



Provincie Limburg
t.a.v. College van Gedeputeerde Staten/ Provinciale Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT



Valkenburg, 4 maart 2021

Ons kenmerk: Z.1185212
Onderwerp: Reactie rapport van Geen - Op zoek naar verbinding

Geacht bestuur,

De gemeenten in Zuid Limburg die op verschillende onderdelen samenwerken onder de naam het Middengebied ZL, hebben met veel interesse kennis genomen van het advies van dhr. van Geel over de toekomst van de luchthaven MAA. Onze belangen zijn met name gericht op de overlast die het vliegverkeer voor onze inwoners veroorzaakt, de relatie van het vliegverkeer met het toerisme in Zuid Limburg en het behoud van de kwaliteit van ons landschap. Evenals de gemeenten Eijsden - Margraten, Gulpen - Wittem, Beekdaelen en Vaals, willen wij middels dit schrijven reageren op enerzijds de visie van dhr. Van Geel en anderzijds op het proces hoe de visie tot stand is gekomen.

Samenwerking Middengebied

Op basis van het Strategisch Actieplan Middengebied Zuid-Limburg “Van groen hart tot groene long” en het daaruit voortvloeiende Uitvoeringsprogramma Middengebied werken negen gemeenten uit dat middengebied in Zuid-Limburg sinds 2019 intensief samen.

Een samenwerking gericht op behoud van kwaliteit, duurzaamheid en kleinschaligheid en met open vizier naar de stedelijke gebieden in Zuid-Limburg. De ambities uit het strategisch actieplan zijn uitgewerkt in vier programmalijnen:

- Uitvoeringsprogramma Landbouw en Landschap;
- Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid;
- Uitvoeringsprogramma Vitale samenleving;
- Uitvoeringsprogramma Toerisme van de Toekomst.

Onze colleges zijn van mening dat het advies van de heer Van Geel geen dan wel te weinig rekening houdt met de belangen van het Middengebied en de opgaven die er liggen om te komen tot een gezond, vitaal en duurzaam Zuid-Limburg als “Green Destination”. Een aantal redenen worden onderstaan toegelicht:

Hinderreductie:

De belangrijkste hinderreductie (lees: vermindering van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 Lden contour) zal voornamelijk en misschien wel bijna uitsluitend moeten komen van vlootvernieuwing in de periode tot 2030. Hoe dit gerealiseerd gaat worden blijft echter onduidelijk. Er worden mogelijkheden aangegeven, maar geen stelling genomen. Die vlootvernieuwing zal niet van de marktwerking komen, aangezien met name vrachtmaatschappijen naar verwachting daar zeker niet het voortouw in zullen nemen. We vragen

ons hierbij af: Gaan MAA en de Provincie die vlootvernieuwing daadwerkelijk realiseren?
Bovendien: Hoe? En over welke tijdspanne praten we dan?

Te weinig maatschappelijke verantwoordelijkheid

Binnen CRO (Commissie Regionaal Overleg) verband is in 2020 bij herhaling gepleit voor het opleggen van beperkingen aan de meest lawaaiige vliegtuigen. Tot nu toe tevergeefs, want als het erop aankomt, blijken naar onze mening de economische belangen telkens boven de kwaliteit van de leefomgeving te gaan. Bijvoorbeeld: MAA zegt vanaf april 2019 een ontmoedigingsbeleid te voeren voor de Boeing 747-400, maar in de praktijk blijkt dit overduidelijk onvoldoende te werken. De Provincie zou MAA moeten verplichten om de meest lawaaiige vliegtuigen te weren of op zijn minst beperkingen op te leggen. Dat een luchthaven het lastig heeft met het nemen van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid is overigens niet iets nieuws, want ook het rapport van de commissie Cohen uit 2020 over governance en participatie in de luchtvaart benoemde dit al.

Negeren informatie geluidsoverlast

In het rapport van van Geel wordt bij herhaling verwezen naar de definitieve Luchtvaartnota 2020-2050. In die luchtvaartnota wordt expliciet het weren van de meest lawaaiige vliegtuigen (Boeing 747-400 en Airbus A310) genoemd vanaf 2019! Tijdens het proces van Geel is hier meerdere malen over gesproken, maar hierover is niets in het advies terug te vinden (zelfs niet over het voorstellen van beperkingen, zoals bijvoorbeeld het niet meer starten en landen met dit type vliegtuigen na 22.00 uur). Bedenk hierbij dat uit alle metingen blijkt dat de Boeing 747-400 de onbetwiste lawaai-kampioen is en dat uit alle analyses van het KICL ook blijkt dat dit toestel per vliegtuigbeweging veruit de meeste klachten genereert.

Wij wijzen u erop dat de los geraakte motoronderdelen die recent in de omgeving van Meerssen uit de lucht vielen, eveneens van een Boeing 747-400 kwamen. Is dit een incident vragen wij ons nu hardop af? Dit zou voor de Provincie en MAA reden te meer moeten zijn om dergelijke type vliegtuigen in de toekomst te weren!

