

Conclusies op basis van navolgende:

- Voorstanders van groei van MAA benadrukken dat het aantal vliegtuigbewegingen sterk is gedaald sinds eind jaren negentig van de vorige eeuw en suggereren daarmee dat de overlast nu minder is dan toen. Dat het aantal vliegtuigbewegingen is afgenomen klopt, maar die daling is met name opgetreden bij de kleine luchtvaart (voornamelijk lesvluchten). Kleine luchtvaart was vooral overdag actief en veroorzaakte over het algemeen alleen hinder direct rond de luchthaven. Van 1997 naar 2019 is de hoeveelheid vracht verviervoudigd. De overlast van vrachtvervoer is dus enorm toegenomen. Van 1997 naar 2019 is het aantal passagiers met ongeveer 50% gestegen. Bovendien vertrekken nu een groot deel van het jaar dagelijks vluchten direct na 6 uur, die inwoners en toeristen in Zuid-Limburg wakker maken. Dat was in 1997 niet het geval. De overlast door passagiersvervoer is dus ook sterk toegenomen. **Hoewel het aantal vliegtuigbewegingen dus sterk is gedaald sinds eind jaren negentig, is de overlast van het vliegverkeer sterk toegenomen.**
- Gezien de groeiambities van MAA kan de **overlast in de komende jaren nog ruim verdubbelen en wordt daardoor dus vele malen hoger dan eind jaren negentig.**
- **Het aantal extensies** (toestemming om na 23:00 uur te mogen landen of opstijgen) is **nog nooit zo hoog geweest als in juli 2018**. Extensies zouden uitzondering moeten zijn, maar leken regulier te worden voor Corendon. Ook deze zomer liep het aantal extensies weer op, maar niet zo erg als vorig jaar. In september dit jaar zijn er echter weer meer extensies dan in september vorig jaar.
- Het aantal **meldingen van overlast** van het vliegverkeer was in het tweede kwartaal van 2019 **meer dan dubbel zoveel** als in 2018 en **11 keer zoveel** als 2017. Het aantal stijgt dus explosief. Het aantal ernstig gehinderden is op basis van een achterliggend rapport bij de aanvraag luchthavenbesluit inmiddels waarschijnlijk opgelopen naar ongeveer 15.000 zijn. In het tweede kwartaal van 2019 werd echter door slechts 654 mensen een melding gedaan van overlast. Die 654 is dus slechts het **topje van de ijsberg**. Sinds het tweede kwartaal is het aantal blijven stijgen, zelfs in die mate dat het klachtenbureau overbelast werd en sindsdien niet meer rapporteert over het aantal meldingen van overlast.
- De **werkgelegenheid** bij de luchthaven bestaat uit **199** werknemers. De toeristische sector in Zuid-Limburg, die de nadelen van de groei van MAA ondervindt, heeft ruim 21.000 arbeidsplaatsen.
- Sinds 2014 is door de Provincie Limburg en gemeenten meer dan **86 miljoen euro subsidie** toegezegd aan MAA en is al 46 miljoen euro uitbetaald tot 1-1-19.

Vliegtuigbewegingen

Op <https://www.maa.nl/omwonenden/veelgestelde-vragen/> staat o.a.:

