

**Zienswijze van de Alliantie tegen uitbreiding MAA
(Maastricht Aachen Airport)
op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020–2050
‘Verantwoord vliegen naar 2050’
en de bijbehorende PlanMER**

Contactgegevens Alliantie

Ingediend door:

Coen Eggen, voorzitter Stichting GUVB, handelend namens de
Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

Wim Derks, secretaris Stichting GUVB en de Alliantie Tegen
Uitbreiding MAA

Postadres
Waterval 2a
6235 NC Ulestraten
alliantie@stopgroeimaa.nl

Stichting GUVB
KvK nummer: 7052 6516

Kelmond, 6 juli 2020

Vooraf

§ 1 – Algemene opmerkingen over de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 en bijbehorende PlanMER

Wordt het weer Business As Usual?

Hoe verhoudt de nota zich tot publieke belangen?

Een einde aan de privileges voor de luchtvaartsector!

De milieubelasting moet zo ver mogelijk omlaag gebracht worden!

De Alliantie verzoekt om een grondige aanpassing van de luchtvaartnota!

Hoe zit het met de wisselwerking tussen het programma Luchtruimherziening en het beleidskeuzes zoals uiteengezet in de Ontwerp Luchtvaartnota en bijbehorende PlanMER?

§ 2 – Hoe gaat de sector luchtvaart voldoen aan de CO2-reductie die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord?

Er ligt een duidelijke opgave die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord.

We moeten naar minder vliegbewegingen.

Tijd voor alternatieve brandstoffen en andere vormen van aandrijving.

Er moet een nieuw businessmodel voor de luchtvaart ontwikkeld worden.

§ 3 – Verbetering van de bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving en de volksgezondheid

De kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk collectief goed.

Verbetering van het leefmilieu begint met vermindering van geluidhinder.

Verbetering leefmilieu eist een betere luchtkwaliteit door vermindering van de schadelijke emissies door vliegverkeer

§ 4 – De regionale luchthavens

Het toekomstig gebruik, met speciale aandacht voor MAA

§ 5 – De participatie van omwonenden

Met betrekking tot participatie van burgers en het herstel van vertrouwen dient een forse inhaalslag gemaakt te worden.

De **Alliantie tegen uitbreiding MAA** (Maastricht Aachen Airport) dient deze zienswijze in als platform voor overleg en coördinatie van de belangen van vijftien bewonersorganisaties rond MAA.

Als zodanig dienen genoemd te worden:

Stichting Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (GUVB), Stichting Donatiefonds Boze Moeders, Stichting Verontruste Artsen, Burgerinitiatief Omwonenden MAA, Milieudefensie Meerssen, Milieudefensie Maastricht (opvolger van Stichting Klaor Loch Maastricht), Stichting Milieu front Eijsden, Werkgroep Sjoen & Stil Heuvelland, Stichting Verontruste Plateaubewoners, Stichting Natuurlijk Geuldal, Burgerinitiatief Vallei Lemiers, Bewonersinitiatief “Grenzeloos Stil”, Milieugroep Schinnen-Spaubeek, Werkgroep acties tegen uitbreiding vliegverkeer Zuid-Limburg en Natuur- en Milieufederatie Limburg.

De Alliantie is aangesloten bij het LBBL (Landelijk Burger Beraad Luchtvaart) en onderschrijft als zodanig ook die zienswijze van het LBBL enerzijds, maar ook die van de aangesloten geledingen voor zover die een eigen zienswijze indienen, als ook die van met de Alliantie sympathiserende individuele burgers.

Leeswijzer

Onze zienswijze bestaat uit een aantal paragrafen.

In de eerste paragraaf komen zaken van algemene aard aan de orde. Daarna komen de volgende onderwerpen aan bod:

- de aanpak van het klimaatvraagstuk
- de verbetering leefomgeving en volksgezondheid
- de activiteiten op regionale luchthavens
- de participatie van omwonenden.

1 - Algemene opmerkingen over de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 en bijbehorende PlanMER

Wordt het weer Business As Usual??