Mogelijk verkeerde aannames

In één van de in opdracht van van Geel door het bureau To70 onderzochte scenario's over het aantal ernstig gehinderde werd het 50% hinderreductie scenario (lees: halvering van het aantal ernstig gehinderde) ten opzichte van de huidige luchthavenvergunning in kaart gebracht. In de berekening schijnt een aanzienlijke fout te zitten, waardoor dat percentage van 50% in werkelijkheid niet boven de 30% uitkwam. Hier is in het advies vreemd genoeg niet meer naar gekeken.

Een aanslag op natuur en de gezondheid van Zuid-Limburg

Bij gehinderde wordt al snel gedacht aan geluidsoverlast. Het aspect van gezondheid is naar onze mening onderbelicht.

Uit gezondheidkundige rapportages blijkt met name dat piekgeluiden van vliegtuigen veel stress- en hinder gerelateerde gezondheidsklachten veroorzaken bij burgers. Berekeningen vanuit een jaarlijks gemiddelde doen er voor de hinderbeleving van burgers minder toe. De optredende hoge geluidspieken zijn een belangrijk reden vanuit gezondheid en leefbaarheid om de genoemde lawaaiige vliegtuigen niet meer toe te laten.

Bijzondere aandacht zou nu ook al de uitstoot van ultrafijnstof moeten krijgen. In wetenschappelijke kringen is al geruime tijd duidelijk dat ultrafijnstof veel negatieve gevolgen heeft voor de gezondheid van de burgers (cardiovasculaire effecten) die hieraan worden blootgesteld en daarmee zelfs tot extra sterfte leidt. Ook luchtvaart draagt hieraan bij. In de Nota Luchtvaart wordt op het belang van de aanpak van ultrafijnstof gewezen en zijn sporen aangegeven waarop onderzoek loopt (oa. Schiphol waarvan in de loop van 2021 verdere uitkomsten worden verwacht). In afwachting van dit traject vraagt de rijksoverheid luchthavens alvast actie om de uitstoot zoveel mogelijk te beperken. Hierop aansluitend doen wij een beroep op u om in ieder geval ook het in het rapport van Geel genoemde actiepunt 31 (uitwerken actieprogramma Ultrafijnstof) zo spoedig mogelijk nader uit te werken.

Openingstijden

Een zeker positief voorstel in het advies van Geel is om MAA te sluiten van 06.00 tot 07.00 uur. De beste kansen voor MAA worden gezien op het gebied van luchtvracht en veel minder voor passagiers. Juist de luchtvrachten zijn zwaarder en zullen dus minder snel en met meer geluid het gebied verlaten. Er is geen perspectief voor alleen General Aviation, omdat je daar geen commerciële exploitant voor gaat vinden.

Probleem is dat extensies (b.v. aankomsten tussen 23.00 en 24.00 uur en dus slaapverstoring) zonder twijfel in het zomerseizoen aan de orde van de dag zijn, Tijdens het van Geel proces is bij herhaling gepleit voor een strengere extensieregeling dan de huidige, omdat het verlenen van een extensie een incidenteel karakter dient te hebben. In het advies wordt juist voor ruimere extensieregeling gepleit!

NLR rapport "Schoner en Stiller MAA"

Wij zijn er geenszins van overtuigd dat de voorgestelde maatregelen zoals route-optimalisatie, baangebruik en rustmomenten realistisch zijn. En dus ook niet dat deze gaan bijdragen aan hinderreductie van het gebied. Ons inziens is het van belang om te onderzoeken wat de beste klimprocedure is die de minste geluidshinder veroorzaakt. De uitkomst kan namelijk per startrichting en/of geluidscategorie vliegtuig verschillend zijn en juist de directe omgeving van de luchthaven kan er profijt van hebben. In het rapport wordt dit onderzoek overigens wel voorgesteld. Wij dringen erop aan het onderzoek naar de beste klimprocedure op te pakken. Daarnaast is het volgens ons van belang om tegengesteld baangebruik in de toekomst te vermijden. O.a. de gemeente Meerssen (waar de meeste klachten vandaan komen) kent hier bij windstille periodes veel overlast van (starten richting Meerssen en landen via Meerssen).

2750 m baanlengte

Een toekomstig gebruik van de 2750 meter startlengte heeft qua geluidshinder zowel positieve als negatieve aspecten. Om de negatieve impact te minimaliseren wordt voorgesteld om het gebruik van die 2750 meter startlengte te koppelen aan het weren van die meest lawaaiige vliegtuigen. In het advies wordt wel het gebruik van die 2750 meter voorgesteld, maar geen woord over het weren van die Boeing 747-400 of de Airbus A310. Het weren van beide vliegtuigtypes wordt notabene nadrukkelijk vermeld in de Luchtvaartnota 2020-2050. Met het toekomstig gebruik van de 2750 meter startlengte mag geenszins sprake zijn van een uitbreiding. M.a.w. niet meer vluchten i.p.v. differentiëren.

