Jaarverslag 2019

(tweede jaarverslag)

Alliantie Tegen Uitbreiding MAA en Stichting GUVB

11 februari 2020

1 Alliantie

De Provincie Limburg is eigenaar van het vliegveld via Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV (MAA B&I) en heeft in 2016 een exploitant gevonden (Trade Centre Global Investments) die gericht is op vrachtvervoer. Om het vliegveld rendabel te maken, moeten grote, zwaar beladen, volgetankte vrachttoestellen kunnen opstijgen. De huidige baan van 2500 meter is daarvoor te kort. De stop-way van 250 meter moet aan de baan worden toegevoegd. Daarvoor is een luchthavenbesluit nodig. Dat is in de tweede helft van 2016 aangevraagd bij de minister. Naar aanleiding daarvan is toen de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA ontstaan.

*De **Alliantie Tegen Uitbreiding MAA** bestaat inmiddels uit 15 groeperingen:*
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, Natuur- en Milieufederatie Limburg en een groeiend aantal verontruste inwoners van Zuid-Limburg.

De website voor de Alliantie en voor de Stichting is www.stopgroeimaa.nl en is sinds 28-10-18 online. Verder is de Alliantie o.a. actief op https://www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg/?epa=SEARCH_BOX

2 Stichting

De Alliantie is geen rechtspersoon. Daarom is een stichting opgericht. Die kan handelen namens de Alliantie als het gaat over rechtszaken en werving van financiële middelen.
De Stichting GUVB (statutaire naam), voluit Stichting Geen Uitbreiding Vliegveld Beek is opgericht op 3 januari 2018. KvK nummer: 7052 6516, RSIN/fiscaal nummer 8583 59 273, bankrekening: NL20 TRIO 0338 8535 61 en NL69 TRIO 2017 6209 12, https://www.stopgroeimaa.nl, contact@stopgroeimaa.nl Voorzitter is Coen Eggen, Secretaris Wim Derks, Penningmeester Peter Visser. De werkzaamheden van de penningmeester worden uitgevoerd door de secretaris Wim.
Doel van de stichting volgens artikel 2.1 van de statuten:
"De stichting heeft als doel: het voorkomen en bestrijden van ontwikkelingen op de luchthaven Maastricht Aachen Airport, die de gezondheid, het leef- en woonklimaat alsmede de veiligheid van de inwoners van Zuid-Limburg aantasten en bedreigen, en het verrichten

van al wat hiermee verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn." In de statuten (artikel 2.4) staat ook dat de stichting haar doel onder meer tracht te bereiken door het vertegenwoordigen en waarnemen van de belangen van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA. De vergaderingen van het bestuur van de Stichting worden meestal gecombineerd met de vergaderingen van de Kerngroep van de Alliantie. In het verslagjaar was dat 11 keer.

3 Overige informatie over organisaties

Kerngroep Alliantie
Er is een Kerngroep Alliantie gevormd die ongeveer maandelijks bij elkaar komt. De uitnodiging daarvoor gaat naar de groepen die aangesloten zijn bij de Alliantie en andere betrokken en/of actieve personen. De uitnodiging voor die bijeenkomsten en de verslagen daarvan gaan naar ongeveer 50 mailadressen.
De Alliantie is organisch ontstaan en functioneert redelijk goed zonder strakke structuur. Het kan echter beter. In 2019 is al een paar keer stil gestaan bij de organisatiestructuur van de Alliantie. In 2020 zal dit verder opgepakt worden.

Nieuwsbrief
Afhankelijk van de hoeveelheid nieuws gaat er een nieuwsbrief uit naar degenen die gevraagd hebben om actief te worden geïnformeerd. Dat betreft een lijst van ongeveer 700 mailadressen. In 2019 is ongeveer 40 keer een nieuwsbrief verstuurd.

Landelijk Bewoners Beraad Luchtvaart
In 2018 zijn bewonersorganisaties rond de Nederlandse luchthavens van nationaal belang gaan samenwerken. Dit heeft geleid tot het Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (LBBL), https://lbbl.nl/ Vanuit Zuid-Limburg zijn daarbij de Alliantie en een aantal groepen van de Alliantie aangesloten.
LBBL wil bereiken dat de luchtvaart behandeld wordt zoals andere economische activiteiten, dus minder overlast, minder CO2, minder stikstof, gewoon belasting op tickets en op kerosine. Vanuit de Alliantie wordt actief deelgenomen aan de bijeenkomsten van LBBL. Een belangrijk onderwerp was in 2019 de voorbereiding van de Luchtvaartnota 2020-2050.

