

# Samenvatting van rapport Geluidhinder door MAA

Rapport Versie 1.1 door Denktank-MAA-Geluid, Beek, september 2021  
[denktank.maa.geluid@gmail.com](mailto:denktank.maa.geluid@gmail.com)

Het rapport is op te vragen via de link: <https://drive.google.com/file/d/1Cxt4RN6w2HSd8Z-n6l8w5bznRL8yh34O/view?usp=sharing>

## Samenvatting

### Introductie

Het burgerplatform Denktank-MAA-geluid heeft onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten geluidshinder bij groei van het vliegverkeer op MAA volgens de voorstellen, zoals zijn aangegeven in het rapport van Van Geel. Hieruit blijkt dat groei van MAA een veel grotere toename van geluidhinder zal geven dan wordt voorgespiegeld in het betreffende rapport.

### Voorstellen voor groei

In de voorstellen van Van Geel wordt groei van het vliegverkeer op MAA 'verdiend' door de nachtsluiting van MAA te verlengen van 's morgens 6:00 tot 7:00. Binnen gekozen normen kunnen dan van 7:00 tot 23:00 veel meer grote toestellen opstijgen en landen.

Daarbij stelt Van Geel voor om gebruik te maken van een verlengde startbaan, waardoor zwaarder beladen vrachtvliegtuigen kunnen opstijgen en het vrachtvervoer dus sterk kan groeien.

De gevolgen van de bovengenoemde voorstellen zijn hieronder samengevat. De mogelijkheden voor vlootvernieuwing zullen we daarbij ook toelichten.

### Bevindingen

Uit de diverse alternatieven voor groei heeft de provincie zijn voorkeur uitgesproken om vakantieverkeer niet te laten vallen, maar zelfs ook te laten groeien.

In het voorstel van Van Geel zullen er tussen 06:00 en 07:00 geen toestellen meer starten, dat waren 476 start in het referentie jaar 2019. In de berekening van de geluidbelasting telt een nachtstart even zwaar als 10 starts overdag. Er is dus overdag 'geluidruimte' voor 10 extra starts van grote toestellen, en dat 365 dagen per jaar.

Gemiddeld zullen er in dit scenario direct na 7:00 in de ochtend 1 of 2 vrachtvliegtuigen en 2 a 3 passagiersvliegtuigen opstijgen en gedurende de loop van de dag nog eens ongeveer 10 vrachtvliegtuigen en 2 a 3 passagiersvliegtuigen, waarvan enkele in de avond.

Met de verlengde baan worden meer zware vrachtvliegtuigen aangetrokken en deze zullen zwaarder geladen zijn dan nu mogelijk is. Doordat deze op vol vermogen lager overvliegen worden geluidpieken aanzienlijk hoger dan nu. Bij opstijgen over Meerssen of Beek zullen

pieken daar gedurende meer dan 10 seconden zeer irritant hoog zijn (85-95 dB(A)). In Geverik bereiken de pieken zelfs een hoogte van 90-105 dB(A).

Landen zal plaatsvinden in ongeveer dezelfde aantallen in dezelfde tijdsperioden gedurende de dag, met wat meer landingen van passagierstoestellen 's avonds omstreeks 23:00. Het landen gaat eveneens met hoge geluidpieken gepaard, deze zijn vergelijkbaar met de huidige situatie. Pieken van 80-90 dB(A) boven Meerssen, 85-95 dB(A) boven Beek en 95-100 dB(A) boven Geverik.

Naast de geluidpieken bij overvliegen zijn er lagere, maar hinderlijke pieken bij opstijgen en landen (60 dB(A)) tot in het centrum en woonwijken van Meerssen, Beek en omstreken. Vliegverkeer door kleinere toestellen kan daarenboven in de omgeving van MAA gemiddeld nog tot 11 keer per dag hinderlijke verstoring geven.

Opgeteld zijn er voor bewoners in de omgeving van MAA (Meerssen, Beek en omstreken) gemiddeld per uur 3 a 4 geluidpieken, waarvan 1 zeer irritant waarbij gesprek onderbroken moet worden en de TV niet verstaanbaar is.

Ook in het Heuvelland zijn er veel storende geluidpieken.

Starten en landen kan op MAA slechts in 2 richtingen (over één baan) via dezelfde vliegroutes, omdat de vliegroutes ingeperkt worden door omliggende vliegvelden bij Luik en Gelsenkirchen. Hierdoor zal de geluidhinder voor veel bewoners in de omgeving van MAA 365 dagen per jaar optreden. Door de zwakke concurrentiepositie van MAA zal het niet mogelijk zijn vliegbewegingen in weekends te beperken. Evenmin blijkt 'vernieuwing van de vloot' veel soelaas te kunnen bieden voor terugdringen van geluidhinder.

