

ZONDER MKBA NIET VERDER MET MAA



**Stop
vlieghinder
boven ons
Zuid-Limburg!**

8 november 2019

Alliantie Tegen Uitbreiding MAA | stopgroeimaa.nl

Maastricht, 8 november 2019

ZONDER MKBA NIET VERDER MET MAA

Aanbieding petitie aan gouverneur en Limburgs Parlement

In de zomermaanden van 2019 is de Alliantie tegen uitbreiding van MAA een petitie gestart inzake de voorgenomen groei van de luchthaven en de daaraan verbonden negatieve effecten. Enerzijds via Petities.nl, anderzijds via het verzamelen van 'fysieke' handtekeningen.

In totaal hebben **19.021** huishoudens hun steun aan de petitie betuigd. Uitgaande van een omvang van gemiddeld twee personen per huishouden hebben dus ongeveer **38.000** inwoners van Zuid-Limburg hun steun uitgesproken.

Op 8 november 2019 worden de handtekeningen en adhesiebetuigingen aangeboden aan de Commissaris van de Koning in de Provincie Limburg, de heer Theo Bovens. Dat gebeurt bij de opening van de Vergadering van Provinciale Staten over de Begroting 2020, waarin opnieuw middelen zijn opgenomen voor de uitbreiding van MAA.

In de bijlagen vindt u de tekst van de aanbieding van de petitie. En ook de tekst die ten overstaan van de leden van Provinciale Staten en een volle publieke tribune namens de Alliantie in de Statenvergadering is uitgesproken.

1. Aanleiding tot de petitie

In mei 2014 hebben Provinciale Staten van Limburg besloten om met een storting van 4,5 miljoen euro MAA te redden voor een faillissement, de eerder verkochte en geprivatiseerde luchthaven weer over te nemen en een exploitant te gaan zoeken. In de periode tussen 2000 en 2013 is er door Rijk en Provincie voor ongeveer 45 miljoen euro aan gemeenschapsgeld aan de kwakkelende luchthaven besteed. In mei 2014 besloten PS tot een nieuwe impuls van ongeveer 80 miljoen euro voor de activering van MAA in de jaren 2014-2024. Voor 2021 is een 'baanrenovatie' ad 25 miljoen euro voorzien, m.i.v. 2019 blijken de kosten voor veiligheid e.d. opnieuw hoger uit te vallen.

Duizelingwekkende bedragen: alles in de verwachting dat de luchthaven bij gaat dragen aan de economische infrastructuur, aan de bereikbaarheid van de regio en aan werkgelegenheid en vestigingsklimaat. Met vergezichten op stromen inkomende toeristen, op in- en uitgaande zakelijke reizigers en congresbezoekers, en op de mogelijkheid om vanuit 'Maastricht' de wereld te bereizen.

De Provincie treedt hierbij op als ondernemer, als partner en als financier, en hoopt een exploitant te vinden die van de luchthaven een succes maakt. Een exploitant met ervaring in het exploiteren van luchthavens is er vervolgens niet gevonden. De Provincie moest het doen met TCGI, een vrachtmakelaar zonder expertise in de exploitatie van luchthavens en zonder relaties met de Limburgse economie.

De nieuwe exploitatie is uiteindelijk medio 2017 van start gegaan. Tot grote schrik van de bevolking ging dat gepaard met een enorme vergroting van de overlast. Zware vrachtvliegtuigen, vaak oude toestellen van low-cost maatschappijen uit het Midden en Verre Oosten, zorgden voor een overmaat aan lawaai en aan uitstoot van ultra fijnstof en kerosine. Eens te meer nadat de Minister op 6 december 2017 verklaarde de gevraagde verlenging van de startbaan te zullen gedogen. Daardoor konden de grootste en zwaarste vrachttoestellen vanaf MAA vertrekken.

Het aantal klachten nam zo sterk toe, dat het door de Provincie gefinancierde Klachtenbureau KICL niet meer aan klachtenrapportages toekwam. De ervaren overlast en de daarop volgende klachten namen nog verder toe, nadat Corendon in het voorjaar van 2018 startte met zijn vluchten om 6 uur 's ochtends (in de beleving van de omwonenden, maar ook wettelijk gezien zijn dat nachtvluchten).

Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 02

In een aantal woonkernen, gelegen in de nabijheid van de luchthaven maar ook onder de noordelijke en zuidelijke vliegroutes in het Heuvelland, ontstonden groepen van bewoners, die zich hebben georganiseerd in de Alliantie tegen de uitbreiding van MAA.

In oktober 2018 hebben zij zich gewend tot Provinciale Staten en verzocht om een herbezinning op de doorstart van MAA. Eind november heeft het Provinciaal Bestuur de lopende aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit ingetrokken en een periode van herbezinning afgekondigd, vooruitlopend op het opstellen van een nieuw aan te vragen Luchthavenbesluit.

De bewonersgroepen hebben in de daarop volgende winter- en voorjaarsmaanden een aantal zeer druk bezochte informatieavonden georganiseerd. Daaruit resulteerde het verzoek om een fundamentele herbezinning, een waarachtige dialoog van het Provinciaal Bestuur met de omwonenden en de inwoners van Zuid-Limburg, en een onafhankelijke maatschappelijke kosten-baten analyse vooraleer er zal worden besloten over de toekomst van MAA.

Nog geen twee jaar nadat hij feitelijk is begonnen levert de exploitant de concessie al weer in. Dat onderstreept eens te meer de noodzaak van een fundamentele herbezinning op de toekomst van de luchthaven.

2. Voorgeschiedenis van de luchthaven

Het ontstaan van de luchthaven met de weidse naam 'Maastricht Aachen Airport' dateert uit 1945. Toen hebben de Geallieerde legers tussen Beek, Meerssen en Ulestraten een kleine 200 ha boomgaarden gerooid en daar een start-/landingsbaan aangelegd, als vooruitgeschoven luchtmachtbasis om de opmars naar Duitsland te ondersteunen. Van maart t/m mei 1945 heeft die basis gefunctioneerd. Daarna is vliegveld Beek overgedragen aan de Nederlandse autoriteiten en omgedoopt tot 'burgerluchthaven'.

Dat is dus een toevallig tot stand gekomen functie. De locatie is voor een luchthaven absoluut niet geschikt. Rondom liggen zo'n 20 woonkernen en buurtschappen, die maken dat de luchthaven als

Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 03

het ware midden in de bebouwde kom ligt. Nergens in Nederland grenst de woonbebouwing zo aan de luchthaven als hier. Behalve aan woonbebouwing grenst de start-/landingsbaan ook aan enkele kostelijke natuurgebieden. De Bunder en Elsloo-er bossen behoren tot de mooiste bossen van Nederland en zijn aangewezen als Natura 2000-gebied. Zij liggen nu letterlijk onder de rook van de grootst denkbare vrachtvliegtuigen.

Een ander aspect: het vliegveld kent slechts één start-/landingsbaan en beschikt over een zeer beperkt aantal opstelplaatsen. Dat maakt het per definitie ongeschikt als serieuze luchthaven. De poging om een tweede baan aan te leggen, de oost-westbaan, is in 1998 gestopt. De politieke steun ontbrak, de Raad van State verwierp de plannen, België werkte niet mee en het verzet van de bevolking was massaal (de oost-westbaan zou honderden nachtvluchten met zich meebrengen).

Conclusie: méér dan een bescheiden regionale luchthaven is op deze plek niet mogelijk.

Economisch gezien is de geschiedenis van vliegveld Beek, later 'Maastricht Aachen Airport' gedoopt, er één van vallen en opstaan geweest. De rode draad in het verhaal is die van een niet levensvatbare luchthaven, telkens door overheidsingrijpen met gemeenschapsgelden weer op de been gebracht, kortom een bodemloze put ...

3. Heeft Zuid-Limburg een eigen regionale luchthaven nodig?

Belangrijk argument voor de vele miljoenen aan gemeenschapsgeld, die door de successieve provinciale besturen aan de luchthaven zijn besteed, is dat van de 'luchtzijdige bereikbaarheid'. Limburg, en we hebben het dan met name over Zuid-Limburg, zou voor zijn internationale bereikbaarheid een 'eigen' luchthaven nodig hebben.

Maar als je de ligging van Zuid-Limburg met zijn 600.000 inwoners in het hart van de Euregio (met zijn 4 miljoen inwoners) bezielt, dan is in de 'luchtzijdige bereikbaarheid' uitstekend voorzien. Binnen een cirkel van 100 kilometer en binnen een reisafstand per auto van één uur liggen de luchthavens van Luik/Bierset, Charleroi, Brussel, Eindhoven, Weeze, Düsseldorf en Keulen-Bonn. Liefst zeven grote

luchthavens met wereldwijde verbindingen voor alle typen reizigers en luchtvracht.

Limburg heeft dus absoluut geen 'eigen' luchthaven nodig!

4. Andere oneigenlijke argumenten voor de activering van MAA

Allereerst is er het argument van de werkgelegenheid, de banen die MAA genereert. Dat zijn er een kleine 200, een heel beperkt aantal dus dat niet veel zal groeien. Er wordt geschermd met een 1.000 aanvullende indirecte arbeidsplaatsen, maar dat aantal is meer gebaseerd op aannames dan op de werkelijkheid. Wat daarvan ook zij: in de afgelopen twee jaar is gebleken dat het vliegverkeer van en naar MAA een ernstige bedreiging vormt van een even bloeiende als vitale branche in de Zuid-Limburgse economie. Dat is de toeristisch-recreatieve branche, en de daarin gegenereerde jaaromzet van 2,2 miljard euro levert liefst 21.000 full time banen. Als het om werkgelegenheid gaat is de balans van MAA dus eerder negatief dan positief.

Dan is er het argument dat MAA de Limburgse economie en de economische infrastructuur versterkt.

Als we het vliegverkeer van en naar MAA bezien is dat nog maar zeer de vraag. Dat vliegverkeer bestaat in hoofdzaak uit twee stromen: uitgaand toerisme en inkomend vrachtvervoer.

De passagiersstroom bestaat in hoofdzaak uit uitgaande toeristen, die gebruik maken van de vluchten en verblijfsaccommodaties van Corendon: een low budget maatschappij die toeristen (vaak uit België en Duitsland) brengt naar zonovergoten stranden in Turkije en naar andere Middellandse Zee-bestemmingen. De economische voordelen van deze passagiersstroom vallen volledig in het buitenland. Voor de Limburgse economie zijn er géén voordelen. Zelfs het parkeren wordt gratis aangeboden. Wat zo ongeveer alles zegt over de waarde van deze luchthaven: er zijn luchthavens die bestaan bij de gratie van de parkeergelden van hun passagiers!

Deze stroom is er uitsluitend doordat de Provincie die subsidieert. En ook slechts zolang die subsidiestroom voortduurt.

