



## Conclusies op basis van navolgende:

- Van 1997 naar 2019 is de hoeveelheid vracht meer dan verdrievoudigd. De overlast van vrachtvervoer is dus enorm toegenomen. Van 1997 naar 2019 is het aantal passagiers bijna verdubbeld. Bovendien vertrokken tot dit jaar 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 in de afgelopen jaren.**
- **De hoeveelheid vracht** is nu meer dan een jaar eerder. Omdat er minder vracht met passagiersvliegtuigen mee kan vanwege minder passagiersvluchten, wordt meer vracht met vrachtvliegtuigen vervoert. Daar profiteert MAA nu van.
- **Het aantal passagiers** is de afgelopen jaren sterk gestegen maar is met ingang van april 2020 op een zeer laag niveau gekomen als gevolg van de coronacrisis.
- **Vracht en passagiers tezamen** genomen worden in de zogenaamde “Work Load Unit” (WLU), waarbij de vracht zeer zwaar telt. De top laag in 2019.
- **Het aantal extensies** (toestemming om na 23:00 uur te mogen landen of opstijgen) bereikte op maandbasis in juni 2018 een ongekende hoogte van 14. In 2019 was de top lager en wel 9 in september. Met name aan Corendon werd toestemming gegeven om na 23:00 uur te mogen landen. Nu Corendon niet meer vliegt blijft het aantal extensies laag.
- In Geverik en Schietecoven worden vrijwel dagelijks **geluidspieken** gemeten boven de 90 dBa. In Meerssen-West bij het kindcentrum zijn vrijwel dagelijks geluidspieken boven de 80 dBa en soms boven de 85 dBa.
- Het aantal **meldingen van overlast** van het vliegverkeer was in 2019 **bijna dubbel zoveel** als in 2018 en bijna **18 keer zoveel** als in 2016. Het aantal is dus explosief gestegen. Het aantal ernstig gehinderden is op basis van een achterliggend rapport bij de aanvraag luchthavenbesluit inmiddels waarschijnlijk opgelopen naar ongeveer 15.000 zijn. In 2019 werd echter door slechts 1.126 mensen een melding gedaan van overlast. Die 1.126 is dus slechts het **topje van de ijsberg**.
- Het aantal **arbeidsplaatsen** bij de luchthaven is slechts **199**. 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 ongeveer **95 miljoen euro subsidie** toegezegd aan MAA en is ongeveer 57 miljoen euro uitbetaald.

## Vliegtuigbewegingen

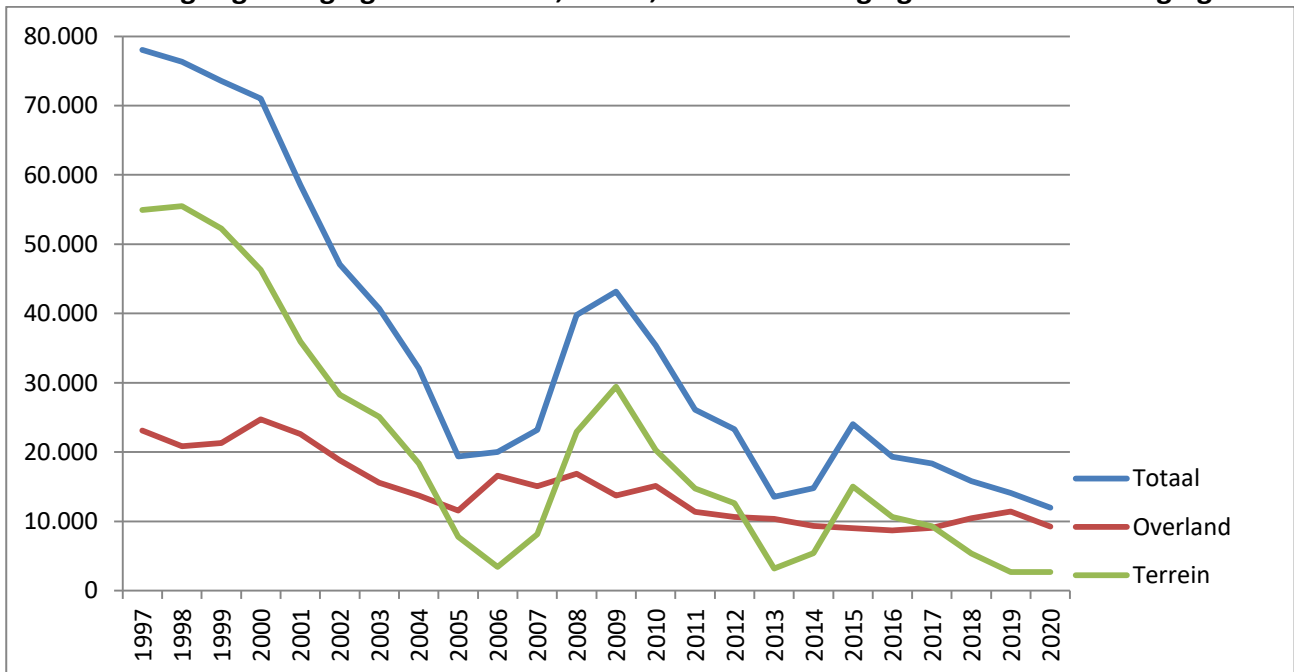
Op <https://www.maa.nl/omwonenden/veelgestelde-vragen/#omgeving> staat o.a.:

“Zijn er ooit meer vliegbewegingen van en naar Maastricht Aachen Airport geweest dan tegenwoordig? 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. 2020 is geraamd op basis van beschikbare informatie tot nu toe.