Bierset en Awacs
In Zuid-Limburg is niet alleen overlast van het vliegverkeer van MAA, maar ook van Bierset en Awacs. De Alliantie neemt dat ook mee waar dat mogelijk en relevant is.

4 Ontwikkelingen rond MAA

WOB-procedure
In 2016 is een concessieovereenkomst gesloten tussen de Provincie Limburg (Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV, MAA B&I BV) en TCGI, Trade Centre Global Investments (MAA). De inhoud daarvan is eventueel van belang voor het indienen van zienswijzen op de aanvraag luchthavenbesluit. Sinds eind 2016 is de rechtspersoon Stichting Donatiefonds Boze Moeders namens de Alliantie bezig om op grond van de Wet Openbaarheid Bestuur (WOB) inzicht te krijgen in de inhoud van die concessieovereenkomst. Na beroep en rechtszaak is procedure zonder succes gestopt. Een

journalist is met een vergelijkbare WOB-procedure bezig en gaat wel door naar de Raad van State. Uitspraak komt in 2020.

Luchthavenbesluit
Mede door de acties van de Alliantie waren er zoveel zienswijzen ingediend op het aangevraagde luchthavenbesluit dat de beslissing uitgesteld werd van begin 2017 naar eind 2017. Net voordat het luchthavenbesluit in oktober 2017 van kracht zou worden, werd duidelijk dat er bij Lelystad Airport fouten waren gemaakt bij de berekening van de geluidsoverlast. Diezelfde fouten zaten ook in de berekeningen bij MAA. Het luchthavenbesluit werd daarom uitgesteld naar 2018. Het verzet tegen de groeiende overlast van het vliegveld MAA is toegenomen. De verbeterde berekeningen van de geluidsoverlast geven veel minder groeimogelijkheden voor het vliegveld.
De provincie Limburg besloot eind november 2018 tot een heroverweging van de invulling van het vliegveld en trok daarom de aanvraag voor het (gewijzigde) luchthavenbesluit in.
De geformuleerde ambities, noodzakelijk om te kunnen spreken van een 'rendabele' luchthaven, bleken niet te passen binnen de beschikbare geluidsgebruiksruimte. In het najaar van 2019 hield de exploitant het voor gezien. De Provincie werd toen behalve eigenaar ook – tegen wil en dank en niet gekwalificeerd – exploitant.
Voor het opstellen van een nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit wordt nu gewacht op de landelijke Luchtvaartnota 2020-2050, waarin ook voor MAA een kader wordt gegeven. Deze nota zou in 2019 komen maar is onder andere door de stikstofproblematiek vertraagd en komt pas in de loop van 2020. In 2020 zal een herbezinning op MAA plaats vinden. Een nieuwe aanvraag luchthavenbesluit komt daarna pas.

Gedogen
Omdat eind 2017 duidelijk werd dat het luchthavenbesluit nog lang op zich zou laten wachten heeft de Minister onder druk van gedeputeerde Beurskens op Sinterklaasavond 2017 een brief gestuurd, waarin staat dat het gebruik van de stopway van 250 meter gedoogd wordt met ingang van 6-12-17, vooruitlopend op de vaststelling van het gewijzigde Luchthavenbesluit. Voor dat gedogen heeft het Ministerie een nieuw woord bedacht: "anticiperend handhaven". Toen de provincie Limburg eind november 2018 besloot om de aanvraag voor het (gewijzigde) luchthavenbesluit in te trekken verviel de grond voor het gedogen van het gebruik van de verlengde baan. Dat gedogen is echter met allerlei smoesjes tot 1 april 2019 doorgegaan.