Hoewel de nota geschreven is, en gepresenteerd had zullen worden voor de uitbraak van de Coronapandemie was er wel al alle aanleiding om rekening te houden met de klimaatafspraken van Parijs 2015. Nu beiden samenkomen is er nog meer reden om met de Luchtvaartnota een nieuwe koers te kiezen. Voeg daarbij de roep van omwonenden van luchthavens om vermindering van geluidhinder en luchtverontreiniging en het is niet te verkopen dat het kabinet in de Ontwerp-Luchtvaartnota niet met een kritische herbezinning op het wankele exploitatiemodel van de luchtvaartsector in Nederland komt. (Schiphol, de regionale luchthavens en de vliegmaatschappijen die daar gebruik van maken). Een exploitatiemodel dat gekenmerkt wordt door scherpe prijsconcurrentie, het afwentelen van maatschappelijke kosten op de gemeenschap c.q. de belastingbetaler, ongebreidelde belastingprivileges, onwenselijke leaseconstructies en een vooralsnog aantoonbare calamiteitensteun.

Het kabinet en de sector gaan grotendeels voorbij aan de ernst van bovengenoemde opgaven en zetten in plaats daarvan koers op een zo snel mogelijke terugkeer naar 'business as usual' en vervolgens verdere groei van vliegverkeer. Met als gevolg: het grotendeels doorschuiven van de ernstige problemen die de luchtvaart veroorzaakt naar volgende kabinetten en vooral naar volgende generaties en andere delen van de wereld. 'Verantwoord vliegen' is in dat licht een zeer ongepaste om niet te zeggen brutale ondertitel van de Luchtvaartnota.

4

Publieke belangen

Hoewel de essentiële publieke belangen van luchtvaart voor de samenleving, bijdragen aan het onderhouden van internationale verbindingen die voor Nederland van waarde zijn, in de Ontwerp-Luchtvaartnota helder benoemd worden staat bij de uitwerking het sectorbelang toch weer voorop.

Geen privileges meer voor de luchtvaartsector

De luchtvaartsector heeft al decennia een geprivilegieerde status. Hierdoor betalen de sector én de gebruikers (passagiers en luchtvracht) geen eerlijke prijs voor hun vervoer. Er gelden enorme belastingvrijstellingen terwijl ook de aanzienlijke maatschappelijke kosten niet in de ticketprijs en de vrachtkosten zijn opgenomen. Dat heeft geleid tot extreem goedkoop massatoerisme op Europese maar ook op wereldschaal. Dit kabinet breekt niet met deze oneerlijke bevoordeling van vliegverkeer en koerst nota bene op verder groei van vliegverkeer!

Milieubelasting zo ver mogelijk omlaag brengen

Bij regulering van milieubelasting is in het algemeen een mechanisme waarneembaar waarbij de veroorzaker ruimte wordt geboden tot milieubelastende activiteiten, mits de milieueffecten beneden een bepaalde grens (plafond) blijven. Vermindering van de milieulast (of -impact) per eenheid product of dienst leidt dan enerzijds meestal tot (proportionele) vermindering van de milieubelasting, maar anderzijds tot toename van de

activiteit die het milieu belast. Dit verschijnsel, dat als ‘normopvulling’ te boek staat doet zich voor bij de regulering van geluidbelasting- c.q. overlast, én bij luchtverontreiniging door vliegverkeer. Die situatie is niet langer houdbaar en dus zeer onwenselijk. De Alliantie pleit, in navolging van het LBBL, voor kabinetsbeleid dat de luchtvaartsector ertoe aanzet om op korte termijn een substantiële en dus waarneembare vermindering van de milieulast/-impact door vliegverkeer te realiseren. Daarbij is ‘normopvulling’ niet langer aan de orde. Deze moet worden vervangen door het beginsel dat hinder/overlast/vervuiling in ieder geval tenminste moet worden beperkt tot het laagste niveau dat redelijkerwijs haalbaar is, ook wel bekend als het ALARA-beginsel (as low as reasonably achievable).