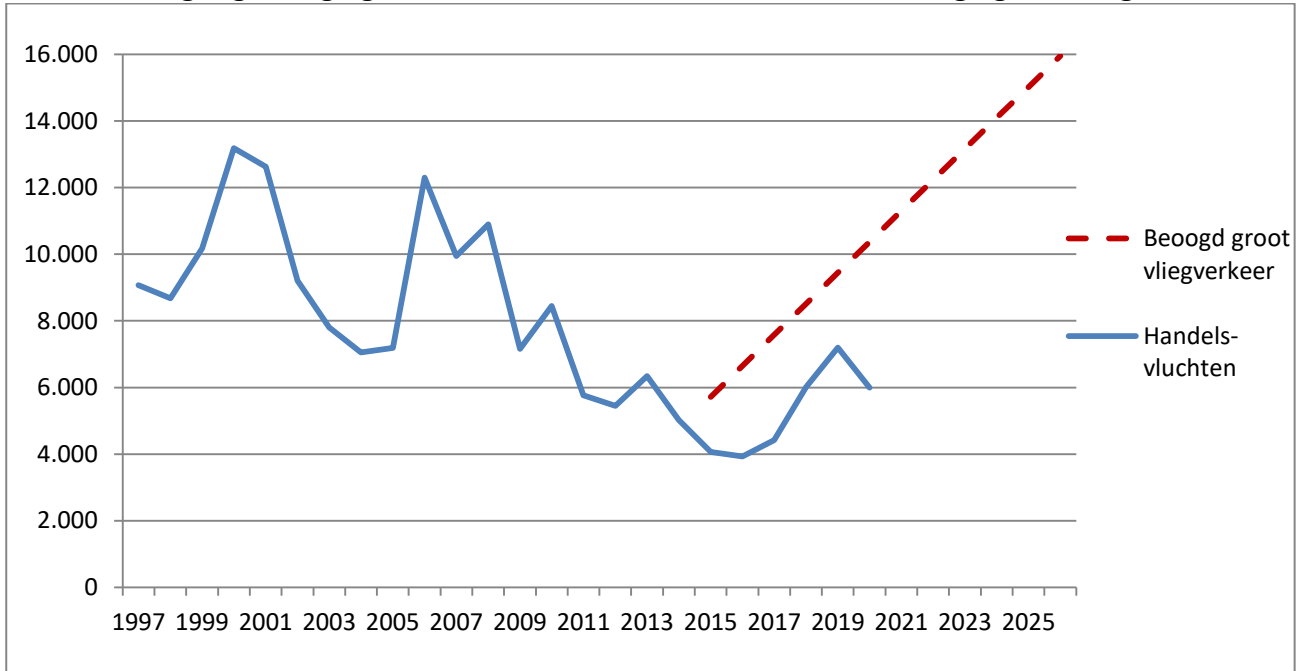
De bijna 80.000 vliegbewegingen in 1997 bestonden voor 55.000 uit **terreinvluchten**, waarbij het vliegtuig opsteeg en landde op MAA. Het aantal terreinvluchten is gedaald van 55.000 in 1997 naar 2.681 in 2019. Hierin zit dus veruit de grootste daling van het aantal vliegtuigbewegingen. In 2020 daalt het aantal terreinvluchten niet verder. 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 11.404 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. In de afgelopen jaren steeg een groot deel van het jaar iedere dag direct na 6 uur een aantal vliegtuigen op, die bewoners en toeristen in Zuid-Limburg uit hun slaap haalden. In 2020 wordt er ook nog tussen 6 en 7 uur 's morgens gevlogen, maar minder intensief als gevolg van de coronacrisis waardoor Corendon grotendeels is weggefallen. Dat was in het verleden niet het geval. Toen zaten er wel vliegtuigen bij die meer herrie veroorzaakten, maar dat was overdag.

Als gevolg van de coronacrisis is het aantal overlandbewegingen gedaald van 11.400 in 2019 naar ongeveer 9.200 in 2020. De daling wordt veroorzaakt door de ontwikkeling bij passagiersvervoer.

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. 2020 is geraamd op basis van beschikbare informatie tot nu toe.

