

## Reactie op term sheet

13-12-22

Alliantie pleinAIR Maastricht  
[alliantie@pleinairmaastricht.nl](mailto:alliantie@pleinairmaastricht.nl)



### Niet meer geheim

Op 9-12-22 werden de afspraken tussen Schiphol, Provincie Limburg en MAA openbaar onder druk van een aantal fracties uit Provinciale Staten. Gedeputeerde Staten had ze geheim willen houden.

Mededeling portefeuillehouder inzake Statenvoorstel G-22-054 Uitwerking amendement 145 - Transitie Maastricht Aachen Airport, brief gedeputeerde Satijn van 9-12-2022 (GS DOC-00387173) o.a. de tot nu toe vertrouwelijke overeenkomst met Schiphol  
<https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/6adcb58c-cc16-43a7-963d-6b53ea258ea1>

Deze reactie van de Alliantie pleinAIR Maastricht beperkt zich tot het aantal ernstig gehinderden.

## Aantal ernstig gehinderden zou moeten dalen volgens amendement, maar mag toenemen volgens statenvoorstel

### Amendement

In Amendement 145 dat op 3-6-22 in Provinciale Staten is aangenomen  
<https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/026978cc-0f55-49fc-a184-5811b3609e67> staat o.a.

**“Overwegende dat:** MAA omgeven is door diverse woonkernen en woonwijken waardoor ernstige hinder van de luchthaven veel sneller optreedt dan bij veel andere luchthavens;

**Van mening zijnde dat:**

- Er op korte termijn een goede samenwerkingspartner gevonden dient te worden voor de luchthaven die bereid is om omgevingsbewust te opereren;
- Het aantal ernstig gehinderden door de luchthaven nu en in de toekomst verder omlaag moet;
- Zichtbare en merkbare acties al op korte termijn genomen dienen te worden om ernstige (geluids)hinder tegen te gaan;

**Besluiten:**

- Een in aantallen onderbouwd en gevalideerd plan op basis van de nationaal vereiste modellen om het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen conform de denklijn uit het “rapport van Geel”, welke vastgelegd wordt in een luchthavenbesluit per 1-1-2025 met een maximum aantal ernstig gehinderden van 5.600 en verder verlaagd wordt naar maximaal 5.250 vanaf 1-1-2030 en maximaal 4.200 op 1-1-2035 hetgeen twee nieuwe luchthavenbesluiten zal vergen;”

### Statenvoorstel

In het Statenvoorstel G-22-054 dat Gedeputeerde Staten op 18-11-22 openbaar maakte  
<https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/f766d31f-a715-447b-a41b-8d5a3c12df83> zijn bovenstaande punten uit het Amendement 145 verwerkt.

Op pagina 20 staat:

*“MAA heeft met de Provincie Limburg afgesproken dat zij mag groeien zo lang zij het aantal ernstig gehinderden gefaseerd terugbrengt. In haar businessplan (hoofdstuk 5 Strategie, transitiepad ‘Beperken van hinder’) heeft MAA opgenomen dat zij het aantal ernstig gehinderden wil terugbrengen conform de denkbare uit het “rapport van Geel” en zoals weergegeven in onderstaande tabel. De procentuele afname zal hierbij leidend zijn met het oog op de aankomende wijziging van de regelgeving in dit kader (zie bijlage 3).”*

<b>Jaren</b>	<b>Ernstig gehinderden (max.)</b>
2022	13.600
2025	5.600
2030	5.250
2035	4.200

Het aantal van 13.600, dat in deze tabel wordt genoemd voor 2022, is het maximaal aantal toegestane ernstig gehinderden volgens de omzettingsregeling uit 2014. Het is de vraag of dit een geldige exploitatievergunning is. Er is nog steeds geen luchthavenbesluit.

Het meest opvallende in deze tabel is echter dan niet het werkelijke aantal ernstig gehinderden van 2021 of 2022 is vermeld.

In onderstaande tabel zijn de werkelijke cijfers van 2019 en 2021 toegevoegd. Het aantal van 2021 (3.500) is veel lager dan van 2019 (5.600), niet alleen omdat er minder groot vliegverkeer was, maar vooral omdat er (vrijwel) geen nachtvluchten waren tussen 6 en 7 uur en na 23 uur. In 2019 waren dat er respectievelijk 490 en 40. Nachtvluchten tellen bij de berekening van het aantal ernstig gehinderden 10 keer zwaarder dan vluchten overdag. Op basis van de beschikbare informatie is door de Alliantie het cijfer van 2021 geraamd.

<b>Jaren</b>	<b>Ernstig gehinderden</b>
2019	5.600
2021	Ongeveer 3.500
	<b>Maximaal</b>
2025	5.600
2030	5.250
2035	4.200

**Het aantal ernstig gehinderden is de cruciale sturingsvariabele waarover een statenbesluit moet worden genomen, maar hoe groot het aantal ernstig gehinderden nu is, is niet bekend gemaakt. Volgens het amendement en het statenvoorstel zou het aantal ernstig gehinderden moeten dalen. Dat is voorlopig niet het geval. Het aantal ernstig gehinderden kan ten opzichte van 2021 eerst fors toenemen.**

**Ook na 2030 geen daling volgens term sheet.**

**Aanvankelijk geheimgehouden term sheet komt niet overeen met statenvoorstel.**

In de term sheet (de afspraken met Schiphol) staat op pagina 6 bij “18 Elektrisch vliegen & ernstig gehinderden criterium. Indien het aantal passagiers via elektrisch vliegen vanaf het jaar 2029 per jaar meer dan 50% achterblijft bij de in het business plan geprognosticeerde aantal passagiers via elektrisch vliegen voor dat jaar geldt het volgende:”

Dan volgt onder punt 1 een moeilijke lange tekst die aldus samengevat en geïnterpreteerd kan worden.

