

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 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** daalt nu met 10% op jaarbasis.
- **Het aantal passagiers** is de afgelopen jaren sterk gestegen maar is met ingang van april 2020 vrijwel tot nul gedaald als gevolg van de coronacrisis.
- **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 wordt toestemming gegeven om na 23:00 uur te mogen landen.
- In Geverik 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 al minstens 55 miljoen euro uitbetaald.



Vliegtuigbewegingen

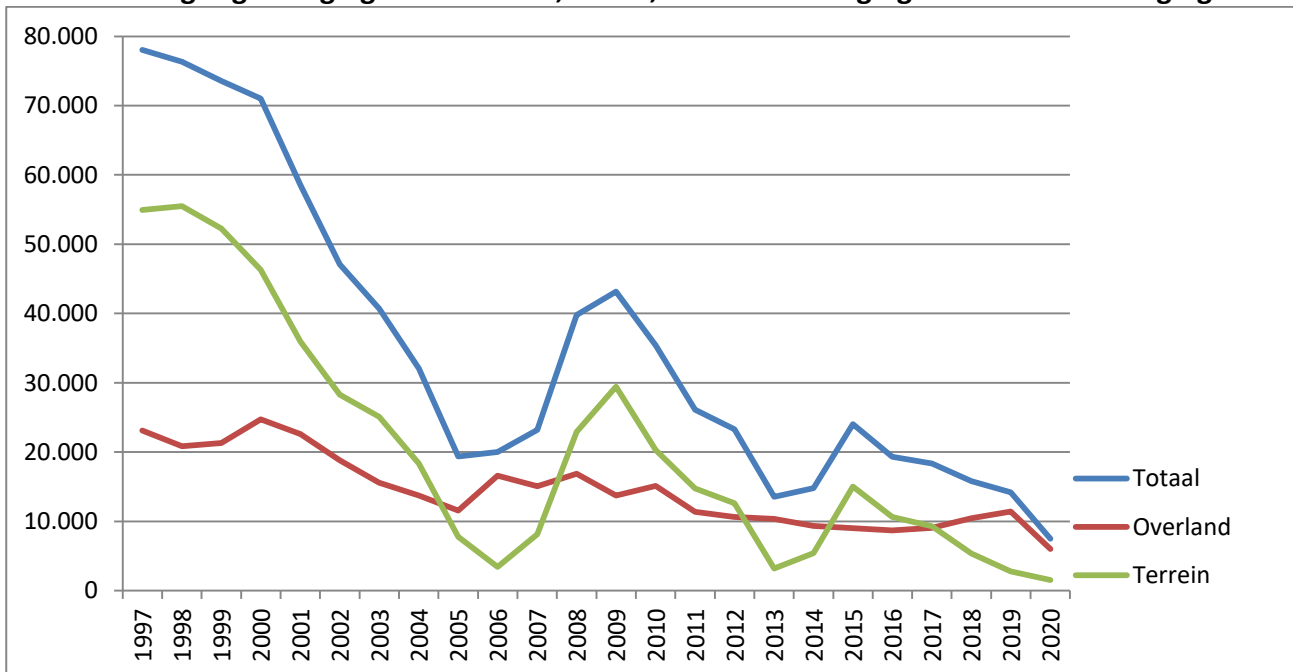
Op <https://www.maa.nl/omwonenden/veelgestelde-vragen/#omgeving> staat o.a.:

“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

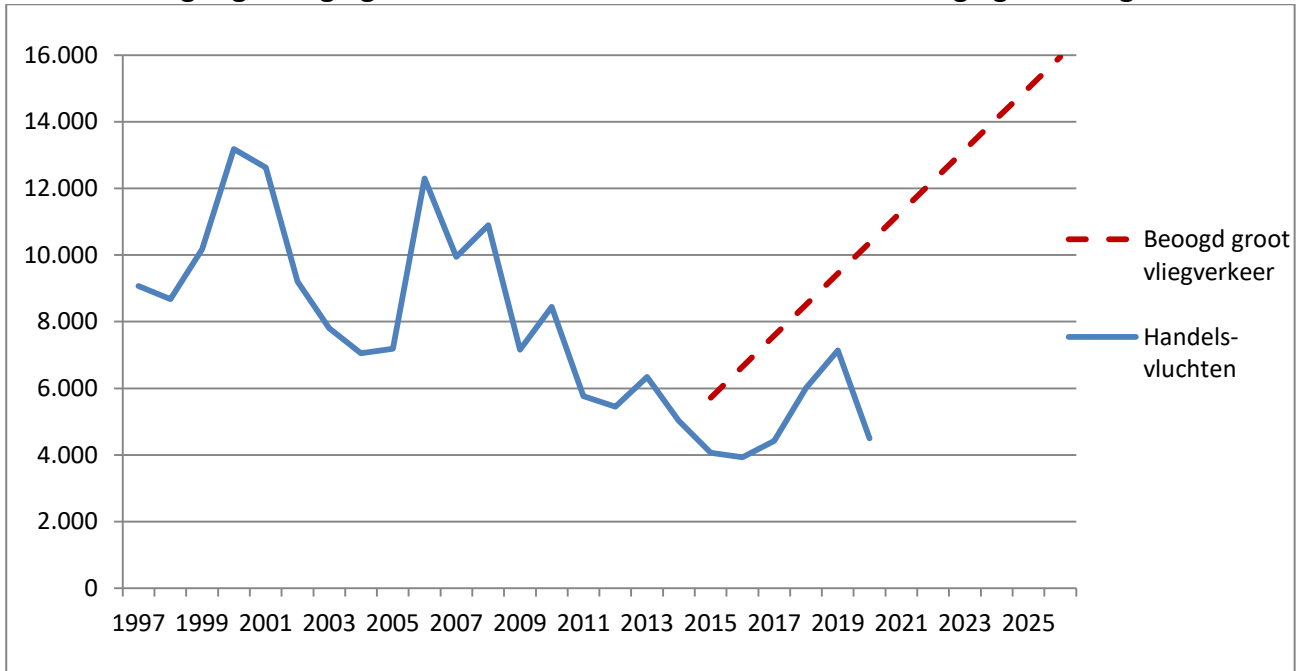


Bron: CBS. 2020 is geraamd op basis van beschikbare informatie tot nu toe.

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 2.791 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 11.400 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. 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 7.100 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