De vracht wordt aangeleverd door luchtvrachtmaatschappijen uit het Midden en Verre Oosten. Voor 80% bestaat deze uit bloemen, groente en fruit uit landen als Kenya en Colombia. Verder is er beperkt

vracht uit lage lonen-landen als China. Het gaat vrijwel uitsluitend om overslagactiviteiten: de vracht wordt overgeladen in vrachtwagens die de goederen snel naar buiten de regio brengen. Bijv. naar de veiling in het naast Schiphol gelegen Aalsmeer. De transporteurs en zeker hun chauffeurs komen van elders. Een relatie met Limburgse bedrijven en bedrijvigheid is ver te zoeken. Ook hier geldt dat de lusten elders vallen en de lasten hier terechtkomen (in de vorm van overlast van het vlieg- en vrachtverkeer).

In diverse door de Provincie opgedragen rapporten zijn deze ontwikkelingen terug te lezen. Buck Consultants waarschuwden al dat het vrachtvervoer vooral overslag zou betreffen en dat er nauwelijks vraag is vanuit het Limburgse bedrijfsleven; het eveneens door de Provincie opgedragen rapport van de Horyzon Groep noemt het bovengenoemde percentage van 80% als belangrijk zwak punt. Overigens: tegenover deze stroom aan inkomende vracht staat vaak geen retourvracht. Ook de vrachtluchten vinden dus alleen maar hier plaats, omdat Provinciale subsidies het normale economische proces verstoren.

MAA mist ten enenmale de voor een luchthaven zo belangrijke connectiviteit: het onderdeel uitmaken van een netwerk aan verbindingen. Daarom is MAA voor de Limburgse economie nauwelijks van betekenis. MAA speelt geen enkele rol voor uitgaande of inkomende zakelijke reizigers. Het heeft géén functie voor inkomende toeristen of congresbezoekers. MAA heeft nauwelijks of géén functie voor Limburgse bedrijven en bedrijvigheid. Alle initiatieven daartoe in het verleden zijn gesneuveld. Ook nieuwe pogingen zijn tot mislukking gedoemd.

Ook puur economisch gezien zijn de nadelen waarschijnlijk groter dan de voordelen. Neem bijvoorbeeld de schade aan de toeristische branche. En de verslechtering van het vestigingsklimaat voor jonge hoogopgeleiden en voor ondernemingen in de kenniseconomie.

5. Stellingname van de toeristisch-recreatieve branche

In een drietal brieven aan het Provinciaal Bestuur (november 2017, december 2018 en maart 2019) hebben de branche organisaties Recron Limburg, Koninklijke Horeca Nederland afd. Zuid-Limburg en de VVV Zuid-Limburg gevraagd om een koerswijziging m.b.t. MAA.

In de brieven wordt uiteengezet dat het huidige vliegverkeer van en naar MAA en zeker de voorgenomen uitbreiding daarvan een ‘serieuze en verstrekkende bedreiging vormt voor de toeristische sector in Zuid-Limburg’.

Op overtuigende wijze worden de feiten en cijfers van MAA en die van de economische topsector, die de horeca is, naast elkaar gezet.

Is er bij MAA sprake van een omzet van 19 miljoen euro en van minder dan 200 arbeidsplaatsen (en met de beste wil van de wereld incl. indirecte arbeidsplaatsen een kleine 1.000), in de horeca in Zuid-Limburg tellen we ruim 21.000 directe full-time banen, en wordt er een omzet gegenereerd van 2,2 miljard euro.

In het Heuvelland is het toerisme de belangrijkste bedrijfstak: 25% van de bevolking is daarin direct werkzaam, we spreken over een kleine 5.000 banen alleen al in de Heuvellandgemeenten. De toeristen die het Heuvelland bezoeken komen, zo blijkt uit onderzoek, vooral voor de natuur en voor de rust. Die worden nu al en in de toekomst nog meer bedreigd door het vliegverkeer van en naar MAA. En daarmee wordt een schone bedrijfstak, die is ingesteld op duurzaamheid (Zuid-Limburg als ‘green destination’) en die in de regio een groot draagvlak kent, door de grootschalige inzet van gemeenschapsmiddelen door ons eigen Provinciaal Bestuur in de waagschaal gesteld.

De toeristische sector stelt terecht de retorische vraag: ‘Is de waarde van een rust- en stiltegebied waar alle regiobewoners en onze toeristen van genieten, op langere termijn niet veel groter dan het feitelijk beperkte economische gewin van een luchthavenbedrijf met herrie veroorzakende vervuilende vliegtuigen?’ Een reeks van Heuvelland-gemeenten heeft in brieven aan het Provinciaal Bestuur dezelfde bezwaren naar voren gebracht en aangedrongen op een herbezinning.

6. Het contract met de exploitant

De Provincie Limburg is sinds 2014 eigenaar van de luchthaven. De Provincie is niet gekwalificeerd te noemen als ontwikkelaar en ondernemer in deze tak van economische bedrijvigheid. Gelet op de enorme bedragen die voor de activering van MAA zijn aangewend begeeft het Provinciaal Bestuur zich hiermee op glad ijs en lopen de inwoners een groot risico.

Er is vervolgens naarstig gezocht naar een exploitant. Geen enkele exploitant met de benodigde ervaring en expertise heeft zich hiertoe bereid verklaard. Uiteindelijk is in 2016 TCGI bv van Ismael Durmaz aangewezen als de nieuwe exploitant. Helaas mist ook deze partij ervaring in het exploiteren van luchthavens. De ervaring van Durmaz c.s. beperkt zich tot de makelaardij van luchtvracht, waarbij zijn netwerk zich vooral bevindt in het Midden en Verre Oosten. Relaties in de (eu)regio en verbindingen met de regionale economie zijn er in het geheel niet.

De Provincie Limburg heeft met TCGI een contract gesloten voor de periode 2016-2026, met een optie op drie maal een verlenging van telkens vijf jaar. Toenmalig gedeputeerde Beurskens heeft dat contract nota bene ondertekend in Azerbeidjans hoofdstad Bakoe.

Het is een geheim en geheimzinnig contract. WOB-verzoeken hebben slechts een volledig zwartgelakt document opgeleverd. De Provincie voert aan dat het contract teveel gevoelige informatie bevat over de bedrijfsvoering van de exploitant. Wij zijn bang dat de contractvoorwaarden en de risico's voor onze Provincie te genant zijn om ze publiek te maken.

Zoveel is duidelijk:

De Provincie Limburg besteedt tientallen miljoenen aan de vernieuwing van de infrastructuur (baanvernieuwing, renovatie van gebouwen e.d.). De Provincie levert voor miljoenen aan gratis diensten aan de exploitant (zogenaamde NEDAB-diensten, dat zijn 'niet economische diensten van algemeen belang', waarop Europese staatssteunregels niet van toepassing zijn).

Verder verstrekt de Provincie subsidies aan de exploitant en via de exploitant aan de aangetrokken en aan te trekken luchtvaartmaatschappijen.

De exploitant loopt op deze manier nauwelijks risico, alle risico's liggen bij de Provincie en dus bij de belastingbetalende inwoners van Limburg.

En nu blijkt dat het bedrijfsplan van de exploitant, waarmee de Provincie heeft ingestemd, op drijfzand is gebaseerd: de geformuleerde ambities passen volstrekt niet binnen de beschikbare geluidsruimte. Niet bepaald een blijk van competentie van de betrokkenen!

En wat levert de activering van MAA ons op?

- een stroom aan uitgaand toerisme naar goedkope zonbestemmingen, waarbij de economische voordelen volledig in het buitenland vallen;
- vracht uit verre landen die in Beek landt en vervolgens naar buiten de regio wordt getransporteerd.

Activiteiten kortom die aan de Limburgse economie niets toevoegen, die integendeel een bedreiging inhouden voor één van onze topsectoren, het toerisme, en die het leefklimaat van onze inwoners aantasten.

7. Overlast MAA en volksgezondheid

De activering van MAA m.i.v. medio 2017 heeft geleid tot verschillende vormen van overlast, een aantasting van het leefklimaat van veel inwoners van Zuid-Limburg en een bedreiging van de volksgezondheid.

De meest evidente vorm van overlast is het door het vliegverkeer geproduceerde lawaai. Lawaai is er zowel overdag als 's nachts. Luchthaven MAA kent een openstelling van 6.00 tot 23.00 uur. Volgens de wettelijke regels duurt de nacht tot 7.00 uur. Dat nachtelijke uur tussen 06.00 en 07.00 u. wordt soms benut voor (zware en lawaaiige) vrachtluchten, en zeer frequent door de goedkope vluchten naar de zon van Corendon. Hierdoor worden vooral van april t/m november dagelijks tienduizenden Zuid-limburgers uit hun slaap gewekt. Corendontoestellen komen ook geregeld na 23.00 uur binnen en verstoren dan de nachtrust van velen.

Een uiterst belangrijke en noodzakelijke verbetering voor het leefklimaat zal een verbod op deze nachtluchten zijn.

Voor de direct omwonenden van MAA in de omliggende kernen van Beek en Meerssen is de overlast extra groot. Zij hebben veel overlast van de verschillende vormen van grondlawaai en ervaren geluidsniveau's van meer dan 100 dB van startende vliegtuigen.

Voor de inwoners van andere delen van Zuid-Limburg is er bovendien sprake van overlast van het vliegverkeer van Bierset met zijn nachtvluchten, en van de AWACS-vluchten met de bekende verouderde vervuilende en lawaaiige toestellen.

De conclusies uit wetenschappelijk onderzoek naar de negatieve effecten van (vliegtuig)lawaai op de volksgezondheid zijn ruim beschikbaar en overduidelijk, vooral waar het gaat om de verstoring van de nachtrust.

Dan zijn er de diverse soorten emissie van fijnstof, ultrafijnstof en kerosine. Het gebied onder de startbaan en het A2-gebied (het Maasdal bij Meerssen – Maastricht) staat al bekend om zijn slechte luchtkwaliteit. Uitbreiding van het MAA-vliegverkeer verslechtert de volksgezondheid verder.

Vliegtuigmotoren produceren veel ultrafijnstof. Hele kleine deeltjes die door de longen niet kunnen worden opgevangen en dus in de bloedbaan kunnen komen, met funeste gezondheidseffecten. Bij Schiphol gestarte onderzoeken wijzen op verhoogde concentraties van ultrafijnstof in de omliggende woonwijken.

De kwaliteit van de volksgezondheid in Zuid-Limburg is lager dan gemiddeld. Niet voor niets lanceert de Provincie Limburg een programma om hierin een trendbreuk tot stand te brengen. De uitbreiding van het MAA-vliegverkeer helpt daarbij zeker niet!