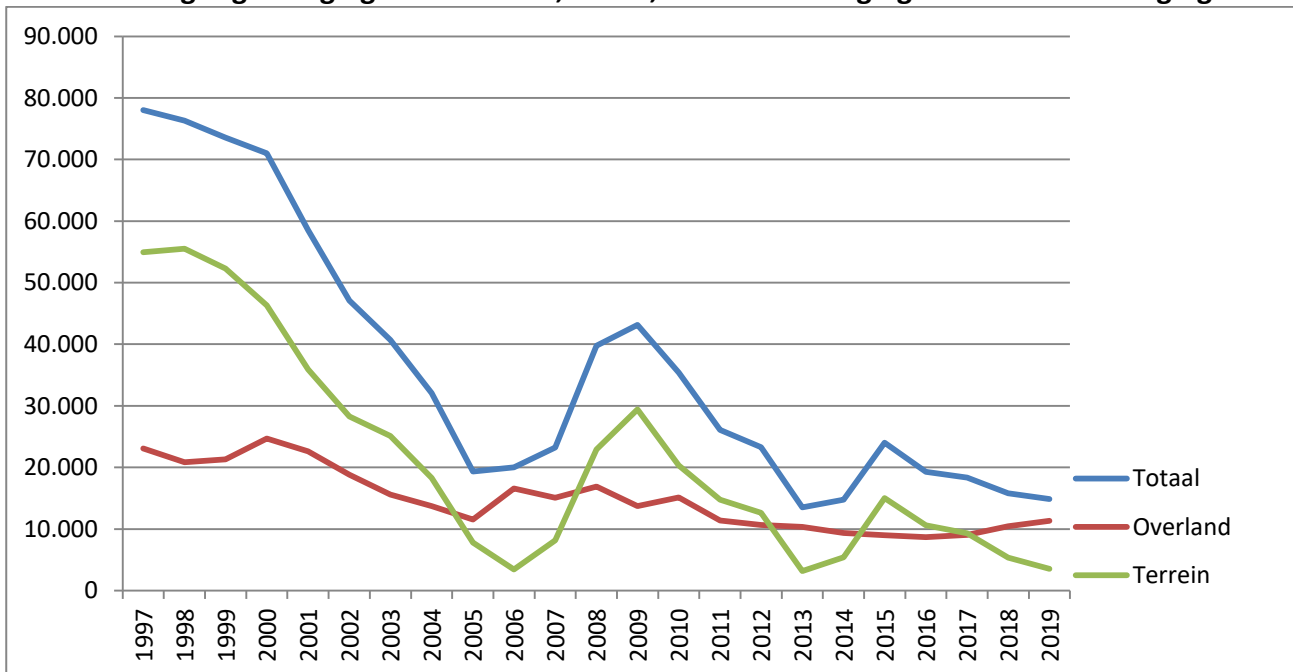
“Is het waar dat er nog nooit zoveel gevlogen is op Maastricht Aachen Airport?

Gegevens uit het verleden laten zien, dat het aantal vliegbewegingen in de tijd drastisch is afgenomen. In 1997 waren er bijna 80.000 vliegbewegingen. In 2009 iets meer dan 40.000. In 2018 waren dit er ongeveer 16.500.”

Het aantal vliegbewegingen is weliswaar sterk verminderd, maar de overlast niet. Dat wordt hierna verder uitgewerkt.

Het aantal vliegtuigbewegingen is het aantal landingen en starts samen. Het aantal vliegtuigbewegingen kan gesplitst worden in **overlandbewegingen** (Vluchten waarbij de opstijging en de daarop volgende landing niet op hetzelfde luchtvaartterrein plaatsvinden.) en **terreinvluchten** (Vluchten waarbij de opstijging en de daarop volgende landing op hetzelfde luchtvaartterrein plaatsvinden.).

Grafiek 1 Vliegtuigbewegingen sinds 1997, totaal, overlandbewegingen en terreinbewegingen