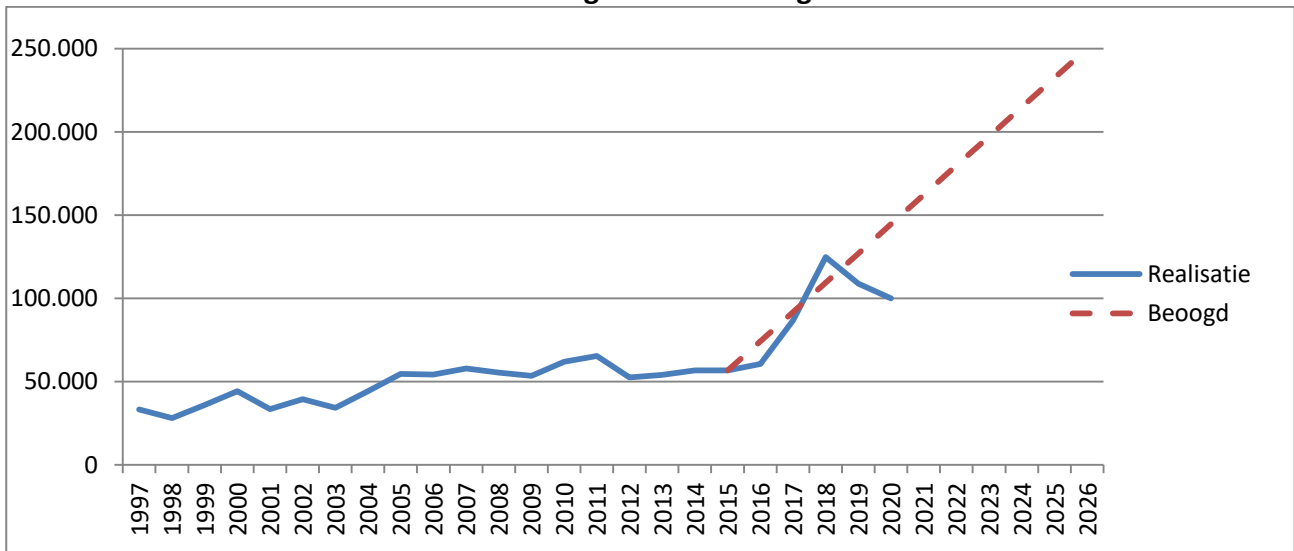
De hoeveelheid vracht is niet gedaald vanaf 1997, maar gestegen van 33.000 ton in 1997 naar ongeveer 109.000 ton in 2019. De hoeveelheid vracht is dus meer dan verdrievoudigd van 1997 naar 2019. De gemiddelde hoeveelheid vracht per vliegtuig kan wel toegenomen zijn en de gemiddelde hoeveelheid herrie per vliegtuig zal minder geworden zijn, maar zonder twijfel is de overlast door vrachtverkeer enorm toegenomen. De hoeveelheid vracht vertoont een dalende lijn sinds begin 2019. Grafiek 5 laat zien dat met ingang van augustus 2019 de hoeveelheid vracht iedere maand minder was dan een jaar eerder. Het laatst beschikbare cijfer is van april 2020. Toen was er een daling van 10% op jaarbasis. In dagblad De Limburger van 4-6-20 wordt Jos Roeven, directeur van MAA, geciteerd. Hij zegt over de vracht in 2020: "...zou wel eens recordjaar kunnen worden." Tot nu toe was 2018 het recordjaar met bijna 125.000 vracht. Dit zou in 2020 gerealiseerd kunnen worden als na april in de resterende maanden van het jaar er bijna 40% meer vracht is als in de overeenkomstige maanden van 2019 ondanks de economische crisis, ondanks de ruimte op andere luchthavens en daarmee samenhangend vertrek van Emirates, Cargolux en Silkway van MAA naar Schiphol.

Op 28-4-20 heeft GS een brief naar PS gestuurd met de Zesde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport,

<https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/26264e51-969c-46a5-9eb4-9ffe2c710958>

Op pagina 3 staat: "Het vrachtvervoer bedroeg in 2019 circa 143.000 ton, hetgeen ten opzichte van 2018 een groei betekent van 12%." Op pagina 11 (pagina 5 van de rapportage) staat een tabel over vracht. Daar is iets vreemd aan de hand. Tot en met 2017 geldt dat lucht vracht (CBS) plus trucked vracht gelijk is aan het Totaal vracht. In 2018 is het vermelde totaal 13.500 lager dan de som van de twee onderdelen. In 2019 is het vermelde totaal 19.233 hoger dan de som van de onderdelen. Van 2018 naar 2019 is luchtvracht volgens cijfers CBS gedaald met 13%, is trucked vracht gedaald met 8%, is de som van die twee gedaald met 12%, maar geeft het vermelde totaal in de tabel een stijging met 12%. Het is duidelijk dat er iets niet klopt in de cijfers de cijfers van GS.