De Alliantie eist derhalve een grondige aanpassing van de luchtvaartnota

Het voorliggende Ontwerp Luchtvaartnota schiet ernstig tekort op essentiële onderdelen die nodig zijn om doelgericht en consistent beleid uit te zetten voor de korte, middellange en lange termijn. De herbezinning op de nieuwe wereld die mede als gevolg van de Coronapandemie en de onvermijdelijke opvolgers daarvan is ontstaan, maar ook op de al bekende mondiale klimaatopgave, en op de regionale consequenties daarvan wordt uit de weg gegaan. De Nederlandse samenleving (in al zijn geledingen en met tal van belangen) is er sterk bij gebaat dat deze koersbepalende verkenning/beleidsnota en het debat daarover worden opengebroken, de werkelijke uitdagingen onder ogen worden gezien en een breed gedragen perspectief en aansluitende aanpak tot stand worden gebracht. Het kabinet heeft de verantwoordelijkheid hierin het voortouw te nemen! De rode draad daarbij is een majeure investering in het verduurzamen van alle reismodaliteiten binnen Europa én wereldwijd, een forse vermindering van geluidoverlast en luchtverontreiniging én een minimalisering van de broeikasgasemissies door vliegverkeer.

5

De wisselwerking tussen het programma Luchtruimherziening en de beleidskeuzes zoals uiteengezet in de Ontwerp Luchtvaartnota en bijbehorende PlanMER.

Het programma Luchtruimherziening moet onder meer een ‘verbetering van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit’ opleveren. Volgens de *Voortgangsbrief programma Luchtruimherziening* d.d. 1 juli 2020 aan de Tweede Kamer blijkt in het Nederlandse luchtruim geen ruimte beschikbaar te zijn voor de combinatie van militair luchtverkeer en de volumegroei van het civiele luchtverkeer naar 800.000 vliegtuigbewegingen zoals dat in de vergezichten van het Ministerie van I&W c.q. het Kabinet geschetst wordt. Op dit moment wordt een grensoverschrijdende oplossing gezocht in samenwerking met Duitsland. Die met België, waar met name Zuid-Limburg mee te maken heeft, blijft vooralsnog buiten beeld. De brief is gebrekkig in die zin dat er niet wordt aangegeven welke mogelijke extra capaciteit dit zou kunnen opleveren, als die er al is. De Luchtruimherziening loopt daarmee een fase achter op de ontwikkeling van de Luchtvaartnota. Met name vanwege de specifieke situatie in Limburg, met naast directe relaties met het luchtruimgebruik rond Bierset maar ook en met name het gebruik van de NAVO-basis (AWACS) in het Duitse Geilenkirchen, alsook het luchtruimgebruik van pal over de (provinciale)

grens gelegen vliegvelden als Eindhoven, Weeze, Düsseldorf e.a. is het noodzakelijk dat de implicaties van de daarmee bestaande begrenzing en fysieke capaciteitsbeperking volledig en in samenhang worden beschreven en beoordeeld in relatie tot het door het Kabinet bepleitte 'groei-verdienmodel' zoals dat in zowel de Luchtvaartnota als de daarbij behorende plan-Mer bepleit wordt.

2 - Hoe gaat de sector luchtvaart voldoen aan de CO2-reductie die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord?

De opgave die voortvloeit uit het Parijse Klimaatakkoord

De CO2-emissiereductieopgave voor de Nederlandse samenleving, zoals overeengekomen en vastgelegd in het Parijse Klimaatakkoord, moet een centrale plaats krijgen in het Nederlandse luchtvaartbeleid dat immers een integraal onderdeel is van die samenleving is. Het sectorplan, het Akkoord Duurzame Luchtvaart en de voorstellen in deze Ontwerp Luchtvaartnota zijn daarvoor echter volstrekt ontoereikend.

De internationale luchtvaartsector ontwijkt, frustreert en saboteert met het CORSIA-reductiesysteem en de instandhouding van een uitzonderingspositie en privileges het zeer urgente klimaatbeleid voor de luchtvaartsector. ICAO en IATA willen dat de luchtvaartsector zich beperkt tot het CORSIA-systeem met uitsluiting van het huidige Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS). Het EU-ETS vertoont enkele gebreken die verbetering behoeven, maar is in zijn huidige vorm effectiever dan CORSIA en verdient daarom bescherming tegen de aanvallen vanuit IATA en ICAO. Het kabinet moet hierin, ter bescherming van de Nederlandse burger, krachtig positie kiezen ten gunste van het EU-ETS.