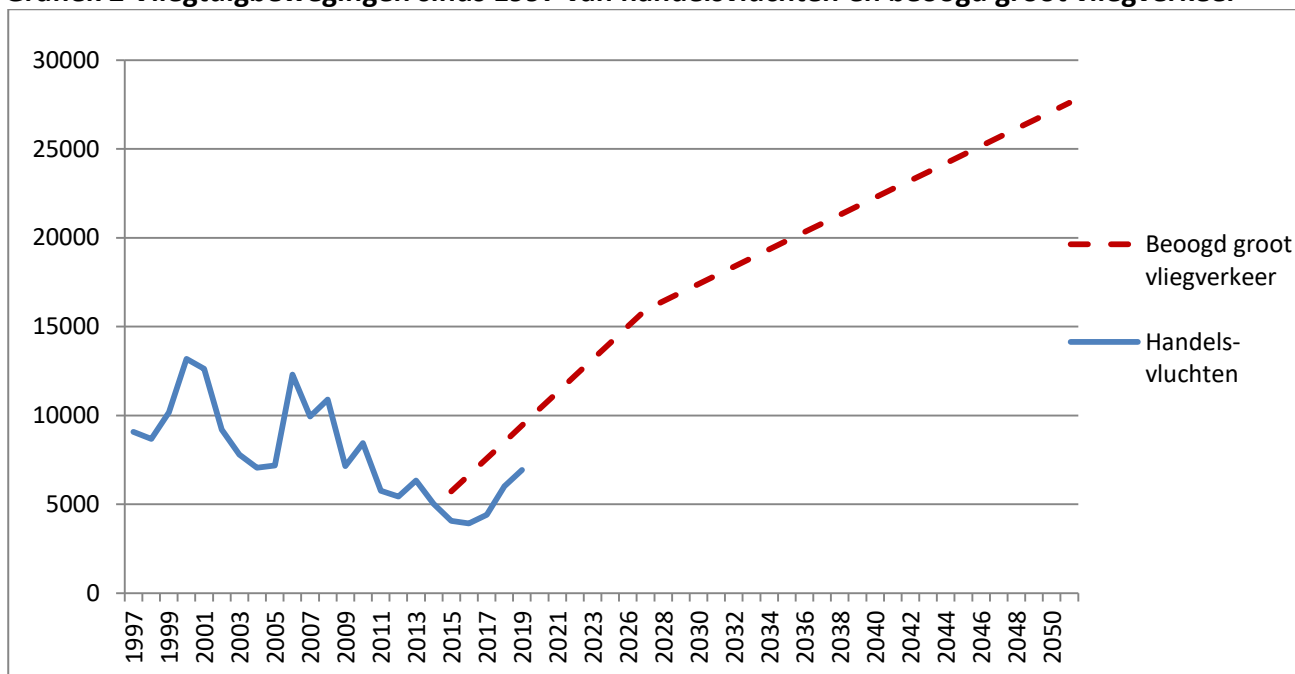


Bron: CBS. 2019 geraamd op basis van cijfers t/m juli.

De bijna 80.000 vliegbewegingen in 1997 bestonden voor 55.000 uit **terreinvluchten**, waarbij het vliegtuig opsteeg en landde op MAA. Het aantal terreinvluchten is gedaald van 55.000 in 1997 naar ongeveer 3.500 in 2019. Hierin zit dus veruit de grootste daling van het aantal vliegtuigbewegingen. Die 55.000 terreinvluchten in 1997 betroffen met name lesvluchten met kleine toestellen die over het algemeen overdag direct rond het vliegveld hinder veroorzaakten. Voor lesvluchten werd soms ook 's avonds gevlogen, maar nooit 's morgens direct na 6 uur. In 1997 waren er 23.000 **overlandvluchten**. Dat aantal is gedaald naar 8.700 in 2016 en is daarna gestegen naar ongeveer 11.500 in 2019. In de overlandvluchten zitten o.a. de passagiersvluchten en vrachtluchten, dus over het algemeen de grote toestellen die ook ver van de luchthaven hinder veroorzaken. Informatie over tijdstip van de vliegbewegingen is niet direct beschikbaar. Een groot deel van het jaar stijgen sinds een paar jaar iedere dag direct na 6 uur een aantal vliegtuigen op, die bewoners en toeristen in Zuid-Limburg uit hun slaap halen. Dat was voorheen niet het geval. Voorheen zaten er wel vliegtuigen bij die meer herrie veroorzaakten, maar dat was overdag.

Binnen het totaal aantal vliegbewegingen wordt ook de rubriek “**handelsvluchten**” onderscheiden. Dat zijn alle verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen met als doel het vervoeren van reizigers, vracht en post tegen betaling. De ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen in de rubriek handelsvluchten, is mogelijk een goede indicatie voor de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen met groot verkeer. (Over groot vliegverkeer zijn niet direct tijdreeksen beschikbaar.)

Grafiek 2 Vliegtuigbewegingen sinds 1997 van handelsvluchten en beoogd groot vliegverkeer



Bron: CBS. 2019 geraamd op basis van cijfers t/m juli.

Beoogd volgens *MER-beoordelingsnotitie* bij aanvraag luchthavenbesluit (2017) en MAA, *Position paper Luchtvaartnota 2020-2025* (2019)

In 1997 waren er 9.000 **handelsvluchten**. Dat aantal is gedaald naar 3.900 in 2016 en is daarna gestegen naar ongeveer 7.000 in 2019. Als de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen in de rubriek handelsvluchten een goede indicatie is voor de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen met groot verkeer, dan is het groot verkeer nu minder dan in 1997. Maar opnieuw moet erop gewezen worden dat het tijdstip van de vluchten van groot belang is voor de ervaren hinder. Sinds een aantal jaren zijn vliegroutes zodanig verlegd, dat die over het voorheen stille Heuvelland vliegen, waar veel toeristen verblijven vanwege het mooie landschap en de rust. Sinds 2018 stijgen heel vaak direct na 6 uur een aantal grote vliegtuigen op, die bewoners en toeristen uit hun slaap halen. Dat was voorheen niet het geval. Voorheen zaten er wel vliegtuigen bij die meer herrie veroorzaakten, maar dat was overdag.