Beoogd volgens *MER-beoordelingsnotitie* bij aanvraag luchthavenbesluit (2017)

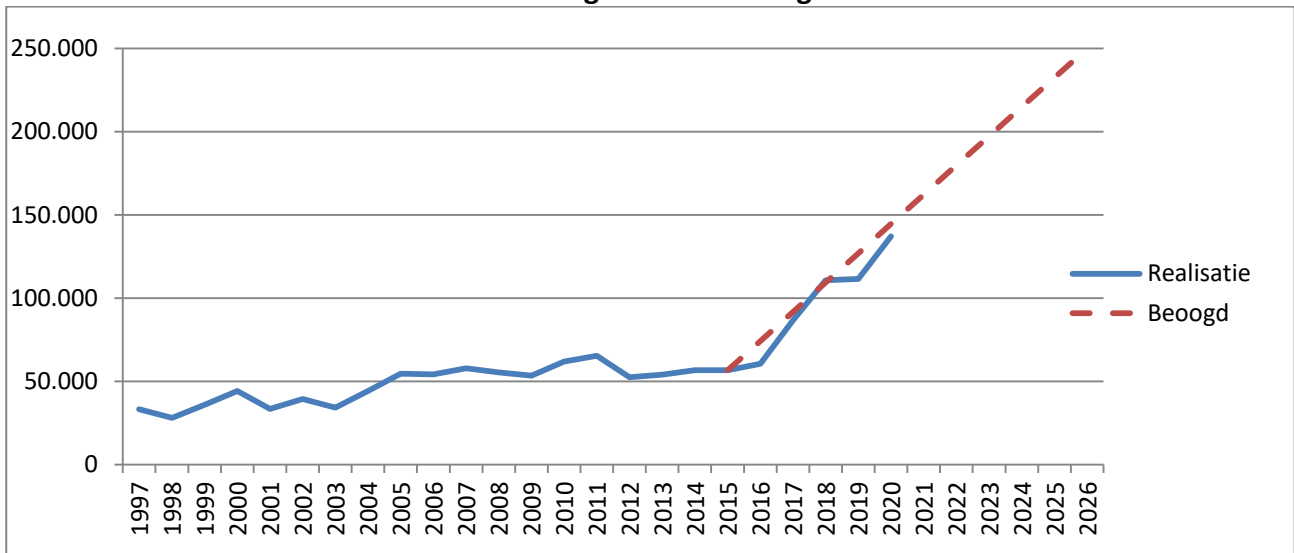
In 1997 waren er 9.000 **handelsvluchten**. Dat aantal is gedaald naar 3.900 in 2016 en is daarna gestegen naar ongeveer 7.200 in 2019. Als de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen in de rubriek handelsvluchten een goede indicatie is voor de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen met groot verkeer, dan was het groot verkeer in 2019 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.

## Vracht

De hoeveelheid vracht is niet gedaald vanaf 1997, maar gestegen van 33.000 ton in 1997 naar ruim 111.000 ton in 2019. De hoeveelheid vracht is dus meer dan verdrievoudigd 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. In 2019 is de hoeveelheid vracht niet toegenomen, maar in 2020 is er (tijdelijk?) wel weer groei als gevolg van de coronacrisis. Een groot deel van de luchtvracht wordt als bijlading vervoerd met passagiersvliegtuigen. Nu er veel minder passagiersvluchten zijn op alle luchthavens, moet meer vracht met vrachtvliegtuigen vervoerd worden. Daarvan profiteert MAA in 2020.

**Grafiek 3 Tonnen vracht sinds 1997 en beoogde ontwikkeling**



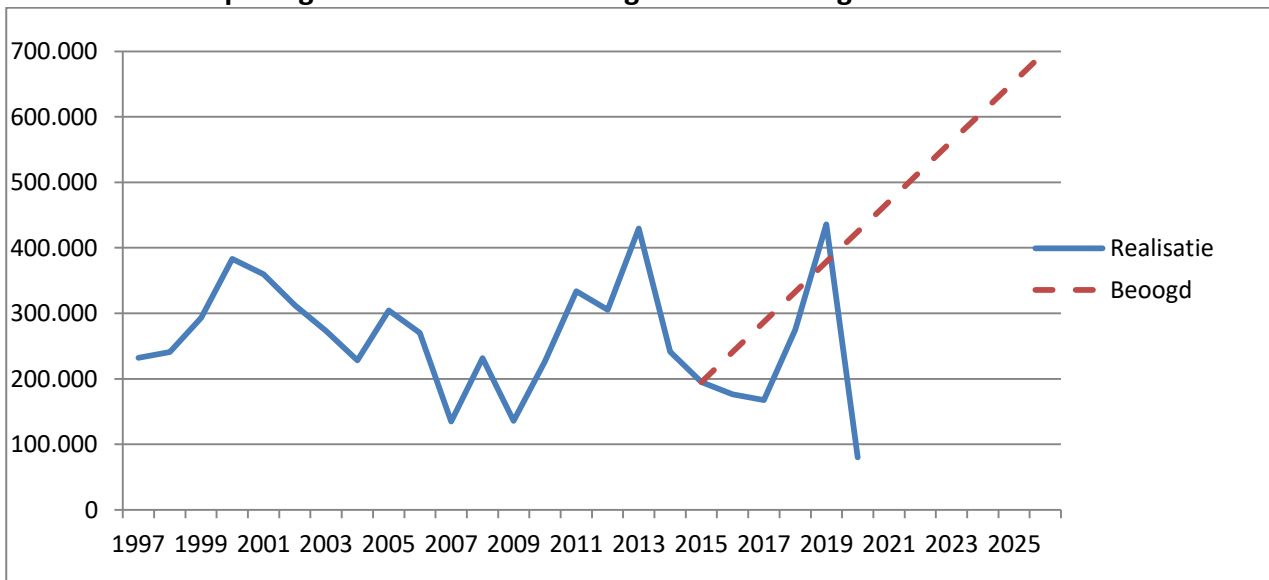
Bron: CBS. 2020 is geraamd op basis van beschikbare informatie tot nu toe.