Zonder motivering laat het kabinet na het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (d.d. 13 mei 2019) op te volgen om (ook) een uitgewerkt ontwikkelingsalternatief voor de Nederlandse luchtvaart in de Plan-MER op te nemen, waarin de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs volledig zijn overgenomen. Een dergelijke verkenning levert inzichten op die bij aanscherping van het klimaatbeleid zeer van pas kunnen komen. Dit past ook bij de opvatting van het kabinet dat adaptief beleid wenselijk is. Het is ronduit verwerpelijk dat de minister van I&W/het kabinet geen gehoor heeft gegeven aan dit punt uit het advies van Commissie voor de milieueffectrapportage.

Naar minder vliegbewegingen

Het publieke belang van goede internationale verbindingen, waarbij in toenemende mate de maatschappelijke kosten worden geïntegreerd in de prijs van de dienstverlening, kan worden bediend met heel veel minder vliegverkeer. Dat geldt primair voor vluchten vanaf Schiphol, dat zwaar inzet op transferpassagiers, maar ook voor grotendeels ongewenst vakantieverkeer, ook vanaf regionale luchthavens.

Diverse onderzoeken laten zien hoe Nederland dat kan bereiken. Zie bijvoorbeeld de studies/rapporten van het Rli, van auteurs als Manshanden en Bus en van Buurma (WTL). Het kabinet laat deze uitdaging grotendeels links liggen. Uit die onderzoeken blijkt zonneklaar dat de groei van massatoerisme vanwege het extreem goedkope vliegverkeer nauwelijks tot

niets bijdraagt aan de Nederlandse economie in termen van brede welvaart. Alleen elkaar zeer zwaar beconcurrerende luchthavens, vliegtuig- en oliemaatschappijen en de reis-, hotel- en horecabranche halen er inkomsten mee binnen. Met name voor een regionale luchthaven als MAA betekent dat door exclusief uitgaand toerisme de verdiensten voor de regionale economie verwaarloosbaar zijn, terwijl de lasten daar wel op drukken.

Dat er bovendien nauwelijks afdracht is van belastingen door sommige grote spelers in deze sector maakt de zaak nog navranter. (Zie onder meer ettelijke artikelen Follow the Money)

Alternatieve brandstoffen en aandrijving

De voorraden van vliegtuigbrandstof ('bunkers') op de Nederlandse luchthavens moeten onder het nationale energiebudget vallen. Ze vallen dan onder hetzelfde fiscale regime als andere brandstoffen en de overheid kan regels stellen op het gebied van verduurzaming.

Voor productie en gebruik van biokerosine moet de certificering leidend zijn. Deze certificering moet zich richten naar RED II Annex IX A en B of vergelijkbaar en ILUC-beperkingen. De productiehoeveelheden blijven beperkt tot wat binnen deze certificering mogelijk is.

Productie van grote hoeveelheden synthetische kerosine (Power to Liquid) vereist vooralsnog zoveel duurzame stroom dat dit de Nederlandse hernieuwbare elektriciteitsmarkt geheel op zijn kop zet. Bij schaarste moet het kabinet de toedeling aan sectoren reguleren (rantsoenering), waarbij de behoefte en duurzaamheidsvoordelen in oenschouw worden genomen.

De mogelijkheden van elektrische en hybride elektrische vliegtuigen beperkt zich vooralsnog tot niches. Verdere ontwikkeling is zinvol, maar is voor de komende decennia geen alternatief voor de hoofdmoot van het lijnennet.

Naar een nieuw businessmodel voor de luchtvaart

De Alliantie is het, samen met het LBBL er over eens dat een drastische sanering van de luchtvaartsector noodzakelijk is vanwege de klimaatopgave, wat extra actueel is geworden door de wereldwijde coronapandemie. Maar ook, en niet in de laatste plaats, omdat het businessmodel van de sector niet bijdraagt aan het sterk verminderen van hinder en luchtverontreiniging. We schetsen een aantal hoofdlijnen daarvan.

De Schiphol Group, KLM en andere aanbieders die Nederlandse luchthavens gebruiken dienen te stoppen met het aantrekken van grote stromen transferpassagiers en extreem goedkoop massatoerisme. Dit betekent concreet dat zij binnen een aantal maatschappelijke voorwaarden een nieuw business- model moeten ontwikkelen waarvoor de overheid heldere kaders en randvoorwaarden moet aangeven. Hierin schiet de Ontwerp-Luchtvaartnota ernstig tekort.