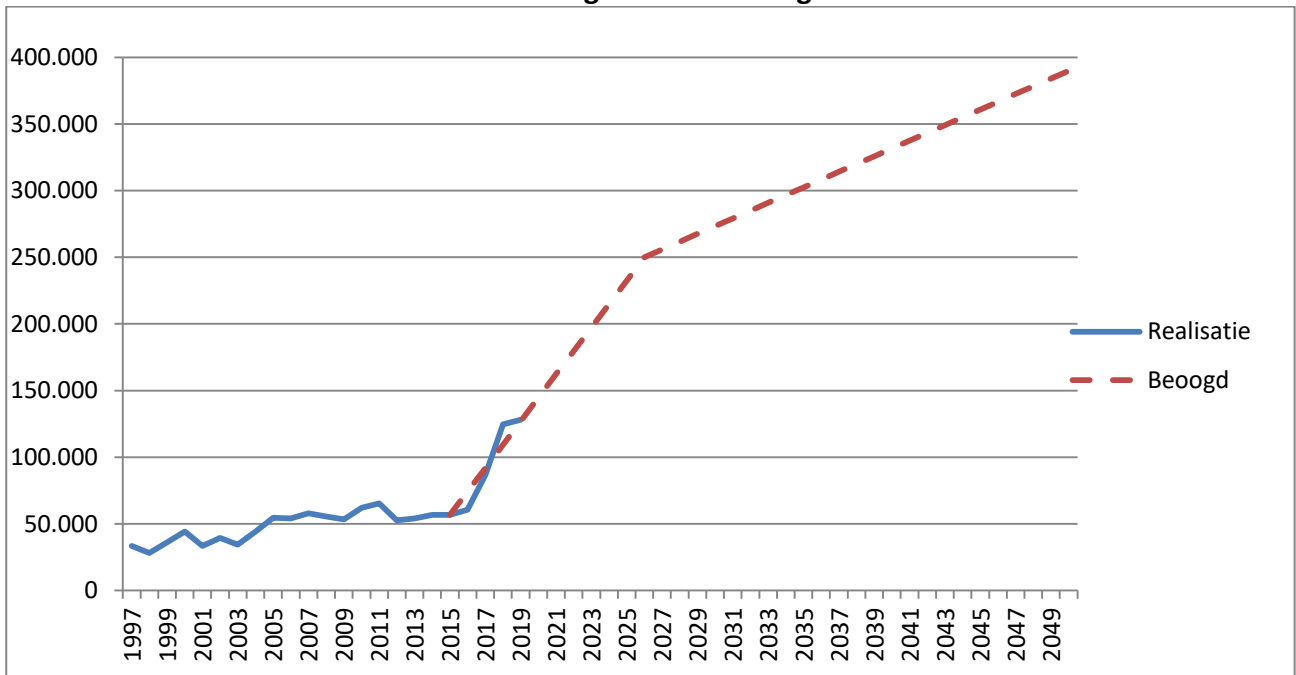
Volgens de *MER-beoordelingsnotitie* bij de aanvraag van het luchthavenbesluit in 2017 is een zodanige groei van vracht en passagiers beoogd, dat het aantal vliegtuigbewegingen met groot verkeer stijgt van bijna 6.000 in 2015 naar bijna 16.000 in 2026. Volgens MAA *Position paper Luchtvaartnota 2020-2050* van 2019 is een verdere groei van vracht en passagiers beoogd, die mogelijk samen gaat met een groei van 73% van het aantal vliegtuigbewegingen. Dat is veel meer dan een verdubbeling van het huidige aantal. De overlast door groot vliegverkeer kan dus nog enorm toenemen in de komende jaren.

Vracht

De hoeveelheid vracht is niet gedaald vanaf 1997, maar gestegen van 33.000 ton in 1997 naar ongeveer 130.000 ton in 2019. De hoeveelheid vracht is dus bijna verviervoudigd van 1997 naar 2019. De gemiddelde hoeveelheid vracht per vliegtuig kan wel toegenomen zijn en de gemiddelde hoeveelheid herrie per vliegtuig zal minder geworden zijn, maar zonder twijfel is de overlast door vrachtverkeer enorm toegenomen.

Volgens MAA *Position paper Luchtvaartnota 2020-2050* van 2019 is een groei van vracht beoogd naar 250.000 ton in 2026 en 390.000 in 2050. Dat is een verdrievoudiging ten opzichte van de huidige hoeveelheid. De overlast door vrachtverkeer kan dus nog enorm toenemen in de komende jaren.