Grafiek 3 Tonnen vracht sinds 1997 en beoogde ontwikkeling



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

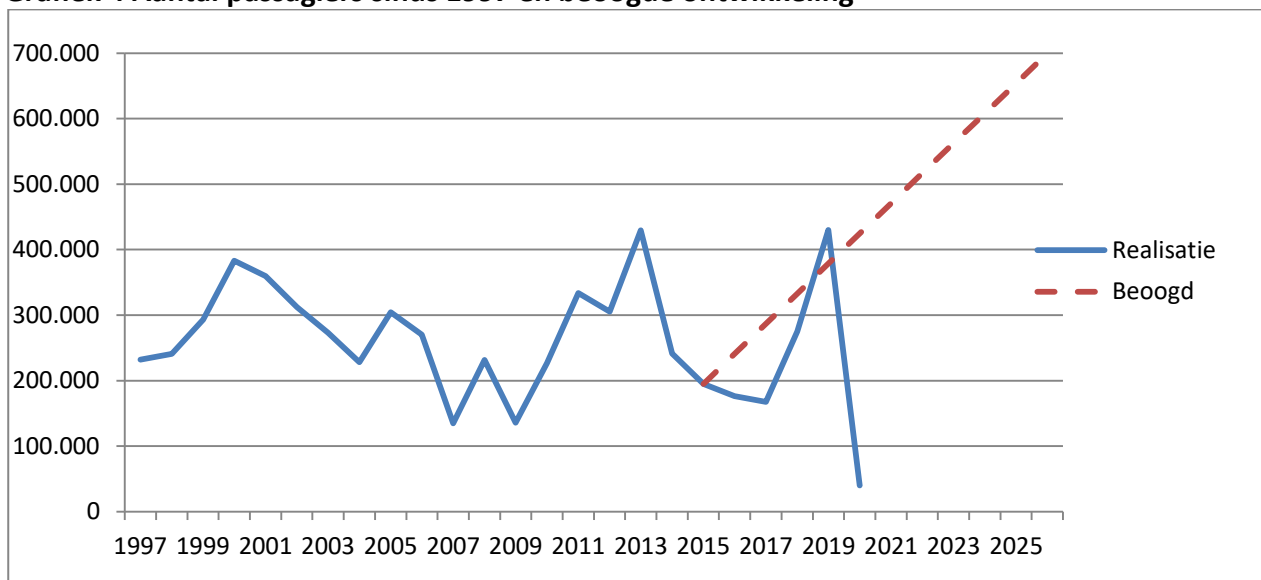
Beoogd volgens MER-beoordelingsnotitie bij aanvraag luchthavenbesluit (2017)

Passagiers

Het aantal passagiers is niet gedaald vanaf 1997 naar nu, maar gestegen van 232.000 in 1997 naar meer dan 430.000 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

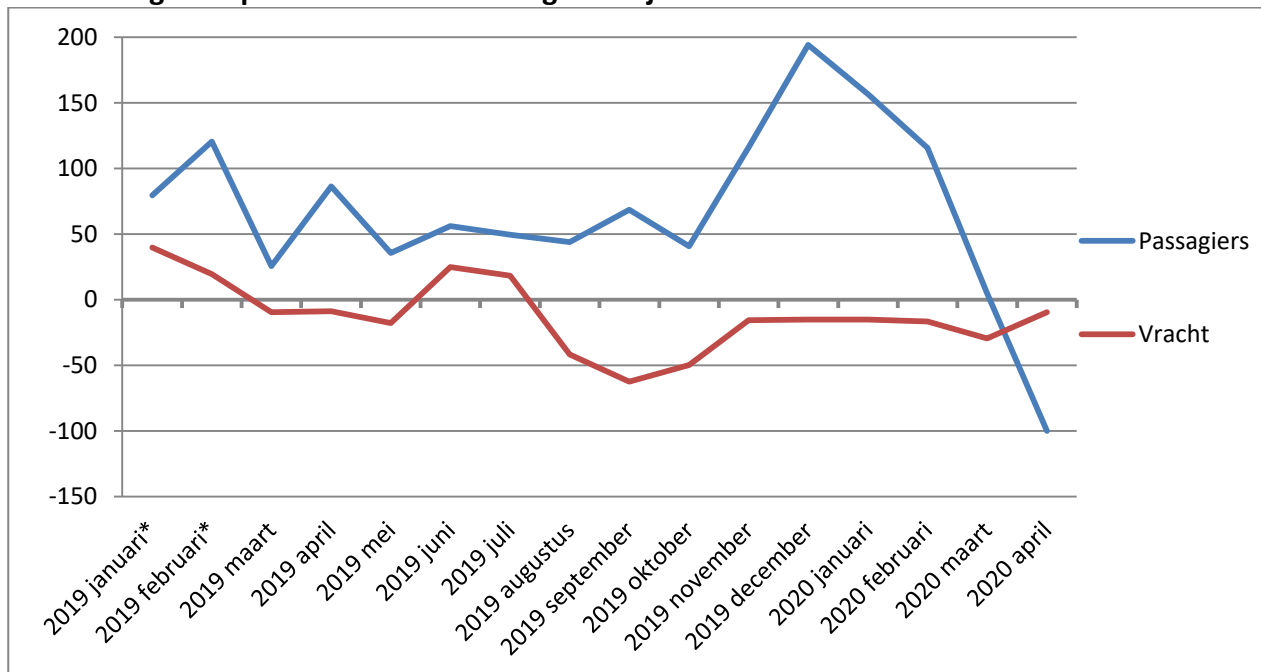
vertrokken een groot deel van het jaar dagelijks vluchten direct na 6 uur, die inwoners en toeristen wakker maken. Dat was in 1997 niet het geval. De overlast door passagiersvervoer is dus sterk toegenomen tot het begin van de coronacrisis. Grafiek 5 geeft inzicht in de actuele ontwikkeling. In 2019 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.

