Aan: Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht

Onderwerp: Onderzoek naar de wenselijkheid van een geluidmeetnet bij MAA

In de Maart 2025 vergadering van de CRO MAA is een Taskforce Geluidmeetnet opgericht om de wenselijkheid van een geluidmeetnet bij MAA te onderzoeken. Daarbij zou moeten worden gekeken naar voor-en nadelen, de kosten, de eventuele relaties met Doc 29 (Europese rekenmethode vliegtuiggeluid) en het toekomstige Nieuwe Stelsel Regulering Vliegtuiggeluid.

De Taskforce bestond uit de CRO leden Fons Latour (MAA), Carlo Poolen (gem. Meerssen), Simon Paul (AOPA) en Henk van der Wilt (CRO-lid voor Omwonenden). De Taskforce heeft zich zo breed mogelijk georiënteerd met bezoeken aan het Ministerie I&W in Den Haag, DCMR (Milieudienst Rijnmond) te Schiedam, Eindhoven Airport en Omgevingsdienst Zuid-Limburg. Daarnaast werden gesprekken gevoerd met Marcel Bovy (expert geluid bij de Provincie) en Marianne Duijvestijn (KICL).

Hieronder worden de belangrijkste relevante bevindingen beschreven.

Ref. Bezoek aan I&W (gesproken met Maarten van der Niet):

- Er is geen overheidsbeleid voor het hebben van een geluidmeetnet bij luchthavens. Waar er wel een geluidmeetnet aanwezig is, wordt er van overheidswege geen financiële bijdrage geleverd.

- Er is geen relatie tussen het hebben van een geluidmeetnet en Doc 29. Er is eveneens geen relatie met het toekomstige Nieuwe Stelsel Regulering Vliegtuiggeluid.

- Metingen dienen vooral om rekenmodellen te valideren. Dit gebeurt normaliter om de 5 jaar en kan ook plaats vinden met een tijdelijk mobiel meetnet. Note: Bij een geluidsbelasting van meer dan 50 Lden is er volgens het PAMV verhaal nauwelijks verschil tussen meten en berekenen. Bij een geluidsbelasting van minder dan 50 Lden is dat wel het geval.

- Atmosferische omstandigheden spelen een grote rol bij het doen van metingen. De passage van een bepaald type vliegtuig over een meetpunt kan b.v. de volgende dag bij heel andere weersomstandigheden (wind, temperatuur, vochtigheid en luchtdruk) met hetzelfde type vliegtuig over hetzelfde meetpunt een verschil in meetwaarde opleveren van zo'n 10 tot 15 dB. Dit effect is dichtbij de luchthaven, zoals in Geverik, veel kleiner dan bijvoorbeeld in Meerssen dat een stuk verder weg is gelegen.

- Locaties voor de meetpalen kunnen het best worden bepaald in overleg met het RIVM.

- Belangrijkste nadelen van een meetnet zijn de hoge kosten en het feit dat er een organisatie nodig is voor beheer en onderhoud.

Ref. Bezoek aan DCMR (gesproken met Richard Spaans en Erwin Beukenholt):

- Bij RTHA is ruim 20 jaar geleden het geluidmeetnet RANOMOS gerealiseerd. De metingen vinden plaats in opdracht van de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en RTHA. De jaarlijkse kosten bedragen 70.000 Euro voor beheer, onderhoud, energiekosten enz. Provincie, gemeente Rotterdam en RTHA dragen in gelijke mate bij in de kosten. Bij RANOMOS gaat het om 6 meetpalen en 1 mobiele meetpaal, alle klasse 1. Ten behoeve van een burgermeetnet is RANOMOS uitgebreid met 10 mobiele meetpalen (klasse 2). Dit wordt gefinancierd door de provincie zuid-Holland en de locaties van deze mobiele meetpalen zijn bepaald in overleg met bewonersorganisaties en het NLR.

- Aanschaf meetpaal klasse 1 bedraagt 25.000 Euro en aanschaf meetpaal klasse 2 kost 10.000 Euro. Middels de website van DCMR zijn geluidsmetingen, vluchtgegevens, alsmede radartracks voor omwonenden toegankelijk en kunnen klachten over vliegtuiggeluid worden ingediend.