Grafiek 3 Tonnen vracht sinds 1997 en beoogde ontwikkeling van 2015 via 2026 naar 2050



Bron: CBS. 2019 geraamd op basis van cijfers t/m juli.

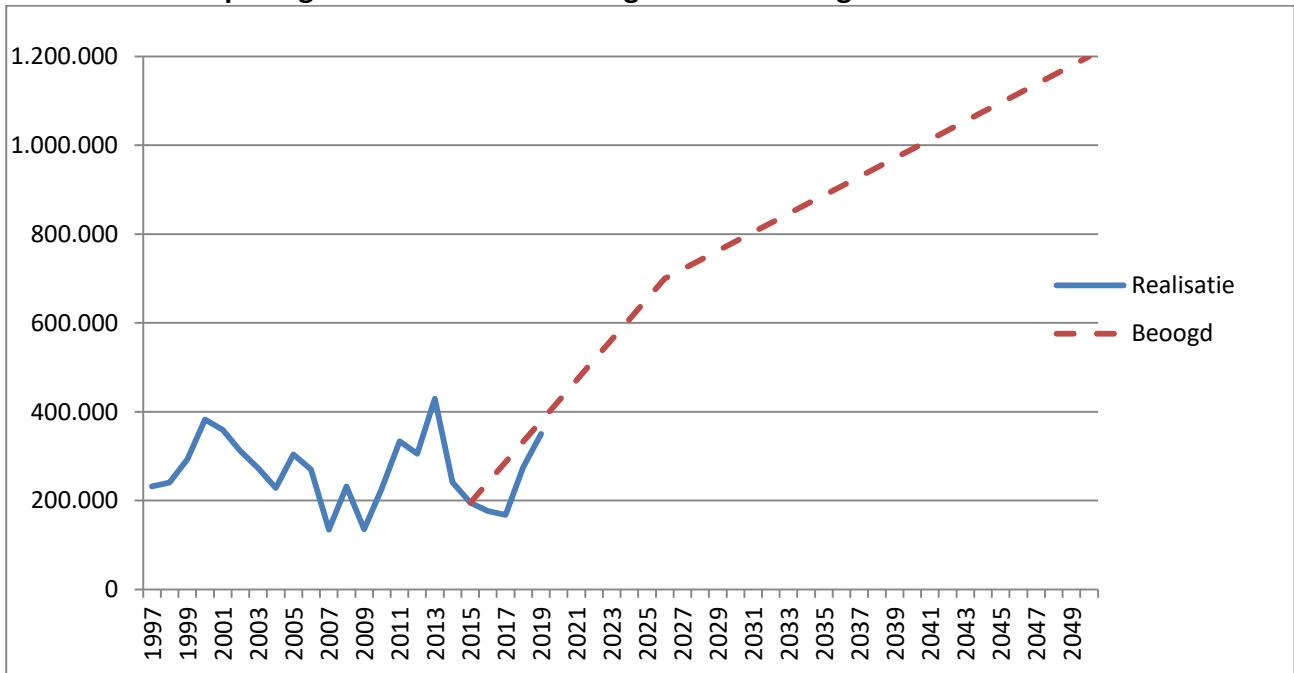
Beoogd volgens *MER-beoordelingsnotitie* bij aanvraag luchthavenbesluit (2017) en MAA, *Position paper Luchtvaartnota 2020-2025* (2019)

Passagiers

Het aantal passagiers is niet gedaald vanaf 1997 naar nu, maar gestegen van 232.000 in 1997 naar meer dan 350.000 in 2019. Dat is een groei met ongeveer 50%. Het gemiddelde aantal passagiers per vliegtuig kan wel toegenomen zijn en de gemiddelde hoeveelheid herrie per vliegtuig zal minder geworden zijn, maar het tijdstip van de vluchten is veranderd. Nu vertrekken een groot deel van het jaar dagelijks vluchten direct na 6 uur, die inwoners en toeristen wakker maken. Dat was in 1997 niet het geval. De overlast door passagiersvervoer is dus sterk toegenomen.

Volgens MAA *Position paper Luchtvaartnota 2020-2050* van 2019 is een groei van het aantal passagiers beoogd naar 700.000 in 2026 en 1.200.000 in 2050. Dat is ruim meer dan een verdrievoudiging ten opzichte van de huidige hoeveelheid. De overlast door passagiersvervoer kan dus nog enorm toenemen in de komende jaren.