8. ■ MAA en natuur

Vanwege de prachtige heuvels, de bijzondere flora en fauna en de authentieke dorpen spreken we van het 5 sterrenlandschap van Zuid-Limburg. Een groot en onderscheidend goed voor de inwoners en de bezoekers van onze regio. Zeer de moeite waard om te beschermen tegen aantasting en verstoring: door lawaai, door de uitstoot van (ultra) fijnstof, kerosine en stikstof. De luchtvaart speelt een forse rol in deze verstoring van ons mooie landschap en van de rust daarin.

Het Kalverbos en de Bunder- en Elslooerbossen liggen pal naast de start-/landingsbaan van MAA. Deze bossen worden beschouwd als de mooiste bronbossen van Nederland en zijn vorig jaar in DWDD tot 'mooiste bos van Nederland' bekroond. Het gebied is aangewezen als Natura 2000-gebied. In 2013 zijn voor zo'n 12 miljoen euro de ecoducten Kalverbosch en Bunderbosch aangelegd over de A2 bij MAA. Na verlenging van de startbaan komt die zo ongeveer bij deze ecoducten uit. De uitbreidingen van MAA incl. de slordig aangelegde parkeerplaatsen zorgen voor verstoring van de waterhuishouding in dit prachtige natuurgebied, en voor de neerslag van fijnstof en stikstof. Om over het lawaai in dit Stillegebied maar niet te spreken.

Zo leiden de vliegroutes van en naar MAA over 10 prachtige Natura 2000-gebieden en een hele rij Stille-gebieden in het Heuvelland. Dat zijn door de Provincie aangewezen 'gebieden waarin de normale geluiden van de natuur zo min mogelijk worden verstoord. We willen dat daar het gemiddelde geluidsniveau niet hoger is dan 40 decibel, dat is te vergelijken met het geluid van vogels bij zonsopkomst. Stillegebieden zijn belangrijk voor ons welzijn en het voortbestaan van sommige diersoorten.' Aldus ons Provinciaal Bestuur. En ook: 'In Stillegebieden mag u niets doen dat lawaai maakt, dus u mag er geen lawaaiige apparaten gebruiken.' Maar er luid en laag overheen vliegen mag dus wel ...en hetzelfde geldt voor de Natura 2000-gebieden.

9. ■ Vliegen en klimaat

In veel opzichten lijkt de luchtvaartsector boven alle wetten verheven. Op allerlei manieren wordt het vliegen gesubsidieerd: géén BTW op de vliegtickets, géén belasting op kerosine. En ook in het bijdragen aan een oplossing voor het klimaatprobleem wordt de luchtvaart ontzien.

Steeds meer blijkt dat een onhoudbare positie. De druk om de groei van het luchtverkeer af te remmen en te stoppen met 'pretvluchten' en andere niet of minder noodzakelijke vluchten kan ook niet voorbijgaan aan MAA.

Waarom niet investeren in de aansluiting van Zuid-Limburg op het netwerk van Hoge Snelheidstreinen door eindelijk goede en snelle verbindingen te maken met Aken en Luik?

10. Herbezinning en MKBA

In oktober 2018 hebben de Omwonenden MAA aan de Provincie verzocht om een pas op de plaats en een herbezinning. Al in de daaropvolgende maand november 2018 kondigde de Provincie zo'n herbezinning aan en werd de lopende aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit ingetrokken. Bij de nieuw te ontwikkelen aanvraag zou rekening worden gehouden met de vele bezwaren van omwonenden.

Intussen zien we, dat de groei van MAA doorzet; dat de overlast en de klachten explosief stijgen; en dat de eerder uitgesproken ambities voor 2024 vooralsnog ongewijzigd zijn, namelijk 700.000 passagiers en 250.000 ton vracht.

En verder: in ambtelijke vingeroefeningen voor de nieuwe Nationale Luchtvaartnota wordt de overheveling van nachtvluchten van Schiphol naar MAA voorzien. Als input op die Luchtvaartnota droomt de exploitant van een doorgroei naar 1,2 miljoen passagiers. En de verantwoordelijke gedeputeerde ziet al massa's Spaanse toeristen vanuit Girona naar Beek vliegen ...

De Alliantie vraagt om te stoppen met dit soort werkelijkheidsvreemde ambities. Laten we een pas op de plaats maken en, met beide benen op de grond, een moment van serieuze herbezinning inlassen.

Het failliet van het bedrijfsplan en het vertrek van de exploitant maken dat onvermijdelijk. En een MKBA of maatschappelijke kosten-baten analyse is daarvoor het aangewezen instrument.

11. Hoe verder met MAA? Welke perspectieven en welke keuzes?

In het kader van een serieuze herbezinning is het goed om verschillende scenario's te onderzoeken. We onderscheiden er hier drie:

- het nu ingezette scenario met MAA als 'lowbudget'-luchthaven, met een combinatie van uitgaand toerisme en overslagplatform voor luchtvracht;

Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 12

- MAA als een bescheiden regionale luchthaven, met functies die rechtstreeks samenhangen met concrete regionale behoeften, waarbij er ook wordt geëxperimenteerd met nieuwe luchtvaarttechnologieën en met de toepassing van drones. Inclusief omzetting van deze 'nationale' in een ook formeel regionale luchthaven.
- of de inzet van het 200 ha metende MAA-terrein voor nieuwe functies: inrichting van een 'Kennis-As' tussen de Brightlandcampussen in Maastricht en Geleen, waar ook plaats is voor de laboratoria die de Einstein Telescoop straks nodig heeft.

De voorkeur van de Alliantie en de daarbij aangesloten organisaties gaat uit naar dit derde scenario. Het houdt een keuze in voor verdere ontwikkeling van de kenniseconomie. Een schone economie die past bij de kwaliteiten van onze regio. En een keuze tegen een vorm van luchthavenexploitatie die onze regio en onze inwoners vooral schade doet.

12. Wat is een MKBA?

Een MKBA is een manier om bij complexe investeringsprojecten van de overheid alle relevante aspecten, zowel de 'economische' als de 'maatschappelijke' in beeld te brengen en te kwantificeren. Dat kwantificeren gebeurt uiteindelijk in euro's en leidt tot een geobjectiveerde en heldere uitkomst. Zo nodig kan de uitkomst nog worden verfijnd middels een second opinion. De MKBA wordt uitgevoerd door een onafhankelijke partij, die 'state of the art' is in MKBA-land. En uitgerust is voor een wetenschappelijk verantwoorde MKBA.

In de eerste fase zitten alle stakeholders aan tafel. Daarin worden de diverse te onderzoeken scenario's incl. alle te onderzoeken aspecten en bijbehorende voor- en nadelen benoemd.

In de volgende fase vindt het onafhankelijke MKBA-onderzoek plaats. Als dat heeft plaatsgevonden is het aan de stakeholders om vast te stellen, of er een second opinion gewenst is. Uiteindelijk besluit het Provinciaal Bestuur n.a.v. de conclusies van de MKBA.

Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 13

Op deze manier kan er sprake zijn van een fundamentele herbezinning, waarbij alle relevante partijen betrokken zijn, met een heldere conclusie. En dat voor een bedrag dat een minieme fractie is van alle bedragen die nu in MAA zijn en nog worden gestopt.

Daar kan toch niemand tegen zijn?

13. Communicatie en overleg

Er is rondom MAA een heel overlegcircuit opgetuigd, met een ‘Commissie Regionaal Overleg (CRO)’, een door de Provincie gedropte ‘omgevingsmanager’ en een document met de titel ‘omgevingsafspraken’ (van de hand van diezelfde omgevingsmanager).

Het is opvallend dat de omwonenden van MAA en de inwoners van Zuid-Limburg in dit overlegcircuit geen plaats hebben, en dat er met hen geen structureel en gestructureerd overleg plaatsvindt.

Omwonenden weten van geen ‘omgevingsafspraken’, laat staan dat zij daar deel van uitmaken.

In het kader van een fundamentele herbezinning inclusief het uitvoeren van een MKBA zal het nuttig zijn om hierin verandering te brengen, en te komen tot een vorm van gestructureerd overleg tussen Provincie en bewoners.

14. De Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

De Alliantie Tegen Uitbreiding MAA (www.stopgroeimaa.nl) is eind 2016 opgericht, naar aanleiding van de aanvraag van een nieuw Luchthavenbesluit (LHB) voor MAA inclusief verlenging van de startbaan van 2500 tot 2750 meter.

De Alliantie komt op voor het behoud van wat goed en mooi is in Zuid-Limburg: een goed draaiende economie; een fraai landschap; en een mooi, groen en gezond leefklimaat. Zij wil de samenwerking bevorderen van al die mensen en groepen die zich verzetten tegen de negatieve effecten van de uitbreiding van MAA.

Behalve een groeiend aantal bewoners van Zuid-Limburg maken de volgende organisaties deel uit van de Alliantie:

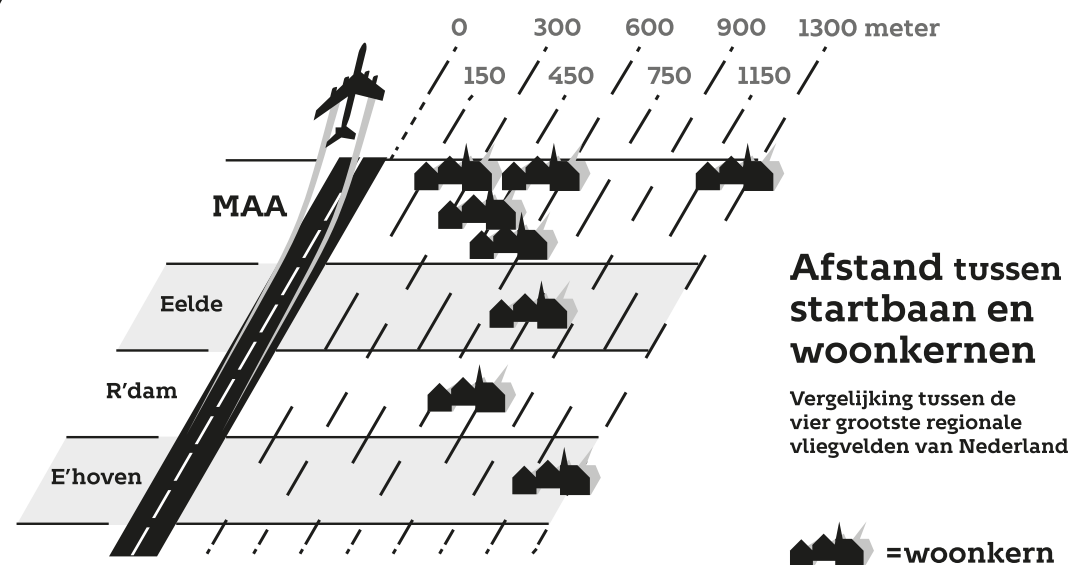
- Stichting Geen Uitbreiding Vliegveld Beek
- Stichting Donatiefonds Boze Moeders
- Stichting Verontruste Artsen
- Stichting Milieufront Eijsden
- Stichting Natuurlijk Geuldal
- Stichting Verontruste Plateaubewoners
- Burgerinitiatief Omwonenden MAA (waarin omwonenden uit alle rondom MAA gelegen woonkernen participeren)
- Milieudefensie Meerssen
- Milieudefensie Maastricht (incl. Klaor Loch)
- Burgerinitiatief Vallei Lemiers
- Bewonersinitiatief Grenzeloos Stil
- Sjoen en Stil Bemelen
- Werkgroep Sjoen en Stil Heuvelland
- Milieuwerkgroep Schinnen-Spaubeek
- Natuur- en Milieufederatie Limburg.