Handhavingsverzoek
In opdracht van een omwonende is een akoestisch rapport opgesteld over grondlawaai. Verder bestaat de overtuiging dat er sprake is van illegaal baangebruik wat betreft het gebruik van de stopway, die nooit officieel onderdeel is geworden van de baan. Via een advocaat van een rechtsbijstandverzekering is ten aanzien van overschrijding grondlawaai en illegaal baangebruik op 7-2-19 een handhavingsverzoek ingediend bij de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT). Na beroep op afwijzing van verzoek en de gang naar de rechter om uitspraak te krijgen op beroep kwam er pas begin 2020 een reactie van de ILT waaruit bleek dat er inderdaad sprake was van illegaal baangebruik.

Cijfers MAA
De Alliantie heeft een notitie samengesteld over cijfers betreffende MAA. Zie https://www.stopgroeimaa.nl/images/CijfersMAA10-1-20.pdf Hier volgt een aantal conclusies op basis van die notitie.

- 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 verviervoudigd. De overlast van vrachtvervoer (grote, zware toestellen) is dus enorm toegenomen. Van 1997 naar 2019 is bovendien het aantal passagiers met ongeveer 50% gestegen. Er vertrekken nu ook een groot deel van het jaar dagelijks vluchten direct na 6 uur 's morgens, 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 het overlast gevend vliegverkeer sterk toegenomen.**
- Van 2018 naar 2019 is de **hoeveelheid vracht** met ongeveer 10% gedaald en het **aantal passagiers** met ruim 50% toegenomen.
- **Het aantal extensies** (toestemming om na 23:00 uur te mogen landen of opstijgen) was tot en met augustus 2019 lager dan het zeer hoge aantal in 2018. In september, oktober en december 2019 is het aantal echter weer hoger dan in 2018. Met name aan Corendon wordt toestemming gegeven om na 23:00 uur nog te landen.
- Het aantal **meldingen van overlast** van het vliegverkeer was in het derde kwartaal van 2019 **bijna dubbel zoveel** als in 2018, ongeveer **8 keer zoveel** als in 2017 en ongeveer **25 keer zoveel** als in 2016. Het aantal meldingen stijgt dus explosief. Het aantal ernstig gehinderden is, uitgaande van een achterliggend rapport bij de aanvraag luchthavenbesluit, inmiddels waarschijnlijk opgelopen naar ongeveer 15.000. In het tweede kwartaal van 2019 werd door 720 mensen een melding gedaan van overlast. Die 720 is dus slechts het **topje van de ijsberg**.
- De luchthaven geeft **199** werknemers werk. 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 **92 miljoen euro subsidie** toegezegd aan MAA en is al minstens 53 miljoen euro uitbetaald.

5 Beïnvloeding politiek en burgers

Publiciteit
In de loop van het jaar zijn diverse persberichten uitgegaan namens de Alliantie, niet altijd met het beoogde resultaat, maar de aandacht in de pers over het verzet tegen de groeiende overlast van het vliegverkeer in Zuid-Limburg is groot. In 2019 waren er weer vele tientallen publicaties die zeer kritisch waren over vliegverkeer in het algemeen, maar ook over MAA in het bijzonder. Daarvan hadden er veel een direct verband met de inzet van de Alliantie. Daarnaast waren er vele tientallen ingezonden brieven van tegenstanders van de groeiende overlast van vliegverkeer.

Publieksbijeenkomsten
In 2019 zijn door Burgerinitiatief Omwonenden MAA (onderdeel van de Alliantie) drie publieksbijeenkomsten georganiseerd, waarbij informatie gegeven werd over de plannen van MAA en over de gevolgen voor Zuid-Limburg. Het betreft de volgende bijeenkomsten: 31-1-19 in de gemeente Beek, 7-2-19 in de gemeente Meerssen (locatie Bunde) en 13-2-19

in de gemeente Maastricht (locatie Amby). Er kwamen iedere keer drie onderwerpen aan de orde:

- de gevolgen van lawaai en ultrafijnstof voor de gezondheid (spreker in Beek en Amby was prof. dr. Paul Borm; in Bunde was dat Prof. Dr Onno van Schayck);
- regionale luchthaven en regionale economie (spreker in Beek was dr. Leo Bus; in Bunde en Amby was dat Walter Manshanden; zij hebben de second opinion gedaan op de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) bij Rotterdam-Den Haag Airport) en Lelystad Airport;
- herbezinning op MAA, alternatieven door Frank Wormer namens Omwonenden MAA en de Alliantie.

