

Ulestraten, 15 november 2016

Onderwerp: uitbreiding van vliegveld MAA

Geacht College en Raad,

Verlenging van de baan richting Meerssen

De start- en landingsbaan van Maastricht Aachen Airport (MAA) is richting Meerssen verlengd met een stopway van 250 meter. Naar aanleiding van vragen uit de Tweede Kamer heeft de Staatssecretaris op 11-2-2003 laten weten dat de stopway er alleen is voor noodgevallen. Er heeft zich nu een nieuwe exploitant gemeld die als voorwaarde gesteld heeft dat de volle lengte van de baan, inclusief die stopway, gebruikt mag worden als reguliere baan. Door de beschikbaarheid van een langere baan kunnen zwaardere vliegtuigen opstijgen (groter, zwaarder beladen, voller getankt) waardoor het vliegveld aantrekkelijker wordt voor gebruikers en het aantal vluchten zal toenemen. “De milieuruimte van het vliegveld MAA moet benut worden” zei Gedeputeerde Beurskens op L1 radio. Daarom wordt door Beurskens gelobbyd om een samenwerking met Schiphol te realiseren zodat op MAA het vrachtverkeer uitgebreid kan worden. MAA moet na Schiphol het grootste vrachtvliegveld van Nederland worden in het dichtbevolkte Zuid-Limburg, waar de toeristische sector zo’n belangrijke banenmotor is. De toeristen komen hier vanwege het mooie rustgevende landschap.

Geluidsnormen

In het verleden waren er Ke-normen, waarop contouren en noodzaak van geluidsisolatie waren gebaseerd. Enkele jaren geleden zijn deze vervangen door de zogenaamde Lden-normen (Level day-evening-night) die uitgaan van een gemiddelde geluidsbelasting. Er is geen grens voor de piekbelastingen.

Gedogen

Op 12-3-16 heeft gedeputeerde Beurskens op L1 gezegd dat hij aan Staatssecretaris Dijksma gevraagd heeft om het gebruik van de stopway als onderdeel van de baan nog voor het eind van dit jaar te gedogen, vooruitlopend op de officiële procedure van een nieuw luchthavenbesluit. Gedogen kan op basis van een gedoogvergunning die gepubliceerd wordt. Gedogen kan ook stilzwijgend, waarbij de overheid niet handhavend optreedt. Voor omwonenden is stilzwijgend gedogen in dit geval vrijwel niet aantoonbaar.

Eind september 2016 heeft de Staatssecretaris laten weten dat voor de uitbreiding van het vliegveld geen volledige m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

Verlenging van de baan maakt verviervoudiging mogelijk

Volgens cijfers van het CBS heeft MAA in 2015 195.000 passagiers vervoerd en 56.600 ton vracht. Het is de bedoeling dat deze aantallen in 2024 gestegen zijn naar respectievelijk

700.000 en 250.000. Van 2015 naar 2024 nemen de aantallen respectievelijk toe met een factor 3,6 en 4,4, dus globaal een verviervoudiging. In 2024 zouden er dan 25.500 vliegtuigbewegingen zijn. Dat is 70 per dag. Op 29-9-16 heeft gedeputeerde Beurskens op L1 gezegd dat er naar gestreefd wordt dat MAA na Schiphol in Nederland de belangrijkste luchthaven voor vracht wordt.

Deze ontwikkelingen bij MAA zijn alleen maar mogelijk met voortdurende steun van de Provincie Limburg. Ons belastinggeld wordt gebruikt om ons ernstige overlast te bezorgen en onze gezondheid aan te tasten.

Procedure

Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken moet een nieuw luchthavenbesluit genomen worden. De actuele stand van zaken ten aanzien van het nieuwe luchthavenbesluit is te vinden op :

<http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alleprojecten/projectenlijst/luchthaven-maastricht-luchthavenbesluit/index.aspx>

Hinder

Meer, zwaardere en veelal lager opstijgende vliegtuigen dan momenteel hebben met name voor degenen die onder de vliegroute wonen of er dagelijks verblijven zoals de kinderen in het komende kindcentrum in Meerssen West , veel negatieve gevolgen zoals:

- meer gevaar,
- meer onveiligheidsgevoel van toestellen die recht boven je vliegen,
- meer geluidsoverlast,
- meer luchtverontreiniging van fijnstof en van ultrafijnstof,
- meer stank,
- door dit alles minder welzijn en slechtere gezondheid,
- waardedaling van huizen.