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)

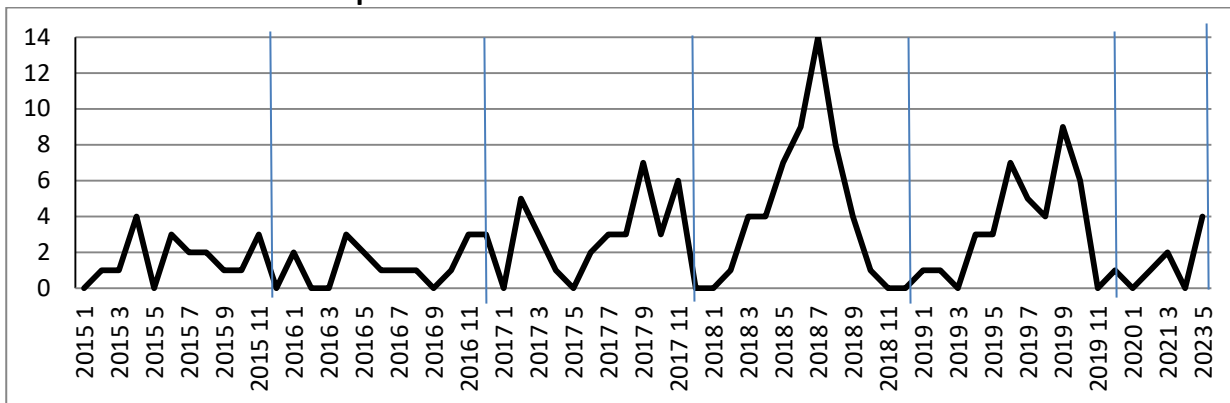
Grafiek 5 Actuele ontwikkeling aantal passagiers en tonnen vracht MAA per maand, procentuele verandering ten opzicht van maand voorgaande jaar



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 tot 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.