De drie bijeenkomsten samen zijn in totaal bezocht door ruim **800 mensen**. (In Beek zijn mensen vertrokken omdat ze er niet meer bij konden.) Deze bijeenkomsten hebben ook in de media veel aandacht gekregen.

Op 20-5-19 is door Burgerinitiatief "Grenzeloos Stil" (onderdeel van de Alliantie) een vierde informatieavond georganiseerd met de titel "Vliegverkeer over het Heuvelland".
Er kwamen drie onderwerpen aan de orde:

- de gevolgen van lawaai en (ultra)fijnstof voor de gezondheid door prof. dr. Paul Borm;
- het belang van stilte en rust door ing. Jean Vroemen
- maatschappelijke kosten en baten en nieuwe kansen en perspectieven voor de regio door Frank Wormer

Deze bijeenkomst is bezocht door ongeveer **220 mensen**.

Flyers en handtekeningen
Er is vanuit de Alliantie medio 2019 op petities.nl een petitieactie gestart tegen de groeiende overlast van vliegverkeer boven Zuid-Limburg. Die petitie is in een paar maanden tijd door bijna 15 duizend mensen ondertekend. Daarnaast zijn er ruim 4 duizend handtekeningen op papier verzameld. Die **19.000 handtekeningen** zijn op 8-11-19 aan het provinciebestuur aangeboden. Ten behoeve van de petitieactie (en eerder ten behoeve van de informatiebijeenkomsten en de verkiezingen) zijn vele tienduizenden flyers huis aan huis verspreid. Deze flyers hebben ook bijgedragen aan bewustwording.

Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA)
Het is gebruikelijk om bij grote infrastructurele projecten een Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) te laten uitvoeren. Daarbij worden voor verschillende scenario's alle effecten in beeld gebracht dus niet alleen positieve, maar ook negatieve, niet alleen economisch, maar ook andere effecten, zoals voor milieu en leefbaarheid. Alle effecten worden in geld uitgedrukt, waarmee een totaalresultaat berekend kan worden van het saldo van alle positieve en negatieve aspecten.
Bij MAA is ten aanzien van economie tot nu toe alleen naar positieve effecten gekeken en niet naar negatieve effecten op bijvoorbeeld de toeristische sector in Heuvelland. De (negatieve) effecten - bijvoorbeeld op milieu, leefbaarheid en gezondheid - zijn nooit in geld uitgedrukt.
Bij de bovengenoemde publieksbijeenkomsten, bij de petitieactie en bij benadering van de provinciale politiek is aangedrongen op een MKBA voor MAA met meerdere scenario's waaronder het referentiescenario van sluiting van MAA.

Politiek
Door middel van de publiciteit in de media, de publieksbijeenkomsten, flyers en het aanbieden van de handtekeningen is er door de Alliantie invloed uitgeoefend op de politiek. In maart 2019 waren er verkiezingen voor Provinciale Staten. De verkiezingsprogramma's zijn op een rij gezet wat betreft MAA en daarover zijn folders gemaakt en daarna verspreid. Later in het jaar zijn er brieven gestuurd naar leden van Provinciale Staten, heeft ieder lid van Provinciale Staten een brochure ontvangen ("Zonder MKBA NIET verder met MAA") en is ingesproken bij (commissie)vergaderingen van Provinciale Staten. Verder zijn er ook met afzonderlijke partijen gesprekken gevoerd.
In Provinciale Staten neemt het draagvlak voor MAA geleidelijk af. Een meerderheid van de partijen is inmiddels zeer kritisch, maar dat geldt nog niet voor de meerderheid van het aantal leden van Provinciale Staten (vanwege afspraken bij de vorming van Gedeputeerde Staten).
Er zijn verschillende pogingen gedaan om te komen tot een MKBA voor MAA, voordat verdere investeringsbeslissingen genomen moeten worden en mét het scenario van sluiting. Dat is tot nu toe niet gelukt.

