

Deze nieuwsbrief, een uitgave van Alliantie PleinAir Maastricht, verschijnt wanneer hier aanleiding toe is. De Alliantie is altijd bereid om met politici van alle partijen in gesprek te gaan over MAA. Neem hiertoe contact op d.m.v. onderstaand e-mailadres. contact@pleinairmaastricht.nl www.pleinairmaastricht.nl www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg

Pagina 1 van 5

Woedende omwonenden voelen zich bedrogen door MAA

Niet minder maar juist meer overlast!!

MAA is kennelijk wanhopig op zoek naar meer omzet. Alle beloftes ten spijt treedt MAA daarmee de belangen van de omwonenden met voeten en de Provincie idem dito met betrekking tot haar wettelijke zorgplicht t.a.v. een schone lucht, omgeving en milieu.

Net voor de zomer maakte MAA immers bekend "dat zij zich inspant om de hinder voor onze omgeving te beperken, o.a. door de meest lawaaiige vliegtuigen te ontmoedigen met hogere landingstarieven". En: "Wij zijn nu klaar voor de volgende stap: een plan voor het verder versnellen van de uitfasering van de vliegtuigen die de meeste (geluid)hinder en vervuiling veroorzaken".

Niets is echter minder waar. Op 5 november werd bekend dat in november/december op MAA een proef start van samenwerking met de BSI Group waarbij vluchten worden uitgevoerd met ... B747's. Deze toestellen behoren tot de meest lawaaiige en vervuilende. Door de CRO worden ze bestempeld als oorverdovend en sterk vervuilend. En wat is de reactie van MAA? Zij ziet uit naar een langdurige samenwerking met de BSI Group... Daarmee lapt MAA dus de belangen van de omwonenden aan haar laars. En de Provincie verzaakt dus ook haar wettelijke zorgplicht.

Het moge duidelijk zijn dat het 'schiphollen' inmiddels volop aan de gang is.

Schiphollen volgens van Dale: "misleiden door manipulatie, leugens, het verdraaien van feiten enz. Deze handelwijze wordt wel toegeschreven aan Schiphol in relatie tot de omwonenden van die luchthaven".

.....
Beloftes van MAA om de hinder voor de omgeving te beperken worden niet nagekomen.
.....

.....
MAA werkt samen met de BSI Group waarbij vluchten worden uitgevoerd met ... B747's. Deze toestellen behoren tot de meest lawaaiige en vervuilende.
.....

.....
De Provincie verzaakt haar wettelijke zorgplicht.
.....

Hinderbeperking door MAA kritisch beschouwd

Voorgeschiedenis

MAA en/of de provincie Limburg en/of de Schiphol Group hebben gesprekken en een enquête bedacht die de omwonenden van MAA de indruk moeten geven dat er naar hen geluisterd wordt. Dit in het kader van de business case, een uitvloeisel van het aangenomen amendement 145 'Heldens', dat het resultaat was van de Statenvergadering van 3 juni jl. over de toekomst van Maastricht Aachen Airport.

Bij punt 3E staat hier vermeld: "Een plan voor het uitfaseren van de meest vervuilende en geluid producerende toestellen waarbij de bedrijven en inwoners uit de omgeving die de meest ernstige hinder ondervinden de kans krijgen om inspraak te hebben".

Inleiding

De Provincie heeft in het hele traject van het ontwikkelen van de toekomstplannen voor MAA geen enkele poging gedaan om goed overleg te plegen over welke niveaus van hinder acceptabel worden geacht en hoe ervaren geluidhinder werkelijk zal worden teruggedrongen. Herhaalde verzoeken daartoe vanuit stakeholders zijn onbeantwoord gebleven. Bovendien zijn verzoeken aan de Provincie om onafhankelijke deskundigen in te schakelen, zoals van 't RIVM en de GGD, categorisch geweigerd.

MAA probeert de omwonenden nu met halve waarheden de indruk te geven dat men de geluidhinder gaat reduceren. Er wordt echter vooraf aan de enquête geen enkele informatie gegeven over de effecten van de voorgenomen groeiscenario's voor MAA. Men spreekt alleen over vlootvernieuwing en suggereert dat hiermee geluidhinder wordt beperkt.

MAA en/of de provincie Limburg en/of de Schiphol Group hebben gesprekken en een enquête bedacht die de omwonenden van MAA de indruk moeten geven dat er naar hen geluisterd wordt.

Verzoeken aan de Provincie om onafhankelijke deskundigen in te schakelen, zoals van 't RIVM en de GGD, zijn categorisch geweigerd.