www.stopgroeimaa.nl

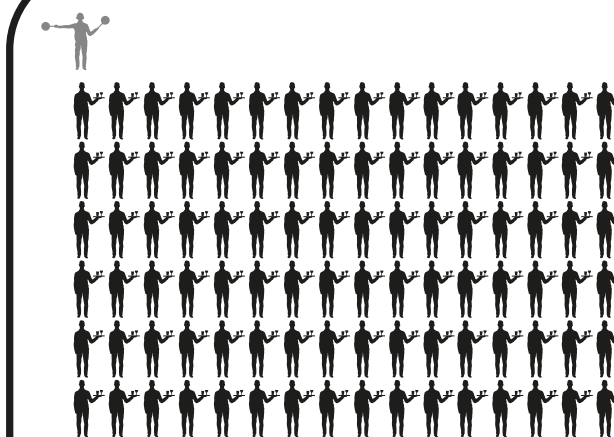
Bijlage 1. Ontwikkelingen en gebeurtenissen tot nu toe

Bijlage 2. Inspreektekst I

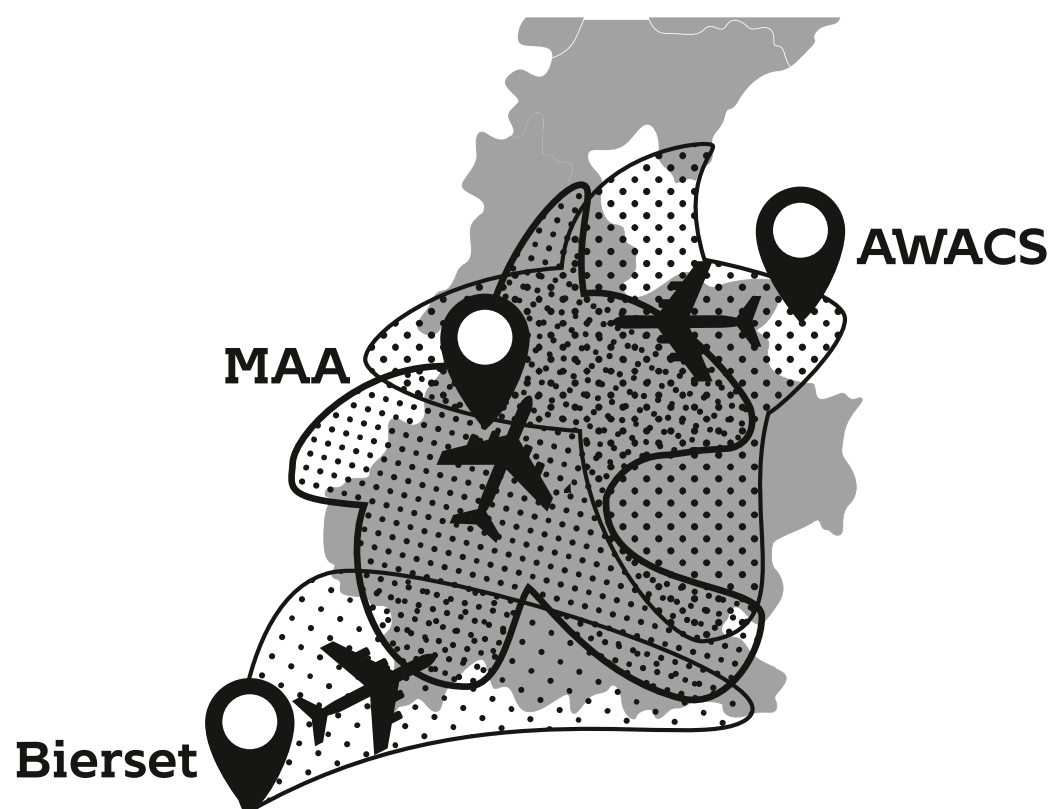
Bijlage 2. Inspreektekst II



Bron: Google maps, november 2018



Bron: Provincie Limburg, peildatum juli 2018 / Toeristische Trendrapportage 2016-2017 - Zuid-Limburg. (exclusief indirecte werkgelegenheid)



3 geluidszones boven Zuid-Limburg

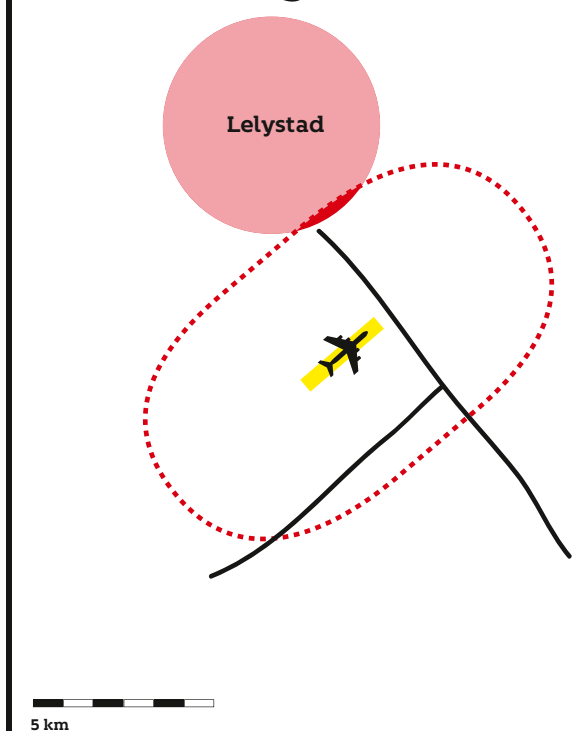
Startende en landende vliegtuigen vanuit Maastricht Aachen Airport (Beek), Bierset (Luik) en AWACS-basis (Geilenkirchen).

Bron: Diverse RIVM rapporten

Maastricht Aachen Airport



Ter vergelijking: Vliegveld Lelystad



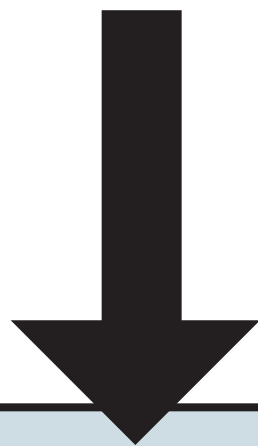
Binnen een straal van 5 km van de start- en landingsbaan bevinden zich steden en dorpen. Industrierrein Chemelot ligt ook binnen de zone, met 8 zware als uiterst risicovol aangemerkte chemiebedrijven.

Bijlage 1

Gebeurtenissen en ontwikkelingen tot nu toe

De 4 belangrijkste actiepunten van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

- 1 **Nachtrust**
- 2 **Gezondheid**
- 3 **Behoud natuur**
- 4 **Relevantie**



Géén nachtvluchten tussen 23.00- 07.00 u.

Géén vervuilende vrachtvliegtuigen

Maximalisatie vluchtbewegingen & geluid

Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

Waarom een petitie?

In juni 2019 onthult De Limburger plannen voor forse groei van nachtvluchten en vrachtvluchten.

Dit leidt tot grote toename van verontwaardigde en verontruste bewoners in Zuid Limburg. Vele ingezonden brieven in De Limburger verschijnen.

Bewoners komen bijeen in stampvolle zalen dorpszalen en spreken af handtekeningen op te halen tegen de plannen. Nagenoeg alle direct omwonenden en gezinnen in Rothem, Amby en Bemelen tekenen. Ook bezoekers van dorpsbijeenkomsten, markten en de Zuid Limburgse wandel4daagse tekenen.

Vervolgens gaat de actie online via Petities.nl Het resultaat is mega.

4.500 papierenhandtekeningen

14.000 digitale handtekeningen

Totaal handtekeningen : 18.500

De Limburger

Nachtvluchten op Maastricht Airport in toekomst niet uitgesloten

Vliegtuigen die tot 2.00 uur in de nacht en vanaf 5.00 uur landen en opstijgen vanaf Maastricht Aachen Airport. Dat is één optie die wordt beschreven in een toekomstverkenning voor de Nederlandse luchtvaart...

Vliegveld Beek telde vorig jaar 15.000 starts en landingen, waarvan 7200 van grote toestellen. In dat scenario krijgt MAA capaciteit om vrachtvluchten uit verre streken af te handelen en mag weer de volledige baan van 2750 meter worden gebruikt. MAA hoeft dan alleen tussen 2 en 5 uur 's nachts te sluiten.

De burgerinitiatieven Omwonenden MAA en Sjoen en Stil reageren onthutst op de uitgelekte ambtelijke conceptnotitie. „Dit is een klap in ons gezicht”, zegt Lou Wanten uit Geverik. „Hier wordt serieus geopperd om van MAA een grote vrachtluchthaven te maken, waarbij zware kisten weer de volledige baanlengte mogen gebruiken, en waarbij alleen in het holst van de nacht niet mag wordt gevlogen. Het is alsof alle bezwaarschriften, inspraaktafels en rechtszaken niets hebben uitgehaald.”

De petitie wordt op 8 november 2019 aangeboden aan de gouverneur en het Limburgs parlement. De dag waarop de begroting 2020 op de agenda staat waarin wederom subsidies voor Maastricht Aachen Airport zijn opgenomen.

Wij

Bewoners en bezoekers van Zuid-Limburg.

Liefhebbers van natuur en schoonheid, van rust en stilte

constateren

- dat de Provincie Limburg een nieuw Luchthavenbesluit voorbereidt zodat, volgens een ambtelijk concept Luchtvaartbesluit, MAA kan groeien naar 30.000 vluchten en specifiek vrachtluchten
- dat de VVV, Koninklijke Horeca en Recron ernstige zorgen hierover hebben geuit
- dat de Provincie zich maximaal inspent om de groeiplannen te verwezenlijken ten koste van bewoners en toeristen, van gezondheid, (leef)klimaat en landschap

en verzoeken

- Recht op 8 uur ongestoorde nachtrust: géén nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur, conform wet en WHO
- Bescherming van onze gezondheid: verbod op verouderde, vervuilende vliegtuigen
- Bescherming Natura 2000-gebieden: reductie stikstofuitstoot
- Rust en stilte: max. aantal vliegbewegingen en geluid op niveau 2017
- Betrouwbaarheid: beloftes nakomen: “Geen baanverlenging”
- Toetsing dmv een objectieve Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse.