Grafiek 6 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 en

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

<http://www.maa-monitor.nl/>

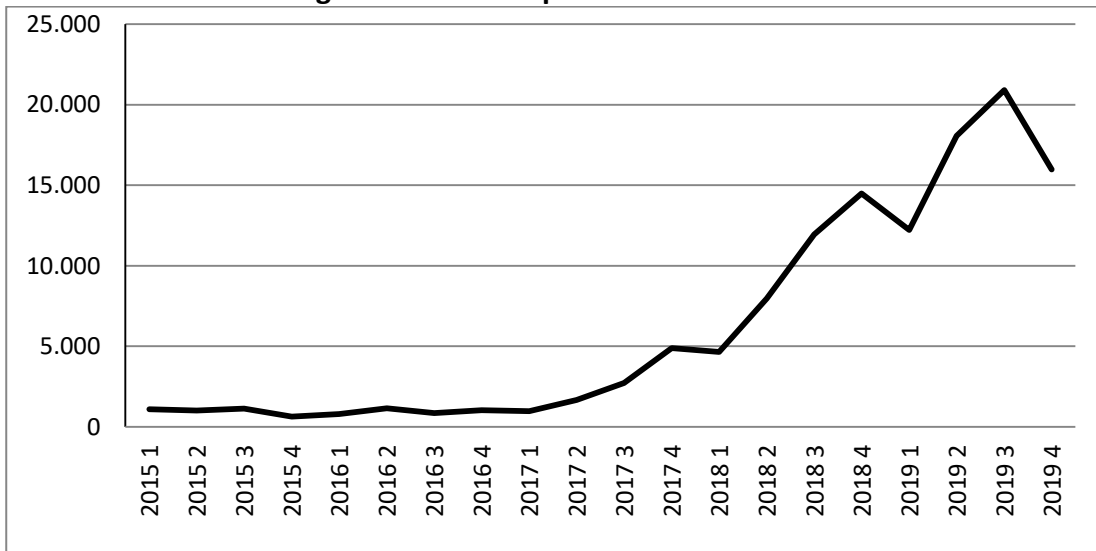
Uit de metingen blijkt dat Geverik vrijwel dagelijks geconfronteerd wordt met geluidspieken boven de 90 dBA. Het meetpunt van sensornet in Meerssen-West bij het kindcentrum is buiten gebruik. Daar werden vrijwel dagelijks geluidspieken boven de 80 dBA gemeten en soms boven de 85. Dat zien we ook terug op het wel functionerende meetpunt DFLD in Meerssen-West.

Meldingen van overlast

Het aantal meldingen van overlast van het vliegveld (grafiek 6) 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.

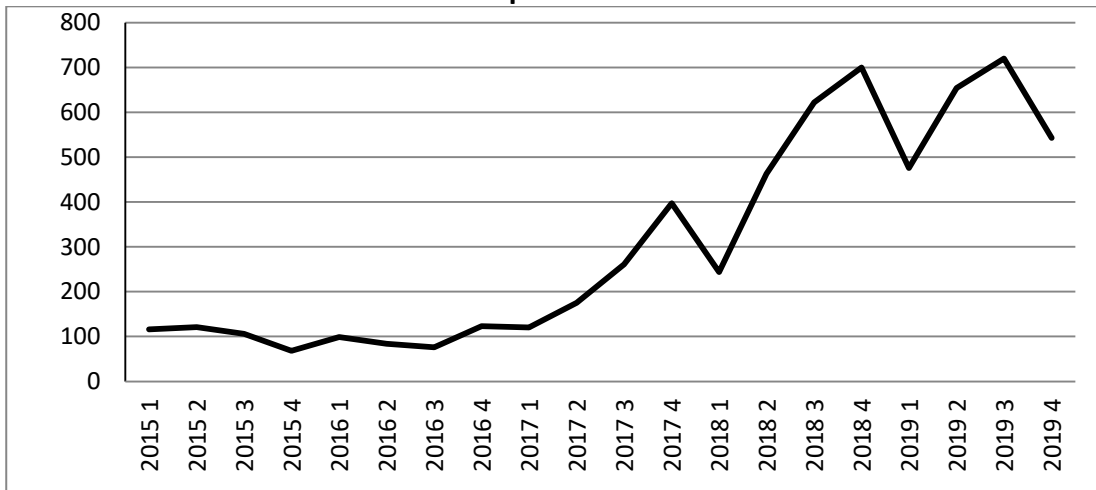
Het aantal melders van overlast (grafiek 7) stijgt ook maar minder explosief. Als de groeiambities van MAA gerealiseerd worden groeit het aantal ernstig gehinderden van 7.580 in 2015 naar 21.400 in 2024 volgens een achterliggend rapport bij de aanvraag luchthavenbesluit. (*m.e.r. beoordelingsnotitie Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport, 28-7-17, pag. 45, Tabel 4.13*) Inmiddels zullen dat er waarschijnlijk al minstens 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.