Beoogd volgens *MER-beoordelingsnotitie* bij aanvraag luchthavenbesluit (2017)

## Passagiers

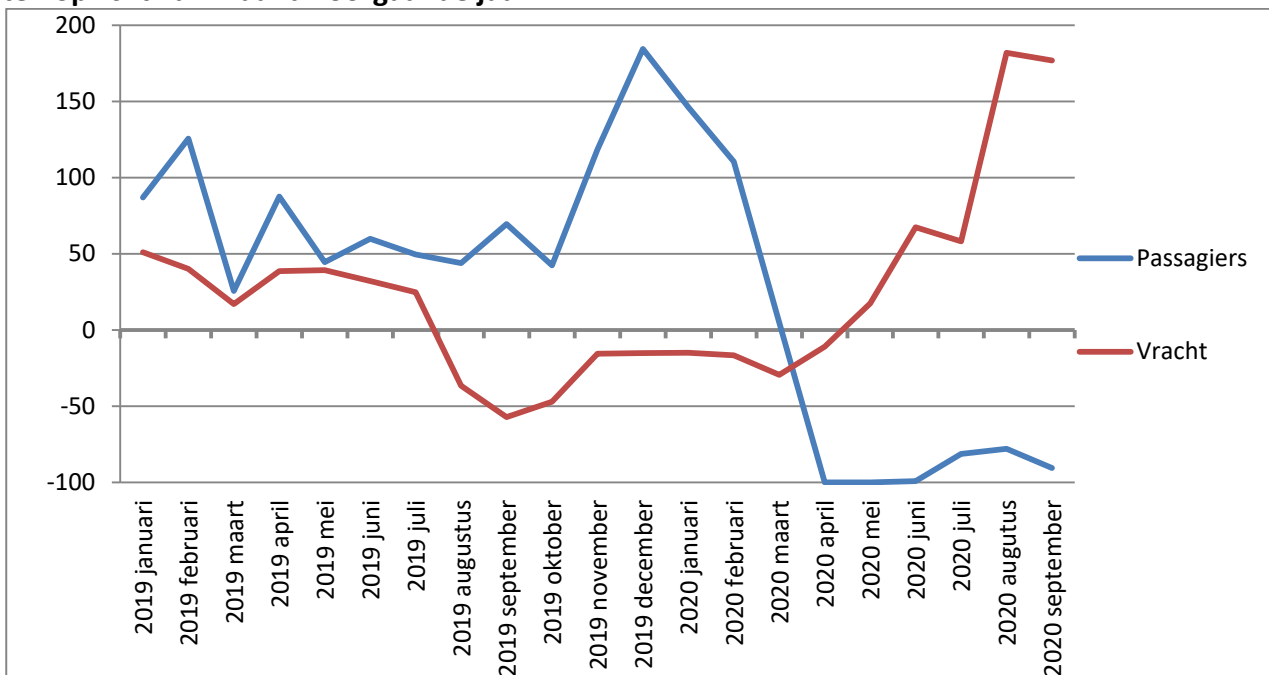
Het aantal passagiers is niet gedaald vanaf 1997 naar nu, maar gestegen van 232.000 in 1997 naar meer dan 436.000 in 2019. Dat is dus bijna een verdubbeling. Het gemiddelde aantal passagiers per vliegtuig kan wel toegenomen zijn en de gemiddelde hoeveelheid herrie per vliegtuig zal minder geworden zijn, maar het tijdstip van de vluchten is veranderd. In de afgelopen jaren vertrokken een groot deel van het jaar dagelijks vluchten direct na 6 uur, die inwoners en toeristen wakker maakten. Dat was in 1997 niet het geval. De overlast door passagiersvervoer is dus sterk toegenomen tot het begin van de coronacrisis. Grafiek 5 geeft inzicht in de actuele ontwikkeling. In 2019 was iedere maand het aantal passagiers tientallen procenten hoger dan in dezelfde maand een jaar eerder; in december zelfs bijna 200% hoger. De ontwikkeling in 2020 zal bepaald worden door de coronacrisis. In maart 2020 waren er nog wel 5% meer passagiers dan een jaar eerder, maar met ingang van april zijn er vrijwel geen passagiers meer. Dat is dus een daling van 100% op jaarbasis. In juni is het passagiersverkeer weer langzaam op gang gekomen.