Ultrafijnstof

Onderzoek van TNO wijst uit dat vliegverkeer op Schiphol leidt tot verhoogde concentraties ultrafijnstof in gebieden rondom de luchthaven. Met name opstijgende vliegtuigen stoten onvoorstelbaar veel kleine deeltjes uit. Pas sinds kort kan ultrafijnstof in de lucht gemeten worden. Ultrafijnstof is niet te zien, je merkt het niet maar het zijn de kleine deeltjes die vrijkomen bij de verbranding van brandstoffen. Dit tast de gezondheid aan en veroorzaakt concentratiestoornissen, hoofdpijn, allergische reacties, longkanker en COPD, het stof kan in het bloed terecht komen en kan een hartaanval tot gevolg hebben. Vanwege de uitstoot van fijne deeltjes door vrachtwagens worden niet voor niets in steden milieuzones ingericht om die uitstoot te verminderen.

Unicef, de kinderrechtenorganisatie van de Verenigde Naties, heeft onlangs alarm geslagen: met name voor kinderen is luchtvervuiling schadelijk. Unicef draagt een aantal oplossingen aan voor het probleem. Allereerst pleit de organisatie voor een drastische vermindering van uitstootgassen.

Kindcentrum

Voor de kern Meerssen komt een nieuw kindcentrum in Meerssen West op een afstand van ongeveer 1500 meter van de baan van het vliegveld. De kinderen uit de kern Meerssen krijgen ten opzichte van de huidige situatie te maken met meer gevaar, meer

onveiligheidsgevoel, meer geluidsoverlast, meer luchtverontreiniging (fijnstof en ultrafijnstof) en meer stank. Op de website van het RIVM staat: "Vliegtuiggeluid heeft een negatief effect op de leerprestaties van kinderen." Beseft moet worden dat de geluidsoverlast en het onveiligheidsgevoel direct onder de overvliegende toestellen vele malen groter is dan enkele honderden meters naast de vliegroute. In diverse steden zijn milieuzones ingericht waar auto's geweerd worden die veel fijnstof en ultrafijnstof uitstoten. Dit om de gezondheid van de inwoners te beschermen. Bij het kindcentrum in Meerssen zal de uitstoot juist gaan toenemen en dus de gezondheid achteruit gaan.

Bij Schiphol staan een aantal meetposten voor geluid. De meetpost 40 Oosteindeweg Aalsmeer staat op een afstand van ongeveer 1500 meter van een baan, dus ongeveer op dezelfde afstand als het komende kindcentrum in Meerssen West ten opzichte van de verlengde baan van MAA. Die meetpost bij Schiphol geeft over het afgelopen jaar (8-11-15 t/m 7-11-16) gemiddeld per dag 86 keer een hogere meting dan 80 decibel. Het aantal vluchten is daar veel groter dan op MAA, maar het gaat om het gegeven dat bij het kindcentrum in Meerssen de grens van 80 decibel ook vaak overschreden zal worden als er zwaardere toestellen gaan vliegen. Volgens de ARBO moet een werkgever gehoorbeschermers aan werknemers beschikbaar stellen als werknemers dagelijks blootgesteld worden aan meer dan 80 decibel. De begeleiders die bij het kindcentrum buiten zijn om op de kinderen te letten die buiten spelen of sporten moeten dus ook de beschikking krijgen over gehoorbeschermers. Als de ramen open staan en binnen ook de grens van 80 decibel wordt overschreden zullen daar ook gehoorbeschermers moeten zijn voor de leerkrachten en begeleiders. Voor zover bekend zijn er geen regels voor gehoorbeschermers voor kinderen die dagelijks meer dan 80 decibel over zich heen krijgen. Dat er geen regels voor kinderen zijn, is niet omdat kinderen minder gevoelig zijn voor gehoorschade maar waarschijnlijk omdat het in Nederland ondenkbaar is dat kinderen in een situatie gebracht worden waar ze dagelijks meer dan 80 decibel moeten verdragen.

