

Aan Gedeputeerde Staten van Limburg alsmede aan het college van B&W van de gemeente Beek en de Minister voor Natuur en Stikstof

| | | | |
|--------|--------------|----------|--|
| Datum: | 6 febr 2024. | Project: | Proefdraaiplaats Maastricht-Aken-Airport (MAA) |
| | | Locatie: | Maastricht |
| | | Betreft: | zienswijze CRO-bewonersvertegenwoordigers MAA |

Geachte colleges/minister,

De afgelopen jaren is er op de Luchthaven MAA zonder een daartoe strekkende vergunning proefgedraaid met vliegtuigmotoren, met name door het onderhoudsbedrijf SAMCO en incidenteel vliegtuigen welke de luchthaven aandeden. In de Omgevingsvergunning van 2003 werd het proefdraaien op MAA ALLEEN toegestaan met propellervliegtuigen, dit proefdraaien mocht alleen tussen 07.00 en 19.00 uur plaats vinden, maar niet op zondagen en algemeen erkende feestdagen. Vanaf 1 Januari 2005 moest dit proefdraaien plaats vinden op de toen aangelegde afgeschermdede locatie TRS langs de autosnelweg A2 aan de westkant van de luchthaven. Proefdraaien op de uitwijklocatie SAMCO mocht MAXIMAAL 40x per jaar en ALLEEN als het niet mogelijk was om vanwege de meteo-omstandigheden de TRS te gebruiken. Wat die meteo-omstandigheden waren, werd niet gedefinieerd.

Om aan deze situatie een eind te maken is door de provincie Limburg een Provinciaal Inpassing Plan (PIP) in ontwerp ter inzage gelegd. Daarnaast heeft de gemeente Beek een ontwerp voor een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu ter inzage gelegd. Tenslotte is er voor de activiteit proefdraaien de benodigde natuurvergunning aangevraagd.

De bewonersvertegenwoordigers in de CRO MAA hebben zich vanuit hun taak, het bewaken van een goed woon- en leefklimaat in de omgeving van MAA over deze documenten gebogen en komen tot de volgende zienswijze. Gezien de verbondenheid van de diverse procedures sturen wij ieder van u de integrale zienswijze toe. Wij zijn van mening dat er zeker een aantal positieve elementen in de diverse voorgenomen besluiten zitten, zoals een maximum aantal proefdraaisessies, een maximale tijdsduur per proefdraaisessie en een vermindering van het aantal woningen (van 1091 naar 720) met een gemiddelde geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) per etmaal. Een bepaling over het NIET toestaan van proefdraaisessies op zondagen en algemeen erkende feestdagen ontbreekt echter.

Verder merken wij op dat de vergunning voor de proefdraaiplaats wordt aangevraagd en verleend aan de luchthaven, terwijl uit alles blijkt dat de hoofdgebruiker het onderhoudsbedrijf SAMCO is. Gezien de organisatorische etc binding van dit bedrijf met de PDP zou SAMCO de aanvrager moeten zijn en niet de luchthaven. Dat wordt anders als de luchthaven ook houder is van de vergunning van SAMCO en SAMCO haar opstallen met vergunning huurt van de luchthaven.

Vervolgens wordt in de bijgevoegde rapportages op verschillende plaatsen, gemeld, dat nu er geen wettelijke grenswaarden worden overschreden, een en ander vergunbaar is. Er wordt daarbij voorbij gegaan aan het feit dat ook moet worden gemotiveerd waarom het ook ruimtelijk aanvaardbaar is. Een enkele verwijzing naar het niet overschrijden van de wettelijke grenswaarden is onvoldoende. Het besluit moet op dit punt aangevuld worden. Datzelfde geldt voor de cumulatie van geluid ter plaatse van de verschillende woningen. Alhoewel geconstateerd wordt, dat de bijdrage vanuit de proefdraaiactiviteiten in de geluidsbelasting beperkt blijft, ontbreekt ook hier een conclusie inzake de ruimtelijke aanvaardbaarheid ervan.

Aangegeven wordt dat de bepaling van de preferente proefdraailocatie bij de powersetting "Full Power" geschiedt op basis van de windrichting. Hierbij wordt niet aangegeven wat die windcriteria precies zijn. Omdat SAMCO de hoofdgebruiker lijkt te worden is het de verwachting dat er vooral gebruik gemaakt wordt van de proefdraaiplaats nabij de bedrijfsgebouwen van Samco. In het rapport van het bureau WSP staat in paragraaf 3 (Grondgebonden Activiteiten) op blz.3 te lezen dat in de beoogde situatie ongeveer 50% van de proefdraaisessies plaats vindt op de A2 locatie en 50% op platform C bij SAMCO. Onduidelijk is waar dit op gebaseerd is.