Toerisme en gemeenten
De toeristische sector in Heuvelland ondervindt veel hinder van de huidige manier van exploiteren van MAA. In lente, zomer en herfst stijgt iedere morgen, zeven dagen in de week, direct na 6 uur een aantal toestellen van Corendon op die de nachtrust verstoren, niet alleen van inwoners van Zuid-Limburg, maar ook van toeristen die hier komen voor de rust. Inhoudelijk staat de toeristische sector achter de doelen van de Alliantie, maar kiest zij haar eigen weg om het doel te bereiken. Verwezen kan worden naar onder andere een brief van 18-12-19 https://www.stopgroeimaa.nl/images/downloads/BriefRT.pdf
Ook bij de gemeenten in Zuid-Limburg is er een groeiend verzet tegen de ontwikkelingen bij MAA en is kritisch gereageerd naar de Provincie. Zo hebben de zogenaamde "lijn 50 gemeenten" op 17-7-19 ook een kritische brief gestuurd, waarin aangedrongen wordt op een MKBA. Vanuit de Alliantie zijn ook naar de gemeenten in Zuid-Limburg brieven gestuurd en is gesproken met raadsleden.

6 Andere punten

SAMCO
Er is onduidelijkheid over vergunningen, afspraken en gedogen van SAMCO, een bedrijf dat vliegtuigmotoren onderhoudt. SAMCO heeft vergunning voor propellervliegtuigen, maar onderhoudt nu ook straalmotoren. Het proefdraaien geeft overlast. In overleg met omwonenden is de locatie voor het proefdraaien verplaatst, waardoor de overlast in Ulestraten minder is.

Meten van geluid
Na jaren van vertraging wordt er sinds eind 2019 permanent geluid gemeten rond MAA: https://www.maa.nl/geluidsmetingen-rondom-maastricht-aachen-airport/ De vraag is nog welke (verwerkte) informatie openbaar beschikbaar komt via internet. Vrijwel dagelijks worden in Geverik pieken gemeten van meer dan 90 dB(A), soms boven de 100. Het kindcentrum in Meerssen-West krijgt vrijwel dagelijks geluidspielen van meer dan 80 dB(A), soms meer dan 90 dB(A). Het is nog onduidelijk of de berekende geluidsbelasting overeenkomt met de gemeten geluidsbelasting.

Ook enkele particulieren hebben meetstations laten installeren:
https://www.eans.net/Mess/Mess.php?R=611

Meten van luchtkwaliteit
Er wordt door overheden gesproken over het meten van luchtkwaliteit. Wat betreft luchtvaart zou met name ultrafijnstof gemeten moeten worden. Dit gebeurt echter niet.

CRO
Toen leden van de Alliantie in 2016 de vergadering van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Maastricht bijwoonden, bleek dat er nauwelijks enig kritisch geluid was ten aanzien van de groei van MAA. Toen er kritische brieven van omwonenden kwamen in 2017, werden die van tafel geveegd. Inmiddels is de situatie sterk veranderd. Bij de vertegenwoordigers van de omwonenden in de CRO zitten inmiddels zeer kritische mensen, evenals bij de leden die voorgedragen zijn door de Natuur- en Milieufederatie Limburg.

Parkeerplaatsen
In 2018 zijn bij het vliegveld twee lege locaties voor bedrijven volgestort met een laag afval van asfalt. In 2019 bleek dat dit met voorbedachten rade was gedaan om die terreinen te kunnen gebruiken als parkeerplaats voor lang parkerende passagiers van Corendon. Het is niet gelukt om dit via gerechtelijke procedures tegen te houden.

7 Financiën

Van de Stichting Exploitatie Onroerend Goed “Geen Uitbreiding Vliegveld Beek” is werkkapitaal ontvangen, dat zoveel mogelijk in stand zou moeten blijven, maar dat al snel is opgegaan aan de kosten van de eerste advocaat en de processen. Pogingen om dit (voor een deel) vergoed te krijgen via rechtsbijstandverzekeringen van leden van de Alliantie zijn niet gelukt. Medio 2018 zijn we van advocaat veranderd. Deze tweede advocaat heeft nooit kosten in rekening gebracht. Verder zijn in 2019 juridische zaken opgepakt door een advocaat via rechtsbijstandverzekeringen. Hier zijn geen kosten aan verbonden.
Crowdfunding, met name via het mailbestand van de nieuwsbrief, heeft in 2018 €5.765 opgeleverd en in 2019 €7.175, dus ongeveer €1.400 meer. De steun voor de activiteiten van de Alliantie groeit.
Van Milieudefensie Nederland, Natuur- en Milieufederatie Limburg en andere organisaties is in 2019 samen €3.672 ontvangen als steun voor de activiteiten.
In 2019 is de voorfinanciering van een akoestisch rapport over grondlawaai (ad €1.754) terug ontvangen van een rechtsbijstandsverzekering.