De rijksoverheid moet zorgen dat zo spoedig mogelijk alle maatschappelijke kosten en de gebruikelijke belastingen worden doorberekend in de ticket- en vrachtprijzen. Naar verwachting leidt dit tot een aanzienlijke daling van de vraag naar vliegverkeer.

De rijksoverheid moet krachtig bevorderen dat binnen Europa openbaar vervoer over de grond (voornamelijk trein en busvervoer) in een aanzienlijk deel van de huidige vraag naar vliegverkeer gaat voorzien. Naast fiscaal- en

prijnsbeleid (zoals hierboven omschreven), is het daarvoor nodig dat deze vervoernetwerken in bereik, kwaliteit en service flink worden verbeterd. Intercontinentale vluchten worden aanzienlijk duurder met als gevolg dat een groot deel van de vraag daardoor zal 'verdampen'. Ook de recente ervaringen van burgers en bedrijven met ontmoetingen en vergaderen via snelle internetverbindingen (Skype, ZOOM, MS-Teams) kunnen daaraan bijdragen.

Met zo'n nieuwe koers van het kabinet en de sector zal het aantal vluchten op Schiphol aanzienlijk dalen, is opening Lelystad overbodig en zal het aantal vluchten op Eindhoven en Rotterdam ook dalen. Maastricht en Eelde kunnen in dat geval sluiten.

3 – Verbetering van de bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving en de volksgezondheid

Kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk collectief goed

Op het vlak van ruimtelijke kwaliteit en gezondheid draagt het waarneembaar verminderen van herrie en vuile lucht bij aan een aantrekkelijke en gezonde omgeving om te wonen en te werken. Het omgekeerde is ook waar! De kritische grens op gebied van hinder en luchtkwaliteit is in de wijde omtrek van Schiphol al overschreden. Bij MAA, dat weliswaar aanzienlijk kleiner is dan Schiphol, speelt dit ook, m.n. omdat de luchthaven in de bebouwde kom ligt.

In concrete situaties waarin de overheid besluit (of in het verleden heeft besloten) dat het belang van luchtvaartactiviteiten zwaarder weegt en dit leidt tot aantasting van de kwaliteit van het leefmilieu van andere collectieve of particuliere belangen, moet afdoende financiële compensatie worden geboden.

Verbetering leefmilieu: vermindering van geluidhinder

Het schadelijk effect van een hoge en langdurige geluidbelasting op de gezondheid is wetenschappelijk vastgesteld. Ter bescherming van de volksgezondheid dient daarom de WHO-richtlijn (45dB Lden en 40dB Lnight) overgenomen te worden als streefdoel voor alle Nederlandse luchthavens en een daarop afgestemde planmatige aanpak voor vermindering van de geluidsoverlast door vliegverkeer in gang te worden gezet.

Verbetering van navigatietechnieken biedt mogelijkheden om voorgeschreven vliegroutes veel nauwkeuriger te volgen en vliegen over bevolkingsconcentraties terug te dringen, mits daarvoor de fysieke ruimte bestaat, hetgeen bij MAA niet het geval is. Of en hoe deze mogelijkheden worden benut moet dus per luchthaven worden overeengekomen. Wettelijk moet worden vastgelegd dat indien gebruik gemaakt wordt van (een set) nauwkeurig te volgen vaste vliegroutes, de huishoudens die daaronder te lijden hebben in staat worden gesteld naar keuze hun woning zwaar te isoleren of (zonder financiële schade) te verhuizen.

Er dient snel een betrouwbaar systeem te worden ingevoerd om geluidbelasting en geluidhinder door vliegverkeer te meten (en te berekenen), op basis waarvan onafhankelijke handhaving plaatsvindt. Periodiek (om de twee jaar) rapporteert de GGD op basis van gedegen

onderzoek de mate van door gehinderde personen ervaren hinder/overlast door vliegverkeer.

Het juridische kader om naleving van afspraken en regels op het gebied van geluidbelasting en geluidhinder te waarborgen wordt zo snel mogelijk op orde gebracht. Daarbij wordt de Lden en Lnight-systematiek en het bijbehorend instrumentarium uitgebreid en aangevuld met per vliegveld te ontwikkelen lokale hindernormen, waarin bijvoorbeeld ook betrokken worden aspecten als piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan (NB: MAA heeft slechts één baan die ook als taxibaan gebruikt wordt), tijdsduur van rustperiodes, en cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon/huishouden. In het juridisch kader worden als prikkel voor strikte naleving krachtige en eenvoudig werkende sancties vastgelegd. Actief toezicht, handhaving en sanctionering worden door een van de luchtvaartsector onafhankelijke autoriteit/instelling uitgevoerd, onder toezicht van de rijksoverheid.

