburg iedere vier jaar een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting in de stiltegebieden in Limburg. Onderdeel van deze monitoring richt zich op geluidsbeleving. Op pagina 31 t/m 33, paragraaf 9.1 wordt daarbij verder in gegaan op "beleving verstoring stiltegebieden". Er wordt daarbij "een rekenkundige benadering" gehanteerd die rekening houdt met "gebiedseigen" en "gebiedsvreemde" geluid en een beoordeling geeft of er sprake is van een positieve, negatieve dan wel een neutrale belevingsbalans.

Volledigheidshalve treft u dit rapport bijgaand aan (RUD Zuid-Limburg, geluidsbelasting in stiltegebied Limburg 2023, nb. vorig jaar is de naam van de RUD gewijzigd in Omgevingsdienst). Als meerdere raadsfracties daarvoor hun belangstelling aangeven en er derhalve voldoende animo voor is, treden wij in overleg met de Omgevingsdienst Zuid-Limburg om de mogelijkheid te bespreken om een toelichting (als onderdeel van een vaste commissie-avond) te organiseren over dit thema "geluidsbelasting in stiltegebieden" zodat deze relatief specifieke informatie in het rapport kan worden uitgelegd en op eventuele nadere vragen daarover kan worden ingegaan.

In het algemeen kan echter vastgesteld worden dat er geen regelgeving is die luchtvaart beperkt boven natuur en/of stiltegebieden.

Wij stellen uitdrukkelijk, dat dit niet afdoet aan het gegeven dat geluidshinder een negatieve invloed op de beleving van een bestemming kan hebben.

Een uitgebreide beschrijving van MAA, stiltegebieden en toerisme in het Heuvelland is aan te treffen in hoofdstuk 5 van het rapport van Breda University of Applied Sciences (BUAS), De impact van luchtvaartgeluid op toename en verblijfsrecreatie, november 2020.

Vraag 5
Welke regels zijn er ten aanzien van geluidsbelasting van stiltegebieden?

Antwoord vraag 5

Het formele kader is momenteel opgenomen in hoofdstuk 6 "Geluid" van de Omgevingsverordening provincie Limburg. Bijlage VI van de verordening bevat een nadere invulling van de instructieregels en regels voor activiteiten.

Door de huidige Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POL) wordt aan de huidige stiltegebieden een zogenoemde plandremmel of richtwaarde van 40 dB(A) per 24 uur verbonden. Dit is niet aan te merken als een wettelijke grenswaarde, maar een bestuurlijke ambitie om de rust in stiltegebieden te behouden. Het in antwoord 3 en 4 genoemde rapport baseert zich overigens in het onderzoek op deze waarde.

In de komende Provinciale Omgevingsvisie POVI, paragraaf 8.5 "geluid en stilte" worden de bestaande uitgangspunten wederom aangegeven.

Vraag 6

Zijn er al signalen van inwoners en toeristen die zich storen aan het luchtvaartgeluid van MAA?

Antwoord vraag 6

Collegeleden hebben over dit thema incidenteel gesprekken gehad met burgers en ondernemers. Wij voeren echter geen registratie zodat de mate (of aantallen) dat dit soort gesprekken of meldingen hebben plaatsgevonden, op dit moment niet kan worden aangegeven.

De recreant in het Heuvelland is, zoals uit onderzoeken blijkt, voor een belangrijk deel een rustzoeker. Verkeerslawaai zoals door vliegtuigen veroorzaakt kan dan als (extra) storend worden ervaren. Voor deze bezoekers van de regio bestaat, net als voor de inwoners van het gebied, wel steeds de mogelijkheid om het storend ervaren luchtvaartgeluid te melden via het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer zodat het in de betreffende registraties wordt meegenomen.

Vraag 7

Welke mogelijkheden heeft het college om informatie voor bovengenoemde milieueffectrapportage aan te dragen?

Antwoord vraag 7

Maastricht Aachen Airport, als initiatiefnemer en aanvrager voor een nieuw besluit, dient een milieueffectrapportage (MER) op te laten stellen, waarin de milieueffecten van het project en de alternatieven worden beschreven. Omliggende gemeenten kunnen worden uitgenodigd om informatie aan te leveren bij een initiatief in een andere gemeente, vooral als het initiatief milieueffecten (geluid, luchtkwaliteit of natuur) kan hebben die over gemeentegrenzen heen reiken. De MER wordt samen met het ontwerp Luchthavenbesluit ter inzage gelegd.

Belanghebbenden, waaronder Beekdaelen als een van de omliggende gemeenten, kunnen bovendien een zienswijze indienen.

Het bevoegd gezag, de minister van Infrastructuur en Waterstaat, zal een besluit nemen waarbij het MER en de zienswijzen worden meegewogen.

Vraag 8

Zijn er nog (technische) mogelijkheden om de negatieve invloed van toename van luchtvaartgeluid te verzachten?