**Grafiek 4 Aantal passagiers sinds 1997 en beoogde ontwikkeling**



Bron: CBS. 2020 is geraamd op basis van beschikbare informatie tot nu toe.  
Beoogd volgens MER-beoordelingsnotitie bij aanvraag luchthavenbesluit (2017)

**Grafiek 5 Actuele ontwikkeling aantal passagiers en tonnen per maand, procentuele verandering ten opzicht van maand voorgaande jaar**



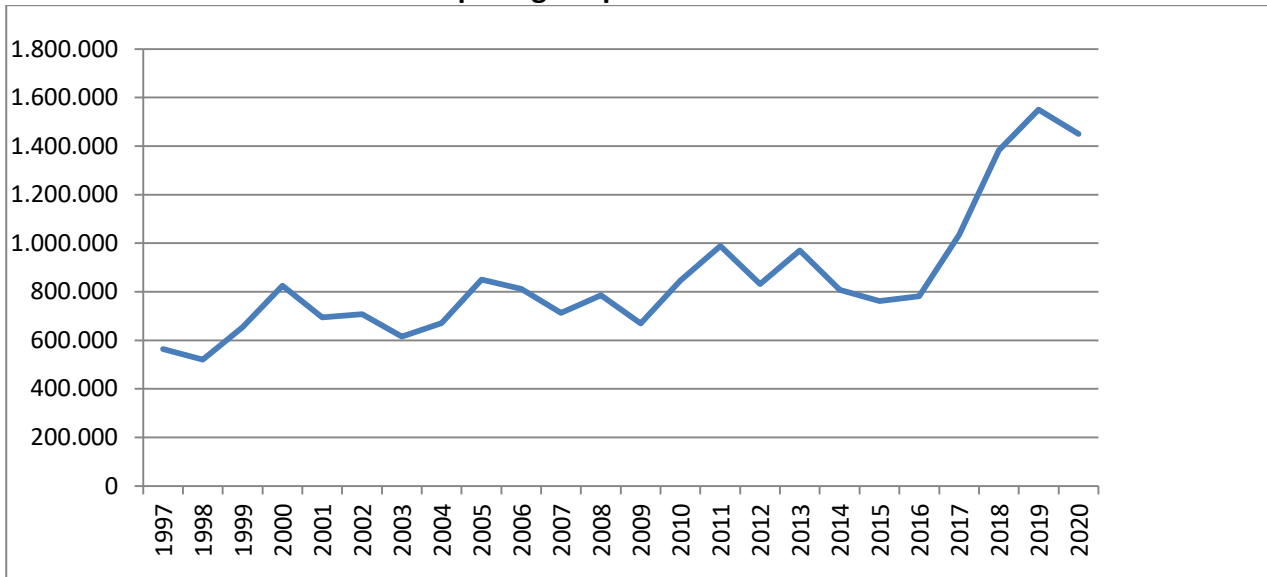
Bron: CBS.

### Work Load Units

De meeteenheid "Work Load Unit" (WLU) ofwel verwerkingseenheid komt bij een luchthaven overeen met 1 passagier of 0,1 ton (dus 100 kg) vracht. Hiermee kunnen passagiers en vracht "opgeteld" worden om de totale ontwikkeling van de activiteiten op de luchthaven weer te geven. Grafiek 6 laat zien dat de activiteiten op MAA in 2017 en vooral in 2018 sterk zijn gestegen. In 2019 is er stabilisatie op hoog niveau en in 2020 treedt naar verwachting een daling op. Uit eerdere grafieken blijkt dat de stijging in 2017 het gevolg is van de ontwikkeling van de vracht en dat de stijging in 2018 het gevolg is van de ontwikkeling van zowel vracht als passagiers. In 2019 was er een geringere groei, die het gevolg was van alleen de groei bij passagiers. De daling in 2020 wordt door de ontwikkeling van het aantal passagiers veroorzaakt.