In de begeleidende brief wordt o.a. het volgende gesteld:

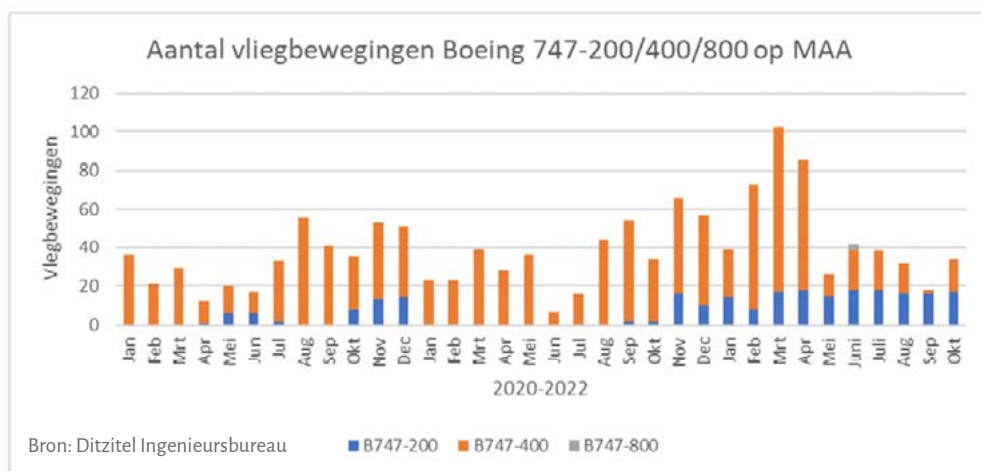
- MAA spant zich in om de hinder voor onze omgeving te beperken

In feite gaat er alleen maar meer hinder komen. Op dit moment tellen de vliegtuigen die voor 7.00 uur landen voor tien bij de berekening van de vliegoverlast. Indien MAA pas vanaf 7.00 uur in bedrijf is, mogen er voor elk toestel dat nu voor 7.00 uur landt of opstijgt na 7.00 uur tien landen of opstijgen, terwijl de berekende hinder hetzelfde blijft. Dat MAA pas om 7.00 uur in bedrijf komt klinkt goed maar zal in de omgeving leiden tot het ervaren van veel meer overlast.

- MAA spant zich in om de komst van de meest lawaaiige toestellen te ontmoedigen

De luchtvrachttarieven zijn reeds geruime tijd dusdanig hoog dat de ontmoedigingstarieven peanuts zijn voor de betreffende luchtvaartmaatschappijen met als gevolg dat het ontmoedigingsbeleid weinig tot niets oplevert voor de omwonenden.

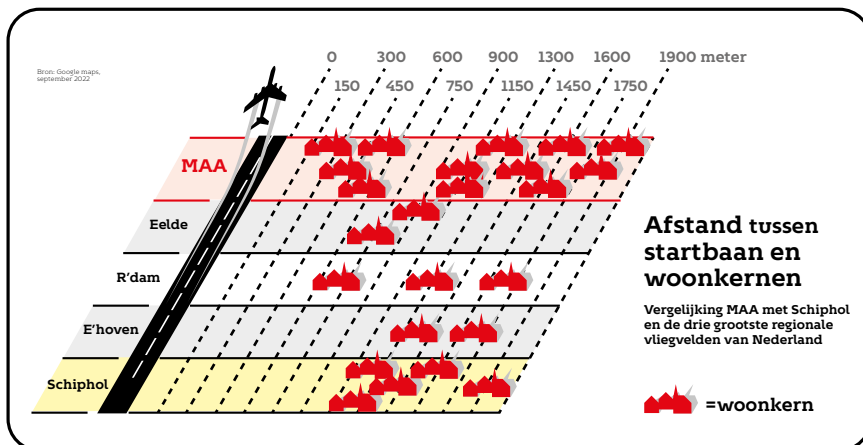
Dit wordt geïllustreerd door bijgaande afbeelding.



Deze laat zien dat er de eerste vier maanden van 2022 veel meer B747's geland zijn op MAA dan in dezelfde periode van 2021. Daarna neemt het aantal aanzienlijk af. Diverse leden van de CRO hebben B747's bestempeld als oorverdovend en sterk vervuilend.

Tijdens de CRO-vergaderingen is vanuit MAA meermaals verkondigd dat de B 747's vanwege de exploitatie NIET gemist kunnen worden. Maar als de B 747's geweerd worden, komen er wellicht meer toestellen - die misschien elk iets minder lawaai maken - om dezelfde hoeveelheid luchtvracht te vervoeren. Gevolg: meer overlast.

Het ontmoedigingsbeleid t.a.v. zware vrachtvliegtuigen is gekopieerd van Schiphol en pretendeert een gelijk speelveld. In de praktijk veroorzaken dezelfde toestellen die op Schiphol vliegen op MAA vanwege de uitzonderlijke korte afstand tot de woonomgeving, zo'n 7 maal dichterbij dan op Schiphol, enorm veel meer ervaren herrie en overlast, tot 25 dB(A) aan toe. Zie bijgaande afbeelding.



Het is niet voor niets dat reeds in 1996 drie ministeries gezamenlijk met het bericht naar buiten kwamen dat een verdere ontwikkeling van MAA met uitsluitend een noord-zuidbaan uit het oogpunt van geluidsoverlast onaanvaardbare consequenties zou hebben voor het woon- en leefklimaat in de regio.