In het belang van een goede nachtrust van de omwonenden zijn alle Nederlandse vliegvelden gesloten van 23 tot 7 uur en moet het vliegverkeer en dus geluidhinder en slaapverstoring het aantal starts- en landingen in de randen van de dag (tussen 7 en 8 uur en tussen 22 en 23 uur) worden verminderd. Dit laatste moet zijn beslag krijgen in de afzonderlijke luchthavenverkeersbesluiten, waarbij voor MAA 8 uur als absolute ondergrens genomen dient te worden gezien de specifieke ligging in de bebouwde kom. Daarbij willen de omwonenden van MAA als extra maatregel een verbod op vertrekkend verkeer op zon- en feestdagen vóór 9 uur.

Verbetering leefmilieu: betere luchtkwaliteit door vermindering van de schadelijke emissies door vliegverkeer

Toepassing van biokerosine en synthetische kerosine leidt tot een sterke vermindering van bepaalde schadelijke emissies en concentraties luchtvervuiling. Om die reden moet, met inachtneming van de beschikbare productiegrenzen de inzet van deze brandstoffen worden bevorderd.

Alle grondoperaties op vliegvelden moeten versneld worden geëlektrificeerd. Voor de monitoring van de emissies en concentraties van schadelijke stoffen en gassen (primair voor roet en ultrafijnstof) als gevolg van vliegverkeer wordt een meetnet opgebouwd, waarbij ook emissies van individuele vliegbewegingen gevolgd kunnen worden.

Er moet snel een op bescherming van de volksgezondheid afgestemde normering voor roet en ultrafijnstof komen. Het meetnet (zie vorige punt) moet handhaving van de emissie- en concentratienormen mogelijk maken. De monitoring, handhaving en sanctionering wordt juridisch verankerd en de actieve uitvoering wordt door een (van de luchtvaartsector) onafhankelijke instelling/autoriteit gedaan, onder toezicht van de rijksoverheid.

Ook luchthavens moeten voldoen aan de natuurwetgeving en moeten opereren binnen de voorwaarden van de betreffende vergunningen. Ook hier borging toezicht, handhaving, sancties, alsmede uitvoering door een onafhankelijke autoriteit/instelling. Net als bij inrichtingen moet alle geëmitteerde stikstof, dus zowel onder als boven de 900 meter, worden meegerekend.

4 – De regionale luchthavens

Het toekomstig gebruik

Vliegveld Lelystad is op korte en op langere termijn, zeker in het licht van de noodzakelijke sanering van de luchtvaartsector volstrekt overbodig. De ingebruikname zou bovendien de druk op het klimaat, de natuur en de leefomgeving van heel veel burgers doen toenemen. De voorgenomen opening van Lelystad Airport is zinloos en zelfs contraproductief bij het nastreven van verduurzaming (klimaat, biodiversiteit) en brede welvaart (leefomgevingskwaliteit).

Groningen Airport en Maastricht Aachen Airport hebben nauwelijks of geen rol in het faciliteren van voor de Nederlandse samenleving relevante verbindingen in Europa, laat staan daarbuiten. Er is op de andere Nederlandse vliegvelden ruimte om in de daar nu gefaciliteerde behoefte te voorzien. De exploitatie van de vliegvelden bij Groningen en Maastricht kost de overheid (en dus de belastingbetalende burgers) nodeloos geld. MAA is bovendien eigendom van de provinciale overheid, die ook als exploitant optreedt en dus puur met gemeenschapsmiddelen werkt. MAA heeft geen regionale functie en voegt derhalve niets toe aan de regionale economie, sterker nog, MAA is een bedreiging voor de regionale economie die vooral floreert in het toerisme, waar een veelvoud aan werkgelegenheid en dus ook omzet wordt gerealiseerd in vergelijking tot de volstrekt marginale luchthavens. Terecht stelt de Luchtvaartnota dan ook dat de luchthaven ‘zijn eigen broek’ moet ophouden. Gelet op de disfunctionaliteit dienen zowel Groningen als MAA zo spoedig mogelijk gesloten te worden voor groothandelsverkeer.