Grafiek 4 Aantal passagiers sinds 1997 en beoogde ontwikkeling van 2015 via 2026 naar 2050

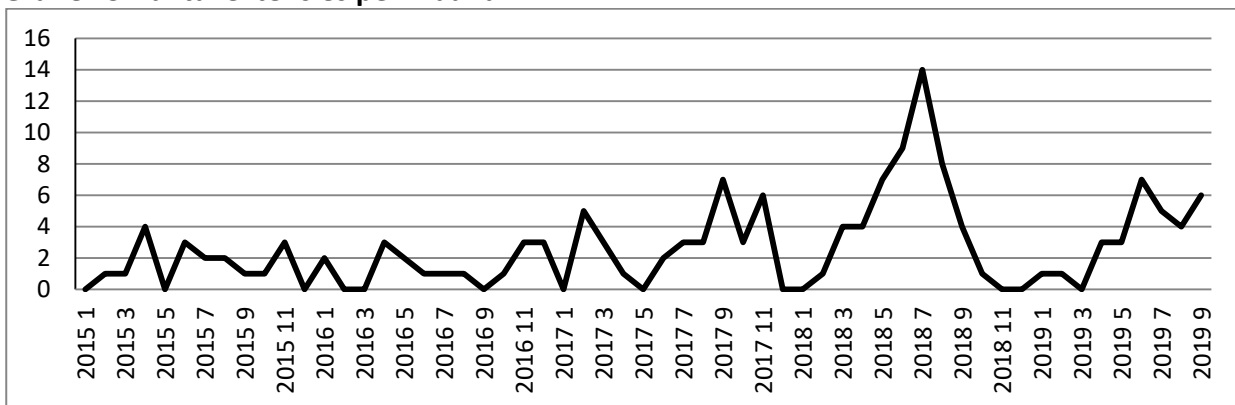


Bron: CBS. 2019 geraamd op basis van cijfers t/m juni.

Beoogd volgens *MER-beoordelingsnotitie* bij aanvraag luchthavenbesluit (2017) en MAA, *Position paper Luchtvaartnota 2020-2025* (2019)

Extensies: toestemmingen om na de sluitingstijd van 23:00 uur te mogen landen of opstijgen. Het aantal extensies was in het najaar van 2017 hoog. Het betrof toen met name vrachtluchten. MAA beloofde daar wat aan te doen. Het aantal extensies voor vrachtluchten is inderdaad sterk gedaald. Maar het aantal extensies voor passagiersvervoer is gaan stijgen. Het aantal extensies is nog nooit zo hoog geweest als in juli 2018, namelijk 14, gemiddeld bijna een keer per twee dagen. Corendon kreeg voor zijn vakantievluchten blijkbaar volop de ruimte om na 23:00 uur te mogen landen. Extensies zouden uitzondering moeten zijn, maar leken voor Corendon regulier te worden in juli. Met ingang van augustus 2018 is het aantal extensies echter duidelijk minder, maar historisch gezien nog steeds hoog. In oktober was er maar één extensie en werd de situatie weer normaal. Extensies behoren immers uitzonderingen te zijn. In de zomer van 2019 begint het aantal weer op te lopen, maar bleef tot en met augustus lager dan in 2018. In september is het aantal echter weer hoger dan vorig jaar.

Grafiek 5 Aantal extensies per maand MAA



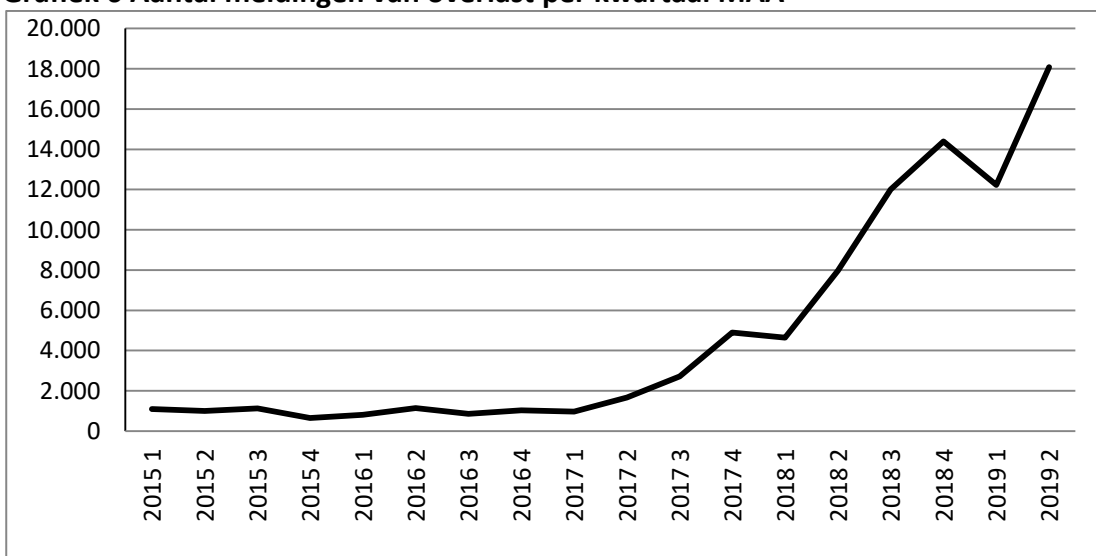
Bron: <http://cromaastricht.nl/commissie/vergaderingen> en <https://www.maa.nl/omwonendennieuws/>