### Consequenties

De voorgestelde groei van MAA zal dus tot gevolg hebben, dat in Meerssen, Beek en omstreken elke dag geluidhinder dominant aanwezig is. Hierbij moet worden opgeteld de andere hinder van het vliegverkeer als fijnstof en stank, en voor de omgeving van Geleen en Beek de hinder door wegverkeer op 2 snelwegen en van de fabriekslocatie Chemelot. Het imago van de regio zal hiermee een negatieve klank krijgen en niet gewild zijn als woon- en leefomgeving. De gewenste aantrekkingskracht voor kenniswerkers bij Chemelot en de Brightlands campus, aangemerkt als 'topsector' voor Limburg, gaat daarbij verloren. De gehuchten Geverik en Schietecoven worden onleefbaar en moeten worden gesaneerd. De wijdere regio tot in het Heuvelland zal eveneens met hogere aantallen vliegbewegingen en hogere geluidpieken te maken krijgen. Door de ongeveer 10 vrachtvliegtuigen, die per dag opstijgen, zullen er b.v. in de omgeving van IJzeren (12 km vanaf de luchthaven) 5 tot 8 pieken zijn van 65-77 dB(A). Dit zal negatieve gevolgen hebben voor stiltegebieden en toerisme in Z-Limburg.

### Normen voor geluidhinder

In het rapport van Van Geel wordt gerekend met een geluidnorm, die in feite niet geschikt is voor een omgeving zoals bij MAA. Van Geel onderkent dit zelf, maar trekt daaruit merkwaardig genoeg geen consequenties. Hij neemt ook nog heel ambitieus voor het jaar 2030 een grens aan van 5250 'Ernstig Gehinderden', een verlaging van 350 personen ten opzichte van het

peiljaar 2019. Voor het berekenen van MKBA's mag men officieel van dezelfde uitgangspunten uitgaan.

De WHO adviseert daarentegen om een aanzienlijk lagere norm toe te passen met als uitkomst een orde van grootte van 10.000 Ernstig Gehinderden voor MAA. Nederlandse instituten (RIVM en NLR) ondersteunen eveneens het gebruik van strengere normen en adviseren om daarin aantal en hoogte van geluidpieken mee te laten wegen voor het bepalen van werkelijke beleving van geluidbelasting. Het is zeer goed denkbaar dat de officiële Nederlandse handelwijze op niet al te lange termijn moet worden aangepast. Dit doet denken aan nieuwe stikstof en CO2 dossiers, waarbij latere correcties grote gevolgen hebben.

### Besluitvorming

In de Nationale Luchtvaartnota wordt gesteld dat de toekomstige ontwikkeling van regionale luchthavens primair gestuurd moet worden via het niveau van hinder dat de overheid vanuit haar publieke taak acceptabel acht. Hierbij is democratische besluitvorming zeer gewenst voor publieke acceptatie (draagvlak).

De opstellers van de uitgangspunten voor MKBA's merken op, dat hierin "niet alle effecten in euro's kunnen worden uitgedrukt".

De onderzoekers van dit rapport waarschuwen er voor, dat het uitdrukken van geluidhinder in euro's met ongeschikte normen helemaal ongewenst is.

### Conclusies

De ontwikkelingen, die door Van Geel worden voorgesteld, zullen het levensgenot van duizenden burgers van Z-Limburg ernstig schaden. Bovendien zal het imago van Limburg als aantrekkelijke leef- en recreatieomgeving sterk negatief worden beïnvloed.

Per saldo moet men concluderen dat de locatie van MAA, zeer dicht gelegen bij grote woonkernen, volledig ongeschikt is voor een luchthaven. Dat geldt zeker voor zogenaamd groot verkeer en al helemaal voor vrachtverkeer.

De normen, die in het rapport van Van Geel worden gebruikt, zijn ongeschikt voor het bepalen van de geluidhinder voor de situatie van MAA. Het rapport en de voorlichting, die plaats heeft gehad, geven een onjuist positief beeld van de te verwachten geluidhinder.

Publiek en Provincie zijn tot dusver onvolledig, dus onjuist voorgelicht over de consequenties van de voorgestelde groei van MAA. Er is derhalve geen basis voor het democratisch vaststellen van het niveau van geluidhinder, dat acceptabel wordt geacht.

### Aanbevelingen

Zware vrachtvliegtuigen geven ernstige geluidhinder in een dichtbevolkt gebied om MAA en dienen om die reden geweerd te worden.

Gebruik van een verlengde startbaan is ongewenst, omdat dit zal leiden tot voller geladen vrachtvliegtuigen, die nog meer lawaai produceren.

We willen aanbevelen dat, conform de Nationale Luchtvaart Nota, democratisch het niveau van hinder dat acceptabel is wordt vastgesteld voordat er een MKBA wordt gemaakt. Daaraan voorafgaand dienen bevolking en bestuurders objectief goed te worden voorgelicht over de te verwachten geluidbeleving voor mogelijke en voorgestelde scenario's. Dit rapport kan daarvoor een goede basis zijn.

Wij willen waarschuwen voor het verkeerd gebruik van een MKBA. Gebruik van een MKBA kan leiden tot besluitvorming op basis van een 'ongeschikte norm' voor geluidhinder en ten koste gaan van het democratische proces. Niet alle effecten kunnen in euro's uitgedrukt worden. Een MKBA is niet meer of niet minder dan een belangrijke informatiebron.