Voor de vliegvelden bij Eindhoven en Rotterdam gelden ook de eisen op gebied van verduurzaming en leefomgevingskwaliteit als hierboven beschreven. Deze vliegvelden nemen geen vliegverbindingen over van Schiphol en ontwikkelen geen vliegverbindingen die (gezien hun catchment area, bestemmingennetwerk, omvang van reizigersstromen etc.) op Schiphol thuishoren. De vliegvelden bij Eindhoven en Rotterdam dienen een beperkte functie te hebben, te weten het bedienen van de Europese vervoerbehoefte van de regio waarin ze zijn gesitueerd, mits daarin niet net zo goed via Europees grondvervoer kan worden voorzien. Beperk de activiteiten op deze vliegvelden in toenemende mate tot het bedienen van primair de zakelijke vervoerbehoefte van de regio waar ze in liggen, voor zover die redelijkerwijs niet anders dan door de lucht kan worden uitgevoerd.

5 – De participatie van omwonenden

Participatie van burgers en het herstel van vertrouwen: maak een forse inhaalslag

Het betrekken door de overheden van burgers en hun belangenorganisaties bij de ontwikkeling, uitvoering en handhaving van luchtvaartbeleid hoort een vanzelfsprekende zaak te zijn. Een stevige inhaalslag is nodig. De overheden, met het kabinet voorop, moeten waarborgen scheppen voor tijdige en goede participatie door burgers en burgerorganisaties. Het

wantrouwen onder de bevolking door de manier waarop Schiphol en de vliegvelden bij Rotterdam, Eindhoven en Maastricht groei hebben weten te realiseren ten koste van de belangen van de omwonenden is groot. De luchtvaartsector zelf heeft daar ook een groot aandeel in gehad.

Naast het voortvarend uitvoeren van waarneembare verbetering van de leefomgevingskwaliteit en de verduurzaming (klimaatopgave) moeten de overheden de communicatie met en raadpleging van burgers en hun organisaties over luchtvaartbeleid evalueren en in samenspraak met deze burgers op een nieuwe manier vormgeven. Daarbij hoort ook het faciliteren van en investeren in het kennisniveau van georganiseerde burgers en de communicatiekanalen die zij nodig hebben om hun werk goed te kunnen doen.

Op regionale en landelijke schaal moeten georganiseerde burgers structureel betrokken worden bij voorbereiding, toezicht en handhaving op de uitvoering en evaluatie van luchtvaartbeleid in al zijn facetten. Te beginnen bij aangelegenheden die het woon- en leefmilieu en de natuur raken tot en met de enorme duurzaamheidsslag die de luchtvaart moet gaan maken.

Landelijk streven zowel het LBBL als de Stichting ABREL een actieve rol na in het vorm en inhoud geven van participatie van (georganiseerde) burgers op alle voor de bevolking relevante aspecten van vliegverkeer en (potentiële) alternatieven daarvoor. Bij een op handen zijnde hervorming van burgerparticipatie is het van groot belang dat omwonendenorganisaties daarbij betrokken worden, zowel bij het ontwerpen alsook het in de praktijk brengen daarvan.

11

De Luchtvaartnota in meer specifieke relatie tot MAA

Vanuit het perspectief van de Alliantie is het volkomen terecht dat MAA in de nota slechts $\frac{3}{4}$ pagina aandacht krijgt.

De dit jaar 75 jaar bestaande luchthaven, die begon als noodvliegveld van de Amerikanen tijdens hun opmars naar Duitsland in de Tweede Wereldoorlog heeft nooit enige rol van betekenis kunnen spelen. Aanvankelijk omdat er geen markt was die bediend kon of moest worden, later ook omdat er steeds meer wel goed functionerende luchthavens in een straal van 100 kilometer rond vliegveld Beek, zoals het tot het omdopen tot Maastricht Aachen Airport heette, ontstonden. De Duitse stad Aken leent weliswaar haar naam aan het vliegveld maar maakt er op geen enkele wijze gebruik van. Destijds heeft de Kamer van Koophandel ter plekke een eenmalige donatie gedaan van DM 100.000, -, en mocht vervolgens haar naam boven de deur zetten, waarmee het vliegveld op haar beurt een internationale toets meende te verkrijgen.