Economische schade

Als gevolg van toename van gevaar, overlast en schade voor de gezondheid ontstaat er waardedaling van huizen. Met name voor de huizenbezitters in de kern Meerssen en Rothem zijn er negatieve financiële gevolgen. Voor de Gemeente daalt daardoor de opbrengst uit Onroerend Zaak Belasting. Naast de beweerde positieve economische effecten van de groei van de luchthaven is er verder ook schade voor de werkgelegenheid in de recreatieve en toeristische sector. Voor rustzoekers wordt het mooie Heuvelland minder aantrekkelijk. In een groot deel van Heuvelland neemt immers de geluidsoverlast toe. In de Beleidsnotitie Toerisme Gemeente Meerssen 2016-2019 'Meerssen laten ontdekken' staat onder Doelgroepen: "De toeristische bezoeker van Meerssen kan grofweg getypeerd worden als een bezoeker op zoek naar rust en onthaasten ...". Deze beleidsnotitie is op 6-10-16 in de Raad vastgesteld.

Wat betreft de economisch positieve effecten wordt gewezen op de betekenis voor de regio. Waarom wordt er niet Euregionaal gekeken? Dan blijkt immers dat er voldoende luchthavens zijn op korte afstand.

Met ingang van 2014 daalt het aantal werklozen in Nederland. In Zuid-Limburg gaat de daling sneller dan landelijk. Als gevolg van de geringere groei van de beroepsbevolking (bevolkingskrimp) zal in Zuid-Limburg eerder een tekort aan arbeidskrachten optreden dan landelijk. Om die reden is er geen behoefte aan groei van ernstige overlast veroorzakende werkgelegenheid.

Meten

Rond Schiphol zijn meetposten waarvan de gegevens op internet staan:

<http://noiselab.casper.aero/ams/#page=actual> Op die website kan elk gewenst inzicht verkregen worden per meetpost o.a. pieken in decibel, zowel actueel als voor elke periode uit het verleden.

In de gemeente Best bij Vliegveld Eindhoven zijn 4 meetposten geplaatst ook omdat daar naast luchtvaart overlast is van wegverkeer en railverkeer.

<http://www.sensornet.nl/project/best/> Deze vormen van geluidsoverlast spelen voor de kern Meerssen ook. Woonwijken met daarin de meetposten in Best liggen op meer dan 5 km van de baan van het vliegveld. Daar wordt geluid gemeten van meer dan 80 decibel. In Meerssen liggen woonwijken binnen 1500 meter van de baan, terwijl hier geen meetposten zijn. Een voorbeeld: Uit de Proostenbuurt kregen we een melding van iemand die een eigen geluidsmeter heeft aangeschaft dat hij op 9-11-16 om 22:45 uur 85.2 decibel had gemeten in zijn slaapkamer.

Rond MAA zijn slechts zogenaamde handhavingpunten waar de geluidsbelasting niet gemeten maar berekend wordt in Lden op basis van informatie die door de exploitant wordt aangeleverd.

Vragen

Meten is weten. Wil de Gemeente zich ervoor inzetten dat op korte termijn meetposten geplaatst worden zoals in Best zodat omwonenden geïnformeerd worden over de feitelijke geluidsbelasting (dus niet alleen de berekende geluidsbelasting), inclusief de feitelijke pieken in de geluidsbelasting?

Is het niet vanzelfsprekend dat welzijn, gezondheid en een goede veilige leefomgeving voor de inwoners van Meerssen en met name voor de kinderen op de eerste plaats staan en niet het prestigeproject van Gedeputeerde Beurskens: het voortbestaan van het vliegveld MAA te rekken door uitbreiding van het vliegveld?

Is de Gemeente Meerssen bereid om alles te doen wat in haar mogelijkheid ligt om te voorkomen dat de in de richting Meerssen verlengde baan volledig in gebruik genomen wordt met alle gevolgen van dien?

Graag zien wij uw antwoord op deze 3 vragen tegemoet.

Met vriendelijke groeten,

Els Derks-van der Wiel
Secretaris Milieudéfensie Meerssen
Waterval 2a
6235 NC ULestraten