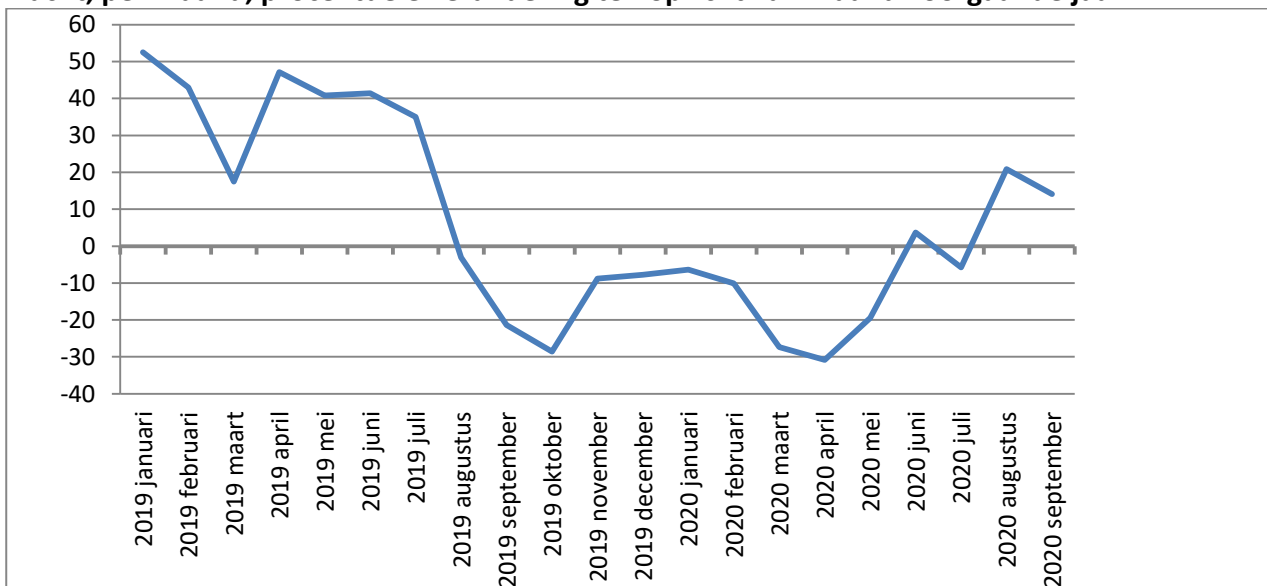
Uit de recente ontwikkeling per maand, zoals gegeven in grafiek 7, blijkt dat MAA in de min zit met ingang van augustus 2019. Uit eerdere grafiek 5 blijkt dat dit aanvankelijk werd veroorzaakt door de vracht en met ingang van maart zowel bij de vracht als bij passagiers. De ontwikkeling van de vracht is met ingang van mei weer positief, waardoor De WLU in juni 2020 zelfs hoger was dan in juni 2019. Dat was ook het geval in augustus en september.

**Grafiek 6 Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht sinds 1997**



Bron: CBS. 2020 is geraamd op basis van beschikbare informatie tot nu toe.

**Grafiek 7 Actuele ontwikkeling Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht, per maand, procentuele verandering ten opzicht van maand voorgaande jaar**

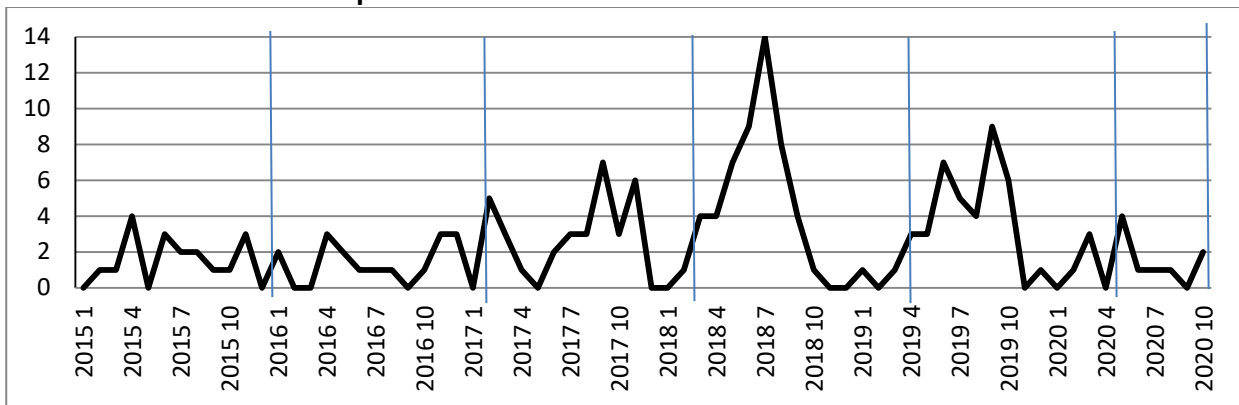


Bron: CBS.

**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 toen gaan stijgen. Het aantal extensies per maand bereikte een top van 14 in juli 2018, 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 extensie echter duidelijk minder, maar historisch gezien nog steeds hoog. In september 2019 was er een nieuwe top van 9. Omdat de vluchten van Corendon zijn weggevallen in 2020 blijft het aantal extensies laag.