Antwoord vraag 8

Dit is een vraag die aan de orde zou kunnen zijn of worden gebracht in het reguliere overleg van de ingestelde overlegcommissies zoals de CRO MAA. Onze inschatting voor MAA is dat partijen hierin al zoveel mogelijk met elkaar de mogelijkheden hebben verkend en dat alle ontwikkelingen en mogelijkheden hierover zullen worden gedeeld en besproken. Helaas blijkt het aspect economische haalbaarheid niet zelden het struikelblok bij het gebruiken van mogelijke geluiddempende maatregelen voor vliegtuigen. Ook bij de CAL zijn diverse mogelijkheden (zoals hush-kits als geluidsdempingssysteem voor vliegtuigmotoren, vervanging van verouderde motoren, elektrisch vliegen) in het verleden onderwerp van gesprek (geweest).

Zoals bekend is eerder aangegeven dat MAA zich vooral zou willen en moeten ontwikkelen tot een vliegveld waarbij wordt ingezet op vliegen

met elektrisch voortgedreven vliegtuigen (het uitgangspunt bij het zogenoemde scenario 3 "innovatief en duurzaam vliegen" van de in 2022 onderzochte mogelijkheden bij de besluitvorming over de toekomst van het vliegveld). Een serieuze doorontwikkeling in die richting van het gebruik van het vliegveld op deze wijze zou onder andere voor de te meten geluidsniveaus positieve effecten kunnen hebben. Een doorontwikkeling, als waarvan nu meer en meer sprake is, tot een vliegveld dat zich vooral toelegt op vrachtverkeer, zou dit echter niet mogelijk maken en tot hogere geluidsniveaus in de regio kunnen leiden.

Vraag 9

Wat is de opstelling van het college ten aanzien van het open blijven van MAA met toekomstig gebruik van 2750 meter baanlengte en de focus op zwaar vrachtvliegverkeer? Is dan wel of niet aan de 3 voorwaarden zoals boven genoemd voldaan?

Antwoord vraag 9

Zoals hiervoor aangegeven en gelet op onze eerdere gemeentelijke standpuntbepaling zou een (concept)luchthavenbesluit waarbij meer (en mogelijk met meer nachtvluchten) plaatsvinden met zwaardere vliegtuigen geen gewenste ontwikkeling zijn. Dit is overigens ook niet de ontwikkeling waarop is ingezet bij de besluitvorming van GS in juni 2022 over de toekomst van MAA. Op dit moment ligt er nog geen conceptaanvraag voor een luchthavenbesluit (incl. MER) voor. Zoals is aangegeven is het nodig dat een MER wordt uitgevoerd en dat de inzichten van dit onderzoek nog worden betrokken in het verdere traject en de aanvraag.

Het college wil nadrukkelijk de mogelijkheden bezien om in de procedure die zal worden gevoerd om te komen tot een nieuw luchthavenbesluit (naar verwachting zal dit pas later in 2026 zijn beslag kunnen krijgen) een zienswijze in te dienen. In deze procedure beogen wij de overwegingen en de uitgangspunten die eerder zijn ingenomen in dit dossier te betrekken. Bovendien zijn wij voornemens om de huidige raad (raadsfracties) dan wel de toekomstige raad (na maart 2026) hierbij in positie te brengen om een standpunt daarover aan ons kenbaar te maken. Wij streven er daarbij naar om, waar mogelijk, gezamenlijk met andere gemeenten in de regio op te trekken.

Vraag 10

In hoeverre is het college bereid om in deze belangentegenstelling tussen luchtvaart en toerisme een pro toerisme standpunt richting GS en PS in te nemen.

Antwoord vraag 10

Wij realiseren ons dat voor onze regio en het heuvelland (dat te boek staat als een 5-sterren-landschap), recreatie en toerisme een belangrijke economische mijlpaal is. Ook is duidelijk dat de landschappelijke en natuurwaarden van het heuvelland onder druk staan door meerdere factoren. Geluid is hier een belangrijke factor van.

Leefbaarheid en gezondheid zijn ook belangrijke waarden voor ons gebied.

Wij stellen vast dat keuzen die te maken hebben met een rendabele exploitatie van MAA (openingstijden, verruiming van aantal vluchten, de optie van meer gebruik van zwaardere vrachtvliegtuigen in relatie tot

een gebruik van een langere baanlengte) nadelig kunnen uitwerken op de geluidsbelasting in onze regio en de eerder genoemde waarden. Toerisme en recreatie zijn voor onze regio een dermate belangrijke economische pijler, dat een voorgenomen uitbreiding van MAA hier naar ons beeld niet tegen opweegt.

Meer in het algemeen wenst ons college vast te houden aan het uitgangspunt dat "groeiplannen" van vliegvelden in de omgeving van onze gemeente zich niet verdragen met de leefbaarheid van de inwoners (en toeristen) en landschappelijke en natuurwaarden.

Wij sluiten derhalve nu aan bij de eerdere standpuntbepaling zoals laatstelijk in de hiervoor genoemde brief van 28 april 2022 is verwoord, maar zien het concept-luchthavenbesluit met MER-rapportage dat zal worden voorgelegd, tegemoet.

Bovendien zien wij graag het standpunt van de raad (raadsfracties) tegemoet zodra het inbrengen van een zienswijze bij de procedure om te komen tot een nieuw luchthavenbesluit, aan de orde komt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Beekdaelen,

De secretaris,

De burgemeester,

Mevr. Mr. S.M.J. Troisfontaine

Dhr. ing. E. Geurts

Bijlage(n):

Brief van 28 april 2022;

Onderzoek Geluidsbelasting in Stiltegebieden Limburg 2023.