

## 11-6-19 De Limburger voorpagina

Luchtvaartnota

# Nachtvluchten vanaf MAA een optie

Vliegtuigen die tot 2.00 uur in de nacht en vanaf 5.00 uur landen en opstijgen vanaf Maastricht Aachen Airport. Dat is één optie die wordt beschreven in een toekomstverkenning voor de Nederlandse luchtvaart.

Door Peter Bruijns

Maastricht

Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) werkt aan een Luchtvaartnota waarin ze de toekomst tot 2050 uitstippelt. Er moeten lastige knopen worden doorgehakt, onder meer of Schiphol verder mag groeien, of dat juist de regionale luchthavens de ruimte krijgen. Ook moet rekening worden gehouden met het klimaat, veiligheid, economie en de leefomgeving.

In een ambtelijke verkenning die in handen is van *De Limburger* worden vier ‘denkrichtingen’ uitgewerkt. De eerste mogelijkheid is doorgaan op de huidige manier, een tweede optie is klimaatregels handhaven en overlast verminderen. De derde richting is Schiphol verder laten groeien tot 800.000 vluchten. En de vierde vingeroefening: vluchten verdelen over de regionale luchthavens. Schiphol moet zich dan beperken tot 500.000 starts en landingen, terwijl Eindhoven naar 70.000 vluchten mag groeien en Rotterdam, Eelde en Maastricht naar ieder 30.000. Vliegveld Beek telde vorig jaar 15.000 starts en landingen, waarvan 7200 met grote toestellen. In dat scenario krijgt MAA capaciteit om vrachtluchten uit verre streken af te handelen en mag weer de volledige baan van 2750 meter worden gebruikt. MAA hoeft dan alleen tussen 2.00 en 5.00 uur ’s nachts te sluiten.

De burgerinitiatieven *Omwonenden MAA* en *Sjoen en Stil* reageren onthutst op de uitgelekte ambtelijke conceptnotitie. „Dit is een klap in ons gezicht”, zegt Lou Wanten uit Geverik. „Hier wordt serieus geopperd om van MAA een grote vrachtluchthaven te maken, waarbij zware kisten de hele baanlengte mogen gebruiken, en waarbij alleen in het holst van de nacht niet mag wordt gevlogen. Het is alsof alle bezwaarschriften, inspraaktafels en rechtszaken niets hebben uitgehaald.”

De MAA-directie en de provincie kennen het stuk. Volgens een woordvoerder van gedeputeerde Joost van den Akker gaat het om een ambtelijke conceptnotitie, die geen enkele status heeft. „Het is ongelooflijk lastig daar als provinciebestuurder een mening over te geven.” Volgens MAA gaat het om ambtelijke vingeroefeningen waarbij het vliegveld niet is betrokken.

Luchtvaartnota

## Over de randen van de nacht

Nachtvluchten op vliegveld Beek? Dat mag niet en lijkt ook ondenkbaar, gezien de overlast die nu al wordt ervaren. Toch wordt de mogelijkheid geopperd in een ambtelijke conceptnotitie.

Door Peter Bruijns

Maastricht-Airport

Al sinds er een vliegveld ligt tussen Geverik en Meerssen zijn omwonenden bang voor nachtvluchten. Nu zijn die verboden. Volgens de wet is het gebruik van de luchthaven Maastricht niet toegestaan tussen 23.00 en 06.00 uur. Alleen in uitzonderingsgevallen mag tot twaalf uur 's nachts worden geland of gestart. Dat gebeurde 32 keer in 2017.