Meldingen van overlast

Het aantal meldingen van overlast van het vliegveld (grafiek 6) was in het tweede kwartaal van 2018 vier keer zoveel als het jaar daarvoor. Sindsdien is het aantal blijven stijgen, in die mate dat het klachtenbureau overbelast werd en niet meer rapporteerde over het aantal meldingen van overlast. Over het derde en vierde kwartaal van 2018 zijn (nog) geen gegevens beschikbaar. Met ingang van het eerste kwartaal 2019 zijn er weer wel kwartaalrapportages gemaakt. (In grafiek 6 en 7 zijn de cijfers voor het derde en vierde kwartaal van 2018 geraamd.) In het tweede kwartaal van 2019 waren er 18.000 meldingen van overlast. Dat is meer dan dubbel zoveel als in 2018 en 11 keer zoveel als 2017. Het aantal stijgt dus explosief.

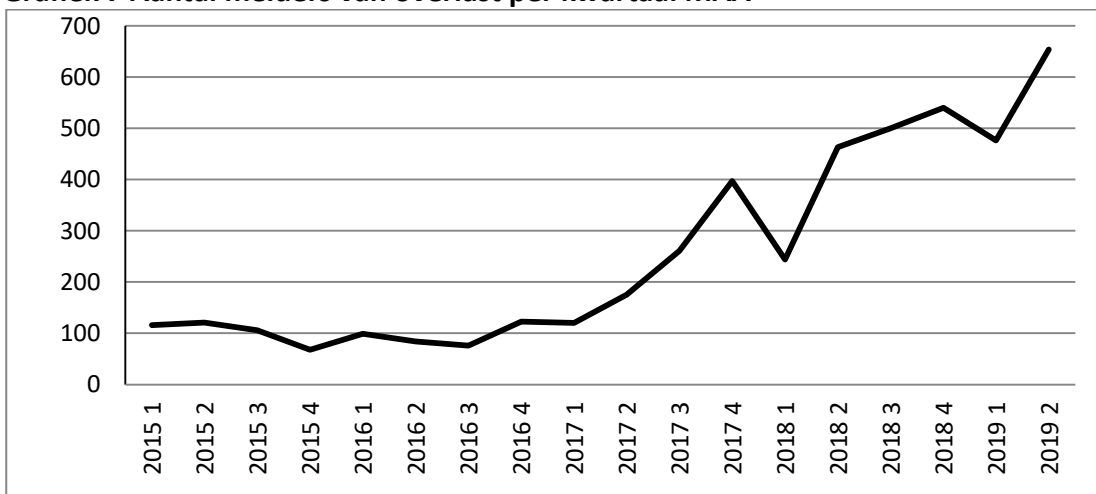
Het aantal melders van overlast (grafiek 7) stijgt ook maar minder explosief. Als de groeiambities van MAA gerealiseerd worden groeit het aantal ernstig gehinderden van 7.580 in 2015 naar 21.400 in 2024 volgens een achterliggend rapport bij de aanvraag luchthavenbesluit. (*m.e.r. beoordelingsnotitie Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport, 28-7-17, pag. 45, Tabel 4.13*) Inmiddels zullen dat er waarschijnlijk al ongeveer 15.000 zijn. In het tweede kwartaal van 2019 werd echter door slechts 654 mensen een melding gedaan van overlast. Die 654 is dus slechts het topje van de ijsberg.