**Grafiek 8 Aantal extensies per maand MAA**



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

### Geluidsmetingen

De live geluidsmetingen zijn zichtbaar op de volgende websites:

[http://www.sensornet.nl/project/nina\\_maastricht](http://www.sensornet.nl/project/nina_maastricht) en

<https://www.dfld.de/Map/Live.php?Do=E&L=D&R=611> Resultaten van dit laatste meetnet zijn samengevat op <http://www.maa-monitor.nl/>

Van het eerst genoemde meetnet (Sensornet) dat in opdracht van de Provincie is aangelegd, is in oktober 2020 de eerste rapportage beschikbaar gekomen over het eerste half jaar van 2020.

<https://cromaastricht.nl/documenten>

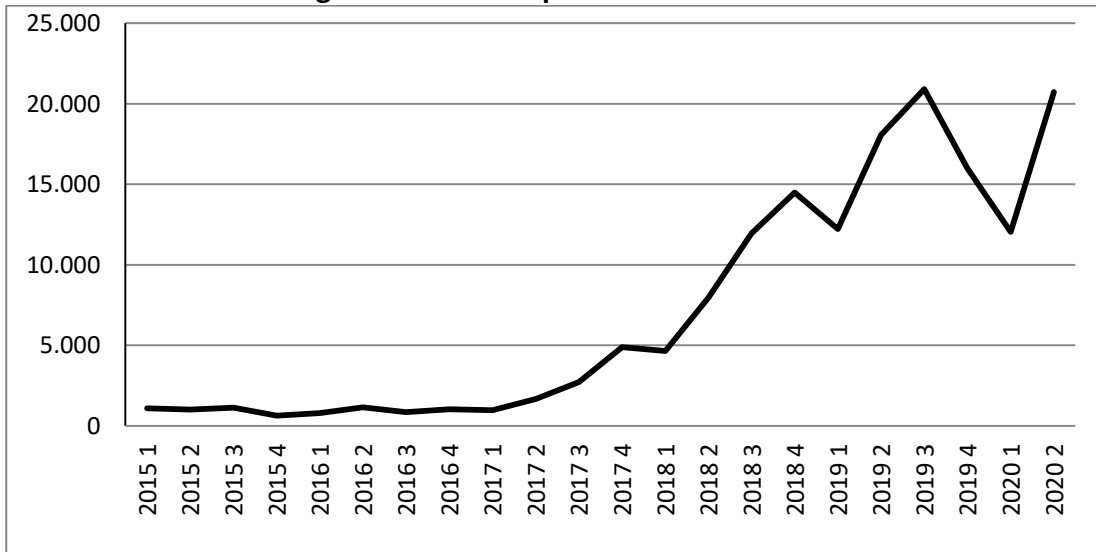
Uit de metingen blijkt dat Geverik en Schietecoven vrijwel dagelijks geconfronteerd worden met geluidspieken boven de 90 dBa. In Meerssen-West bij het kindcentrum worden vrijwel dagelijks geluidspieken boven de 80 dBa gemeten en soms boven de 85.

## Meldingen van overlast

Het aantal meldingen van overlast van het vliegveld (grafiek 9) is met ingang van 2017 explosief gaan toenemen. In 2019 waren er 67.200 meldingen van overlast. Dat is bijna twee keer zoveel als in 2018 en bijna 18 keer zoveel als in 2016. In het tweede kwartaal van 2020 is er een duidelijke groei als gevolg van de toegenomen overlast van grote vrachtvliegtuigen.

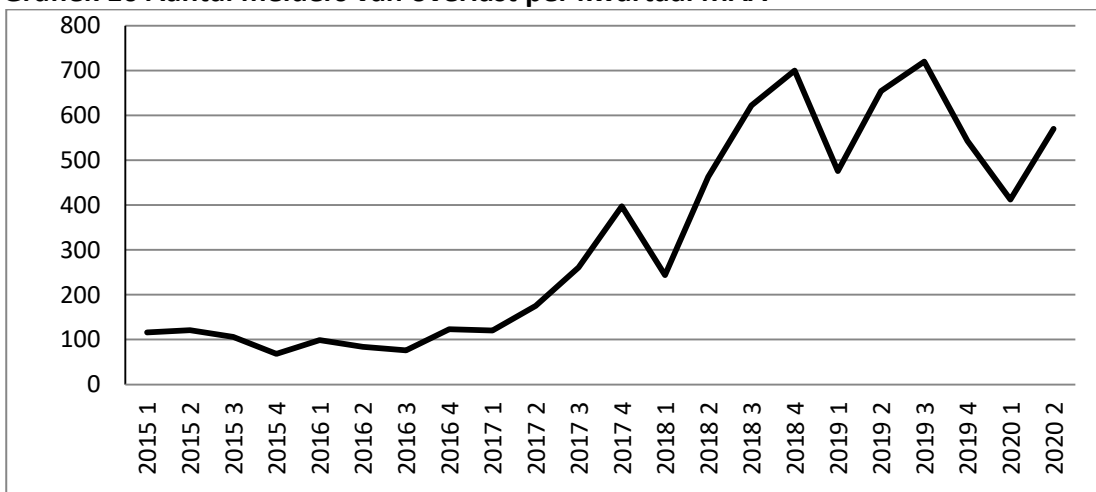
Het aantal melders van overlast (grafiek 10) stijgt ook maar minder explosief. Als de groeiambities van MAA gerealiseerd worden naar de grens van de huidige vergunning dan groeit het aantal ernstig gehinderden van 7.580 in 2015 naar 23.610. (Zie *Situatieschets MAA maart 2020*, pagina 13 <https://www.limburg.nl/onderwerpen/milieu/lucht/luchtvaartnota-2020/>) In 2019 werd echter door slechts 1.126 mensen een melding gedaan van overlast. Die 1.126 is dus slechts het topje van de ijsberg.