Volgens EANS (European Aircraft Noise Services), dat deel uitmaakt van de Deutscher Fluglarmdienst e.V., met 789 meetstations in 9 landen zijn de geluidswaarden die nabij MAA gemeten worden zeer uitzonderlijk hoog.

Kortom, een stadsluchthaven als MAA is ten enenmale ongeschikt voor groot handelsverkeer. Waarom weigert men dit in te zien?

De Wereld Gezondheids Organisatie (WHO) heeft in oktober 2021 een resolutie (48/13) aangenomen waarin het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving ondubbelzinnig afgekondigd is. Wil MAA/ de Provincie de omwonenden van MAA dit recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving ontzeggen?

De Provincie zelf heeft als een van de wettelijk verplichte kerntaken de zorg voor milieu, energie en klimaat. De omgeving, lucht, land en water moeten veilig en schoon zijn. Bron: provincie Limburg.

De beoogde groei van MAA staat haaks op de uitvoering van deze kerntaken.

.....

Volgens EANS (European Aircraft Noise Services) zijn de geluidswaarden die nabij MAA gemeten worden zeer uitzonderlijk hoog.

MAA is ten enenmale ongeschikt voor groot handelsverkeer.

.....

- **MAA wil bepaalde toestellen niet meer toelaten**

MAA heeft niet de bevoegdheid om op eigen houtje toestellen te weren. Dit heeft de secretaris van de CRO onlangs nog schriftelijk bevestigd.

- **MAA wil vrachtluchten indien mogelijk weren tussen 6.00 en 7.00 uur**

In de business case is afgesproken dat MAA pas na 7.00 uur opengesteld wordt. Indien MAA werkelijk zou luisteren naar de omwonenden en minder hinder beoogt, dan laat ze de beperking van de openingstijd voor (vracht)vluchten onmiddellijk ingaan.

- **Over de enquête en ronde tafel-gesprekken**

- *MAA heeft bepaald dat alleen bewoners binnen de 56 Lden-contour mogen meedoen aan de enquête.* Hiermee wordt het veel groter aantal gehinderden binnen de 45 Lden-contour uitgesloten. Dit terwijl de MKBA stelt dat ook binnen de 45 Lden-contour door een aanzienlijk percentage inwoners ernstige geluidsoverlast wordt ervaren.
- *MAA wil te weten komen wat de meest lawaaige toestellen zijn die op MAA komen.* - Dit is een volstrekt overbodige aktie. Het is allang bekend dat de B 747 en B 777 de meeste overlast geven. Een onbegrijpelijk en onzinnig initiatief om hier een enquête voor te gebruiken. Waarbij bovendien bij omwonenden de kennis wordt verondersteld om welke vliegtuigtypes het gaat die de betreffende herrie produceren.
- *MAA bepaalt wie de maximaal 160 deelnemers aan de gesprekken zijn en dat de inhoudskundige van MAA is.* - De inhoudskundige is dus niet onafhankelijk. Ook wordt geen nadere informatie over de 'onafhankelijke gespreksleider' gegeven. (Wie is hij/zij? Door wie betaald?) Wie er notuleert. Hoe samenvatting en eindconclusies tot stand komen.
- *MAA toetst vervolgens de resultaten op de gewenste effecten.* - Wat zijn die effecten? Wie bepaalt wat gewenst en wat ongewenst is? Welke norm voor geluid wordt gehanteerd? Welke norm voor CO₂-uitstoot?
- *MAA toetst op haalbaarheid.* - Wie bepaalt wat haalbaar is? Wie garandeert dat, in overeenstemming met de aangenomen resolutie (48/13) van de Wereld Gezondheids Organisatie (WHO) waarin het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving ondubbelzinnig afgekondigd is, en dat het belang van de omwonenden voorop staat en niet de exploitatie?
- *MAA verwerkt de uitkomsten mee in het uitfaseringsplan.* - Hiermee kan MAA alle kanten op.

Conclusie

MAA heeft alles overduidelijk zodanig ingericht dat zij aan alle touwtjes trekt. MAA is heer en meester van dit proces en krijgt alle ruimte om het proces te sturen in de door haar gewenste richting. Gevolg zal zijn het volstrekt ontbreken van draagvlak voor de resultaten.

Hoe is het mogelijk dat de Provincie dit proces in handen legt van de direct belanghebbende, MAA?

Hoe is het mogelijk dat de Provincie de direct belanghebbenden, waaronder OmwonendenMAA, niet betrokken heeft bij de vaststelling van dit zogenaamde participatieproces?

Er bestaat dus geen enkele garantie dat de uitkomsten van de gesprekken met en de enquête onder omwonenden van MAA op een objectieve wijze gebruikt zullen worden t.b.v. overlastreductie. Alles wijst op het tegendeel: MAA moet door kunnen groeien en het heeft er alle schijn van dat de business case dusdanig opgesteld zal worden dat de uitkomst bij voorbaat vaststaat. Mét het benodigde vinkje bij 'burgerparticipatie'.