Grafiek 7 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 8 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 28-4-20 heeft GS een brief naar PS gestuurd met de Zesde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport,

<https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/26264e51-969c-46a5-9eb4-9ffe2c710958>

Op pagina 13 (pagina 7 van de rapportage) staat dat er 199 werknemers bij de luchthaven werken en dat de totale werkgelegenheid, direct plus indirect, passagiers plus vracht in 2018 gelijk was aan 1.492. Op die pagina wordt geconstateerd dat er een onverklaarbaar groot verschil is met het aantal van 2.835 alleen voor vracht volgens de Luchtvrachtmonitor 2018. De cijfers van 199 luchthaven en 1.492 totaal komen van het onafhankelijke onderzoeksbureau Etil. Het cijfer van 2.835 totaal alleen voor vracht komt vanuit de sector van de luchtvracht en is volstrekt ongeloofwaardig. Voor een analyse van deze cijfers wordt verwezen naar

<https://www.stopgroeimaa.nl/images/26-5-20-Brief-en-notitie-over-werkgelegenheid-cijfers-vracht-MAA.pdf>

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 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 €90 miljoen subsidie is toegezegd, waarvan in ieder geval al €55 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

<https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/c59a55dd-dc1f-45c1-84ba-a1fe2bc050>
 Mededeling Portefeuillehouder inzake afdoening toezegging 8516 en 8518 (informatie over Maastricht Aachen Airport), brief gedeputeerde Van den Akker van 3-12-2019 (GS 2019-88130)

Op pagina 11: Jaarlijkse structurele lasten voor de Provincie voor MAAB&I worden **4.800.000**

	Beschikbaar	Uitbetaald
Totaal van overzicht hieronder	140.428.239	98.454.873
Beschikbare financiële bijdrage van Provincie, Gemeenten en Rijk aan MAA sinds 2014	97.500.631	55.527.265
PS-besluit 13-12-19 voor huidige collegeperiode	5.243.810	
NEDAB-bijdrage	2.952.143	
NEDAB-bijdrage	2.291.667	
https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/c59a55dd-dc1f-45c1-84ba-a1fe2bc050 Mededeling Portefeuillehouder inzake afdoening toezegging 8516 en 8518 (informatie over Maastricht Aachen Airport), brief gedeputeerde Van den Akker van 3-12-2019 (GS 2019-88130)		
Aanvullend t.o.v. onderstaande: APU's/body scans	1.900.000	0
https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/26264e51-969c-46a5-9eb4-9ffe2c710958 30-4-20 Informerend Stuk Zesde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport, brief GS van 28-4-2020 (GS 2020-17501)		
	Beschikbaar	Uitbetaald tot 31-12-19
Totaal	76.256.821	51.427.265
NEDAB kosten t/m 2023	35.600.000	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	10.494.834
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)	1.561.193	2.157.500
Betaling van exploitant voor gebruik luchthaveninfrastructuur juli 2016 tot juli 2019	-1.639.372	
https://www.limburger.nl/cnt/dmf20170807_00044662/brussel-geeft-groen-licht-voet-steun-aan-maastricht-aachen-airport Provincie en Rijk Roufefonds 2017; wel toestemming; (nog) niet gebruikt	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	4.100.000
2002 privatisering van MAA; voor onderhoud, veiligheid en modernisering van het Rijk	32.399.907	32.399.907
Idem van de Provincie	10.527.701	10.527.701