Oost-west baan bleek al niet rendabel te maken

De Volkskrant rapporteert in november 1998 over het besluit geen oost-westbaan aan te leggen. Limburg gelooft niet in het nachtregime en de baan is niet renabel te maken.

De Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek spreekt van een ‘historische dag’.

Nog wel afwachten wat er met de noord-zuidbaan gaat gebeuren.



de Volkskrant Limburg ziet af van tweede baan op 'Beek'

De provincie Limburg ziet af van aanleg van de oost-westbaan op vliegveld Beek. Limburg gelooft niet dat het nachtregime van het vorige kabinet de landingsbaan rendabel zal maken....

Het provinciebestuur onderhandelt al enkele maanden met het kabinet om het gereserveerde geld, ten minste tweehonderd miljoen gulden, voor andere infrastructurele projecten in te zetten. Gedeputeerde Staten (GS) willen de oost-westbaangelden besteden aan de ontwikkeling en ontsluiting van bedrijventerreinen rond Nedcar in Born.

Daarnaast wil de provincie de huidige noord-zuidbaan op vliegveld Beek handhaven. De verliesgevende exploitatie van de luchthaven zou met een sanering moeten worden weggewerkt.

De provincie blijkt de luchthaven kort na de kabinetsformatie te hebben opgegeven. GS hadden bij de coalitiepartners aangedrongen op meer nachtvluchten voor de oost-westbaan. Het vorige kabinet had voor een maximum van jaarlijks 960 vliegbewegingen gekozen in de zogenoemde 'randen van de nacht'. Limburg eiste dat de luchthaven de hele nacht openbleef en er plaats moest komen voor vijftienhonderd nachtvluchten.

'Na vele berekeningen zijn we er achter gekomen dat dat geen rendabele exploitatie zou opleveren', zegt gedeputeerde J. Tindemans.

Van onze correspondent, 19 november 1998

Luchthaven wordt verkocht in 2004

Trouw, 11 juni 2004

Trouw

AMSTERDAM - Het Brits-Nederlandse consortium Omniport- DuraVermeer betaalt 5 miljoen euro voor de overname van Maastricht-Aachen Airport (MAA). Na een half jaar getouwtrek hebben de nieuwe eigenaar, de Provincie Limburg en het Rijk daarover gisteren overeenstemming bereikt.

Het voorstel tot de verkoop wordt op 1 juli voorgelegd aan de algemene vergadering van aandeelhouders. Ook moeten Provinciale Staten nog hun goedkeuring geven. Het verkoopbedrag is inclusief de kosten voor de reorganisatie van MAA. Het vliegveld in Beek leed afgelopen jaar een verlies van 1 miljoen euro, waardoor 40 van de 160 banen moesten verdwijnen. Deze week zijn de laatste personeelsleden ontslagen. De onderhandelingen over de overname duurden ruim een half jaar, mede door de slechte resultaten en onzekerheid over een nieuwe vergunning voor het vliegveld, zo bevestigt directeur J. Tindemans van MAA.

LUCHTVAART
NIEUWS.NL

BEEK - De directie van Maastricht Aachen Airport (MAA) heeft zijn reorganisatieplannen aan het personeel bekend gemaakt. Volgens de luchthaven zijn gedwongen ontslagen niet te vermijden. In totaal verdwijnen 'een veertigtal' van de 170 banen. Volgens vakbond De Unie is dit het gevolg van een slecht overheidsbeleid in combinatie met een naïef directieplan.

Geluidswetgeving

De directie heeft volgens De Unie luchtkastelen gebouwd, door tegen beter weten in te zeggen dat het wel mogelijk is om een rendabele luchthaven in Zuid-Limburg te exploiteren. Keulen verwijt de directie een naïeve houding. "Daarvan is het personeel nu de dupe. De luchthavendirectie heeft een ondernemingsplan dat ze op basis van de huidige milieuruimte en economische situatie nooit waar kan maken."

Maart 2004

Provincie redt MAA

Provinciale Staten besluiten in 2013 MAA over te nemen met een reddingsplan. Voor een definitief behoud van de luchthaven onderzoekt de provincie nog drie opties, meldt persbureau Novum. Limburg kan de hele infrastructuur overnemen. Dat zou betekenen dat alleen de exploitatie aan een private partij wordt gegund tegen een 'marktconforme' vergoeding. Een ander scenario voorziet in een blijvende overname van de ondersteunende diensten. Het derde scenario is sluiting.

nrc.nl

Limburg redt Maastricht Airport voorlopig met 4,5 miljoen euro

Provinciale Staten van Limburg hebben ingestemd met het **reddingsplan van 4,5 miljoen euro** voor Maastricht Aachen Airport (MAA) in Beek. De steun is noodzakelijk omdat de luchthaven anders nog deze zomer failliet gaat.

Luchthaven niet definitief gered

De steun betekent niet dat MAA definitief gered is, schreef NRC Handelsblad vorige week. Het komende jaar moet gezocht worden naar een permanente oplossing. De provincie zal ook in die nieuwe constructie een rol moeten spelen, **want weinigen geloven in een rendabele private exploitatie van nog een Nederlandse regionale luchthaven.** De provincie Limburg heeft alvast wat invloed bedongen door aan de nu aangekondigde miljoenen de voorwaarde te verbinden dat er snel een interim-manager wordt aangesteld. Die moet naast de huidige MAA-directeur Jan Tindemanns komen te staan.

NRC, Lex Boon, 21 juni 2013

Inzet tientallen miljoenen gemeenschapsgeld

Al in 2004 kreeg MAA 48,2 mln euro van het Rijk. Sinds 2013 heeft MAA nog tientallen miljoenen euro subsidie ontvangen van de Provincie en Gemeenten. Toekomstplannen vereisen nog veel grotere subsidies. De baten gaan naar de exploitant. De lasten naar de bewoners en de kleine lokale ondernemers in de toeristensector.

nrc.nl

Mansveld: geen steun van het Rijk

Staatssecretaris Wilma Mansveld (Infrastructuur, PvdA) zei al eerder dat het Limburgse vliegveld niet op steun van het Rijk hoeft te rekenen. MAA is de enige geprivatiseerde regionale luchthaven van Nederland. Die verzelfstandiging vond plaats in 2004. MAA kreeg toen een investeringssubsidie van 48,2 miljoen euro, omdat het Rijk en de provincie Limburg jarenlang niet aan structureel onderhoud hadden gedaan. Ondanks die subsidie slaagde het vliegveld er niet in structureel winst te maken. De luchtvaartmaatschappij Maastricht Airlines die eerder dit jaar werd aangekondigd en van Beek zou vliegen [is inmiddels failliet](#).

NRC, Lex Boon, 21 juni 2013

Argument voor investering en verwachtingen

Het argument voor de grote investeringen was steeds: De provincie wil MAA aantrekkelijk maken voor investeerders. Maar MAA is ongelukkig gelegen, klein en niet levensvatbaar zonder blijvende overheidsinjecties.

Trouw

Update

Provincie wil Limburgs vliegveld kopen

De provincie Limburg wil het zwaar verlieslijdende Maastricht Aachen Airport (MAA) overnemen van de huidige eigenaar om de exploitatie vervolgens uit te besteden. Dat schrijft de Limburgse gedeputeerde Twan Beurskens woensdag in een brief aan Provinciale Staten.

...

Met de huidige eigenaren is de provincie het in principe al eens over de overname voor een bedrag van 1 euro. Als de koop is afgerond wil de provincie fors investeren om het vliegveld aantrekkelijker te maken voor investeerders, zei een woordvoerder. Ook het onderhoud gaat veel geld kosten. Hoeveel is nog niet bekend. Voor februari moet dat duidelijk worden, aldus de woordvoerder.

De woordvoerder ontkent dat er sprake is van staatssteun.

6 november 2013

Nieuwe exploitatie MAA voor vrachtvluchten TCGI

De nieuwe exploitant van MAA, TCGI gaat vrachtmaatschappij aantrekken, zoals Sky Gates Airlines, die een lijndienst starten met zware lawaaiige toestellen naar Maastricht Aachen Airport. Daardoor is MAA opgenomen in de route van Moskou naar Baku en terug.

Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 28

Exploitant is spekkoper, concurrentie MAA groot

TCGI krijgt via een gunstig contract en dankzij subsidies van de provincie een makkelijk en aantrekkelijk speelveld. Rendementen voor de provincie als eigenaar blijken echter nog niet uit de jaarcijfers.



Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 29

Trouw

Analyse

Zonder subsidie is er geen toekomst voor luchthaven Limburg

Met heel veel miljoenen euro van het rijk, de provincie Limburg en gemeenten uit de regio maakt de Limburgse luchthaven, die zo deftig Maastricht Aachen Airport heet, een doorstart met een nieuwe exploitant, de Amsterdamse vrachtmakelaar Trade Centre Global Investment bv (TCGI). Want op eigen benen lijkt de luchthaven niet te kunnen staan.

Hoe mooi Limburg ook is, hoe trots bestuurders van de provincie er ook op zijn, hoe hard er op het gouvernement ook wordt geroepen dat hun luchthaven cruciaal is voor de lokale economie, het verandert de realiteit niet, dat Maastricht Aachen Airport klein is en naar het zich laat aanzien heel klein blijft. En of dat klein levensvatbaar is? Alleen als overheden er vele miljoenen in blijven pompen, wordt er daar zo af en toe gevlogen. Zo is er in verleden ook al vele tientallen miljoenen euro's subsidie in het Limburgse vliegveld gestoken.

Erik van Zwam, 22 januari 2016

Trouw

Analyse

Nieuwe exploitant

In de zomer van dit jaar moet TCGI Maastricht Aachen Airport overnemen. De logistieke dienstverlener voor vrachtvervoer maakt een omzet van wereldwijd 400 miljoen euro en heeft een netwerk van circa 85 luchtvaartmaatschappijen waar het mee werkt. Het bedrijf vertegenwoordigt twee van de drie vrachtcarriers die de luchthaven Limburg aan doen: Turkish Airlines en Royal Jordanian.

Spekkoper

Voor TCGI lijkt het een gunstige deal. De provincie blijft eigenaar van de luchthaven en alle infrastructuur en zal daar stevig in blijven investeren. Kosten die TCGI niet hoeft te maken. De nieuwe exploitant krijgt een huurcontract tot 2026, dat marktconform heet. Natuurlijk hoopt Limburg op een stevige toename van het vrachtvervoer met alle verbeteringen die het gouvernement heeft betaald. Maar dat lijkt vooralsnog niet waarschijnlijk, en mocht het lukken, dan is TCGI spekkoper.

Concurrentie

Maastricht Aachen Airport heeft vlakbij diverse concurrenten waaronder het stevig groeiende Airport Eindhoven en de vliegvelden bij Luik, Mönchengladbach, Düsseldorf en Weeze. De cowboys in de luchtvaart wijken voor een paar euro zelfs uit naar verder gelegen vliegvelden als het maar goedkoper kan.