Grafiek 6 Aantal meldingen van overlast per kwartaal MAA



Bron: <https://www.kicl.nl/index.php/luchthavens/rapporten/maastricht/> en <http://cromaastricht.nl/commissie/vergaderingen> Derde en vierde kwartaal 2018 geraamd via interpolatie en totaal aantal per jaar.

Grafiek 7 Aantal melders van overlast per kwartaal MAA



Bron: <https://www.kicl.nl/index.php/luchthavens/rapporten/maastricht/> en <http://cromaastricht.nl/commissie/vergaderingen> Derde en vierde kwartaal 2018 geraamd via interpolatie.

Werkgelegenheid

Het aantal arbeidsplaatsen op 15-2-2019 bij de luchthaven was **199** werknemers (Provincie Limburg, *Groot project Maastricht Aachen Airport, Vierde voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage, peildatum 1 januari 2019, Maastricht, 27 maart 2019 pagina 7*) Zoals bij alle economische activiteiten kunnen bij de luchthaven ook nog allerlei indirecte activiteiten worden meegeteld. Dat aantal arbeidsplaatsen zou 1.508 zijn.

In de toeristische sector in Zuid-Limburg was in 2016 het aantal banen 21.063. (Provincie Limburg, *Toeristische trendrapportage Limburg 2016-2017, pagina 13.*) Wat zou de invloed zijn van de groei van MAA op het toerisme in het Heuvelland nu er in de zomer iedere dag (7 dagen per week) kort na 6 uur de eerste toestellen van Corendon overkomen? Dat is nog niet onderzocht.

De toeristische sector in Zuid-Limburg ziet de ambities van MAA als een ernstige bedreiging:

<https://www.stopgroeimaa.nl/images/downloads/BriefRT.pdf>

Provinciale subsidie

Uit onderstaand overzicht blijkt dat aan MAA sinds 2014 meer dan €86 miljoen subsidie is toegezegd, waarvan in ieder geval al €46 miljoen is uitbetaald per 1-1-19. Naast deze subsidie van de regionale overheden is er de algemene "subsidie" voor de luchtvaart: geen belastingen op kerosine en vliegtickets. Zie als achtergrond ook <https://www.ftm.nl/artikelen/een-goedkoop-vliegticket-komt-niet-uit-de-lucht-vallen?share=1> en <https://www.michelbrouwers.com/maastricht-aachen-airport/>

In september 2019 komt in GS de volgende financiële bijdrage aan MAA aan de orde. Dit betreft de financiering van de elektrische motoren die gebruikt worden bij geparkeerde vliegtuigen, bijvoorbeeld voor koeling van bederfelijke lading. Dan hoeft het vliegtuig geen motoren laten draaien, die hinder veroorzaken voor de omgeving in de vorm van geluid en stank.

Tabel 1 Subsidie van Provincie en gemeenten aan MAA

Totaal van overzicht hieronder	132.396.193	
https://www.limburg.nl/actueel/nieuws/nieuwsberichten/2019/september/ge-luidoverlast-maa/ vervanging van APU's	1.000.000	
Financiële bijdrage van Provincie, Gemeenten en Rijk aan MAA sinds 2014	86.396.193	
https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/7c7cffc4-654e-4516-9bc2-cd97c05440ba Provincie Limburg, <i>Groot project Maastricht Aachen Airport, Vierde voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage, peildatum 1 januari 2019</i> , Maastricht, 27 maart 2019, Bijlage 3		
	Toegezegd	Uitbetaald tot 1-1-19
Totaal	72.296.193	46.002.230
Bestemmingsreserve NEDAB	30.000.000	15.435.076
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	15.535.000	12.915.555
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	3.700.000	3.700.000
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	500.000	500.000
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	15.000.000	10.299.724
Gemeenten Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen	6.000.000	2.400.000
Structurele bijdragen aan MAA: Jaarlijkse bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur (€ 800.000 per jaar) 2018	761.193	751.875
idem 2019 en ieder jaar daarna	800.000	
https://www.limburger.nl/cnt/dmf20170807_00044662/brussel-geeft-groen-licht-voet-steun-aan-maastricht-aachen-airport		
Provincie en Rijk Routefonds 2017	10.000.000	
https://www.ftm.nl/artikelen/deze-geldstromen-richting-de-luchtvaartindustrie-zagen-wij-nog-over-het-hoofd?share=1		
2014 om faillissement af te wenden	4.100.000	
2002 privatisering van MAA; voor onderhoud, veiligheid en modernisering	45.000.000	