



Aan de Waarnemend Commissaris van de Koning
in de Provincie Limburg
De hoogedelgestrenghe heer J.W. Remkes

postbus@prvlimburg.nl

Onderwerp: Besluitvorming over Maastricht Aachen Airport (MAA)

Ulestraten, 6 mei 2021

Geachte heer Remkes,

Met het oog op uw opdracht als waarnemend CdK richt de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA zich tot u. Met veel inwoners van Limburg is de Alliantie blij met de specifieke opdracht die demissionair Minister Ollongren u heeft gegeven: verbetering brengen in de bestuurscultuur in Limburg incl. het bijbehorende integriteitsbeleid.

De voorgenomen uitbreiding van luchthaven MAA vormt een splijtzwam in de Limburgse samenleving en in de Limburgse politiek. In deze brief willen wij het belang van een zorgvuldige en evenwichtige besluitvorming over de toekomst van de luchthaven benadrukken.

Wij doen dat niet voor niets. Want de besluitvorming over de uitbreiding van de luchthaven tot nu toe kenmerkt zich door een gebrek aan helderheid en zorgvuldigheid. Dit, terwijl er vele tientallen miljoenen euro's aan gemeenschapsgelden in een bodemloze put verdwijnen. We zien al decennia lang mislukte pogingen om de luchthaven te privatiseren en tot mislukking gedoemde pogingen van het Provinciaal Bestuur om dan maar zelf eigenaar en exploitant van het vliegveld te worden.

De besluitvorming is niet transparant. Veel feiten en cijfers blijven geheim, zodat er geen goed inzicht mogelijk is in de daadwerkelijke kosten en opbrengsten van dit 'groot project'. Werkgelegenheidscijfers worden gemanipuleerd. Onderzoeken (Vreken, van Geel) worden in de gewenste richting gestuurd. De inbreng van inwoners, maatschappelijke organisaties en hele economische sectoren (zoals die van het voor Limburg zo belangrijke toerisme) worden stelselmatig genegeerd of gebagatelliseerd.

Zo heeft het afgetreden College van GS ook het advies van de Alliantie genegeerd om eerst een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) op te dragen alvorens te besluiten over een toekomststrategie voor de luchthaven. Wij verwijzen naar ons advies dat is ondersteund door ruim 19.000 inwoners van Zuid-Limburg. [MAA-8-11-19-Alliantie-handtekeningen-DEF.pdf \(stopgroeimaa.nl\)](#)

Onze Alliantie heeft uiteindelijk besloten om zélf een MKBA uit te laten voeren. De conclusie daaruit is dat uitbreiding van MAA slecht uitpakt voor onze welvaart en dat MAA als kleine innovatieve luchthaven een grotere bijdrage aan onze welvaart zal leveren. Voor de welvaart in Limburg zal het nog beter zijn de luchthaven te sluiten en het 200 ha grote MAA-terrein te

herontwikkelen voor activiteiten, die aansluiten bij de economische speerpunten van Limburg. Voor de MKBA, zoals uitgevoerd door Neo Observatory/Walter Manshanden en Leo Bus verwijzen wij naar [MKBA-MAA-Alliantie-dec-20.pdf \(stopgroeimaa.nl\)](#) Onze samenvatting van deze MKBA vindt u hier: [MKBA-samenvatting-dec-2020.pdf \(stopgroeimaa.nl\)](#) .

In januari j.l. heeft Pieter van Geel, die door GS als ‘verkenner’ is aangesteld, zijn advies over de toekomst van de luchthaven uitgebracht. Ook dit advies slaagt er niet in om voor de luchthaven een gezond perspectief te schilderen. Via [VerkeerdVerbonden-reactie-Alliantie-op-vanGeel-feb-2021.pdf \(stopgroeimaa.nl\)](#) vindt u onze reactie op het advies van Pieter van Geel.

Vóór van Geel heeft ook de veelbesproken ex-gedeputeerde Vreken zijn bijdrage geleverd aan het MAA-dossier. Als ‘omgevingsmanager’ heeft hij op eigen houtje ‘omgevingsafspraken’ en een ‘omgevingsconvenant’ geformuleerd, zonder de inbreng van die omgeving zelf. En in plaats van structureel met de omwonenden te overleggen heeft hij één van zijn vele firma’s een mislukte ‘community App’ laten ontwikkelen.

Het voormalige College van GS heeft stelselmatig gebruik gemaakt van aantoonbaar onjuiste werkgelegenheidscijfers in een poging om het vermeende belang van MAA voor de Limburgse economie aan te tonen.