Erik van Zwam, 22 januari 2016

Luchthavenbesluit 2016

Het luchthavenbesluit is gericht op baanverlenging om grotere en zwaardere toestellen mogelijk te maken. Dit zou volgens berekeningen maar beperkte hinder opleveren. Door fouten in de berekeningen is de besluitvorming aangehouden. Maar gebruik van de langere baan werd wel gedoogd. In de dagelijkse praktijk blijkt de inzet van zwaardere vrachtvliegtuigen al fors meer overlast te veroorzaken.

Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 30

Trouw

Verzet tegen vrachtplan voor vliegveld Maastricht

De verlieslijdende luchthaven Maastricht Aachen Airport wil via grotere vrachtvliegtuigen geld gaan verdienen. Tot frustratie van omwonenden.

Daarvoor moeten vliegtuigen de baan, die 2750 meter lang is, volledig kunnen benutten. Nu kan dat niet, aangezien de laatste 250 meter volgens de huidige regels niet gebruikt mogen worden.

Milieueffectrapportage

Die 250 meter verschil is essentieel voor het zwaardere vrachtverkeer dat Maastricht zo graag ziet komen. Zo zou de luchthaven het overvolle Schiphol kunnen ontlasten als het gaat om vrachtluchten én Maastricht Aachen Airport zou eindelijk rendabel kunnen worden. Omwonenden zouden er niet op achteruit gaan, zo benadrukt een woordvoerder van de provincie Limburg, omdat er met het nieuwe besluit een kleiner aantal vliegbewegingen (starts en landingen) mag worden uitgevoerd. (maximaal 25.500 in plaats van 51.000 vliegbewegingen per jaar).

Elisa Hermanides, 24 oktober 2017

Schrik van de bevolking

Het luchthavenbesluit is gericht op baanverlenging om grotere en zwaardere toestellen mogelijk te maken. Dit zou volgens berekeningen maar beperkte hinder opleveren. Door fouten in de berekeningen is de besluitvorming aangehouden. Maar gebruik van de langere baan werd wel gedoogd. In de dagelijkse praktijk blijkt de inzet van zwaardere vrachtvliegtuigen al fors meer overlast te veroorzaken.

Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 31

LUCHTVAART
NIEUWS.NL

MAASTRICHT - Corendon gaat meer focus op Maastricht Aachen Airport leggen en breidt haar routenetwerk aankomende zomer fors uit. Dat maakte de touroperator dinsdagochtend bekend tijdens een persconferentie op de luchthaven van Maastricht. Een Boeing 737-800 wordt het hele zomerseizoen in Maastricht gestationeerd.

Niek Vernooij, 14 november 2017

BEEK - Corendon breidt het aantal winterbestemmingen op Maastricht Aachen Airport uit. Naast Antalya en Banjul, biedt de vakantiemaatschappij komend seizoen ook vluchten aan naar Hurghada, Las Palmas en Tenerife. Door de uitbreiding vertrekt er deze winter dagelijks een Corendon-toestel vanuit Limburg naar de zon.

Corendon breidt de laatste jaren flink uit op Maastricht Aachen Airport, omdat er daar in tegenstelling tot op Schiphol nog wel ruimte voor is. Bovendien valt het bij reizigers in de smaak dat zij gratis kunnen parkeren op de luchthaven. In de winter kan dat op P2.

Neal Luitwieler, 29 augustus 2019

Explosie groei van klachten

Over de nachtvluchten van Corendon en de lawaaiige verouderde en vervuilende vrachtluchten zijn de klachten explosief gestegen.



De Limburger

Klachten over Maastricht Aachen Airport ruim verdubbeld in eerste helft 2019

Hoewel er in de eerste helft van dit jaar iets minder werd gevlogen vanaf Maastricht Aachen Airport (MAA), is het aantal klachten ruim verdubbeld. Het aantal klagers nam ook flink toe.

Dat meldt het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL). Er vonden in de eerste zes maanden van dit jaar weliswaar duizend starts en landingen minder plaats dan een jaar eerder, maar het aantal zware toestellen nam met een derde toe. Het aantal klachten groeide explosief, van 12.000 in de eerste helft van 2018 naar 30.000 in dezelfde periode dit jaar.

Van de ruim 18.000 klachten in het afgelopen kwartaal kwam 38 procent uit Meerssen. Saskia Everts, die namens de omwonenden lid is van de Commissie Regionaal Overleg Maastricht Aachen Airport, vindt dat mensen die veel melden, niet moeten worden geridiculiseerd, maar serieus moeten worden genomen. „Als je iedere ochtend om 6 uur wakker schrikt, is het logisch dat je negentig keer in een kwartaal klaagt, en het is knap dat je dat volhoudt.”

26-09-2019 door Peter Bruijns

Verzet tegen overlast

In alle dorpskernen van Zuid Limburg ontstaan actiegroepen tegen overlast. Zij slaan de handen ineen en sluiten aan bij de alliantie STOPGROEIMAA veroorzaken.



Verzet tegen uitbreiding vliegveld Beek groeit

Diverse actiegroepen hebben de handen ineen geslagen in een Alliantie tegen de uitbreiding van de luchthaven in Beek.

Start- en landingsbaan

Vorige maand kreeg het vliegveld in principe toestemming om de volledige start- en landingsbaan te gebruiken. Tot nu toe mocht slechts een deel van de baan worden gebruikt, waardoor grote vrachtvliegtuigen niet konden landen op Beek. Dat kan nu dus wel.

Veel meer overlast

Coen Eggen van de Alliantie tegen de uitbreiding van Maastricht Aachen Airport voorziet veel meer overlast: "Niet alleen wordt er meer gevlogen, maar dat gaat ook nog eens gebeuren met zwaardere toestellen, die zwaarder beladen zijn en meer kerosine uitstoten. Dat betekent dat niet alleen de veiligheid in het geding komt, maar ook meer overlast van luchtvervuiling en geluid. De hele leefbaarheid van de gehele omgeving wordt erdoor aangetast" aldus Eggen.

Rekentrucje

Coen Eggen is daar niet gerust op. Hij heeft het over een rekentrucje. "Tot nu toe mogen 51000 vliegbewegingen plaatsvinden. Dat is gehalveerd tot 25.500 en die worden nu bijna allemaal benut. Maar wel met kleinere toestellen. Door toe te staan dat de gehele start- en landingsbaan gebruikt mag worden kunnen er meer zwaardere toestellen komen, ten koste van de kleinere toestellen".

10 januari 2017

De zorgen komen regionaal en nationaal in het nieuws

ELSLOO.INFO

VERZET TEGEN UITBREIDING

MAASTRICHT AACHEN AIRPORT GROEIT

Het vliegveld kreeg eind 2016 toestemming om de volledige start- en landingsbaan te gebruiken, daar waar tot nu slechts een deel van de baan wordt gebruikt. Grote vrachtvliegtuigen konden daardoor niet in Beek landen. Vanaf nu kan dat dus wel.

Diverse actiegroepen hebben daar tegen geprotesteerd: er zal niet alleen méér vrachtverkeer naar Beek komen, maar ook nog eens zwaardere toestellen. Die zorgen voor meer luchtvervuiling en geluidsoverlast, terwijl zeker ook de veiligheid in het geding komt. Men vreest dat de leefbaarheid van de verre omgeving erdoor aangetast gaat worden.

Zoals gewoonlijk doen de provincie en luchthaven er "luchtig" over en zij bezweren omwonenden dat de uitbreiding binnen de afgesproken voorwaarden blijft.

Trouw

Zorgenkindje

Het vliegveld in Maastricht is een financieel zorgenkindje. In 2014 redde de provincie Limburg het vliegveld van een faillissement. Er werd een nieuwe toekomst voor de luchthaven uitgestippeld, waarbij er in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht vervoerd moet worden.

“Grote, zwaarbeladen en volgetankte vrachtvliegtuigen veroorzaken natuurlijk veel meer lawaai”, zegt woordvoerder Coen Eggen. “En dan is er nog het probleem van fijnstof.” De Alliantie voert woensdag een rechtszaak om inzicht te krijgen in de gegevens waar de staatssecretaris zich bij het nemen van het luchthavenbesluit op baseert. “Wij denken dat daar van alles niet aan klopt.”

Elisa Hermanides, 24 oktober 2017

Intussen groeit de alliantie

Stichting Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (GUVB),

Stichting Donatiefonds Boze Moeders,

Stichting Verontruste Artsen,

Burgerinitiatief Omwonenden MAA,

Milieudefensie Meerssen,

Milieudefensie Maastricht

Stichting Milieufrent Eijsden,

Stichting Natuurlijk Geuldal,

Burgerinitiatief Vallei Lemiers

Bewonersinitiatief “Grenzeloos Stil”

Werkgroep Sjoen & Stil Heuvelland

Stichting Verontruste Plateaubewoners

Milieuwerkgroep Schinnen-Spaubeek

Natuur- en Milieufederatie Limburg



Voorlopige voorziening

Eisers hebben een zienswijze ingediend tegen het ontwerp Luchthavenbesluit Maastricht. Omdat zij deze zienswijze graag nader willen onderbouwen met informatie uit de concessieovereenkomst terzake het vliegveld, hebben zij een Wob-verzoek ingediend bij het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg.

Verweerder heeft de gevraagde overeenkomst niet verschaft. Eisers hebben tegen deze afwijzing bezwaar gemaakt en hangende dit bezwaar verzocht om een voorlopige voorziening. Dit verzoek is tweeledig. In de eerste plaats vragen eisers een verbod op het gebruik van de verlengde startbaan van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. In de tweede plaats vragen zij het college te gelasten de gevraagde informatie alsnog te verstrekken.

8-6-2017

En wordt gepleit voor herbezinning

Nadat vanaf 2017 overlast fors is toegenomen gaan omwonenden en de bewoners van alle dorpen onder de aanvliegroute in geheel Zuid Limburg zich te roeren. Frank Wormer pleit namens omwonenden voor herbezinning over MAA. Gemeente Eijsden Margraten organiseert een grote informatie bijeenkomst in de herfst van 2018. De opkomst is boven verwachting. Vele bijeenkomsten voor omwonenden volgen in andere gemeenten van het Zuid Limburgse heuvelland. Het betoog tot herbezinning wordt bij bewoners en heuvelland gemeenten positief ontvangen.

De Limburger

Het betoog

'Herbezinning nodig over Maastricht Aachen Airport'

Niet geschikt

De omwonenden zijn niet tegen de luchthaven op zich, maar wel tegen het huidige gebruik en de bestaande toekomstplannen. MAA en haar directe omgeving is simpelweg niet geschikt voor intensief gebruik. Nergens in Nederland is een start-/landingsbaan zo dicht op de omringende woonbebouwing gesitueerd. Niet voor niets hebben provincie en rijksoverheid al in 1996 vastgesteld dat verdere ontwikkeling van deze baan zal leiden tot 'onaanvaardbare consequenties voor de leefomgeving van de omwonenden'.