Wetten kunnen veranderen. Er worden nu plannen gemaakt voor de Nederlandse luchtvaart voor de komende dertig jaar. Daarbij is weinig in steen gebeiteld. Eind dit jaar wil minister Cora van Nieuwenhuizen haar Luchtvaartnota 2050 presenteren. Op haar ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stapelen de rapporten zich op die als basis dienen voor die luchtvaartstrategie. Daar ligt ook een ambtelijke conceptnotitie tussen, getiteld 'De hoekpunten van het speelveld'. Daarin worden vier scenario's uitgewerkt om te bekijken wat de gevolgen zijn voor milieu, economie en maatschappij. Eén van die vier opties is het niet verder laten groeien van Schiphol en juist inzetten op verdubbeling van de andere vliegvelden. Eindhoven mag dan doorgroeien naar 70.000 vliegbewegingen (2018: 39.000). Maastricht Aachen Airport (MAA) krijgt een nachtsluiting van 2.00 tot 5.00 uur en mag doorgroeien naar 30.000 vluchten (2018: 15.000, waarvan 7200 met grote toestellen).

Breed

Een woordvoerster van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bevestigt dat 'breed met bestuursorganen en andere stakeholders' in kaart wordt gebracht welke beleidsopties en alternatieven er zijn. Of het nachtvluchtenscenario van MAA een serieuze optie is of niet, durft ze niet te zeggen.

John Huizinga in Schietecoven, die met 141 meter het dichtst bij de startbaan van een vliegveld woont van alle Nederlanders, voorziet dat in dat scenario het aantal ernstig gehinderden fors zal toenemen. „Mogelijk gaat de overheid tientallen woningen slopen, want de geluidscontour zal dan aanzienlijk verruimen. De omgeving is niet berekend op zo'n toename van het aantal vliegbewegingen.”

Volgens Huizinga is de overlast nu al onaanvaardbaar, al wil de overheid dat niet erkennen. „Zo wordt bijvoorbeeld het lawaai van taxiënde vliegtuigen niet meegenomen in de berekeningen, terwijl dat minutenlang voor 80 decibel herrie zorgt.”

Hij haalt analyses aan waaruit blijkt dat woningen in de directe omgeving van een vliegveld gemiddeld een kwart van hun waarde verliezen. Volgens een Belgische onderzoeker kan het prijsverschil zelfs oplopen tot 30 procent. Huizinga heeft uitgerekend dat woningen rond MAA nu al samen ruim 1 miljard euro aan waarde hebben verloren.

### Vergunning

In november maakte de provincie nog een opmerkelijke draai door de lopende vergunningaanvraag voor MAA in te trekken. Volgens gedeputeerde Van den Akker gebeurde dat om aan klachten over MAA tegemoet te komen. Bovendien was de vergunningaanvraag gebaseerd op verkeerde geluidsberekeningen. Consequentie van de intrekking is dat opstijgende vrachtvliegtuigen momenteel niet meer de volledige baanlengte van 2750 meter mogen benutten. In de aanvraag was rekening gehouden met een groei naar 16.000 starts en landingen. De hele procedure voor een nieuw luchthavenbesluit voor MAA wordt nu overgedaan.

Lou Wanten, woordvoerder van Omwonenden MAA, reageerde in november opgelucht. Inmiddels vreest hij dat de omwonenden in de nieuwe plannen nog zwaarder worden gedupeerd, en dat de randen van de nacht en de maximale aantallen starts en landingen worden opgerekt.

### Kosten-batenanalyse

De *Omwonenden van MAA* en andere burgerinitiatieven zoals *Sjoen en Stil* dringen er bij de provincie op aan bij de voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit en de Luchtvaartnota 2050 een maatschappelijke kosten-baten analyse te laten maken. Daarin worden alle effecten van de uitbreiding meegerekend. Lou Wanten vreest echter dat de provincie daar niet aan zal willen meewerken. „Dan kan immers duidelijk worden dat het economisch belang niet opweegt tegen de overlast, en dat de uitbreiding een direct gevaar vormt voor onder meer de toeristische sector.”

[www.luchtvaartindetekomst.nl](http://www.luchtvaartindetekomst.nl)

[www.maa.nl](http://www.maa.nl)

[www.omwonendenmaa.nl](http://www.omwonendenmaa.nl)

[www.sjoenenstil.nl](http://www.sjoenenstil.nl)