Vooraf Geverik is hiervan de dupe, het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan die 50 dB(A) door alleen het proefdraaien neemt toe van 20 naar 60 (zie blz. 33 ontwerp PIP). Bedenk hierbij ook dat bij SAMCO op platform C afhankelijk van de wind 2 proefdraaiopposities worden gebruikt. Deze 2 posities liggen een paar honderd meter uit elkaar en de vliegtuigen die daar proefdraaien staan parallel langs de naast gelegen taxibaan en worden opgesteld zonder enige afscherming. Het aanbrengen van geluidabsorptie op de paardenloods naast SAMCO heeft slechts een heel beperkte waarde en lijkt vooral symbolisch en goedkoop. Het leidt slechts bij een deel van de woningen in Moorveld (gelegen ten westen van MAA) tot enige geluidsreductie van 1 à 2 dB(A), maar desalniettemin neemt het aantal woningen daar met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) toe van 64 naar 72 door alleen het proefdraaien.

Opvallend is dat er geen of nauwelijks aandacht wordt besteed aan het fenomeen waterinjectie in de uitstroom van vliegtuigmotoren bij proefdraaien. Zowel het Site Survey rapport van het NLR uit 2019, als 2 NLR rapporten uit 2020, namelijk "Stiller en Schoner MAA" en "Duurzaam en Innovatief MAA" benoemen dit als een serieuze optie om geluid te dempen, maar ook om de verschillende verbrandingsproducten incl. (ultra) fijnstof af te vangen. Opgemerkt wordt dat bij de maximaal 200 toegestane proefdraaisessies op ground-idle vermogen de uitstoot van onvolledig verbrandde gassen het hoogst is. Deze optie van waterinjectie vergt weliswaar nog nader onderzoek, maar is in 2010 wel succesvol getest op vliegbasis Leeuwarden met een F16. Er is nagelaten om iets met die NLR aanbevelingen te doen.

T.a.v. de voorgenomen beslissingen en de motivering van adviesbureau Peutz zijn er een paar zaken die onder de aandacht gebracht moeten worden.

In de eerste plaats is nergens een onderbouwing vinden van het grote aantal proefdraaibeurten. Bij de aanwezigheid van een bedrijf als SAMCO is dat op zich wel denkbaar. Wel werd geconstateerd, dat eerst sprake was van 662 proefdraaibeurten in beeld waren en dat er na enige studie nu 362 worden aangevraagd. Een goede onderbouwing is noodzakelijk, zodat niet onnodig veel proefdraaibeurten worden toegestaan. Daarbij moet worden opgemerkt dat het aantal proefdraaisessies in de jaren voor 2022 bij lange na niet in de buurt kwam van een aantal van 300.

Verder wordt voorgesteld om afhankelijk van het vliegtuigtype het proefdraaien toe te staan in de periode 07.00 - 23.00 uur. Met name de vroege ochtend (07.00 – 09.00 uur) en de avond (19.00 - 23.00) zijn tijden van de dag waarop veel overlast wordt ondervonden. U herkent dat ook van de discussie rond de openingstijden in het Luchthavenbesluit. Daar komt bij dat SAMCO als reguliere gebruiker van de proefdraaiplaats aangeeft niet regulier voor 09.00 uur te gaan proefdraaien en uit te gaan van 1 proefdraaibeurt per dag. In het licht van het vorenstaande vinden wij dat het proefdraaien moet plaatsvinden in de uren tussen 09.00 uur en 19.00 uur. Mocht er zich een onverhoopte incidentele situatie voordoen, waarbij buiten deze uren een proefdraaibeurt moet worden uitgevoerd, dan kan daarvoor in de incidentele bedrijfssituatie de ruimte worden gereserveerd.

Als het gaat om de representatieve bedrijfssituatie moet geconstateerd worden dat bij de rapport van bureau Peutz andere uitgangspunten zijn gehanteerd, dan bij het Memo Geluid, d.d. 10-8-2023/2-10-2023, pro.nr SLM008488 dat in het kader van de aanvraag WNB- vergunning is overlegd. Het gaat dan om verschillen in het gebruik van de diverse proefdraailocaties en de gebruikstijden FP en GI. Dit leidt tot de conclusie dat tenminste 1 van de 2 onderbouwingen ondeugdelijk is en niet als basis voor besluitvorming kan dienen.