Gezondheid en economie

De intensivering van MAA leidt niet alleen tot een forse toename van de overlast voor heel Zuid-Limburg, maar schaadt ook de gezondheid van velen. Daarnaast profiteert de Limburgse economie niet of nauwelijks van de ingezette ontwikkeling.

Landschap

De intensivering van MAA en de aanleg van nog meer distributiecentra in ons unieke landschap staat op gespannen voet met de belangen van de toeristische sector. Die sector kent veel meer arbeidsplaatsen dan er mogelijk door MAA worden gecreëerd. De Omwonenden MAA zijn ervan overtuigd dat een slim gebruik van de luchthaven wel degelijk een nuttige bijdrage aan de regionale economie kan leveren.

Frank Wormer, namens het burgerinitiatief Omwonenden MAA, 23-10-2018

Toeristische ondernemers zien in MAA bedreiging



Toeristische ondernemers wijzen het provinciebestuur op de bedreiging van MAA. Toeristen komen naar Limburg voor de natuur en de rust. 'In de stilte van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg valt het lawaai van de vliegtuigen van MAA nog eens extra op. Ze dalen over bekende natuurgebieden zoals de Bemelerberg, het Gulpdal, het Geuldal, de Vijlenerbossen en Cotessen. De vroege en lawaaierige vluchten wekken onze gasten uit hun slaap, ze krijgen niet de ontspanning die wordt beloofd.'

De Limburger

Toeristische bedrijfstak wil minder lawaai en milieuvervuiling van MAA

De toeristische ondernemers in Zuid-Limburg dringen aan op een andere exploitatie van Maastricht Aachen Airport (MAA), waardoor er minder lawaai en milieuvervuiling optreedt. Dat is volgens de ondernemers van groot belang voor het op stilte en natuur gerichte toerisme in Zuid-Limburg.

Nu het provinciebestuur de aangevraagde vergunning voor MAA heeft ingetrokken en een nieuwe aanvraag voorbereidt waarin meer rekening wordt gehouden met omwonenden, vragen de toeristische ondernemers aandacht voor de negatieve gevolgen van de 'frequente geluidshinder'. Ze vragen om minder vrachtluchten en vluchten van touroperator Corendon, en willen zeker niet dat de luchthaven verder groeit. 'Via MAA speculeren met de toekomst van onze bedrijfstak achten wij onverantwoord.'

Bedreiging

De stelling dat MAA gunstig of zelfs belangrijk zou zijn voor het toerisme, wordt door de briefschrijvers niet gedeeld. 'De prijsvechters Ryanair en Corendon op het vliegveld zijn actief in het uitgaande toerisme en hebben amper toegevoegde waarde voor de toeristische economie van Zuid-Limburg, en vormen zelfs een potentiële bedreiging.'

Peter Bruijns, 18-12-2018

En maatschappelijke kosten baten analyse is nodig

Een onafhankelijke analyse van de maatschappelijke kosten en baten is nodig om te bekijken hoe de aanvraag voor een nieuwe luchtvaartvergunning voor Maastricht Aachen Airport eruit zou kunnen zien. Dat zegt dr. Walter Manshanden in De Limburger. De Rotterdammer is expert op het gebied van regionaal-economische vraagstukken.

De Limburger

De prijs van geluid rond het vliegveld

Walter Manshanden, expert op het gebied van regionaal-economische vraagstukken, pleit voor een objectief onderzoek naar de kosten en baten van Maastricht Aachen Airport (MAA). „De winst voor luchtvaartbedrijven gaat ten koste van het welzijn van omwonenden.”

Manshanden werd vorig jaar ingehuurd door het comité Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast in Rotterdam om een second opinion te geven over de uitbreidingsplannen van het plaatselijke vliegveld. Hij concludeerde dat de maatschappelijke baten van Rotterdam The Hague Airport waren overschat, en de externe kosten onderschat. Ook uitbreidingsplannen van MAA vindt hij niet verstandig. Het vliegveld heeft simpelweg te veel concurrenten in de omgeving. Zowel voor passagiersvluchten als voor vracht zijn er volop alternatieven in de buurt. Dat betekent dat het voor MAA moeilijk blijft om winst te maken, aldus de onderzoeker.

„Het is heel prettig vertoeven in Limburg”, erkent Manshanden, maar dat wordt volgens hem minder als je om 6.00 uur wordt gewekt door een opstijgend toestel dat twee keer heen en weer vliegt om pas rond 23.00 uur weer terug te keren. Hij denkt dat de woningwaarde daalt in de omliggende dorpen. In Schietecoven staan huizen te koop tegen elk aannemelijk bod.

Een afgewogen onderzoek is volgens Walter Manshanden noodzakelijk omdat de toekomst van de luchtvaart de hele maatschappij aangaat

Peter Bruijns, 29-1-2019

Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 38

Recron en Koninklijke horeca bezorgd over groeiplannen

De recreatieve sector schrijft bezorgde brief aan provinciale staten over de groeiplannen van MAA. Zij wijzen erop dat vliegtuigen geen toeristen naar Limburg brengen en de vrachtluchten voornamelijk gaan naar Arabische landen en Rusland met amper meerwaarde voor bedrijven in Zuid-Limburg. Zij bepleiten bij de provincie geen verdere groei van MAA na te streven in het belang van de klandizie en werkgelegenheid in de toeristische sector.

‘Toerisme is een belangrijke bedrijfstak die 21.000 directe en duizenden indirecte banen in Zuid-Limburg oplevert, met een omzet van 2,2 miljard euro.’ Dat is veel meer omzet en dat zijn veel meer banen dan op de luchthaven en in de logistiek.



De Limburger

Recreatiesector twijfelt aan belang MAA: ‘evenveel banen op vliegveld als in drie hotels’

Ondernemers in de toerismebranche in Zuid-Limburg maken zich steeds meer zorgen over de groeiambities van Maastricht Aachen Airport (MAA). Ze vrezen een aanzienlijke toename van het aantal vluchten over de stiltegebieden in het Heuvelland.

Ivo Gelsing, regiomanager van de club van recreatieondernemers Recron, schrijft dat de groei van MAA een bedreiging betekent voor de toeristische sector. In een nieuwe brief aan de Statenleden van de provincie vragen de Recron en de afdeling Zuid-Limburg van Koninklijke Horeca Nederland wat waardevoller is: „een rust- en stiltegebied waar alle regiobewoners en toeristen van genieten, óf het beperkte economische gewin van een luchthavenbedrijf met lawaaierige en vervuilende vliegtuigen”. Voor de recreatieondernemers is het antwoord duidelijk. Daarom vragen ze aan de nieuwe Provinciale Staten, die na de verkiezingen worden gevormd, om geen verdere groei van MAA na te streven.

Banen

Volgens Recronmanager Ivo Gelsing en Hank van der Vleuten, bestuurslid van Koninklijke horeca Nederland afdeling Zuid-Limburg, is het economisch en strategisch belang van MAA lang niet zo groot als van de toeristische bedrijfstak. Met minder dan 200 directe banen en minder dan 20 miljoen euro omzet noemen ze MAA een midden- en kleinbedrijf.

Peter Bruijns, 19-3-2019

Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 39

Zuid Limburg heeft ca 56.000 slaapplaatsen waarvan 26.702 in campings

De 23 pagina's lange brief van Recron, VVV en Horeca Nederland aan de provincie is zeer kritisch en duidelijk over MAA: "Ter bescherming van onze toeristische bedrijfstak vragen wij u de ambities van MAA t.a.v. vracht en Corendon terug te schroeven. Het stille en op natuur gerichte toerisme van Zuid-Limburg en de huidige lawaaierige en milieuvervuilende exploitatie van MAA gaan niet samen."

Cijfers toerisme Zuid-Limburg:

	2016-2017
Overnachtingen Nederlanders	4,8 miljoen
Overnachtingen buitenlanders	1,5 miljoen
Overnachtingen totaal	6,3 miljoen
Aantal buitenlandse gasten	537.000
Bestedingen	2,2 miljard
Werkgelegenheid	21.063
% van totale werkgelegenheid (Landelijk = 6,2%)	7,8%

Accommodaties	2016 - 2017
Hotels, B&B's en pensions	15.556 slaapplaatsen 286 accommodaties
Vakantieparken	102 vakantieparken 10.451 slaapplaatsen
Campings (*)	76 campings 26.702 slaapplaatsen
Groep accommodaties	32 groep accommodaties Ca. 1672 slaapplaatsen

Bron: Toeristische Trendrapportage Provincie Limburg

(*) Vooral voor de 76 campings is lawaai dramatisch. Tenten en caravans zijn niet voorzien van geluidsisolatie.



Aan de Provincie Limburg
T.a.v. het College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Datum : 18 december 2018
Betreft : Visie toeristische bedrijfstak Zuid-Limburg op Maastricht Aachen Airport
Cc : Colleges van B&W in Zuid-Limburg, Maastricht Aachen Airport

Wij hopen dat u onze visie ter harte neemt en dat u er zorg voor draagt dat de vracht- en Corendonvluchten worden afgebouwd en zeker niet verder groeien (zoals recentelijk werd aangekondigd in De Limburger).

Wij hopen ook dat u ons aanbod accepteert en samen met ons wilt investeren in een luchthaven die ook ons als toeristische bedrijfstak versterkt.

Via MAA speculeren met de toekomst van onze bedrijfstak achten wij onverantwoord.