**Grafiek 9 Aantal meldingen van overlast per kwartaal MAA**



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

**Grafiek 10 Aantal melders van overlast per kwartaal MAA**



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



## **Werkgelegenheid**

Op 3-11-20 heeft GS een brief naar PS gestuurd met de Zevende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport,

<https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/24b13de2-966a-44f2-88bc-b5817f95c49d>

Op pagina 19 (pagina 10 van de rapportage) staat dat er 199 werknemers bij de luchthaven werken en dat de totale werkgelegenheid, direct plus indirect, passagiers plus vracht in 2019 gelijk was aan 1.571. Dit is op basis van cijfers van Etil. Verwezen wordt naar de herziene Luchtvrachtmonitor 2018 van oktober 2020, waarin een cijfer van 1.740 banen genoemd wordt voor alleen vracht. In de oorspronkelijke Luchtvrachtmonitor 2018 van maart 2020 was het aantal 2.835. Dat cijfer is herzien na een klacht van de Alliantie (<https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/PERSBERICHT-fout-cijfer-luchtvracht-MAA-29-10-20.pdf>) In het concept van de Luchtvrachtmonitor 2018 van december 2019 was het aantal 3.300. In het kader van het adviestraject van Pieter van Geel wordt door Ecorys een rapport opgesteld over de economische betekenis van MAA. Daarin zou voor het eerst niet alleen naar de positieve maar ook naar de negatieve economische effect van MAA gekeken worden, met name de negatieve effecten op het toerisme in het Heuvelland.

In de toeristische sector in Zuid-Limburg was in 2019 het aantal banen 22.210.

<https://lisa.nl/data/gratis-data-recreatie-toerisme> De totale werkgelegenheid, direct plus indirect, wordt geraamd op 28.900 banen. (Multiplier van 1,3 op basis van nationale input-output tabel van 2016 van het CBS.) Wat zou de invloed zijn van structurele overlast van MAA op het toerisme in het Heuvelland als 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 €95 miljoen subsidie is toegezegd, waarvan in ieder geval al €57 miljoen is uitbetaald. 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/>

## Subsidie van Provincie, gemeenten en Rijk aan MAA

	Beschikbaar	Uitbetaald 30-6-20
Totaal van overzicht hieronder	<b>137.300.377</b>	<b>100.280.804</b>
Beschikbare financiële bijdrage van Provincie, Gemeenten en Rijk aan MAA sinds 2014	<b>94.372.769</b>	<b>57.353.196</b>
<a href="https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/24b13de2-966a-44f2-88bc-b5817f95c49d">https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/24b13de2-966a-44f2-88bc-b5817f95c49d</a> Informerend stuk Zevende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage groot project Maastricht Aachen Airport, brief GS van 3-11-2020 (GS 2020-44290)		
Totaal	<b>80.272.769</b>	<b>53.253.196</b>
NEDAB kosten t/m 2023	35.276.576	18.283.376
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	15.535.000	13.891.555
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	10.420.765
Gemeenten Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen	6.000.000	2.400.000
Jaarlijkse bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur (€ 800.000 per jaar)	2.361.193	2.157.500
Bijdrage beveiligings en omgevingsmaatregelen	1.900.000	1.900.000
<a href="https://www.limburger.nl/cnt/dmf20170807_00044662/brussel-geeft-groen-licht-voot-steun-aan-maastricht-aachen-airport">https://www.limburger.nl/cnt/dmf20170807_00044662/brussel-geeft-groen-licht-voot-steun-aan-maastricht-aachen-airport</a> Provincie en Rijk Routefonds 2017; wel toestemming; (nog) niet gebruikt		
	<b>10.000.000</b>	
<a href="https://www.ftm.nl/artikelen/deze-geldstromen-richting-de-luchtvaartindustrie-zagen-wij-nog-over-het-hoofd?share=1">https://www.ftm.nl/artikelen/deze-geldstromen-richting-de-luchtvaartindustrie-zagen-wij-nog-over-het-hoofd?share=1</a> 2014 om faillissement af te wenden		
	<b>4.100.000</b>	<b>4.100.000</b>
2002 privatisering van MAA; voor onderhoud, veiligheid en modernisering van het Rijk	<b>32.399.907</b>	<b>32.399.907</b>
Idem van de Provincie	<b>10.527.701</b>	<b>10.527.701</b>