De totale inkomsten in 2019 komen daarmee op €12.601.

De grootste uitgavenpost in 2019 (€5.016) betrof de kosten van actiemateriaal zoals drukwerk van flyers, posters en handtekeningenbrieven voor stemadvies maar vooral ook voor de petitie. Verder zitten in deze post ook een advertentie, materiaal voor demonstratieborden en brochures.
Naar omvang van uitgaven komen op de tweede plaats de kosten voor de openbare bijeenkomsten (€3.988). Zie hiervoor onder 5 tweede alinea “Publieksbijeenkomsten”.
Tijdens vergaderingen van actieve leden van de Alliantie, zoals de Kerngroep, in horecagelegenheden worden de kosten van consumpties (over het algemeen) betaald door de Stichting GUVB.

Verder is er in 2019 onder andere geld uitgegeven aan reiskosten voor landelijk overleg, griffierechten voor zelf aangevraagde voorlopige voorzieningen, bankkosten, contributie Natuur- en Milieufederatie en website.

De totale uitgaven in 2019 waren €12.097.

Het saldo van inkomsten min uitgaven was in 2019 gelijk aan €504. Daarmee werd het vermogen eind 2019 gelijk aan €655,44.

Voor nadere informatie over de actuele financiële situatie en een begroting voor 2020 volgens recent inzicht wordt verwezen naar
https://www.stopgroeimaa.nl/images/downloads/Financin-Stichting-GUVB.pdf

8 Afsluitende overwegingen

Van beperking groei naar krimp
In het jaarverslag van 2018 werd gemeld dat er in de loop van 2018 een kantelpunt is opgetreden in het denken over de groei van de luchtvaart. Deze ontwikkeling is verder doorgezet. De discussie over de luchtvaart zwelt aan. Het maatschappelijk bewustzijn over schade als gevolg van vliegen neemt toe, schade in de vorm van overlast in de directe omgeving en klimaatverandering. Het verzet tegen groei van de luchtvaart wordt steeds algemener. Het begrip “vliegschaamte” is algemeen bekend. In 2019 ging het zelfs niet alleen meer over beperking van groei van de luchtvaart, maar werd ook al over de mogelijkheid van krimp gesproken. De gerechtelijke uitspraak over stikstof (PAS) heeft hier ook een bijdrage aan geleverd.

Luchtvaart een gewone economische activiteit
In 2020 zal waarschijnlijk steeds meer de opvatting postvatten dat de luchtvaart behandeld moet gaan worden als gewone economische activiteit, die overlast voor omgeving en aantasting klimaat moet gaan verminderen en die gewoon belasting moet gaan betalen op tickets en kerosine. De luchtvaart gaat zijn bevoordeelde positie kwijt raken.

MAA
In 2016 werd de beperking van de groei van MAA als maximaal haalbaar beschouwd vandaar de naam “Alliantie Tegen Uitbreiding MAA”. De Alliantie heeft in de afgelopen jaren een bijdrage geleverd aan de veranderende opvattingen over de luchtvaart.
In 2019 is de heroriëntatie op de functie van MAA begonnen. Dat zal voortgezet worden in 2020. De huidige invulling van de exploitatie is volstrekt niet duurzaam. Hier volgen twee voorbeelden. Vanaf ’s morgens 6 uur worden toeristen naar verre bestemmingen gebracht waarbij inwoners en toeristen in Zuid-Limburg uit hun slaap gehaald worden. Vanuit Afrika worden bloemen aangevlogen, die over de weg naar Aalsmeer gaan.
Er zal een volledige heroverweging plaats moeten vinden van functie en invulling van MAA.
In 2020 zal de Alliantie een verdere bijdrage leveren aan die heroverweging.

Wim Derks
Secretaris van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA
Secretaris/penningmeester van de Stichting GUVB