Omgevingsfonds

Het voorstel van van Geel om net als bij Eindhoven een omgevingsfonds op te richten om met name bij Geverik en Schietecoven de ruimtelijke herindeling structureel te verbeteren, juichen wij zeker toe. Dat geldt ook voor de voorgestelde bijdrage van de Provincie, MAA, de gemeente Beek en het Rijk aan het omgevingsfonds. Alle partijen dienen hun verantwoordelijkheid hierin te nemen. Van Geel heeft het over een fonds van indicatief 10 miljoen Euro, maar onduidelijk is wie dit fonds gaat beheren, wie beslist welke investeringen hiermee worden gedaan en in welke mate het aantal ernstig gehinderden hiermee kan worden verminderd.

Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

Opmerkelijk is dat het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL), het expertise platform dat al ruim 25 jaar belast is met klachtenafhandeling, kwartaalrapportages en de analyses daarvan, in het geheel niet in het proces van dhr. van Geel betrokken is geworden. Daarnaast sleept zich al 2 jaar de financieringsproblematiek van de KICL voort, waarbij van Geel het heeft nagelaten om in zijn advies een oplossing voor te stellen. We dringen er bij de Provincie met klem op aan om met spoed hier een gepaste oplossing voor te reiken.

Toerisme en recreatie

De vrijetijdseconomie is één van de belangrijke dragers voor de economie in Zuid Limburg. In delen van dit gebied werkt 40% van de beroepsbevolking direct binnen de toeristische sector. Indirecte werkgelegenheid dus niet meegerekend. Dit houdt in dat zeker de helft van onze gezinnen direct of indirect de economische invloed merkt van de vrijetijdseconomie. Uit onderzoek blijkt bovendien dat de economische impact voor de werkgelegenheid in Zuid-Limburg vrij klein is.

80% van gasten die Zuid Limburg bezoeken, komt voor rust & ruimte. Wij delen de zorgen van het wetenschappelijk team o.l.v. dhr. Peeters. Hieruit blijkt onder andere dat de rustzoekende verblijfstoerist niet meer terug komt. Dit afnemende herhaalbezoek creëert een eindigheid aan de vrijetijdseconomie in Zuid Limburg. Redenen genoeg om een exploitatiemodel te onderzoeken die tot minder schade aan de leefbaarheid van Zuid Limburg en het toerisme leidt. De conclusie mag getrokken worden dat MAA mede een grote bedreiging vormt voor dit belangrijke deel van de economie van Zuid - Limburg.

Hierbij dient ook vermeldt te worden dat deze dreiging niet alleen door MAA gevormd wordt. Ook de impact en omvang van het vliegverkeer van Luik-Bierset en de AWACS basis Geilenkirchen zijn naar onze stellige overtuiging een grote bedreiging voor de leefbaarheid in onze plattelandsgemeenten en voor het toerisme in het bijzonder. Wij dringen erop aan in het vervolgtraject de invloeden van het vliegverkeer Luik-Bierset en de AWACS basis Geilenkirchen mee te nemen.

Tot slot

Het verdient naar onze mening de voorkeur om, anders dan waarin de sonderende notitie van GS van februari 2021 kennelijk wordt uitgegaan, om het vervolgproces te starten met het opstellen van een brede MKBA. Hierin wordt onafhankelijk geïnventariseerd hoe een reële kosten-baten analyse eruit ziet voor het vliegveld. Naar onze opvatting is dit juist nu een goed moment, nog voordat eventuele verdere investeringsbeslissingen ten aanzien van het vliegveld worden genomen. Vanuit een open mind worden alle opties voor het gebruik van het gebied naar de toekomst toe in beeld gebracht. Het vervolg kan op deze informatie verder bouwen.

Wij pleiten ervoor de titel van het advies “Op zoek naar verbinding” eer aan te doen. Er zal op een aantal relevante onderwerpen duidelijk stelling genomen moeten worden. In de verdere uitwerking van de visie moeten de verschillende stakeholders nauw betrokken en beter gehoord worden en de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen worden. Zoals in uw eigen schrijven d.d. december 2019 aan Provinciale Staten gesteld, wordt gestreefd naar een kwaliteitsluchthaven! Wat ons betreft een luchthaven die ernstig rekening houdt met de leefbaarheid in Zuid Limburg en leidt tot een aanzienlijke reductie van de overlast. Het rapport van Van Geel doet ons inziens geen recht aan die voorgenomen ambitie.

Met vriendelijke groet,

het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Valkenburg aan de Geul,



mr. G.S. Reehuis
algemeen directeur/gemeentesecretaris



dr. J.J. Schrijen
burgemeester