Het vliegveld schrijft al sinds haar ontstaan rode cijfers, een enkel minuscuul uitschietertje daargelaten. Daar staan enorme bedragen aan subsidies en overheidsinvesteringen tegenover, inmiddels oplopend tot zeer vele honderden miljoenen.

Wilde plannen om met een Oost-west-baan de Aziatische markt te bedienen strandden in 1998, na bijna 20 jaar verzet door omwonenden, ondanks een stroom aan ronkende adviesrapportages van aanvankelijk Amerikaanse, later ook Europese en Nederlandse bureaus.

Sinds ook de meest recente exploitant vorig jaar weer heeft afgehaakt heeft de Provincie Limburg niet alleen het eigendom maar ook de exploitatie in

eigen hand. Daarnaast is de provincie investeerder, subsidiënt, vergunningverlener en vergunninghandhaver in één. Dat leidt tot een permanent geschuif met onduidelijke intenties en vooral een maximale geheimhouding t.a.v. de exploitatie en de financiering daarvan.

MAA faciliteert tweederangs luchtvrachtmaatschappijen en kent verder alleen uitgaand goedkoop toeristisch verkeer, dat in het (post-)coronatijdperk zwaar onder druk staat.

Voor de regionale economie heeft het vliegveld geen enkele betekenis, of het zou de negatieve rol moeten zijn t.a.v. het binnenlands toerisme dat met ruim 20.000 fte's alleen al in het Heuvelland Zuid-Limburg een omzet genereert van 2.4 miljard, terwijl het vliegveld zelf met nog geen 200 fte's net de 20 miljoen niet haalt.

Daarnaast ligt het ooit als tijdelijk bedoelde vliegveld midden in de bebouwde kom wat betekent dat elk hierboven genoemd aspect van hinder en schade versterkt wordt.

Dat wordt nog versterkt door het medegebruik van een deel van het Zuid-Limburgse luchtruim door Liège Airport/Bierset, én de gigantische overlast die een groot deel van Zuid-Limburg ondervindt van de NAVO-basis in Geilenkirchen (D).

MAA voegt al met al niet alleen niets toe aan de regionale economie maar speelt ook in landelijk opzicht geen enkele rol van betekenis. Niet voor niets is in de Luchtruimherziening die voor 2323 op de rol staat geen plek ingeruimd voor het luchtruim beneden de lijn Eindhoven-Düsseldorf maar is een eventuele herziening doorgeschoven tot op zijn vroegst 2030.

12

Wanneer de luchtvaart in Nederland, na correctie van de groeiambities op grond van klimaatoverwegingen, en geruggesteund door de gevolgen van de Coronapandemie, zich in positieve zin gaat onderscheiden door met minder vliegbewegingen Nederland goed bereikbaar te houden onder gelijktijdige realisering van klimaatdoelen, die ook hinderbeperking en andere overlastvermindering inhouden, een toekomstbestendige bedrijfstak wil zijn of worden, en dan blijven, is er geen plaats voor een overbodig vliegveld als MAA.

Dat laat onverlet dat een bescheiden zakenvliegveld wellicht tot de mogelijkheden behoort, maar dan uitdrukkelijk met een regionale functie. Dat biedt bovendien de luchtvaart op landelijk niveau meer ruimte.

Indien MAA wel gezien zou blijven worden als onderdeel van een landelijk netwerk, -waarover de Luchtvaartnota zoals gezegd negatief is-, zouden er naast een transparant beleid door een op afstand staande overheid ruim voldoende waarborgen moeten zijn voor het naleven van alle daarbij behorende spelregels, te beginnen met correct handhaven door de ILT, maar ook door het instellen van een onafhankelijke CRO-MAA die bovendien voldoende en evenredig plaats moet bieden aan omwonenden.

Samengevat is onze zienswijze gericht op de plaats en de rol die de Luchtvaartnota biedt aan luchtverkeer in Nederland omdat ook hier, rond MAA, daarvan de directe gevolgen ondervonden worden, onder de gelijktijdige constatering dat MAA naar onze mening daarvan geen deel meer kan en hoeft uit te maken.

MAA bedient immers geen enkel publiek belang, en kent geen regionale taak noch inbedding.