Op blz. 31 van het ontwerp PIP staat een overzicht van het inhoudelijke proefdraaien inzake vliegtuigtypes, aard van de proefdraaisessies (resp. full power, flight-idle en ground-idle) en het bijbehorend aantal minuten. Opvallend daarbij is dat een veel door SAMCO onderhouden vliegtuigtype als de Airbus 220 daarbij niet wordt vermeld.

T.a.v. de mogelijkheid van een 3-zijdige GRE (Ground Run-up Enclosure) als afscherpende maatregel moet worden geconstateerd dat het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) zou afnemen naar 120 à 130 woningen. Een geluidreductie van maar liefst 15 à 20 dB zou met zo'n GRE gerealiseerd kunnen worden. Vervolgens worden een aantal redenen opgesomd waarom een verbouwing van de TRS op de A2 locatie naar een GRE niet mogelijk is (bovenwettelijk, te duur en niet effectief (alleen van invloed op full power proefdraaisessies). De werkelijke reden ligt waarschijnlijk bij de wens van SAMCO om vooral voor de eigen bedrijfslocatie te kunnen proefdraaien. T.a.v. de financiering geven wij in overweging om deze te verdelen over MAA, Provincie, SAMCO met eventueel een bijdrage van het Omgevingsfonds.

In de inleiding op blz. 5 van het ontwerp PIP proefdraaien MAA staat te lezen dat "Het voortbestaan en de groei van vliegtuigonderhoud op MAA van wezenlijk belang zijn voor de duurzame verankering van de Maastricht Maintenance Boulevard. Het proefdraaien met straalmotoren levert een bijdrage aan de realisatie van een toekomstig bestendig MAA. Er is daarom sprake van een provinciaal belang om de proefdraai-activiteiten te reguleren." Dan is het alleszins redelijk dat de Provincie als grootaandeelhouder ook bijdraagt aan de realisatie van zo'n GRE.

Er zijn de afgelopen jaren op MAA voorzieningen gerealiseerd om het APU gebruik te reduceren, zoals walstroom, PCA-units en e-GPU's. Desondanks zijn de regels voor het APU gebruik (een bron van veel klachten) op MAA nog steeds veel soepeler dan op Schiphol. Op MAA moet bij aankomende vliegtuigen de APU niet later dan 15 minuten na "parking brakes set" worden uitgezet, maar op Schiphol is dit 5 minuten. Op MAA mag bij vertrekkende vliegtuigen de APU niet

eerder dan 15 minuten voor de "actual off-block time " worden aangezet, maar op Schiphol is dit bij narrow-body vliegtuigen 5 minuten en 10 minuten bij wide-body vliegtuigen. Voor Schiphol zijn 6 uitzonderingen gedefinieerd waarbij van deze regels mag worden afgeweken. Voor MAA is dit in het geheel niet geformuleerd en moet de vlieger voor afwijkingen alleen contact opnemen met de Airport Authority's. In het verlengde van het voorgaande zijn wij dan ook van mening dat de regels voor het APU gebruik op MAA moeten worden gelijkgetrokken met die op Schiphol.

Afsluitend,

Gezien de voorgeschiedenis met het proefdraaien op MAA is de handhaving een punt van grote zorg voor zowel het proefdraaien als het gebruik van de APU. Er dienen op dit vlak dan ook harde toezeggingen te komen, terwijl aan de CRO overzichtelijke kwartaalrapportages beschikbaar moeten worden gesteld. Bij het registratiesysteem inzake het proefdraaien dient niet alleen het type vliegtuig, het tijdstip, de duur en de aard van het proefdraaien vermeld te worden, maar ook de locatie, alsmede de windrichting en windsnelheid.

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn geweest. Voor vragen kunt u contact opnemen met Hans Albersen, email <alberties@hotmail.com>

Een afschrift van deze brief hebben wij ook gezonden aan de CRO MAA.

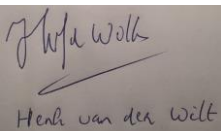
Met vriendelijke groet,
Namens de CRO-bewonersvertegenwoordigers MAA,

Mevr. S Everts



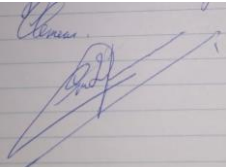
S. Everts

De heer H. van der Wilt

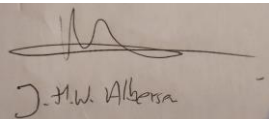


Henk van der Wilt

De heer C. Degenaar



De heer H. Albersen



J.-H.W. Albersen

5-2-2024.

Dag Saskia

Met plezier heb ik mijn
goedkeuring voor de Toetswijze P.F.
Grootenboom.