Indien dat aan de hand is wat hiervoor geciteerd is dan hoeft het maximum aantal ernstig gehinderden na 2030 niet te dalen van 5.250 naar 4.200. Dat aantal mag na 2030 voor onbepaalde tijd 5.250 blijven. Het luchthavenbesluit moet het uitstel van de vermindering van het aantal ernstig gehinderden mogelijk maken. Hierdoor kan dan in de conventionele luchtvaart langer op peil blijven.

De kans dat de droom van de groei van het elektrisch vliegen uit komt is zeer klein. De kans dat het aantal ernstig gehinderden na 2030 moet dalen is dus zeer klein. Het statenvoorstel komt dus niet overeen met de term sheet die geheim had moeten blijven. Het Schipholen is begonnen

## **Als berekende aantal ernstig gehinderden niet blijkt te kloppen heeft dat geen gevolgen voor de geluidsruimte van MAA**

**Werkelijke aantal ernstig gehinderden is veel meer dan berekend.**

Het berekende aantal ernstig gehinderden was in 2019 gelijk aan 5.600. Volgens de GGD was het werkelijke aantal ernstig gehinderden door MAA in 2020 echter gelijk aan **ongeveer 28.000**. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Aantal-ernstig-gehinderden-door-MAA-2-11-22.pdf>

Volgens het businessplan zal het aantal vluchten met groot vliegverkeer vanaf 2021 groeien met ongeveer 75% groeien. Zie navolgende tabel. Bij de berekening van het aantal ernstig gehinderden speelt de piekbelasting geen rol. Het gaat om het gemiddelde geluid. Het kan niet anders dan dat de ervaren geluidsoverlast enorm toeneemt als de beoogde groei volgens het businessplan werkelijkheid wordt.

Omdat uit het GGD-onderzoek blijkt dat het werkelijke aantal ernstig gehinderden veel meer is dan het berekende aantal wordt in de komende jaren het berekeningsmodel aangepast. Duidelijk is dat dan volgens de berekening, met name bij MAA het aantal ernstig gehinderden veel hoger wordt. Dit zal volgens het statenvoorstel geen gevolgen hebben voor MAA. In de hierboven geciteerde tekst van pagina 20 van het statenvoorstel staat:

*“De procentuele afname zal hierbij leidend zijn met het oog op de aankomende wijziging van de regelgeving in dit kader.”*

## **Vragen naar aanleiding van bovenstaande**

1. Waarom komt het statenvoorstel wat betreft de beoogde vermindering van het aantal ernstig gehinderden niet overeen met de term sheet?
2. Waarom is er geen aantal beschikbaar van het aantal ernstig gehinderden en 2020 en 2021, terwijl het aantal ernstig gehinderden de cruciale sturingsfactor is?

**Tabel Aantal vluchten en aantal ernstig gehinderden** op volgende pagina.

**Tabel Aantal vluchten en aantal ernstig gehinderden**

Kolom		2019	2021	2025	2030	2035
	Vluchten, realisatie en businessplan					
1	Passagiers	2.781	848	2.812	3.699	3.422
2	Vracht	3.397	4.692	4.898	5.835	6.492
3	Totaal	6.178	5.540	7.710	9.534	9.914
	2021 = 100	112	100	139	172	179
	Waarvan nachtvluchten					
4	Tussen 6 en 7 uur	490	63	0	0	0
5	Tussen 23 en 24 uur	40	6			
6	Totaal	530	69			
	Berekend aantal ernstig gehinderden 48 Lden					
7	Realisatie en maximum toegestaan	5.592	3.500	5.600	5.250	4.200
	2021 = 100	160	100	160	150	120
8	Maximum toegestaan				5.250	5.250

**Bronnen**

- A G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022 (GS DOC-00335925).pdf
- B Mededeling portefeuillehouder inzake Statenvoorstel G-22-054 Uitwerking amendement 145 - Transitie Maastricht Aachen Airport, brief gedeputeerde Satijn van 9-12-2022 (GS DOC-00387173).pdf

Kolom 1 en 2 2019 en 2021: Bron A 51ste pagina

Kolom 1 en 2 2025, 2030 en 2035: Bron A 81ste pagina

Kolom 7 2021: berekend op basis van aantal vluchten en aantal nachtvluchten in 2019 en 2021 en aantal ernstig gehinderden in 2019

Kolom 7 2025, 2030 en 2035: Bron A 10de pagina

Kolom 8 2035: Bron B 13de pagina

Bewerking en berekening aantal ernstig gehinderden in 2021: Alliantie pleinAIR Maastricht