- Voordeel van een permanent geluidmeetnet is volgens DCMR meer transparantie naar omwonenden en daardoor meer vertrouwen door omwonenden in de berekende en toegestane geluidsbelasting. Nadeel naast de hoge kosten zijn mogelijk verkeerde interpretaties van meetgegevens door omwonenden.

- Volgens DCMR voegen metingen niets toe met betrekking tot het nemen van hinderbeperkende maatregelen.

Ref. Bezoek aan Eindhoven Airport (gesproken met Maurits de Beer en Bas van Asperdt).

- Het geluidmeetnet (Casper Noise), geleverd door het bedrijf Casper, bestaat uit 10 meetpalen en is een initiatief van Eindhoven Airport om de dialoog met de omwonenden te verbeteren en de rekenmodellen te valideren. De locaties van de meetpalen zijn bepaald door een commissie bestaande uit geluidspecialisten van DCMR, medewerkers van de gemeente Eindhoven en Eindhoven Airport, alsmede 2 deskundige vertegenwoordigers van omwonenden. NLR was hier niet bij betrokken.

- Het geluidmeetnet wordt gefinancierd door Eindhoven Airport met een bijdrage van het Gezondheidswinstfonds. Kosten bedragen iets minder dan een 1.000.000 Euro voor een contract van 10 jaar met het bedrijf Casper.

- Het geluidmeetnet is gekoppeld aan vluchtgegevens en radartracks. Via een Burenapp en de website van het platform “Samen op de hoogte” is het meetnet toegankelijk voor omwonenden en kunnen tevens klachten over het vliegverkeer worden ingediend.

- Net als door DCMR wordt ook door Eindhoven Airport de hoge kosten van een geluidmeetnet gezien als het belangrijkste nadeel. Ook de voordelen klinken eensluidend: Transparantie over het vliegverkeer en een beter contact met omwonenden. Tevens werd door Eindhoven Airport benoemd dat met een permanent geluidsmeetnet de effecten van hinderbeperkende maatregelen objectief in beeld kunnen worden gebracht.

Ref. Bezoek aan de Omgevingsdienst Zuid-Limburg (gesproken met Jacques Ummels).

- Het gesprek heeft geen voor het onderzoek relevante informatie opgeleverd.

Ref. Gesprek met Marianne Duijvestijn (KICL) en Marcel Bovy (Provincie).

- Een geluidmeetnet zoals bij RTHA en Eindhoven Airport in gebruik is, heeft voor het KICL in de afhandeling van de klachten over vliegverkeer MAA en de verwerking daarvan in de kwartaalrapportages geen toegevoegde waarde. Het KICL koppelt de meldingen over vliegtuiggeluid met vluchtgegevens en radartracks uit FANOMOS van het NLR. Note: Zoals bekend verwerkt het KICL ook de klachten over het vliegverkeer van AWACS Geilenkirchen, Luik-Bierset en Niederrhein.

- Voor het valideren van het rekenmodel geluidsbelasting, alsmede om de effecten van bijvoorbeeld vlootvernieuwing en een wijziging van operationele vliegprocedures te onderzoeken, is het nodig dat tijdelijke metingen over een langere periode (1 jaar) worden uitgevoerd. Dit vanwege de variaties in weersomstandigheden, alsmede eventueel (al dan niet tijdelijke) veranderingen in de omgevingsomstandigheden.

- Nadelen van een (permanent) geluidmeetnet zijn behalve de relatief hoge kosten het gegeven dat de burger geen rechten kan ontlenen aan geluidsmetingen.

- Voordelen van een permanent geluidmeetnet zijn het zichtbaar kunnen maken van de effecten van bijvoorbeeld vlootvernieuwing en wijzigingen in operationele vliegprocedures, zoals de invoering van NADP 1. Ook de toekomstige vermindering van het aantal Ernstig Gehinderden

(EGH) bij MAA van 5600 naar 5250 en uiteindelijk naar 4200 in opeenvolgende Luchthavenbesluiten MAA zou eveneens inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

Tot slot: De Taskforce heeft ervoor gekozen om geen aanbevelingen te doen of advies te geven, maar de discussie over de wenselijkheid van een permanent geluidmeetnet op basis van onze bevindingen over te laten aan de reguliere CRO vergadering.

-

-