Dat belang is er namelijk niet. MAA leidt een marginaal bestaan. Het bedient qua passagiersvervoer slechts het uitgaand vakantievervoer van Corendon en Ryan Air naar goedkope zombestemmingen. Voor een belangrijk gedeelte komen deze passagiers uit het omringende buitenland. En qua vrachtovervoer is MAA een hub voor Qatar en andere vrachtovervoersmaatschappijen uit vooral het Midden-Oosten voor vracht die bestemd is voor Noordwest-Europa. Er is nauwelijks enige relatie met Limburgse bedrijven of met de Limburgse economie.

Integendeel, een van onze economische topsectoren, de toeristische sector in het Zuid-Limburgse Heuvelland, wordt ernstig bedreigd door het lawaai van de laag over het Heuvelland vliegende (vracht)toestellen. In het vakantie seizoen begint dat vanaf 6.00 uur ’s ochtends.

Zonder MAA is Zuid-Limburg ‘luchtzijdig’ uitstekend bereikbaar. Binnen een reisafstand van een uur zijn er 8 volwaardige luchthavens te vinden. Dat maakt luchthaven MAA tot een overbodige luxe.

In 1996 heeft de Nederlandse regering, na het afblazen van de plannen voor de aanleg van een Oost-West baan, al vastgesteld, dat ‘verdere ontwikkeling van de bestaande Noord-Zuid baan zou leiden tot onaanvaardbare consequenties voor de leefomgeving van de omwonenden.’ En toch heeft het voormalige College van GS precies dat geprobeerd te doen. Terwijl vrijwel nergens in Europa een luchthaven te vinden is, die zo midden in de bebouwde kom is gelegen. Behalve overbodig is luchthaven MAA door zijn ligging dus ook onmogelijk.

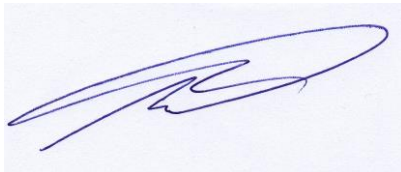
Om terug te komen op ons pleidooi voor een zorgvuldige en evenwichtige besluitvorming: het is zaak voor ons Provinciaal Bestuur om allereerst een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse op te dragen. Dit is overigens een verplichting bij de aanvraag van een nieuw Luchthavenbesluit. In de MKBA moeten ook de beleidsvarianten van ‘MAA als kleine innovatieve luchthaven’ en ‘Sluiting van MAA en herontwikkeling van het MAA-terrein’ worden onderzocht. Alle stakeholders van de luchthaven, dus ook de omwonenden, de natuur- en milieuorganisaties, de bedreigde toeristische sector, moeten bij de uitvoering van de MKBA betrokken worden.

Op grond van de uitkomsten van de MKBA moet het debat over de toekomst van de luchthaven gevoerd worden. En pas als uitvloeisel dáárvan kan er sprake zijn van verdere investeringen. Het is zaak om de adviezen van de Zuidelijke Rekenkamer serieus te nemen. Die heeft n.a.v. het fiasco van de provinciale bemoeienis met Meerssen Papier aanbevelingen opgesteld voor het Provinciaal Bestuur in het geval van grote investeringsprojecten. Zonder één uitzondering hebben alle politieke partijen in de Staten deze aanbevelingen onderschreven.

We zien nu pogingen om de renovatie van de start- en landingsbaan voor vermoedelijk zo'n 50 miljoen euro naar voren te halen en daarover te besluiten voordat er een MKBA is uitgevoerd en voordat er een toekomststrategie voor MAA is bepaald. Dat is natuurlijk niet de goede volgorde. Pas wanneer is vastgesteld of Limburg een 'eigen' luchthaven nodig heeft en zo ja, wat voor een luchthaven, kan er een programma van eisen worden opgesteld voor het baanonderhoud. Nu wordt er onder het mom van 'onderhoud' en met een beroep op 'veiligheid' geprobeerd om maar weer eens een voldongen feit te creëren, door te investeren in een verlengde baan voor de zwaarste vrachtvliegtuigen die de wereld kent.

Wij hopen dat u in uw rol als waarnemend CdK/ verkenner zorg zult dragen voor herstel van goed bestuur in Limburg en voor een verantwoorde en zorgvuldige besluitvorming over het MAA-dossier. Wij wensen u de daarvoor noodzakelijke wijsheid en daadkracht toe. Indien u daar prijs op stelt zullen wij onze zorgen en bevindingen graag in een gesprek nader toelichten.

Met een vriendelijke groet,
Namens de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA



Wim Derks
Secretaris/penningmeester van
Alliantie Tegen Uitbreiding MAA
Waterval 2a
6235 NC Ulestraten
alliantie@stopgroeimaa.nl