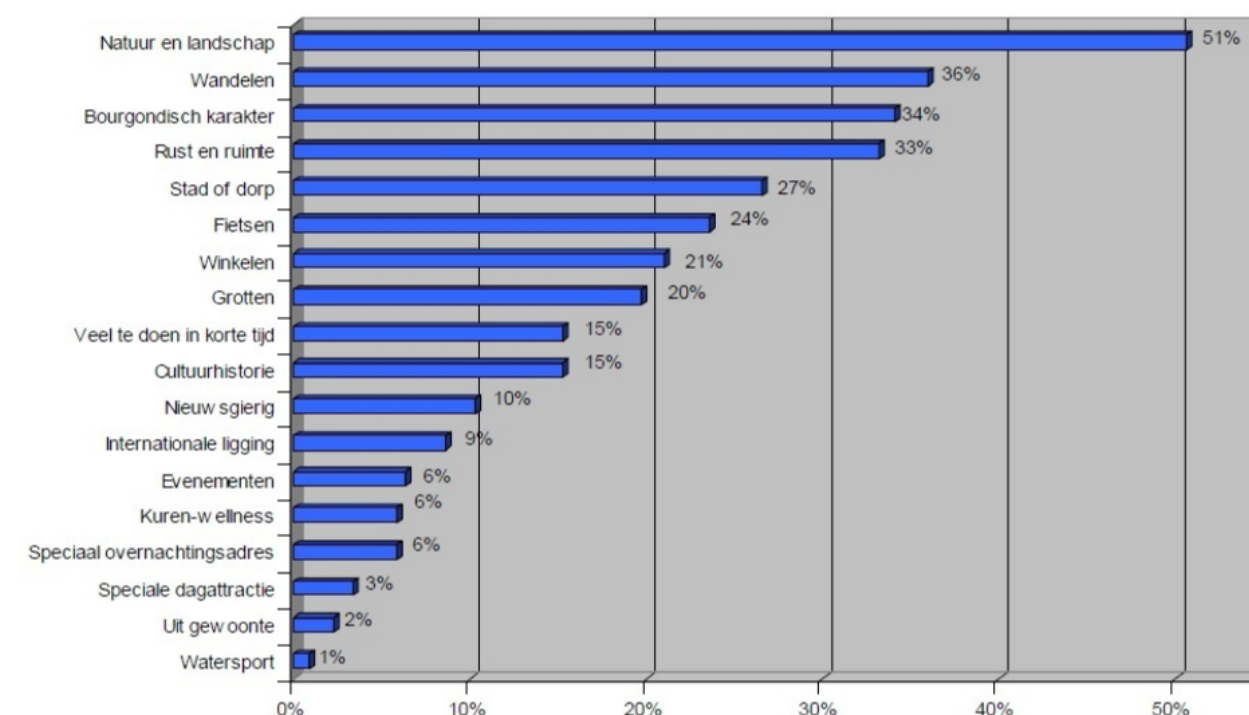
Met vriendelijke groeten,

RECRO
Ivo Gelsing
Regiomanager Limburg

Koninklijk Horeca Nederland
Guido Kreutzer
Voorzitter KHN Zuid-Limburg

St. VVV Zuid-Limburg
Any Nieuwerra,
Algemeen Directeur

Motivatatie van gasten om naar (Zuid-)Limburg te komen



Bron: Grontmij/Sweco 2010

Gezondheidsschade door slaapverstoring en fijnstof is evident

Intussen leiden lawaai en uitstoot van fijnstof tot schade aan gezondheid en leefklimaat in Zuid Limburg.

De Limburger

GGD ziet Meerssens fijnstofonderzoek niet zitten

De GGD voelt niets voor een Meerssens onderzoek naar de schadelijke effecten van fijnstof rondom vliegveld Maastricht Aachen Airport.

De raad van Meerssens heeft het college vorig jaar niet alleen opdracht gegeven onderzoek te doen naar geluidsoverlast rond het vliegveld, de raad wilde ook een speciaal onderzoek naar de schadelijke effecten van de fijnstof die vliegtuigen over inwoners uitstorten.

Jeroen Geerts, 24-04-2019

De Limburger

‘Fijnstof vliegtuig als van miljoen trucks’

Sinds om zes uur 's ochtends vakantievluchten vertrekken vanaf Maastricht Aachen Airport bouwt Paul Borm in Meerssens een chronisch slaapgebrek op en heeft hij last van concentratiestoornissen bij zijn advies werk. Als toxicoloog maakt Borm zich zorgen over de gezondheidseffecten rond een drukker wordend vliegveld. Omwonenden worden onder meer blootgesteld aan luchtvervuiling, geluid en fijnstof.

Volgens de Maastrichtse hoogleraar Onno van Schayck is fijnstof een sluipmoordenaar. Het gaat om onzichtbare, zwevende deeltjes, kleiner dan tien micrometer. Hoe kleiner, hoe schadelijker. Het kleinste fijnstof kan aandoeningen aan longen en hart- en bloedvaten plotseling verergeren. In Nederland overlijden jaarlijks naar schatting 9000 mensen vroegtijdig door fijnstof.

Borm denkt dat omwonenden last hebben van de optelsom van fijnstof door het drukke autoverkeer langs MAA en van vliegtuigen die fijnstof uitstoten tijdens het warmdraaien, taxiën en landen.

Geluidshinder zorgt volgens Borm voor meer overlast, en dat kan ook leiden tot forse gezondheidsklachten. De provincie met de grootste gezondheidsachterstand van Nederland zou volgens Borm niet in de groei van Maastricht Aachen Airport moeten investeren. Dat vindt Van Schayck ook. „Er zijn weinig vliegvelden met de huizen zo dicht bij de startbaan als hier. De grenzen aan de groei van de luchtvaart zijn nu wel bereikt.”

Peter Bruijns, 19-3-2019

Van herbezinning naar nieuw scenario

Er zijn ook andere opties voor vliegveld MAA, aldus Frank Wormer (Omwonenden MAA). „Je kunt een landschap maar één keer prijsgeven”, zegt hij. „Beek zou een ideale plek zijn voor toptechnologie. De verbindende schakel voor een kennis-as. Met de Chemelot Campus in het noorden en de Health Campus van de Universiteit in Maastricht in het zuiden.” Beek ligt centraal en kan een brug slaan tussen innovatieve materialen en gezondheid.

De Limburger

‘Uitbreiding campussen kan beste landen in Beek’

Een uitbreiding van de Chemelot Campus in Geleen en de Health Campus in Maastricht zou mooi kunnen landen in Beek. Pal op het vliegveld, als het aan de omwonenden van de luchthaven en de natuurorganisaties ligt. Anders wel in de periferie ervan.

Het is slechts een idee. Geboren tijdens een van de bewonersavonden in de voorbije weken. Maar wellicht de moeite waard van het serieus onderzoeken. Een van de redenen ook voor de actiegroep Omwonenden MAA om zich volgende week tot de politiek te wenden. Om de visie middels een brief aan Gedeputeerde en Provinciale Staten te droppen op de onderhandeltafel, bij de vorming van een nieuwe coalitie.

Lexhy

Het plan van de oppositie tegen de luchthaven, krijgt alvast bijval van diverse natuurbewegingen en de koepelorganisatie Natuur en Milieu Federatie Limburg. Jan Muijtjens (Graetheidecomité) is enthousiast. „Zo hoeft de Chemelot Campus straks niet uit te breiden richting De Lexhy in Geleen en blijft die ‘goudgroene natuurzone’ behouden. Hetzelfde geldt min of meer voor de Health Campus in Maastricht. Ook die kampt met ruimtegebrek. Met een expansie naar Beek, hoeft ook aan de rand van Maastricht geen landschap te worden opgeofferd.”

Frans Dreissen, 30-03-2019

Verzoek om fundamentele herbezinning en MKBA

Op de dag dat in De Limburger staat geschreven “dat het hoger luchtruim (vanaf 7,5 km) boven en rondom Limburg behoort tot de drukste ter wereld, aldus Roel Huurdeman, hoofd Operations Capacity van Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) van Eurocontrol, De Limburger, dd 10—5-2019”, stuurt de Alliantie een brief aan de Provincie waarin zij pleit voor een MKBA.

DL+ Spitsuur hoog boven
Limburg: Eurocontrol beheert het propvolle luchtruim

Van: Alliantie Tegen Uitbreiding MAA
Onderwerp: Visie op ontwikkeling MAA
Datum: 10 mei 2019



Aan Provincie Limburg en aan de informateurs Ger Koopmans en Geert Gabriëls,

Voor de ontwikkeling van een visie en een te nemen besluit dat relevant is voor een groot aantal burgers van Limburg, is een MKBA onontbeerlijk. Het schept het meest accurate, concrete en onafhankelijke beeld. Zo'n beeld kan alleen verkregen worden als de MKBA onafhankelijk uitgevoerd wordt, met inzet van beleidsmakers én wetenschappers, en onder een onafhankelijk voorzitterschap. Een MKBA, opgesteld door onafhankelijke wetenschappers, zal u helpen om het juiste besluit te nemen. Wij verwachten van u, als eigenaar van de luchthaven, maar ook politiek verantwoordelijke voor welzijn en welvaart van de Limburgse bevolking, dat u opdracht verstrekt voor het onafhankelijk laten uitvoeren van een MKBA.

Een MKBA is volgens [rijksoverheid.nl](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-engebiedsontwikkeling/vraag-en-antwoord/wanneer-kan-ik-een-maatschappelijke-kosten-batenanalysemkba-inzetten) verplicht als er sprake is van grote projecten die gevolgen hebben voor mens en milieu. Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-engebiedsontwikkeling/vraag-en-antwoord/wanneer-kan-ik-een-maatschappelijke-kosten-batenanalysemkba-inzetten>

Ergernis over geluidsoverlast aangekaart bij het Rijk

In de zomer van 2019 komt Minister Van Nieuwenhuizen met bewoners, burgemeester, Recron/Koninklijke Horeca, VVV Zuid Limburg en MAA spreken. De zorgen over MAA groei-plannen, negatieve gevolgen voor Zuid Limburg en bezoek een MKBA uitte voeren worden besproken.

Geluidsoverlast van vliegtuigen



Geluidsoverlast van vliegtuigen kan zorgen voor slapeloosheid of concentratiestoornissen en leerproblemen bij kinderen. Daarom zorgt de overheid dat de groei van het vliegverkeer niet voor te veel geluidshinder zorgt. Bijvoorbeeld door het aantal nachtvluchten te beperken.

Geluidsnormen luchthavens

De overheid heeft grenzen vastgesteld voor de geluidsoverlast die een luchthaven mag veroorzaken. De geluidsregels voor luchthavens van nationale betekenis staan in de Wet luchtvaart en de Luchtvaartwet.

De Limburger

Minster Van Nieuwenhuizen hoort verhalen over vlieglawaai aan

Minister Cora van Nieuwenhuizen was woensdag op uitnodiging van de gemeente Eijsden-Margraten te gast in Zuid-Limburg om te praten over vliegoverlast.

Voor burgemeester Dieudonné Akkermans van Eijsden-Margraten is het nu klaar: „Ze zijn ons aan het bezighouden. We moeten nu zaken doen, anders sturen we aan op een conflict.”

Nachtvluchten

Na een bezoek aan MAA en gesprekken met ondernemers en omwonenden uit Beek, schoof de minister aan in het gemeentehuis in Margraten om deelgenoot te worden van het relaas van VVV-voorzitter Anya Niewierr, ondernemer en RECRON- en Koninklijke Horeca Nederland-vertegenwoordiger Hank van der Vleuten, Lucas van der Hijden van Sjoen en Stil Bemelen, oud-luchtverkeersleider Henk van der Wilt en Hein Wellen van Milieu Front Eijsden.

Jeroen Geerts, 10-07-2019

De burgemeesters verzoeken een MKBA

Ook de burgemeesters van Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Vaals en Valkenburg verzoeken de provincie een MKBA uit te voeren.

Zij wijzen in hun brief op de toegenomen overlast van MAA voor bewoners en de toeristische sector in hun gemeenten.

De Limburger

Valkenburg wil maatschappelijke analyse vliegveld

Valkenburg sluit zich aan bij het verzoek van de Lijn 50-gemeenten om een maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken voor Maastricht Aachen Airport (MAA).

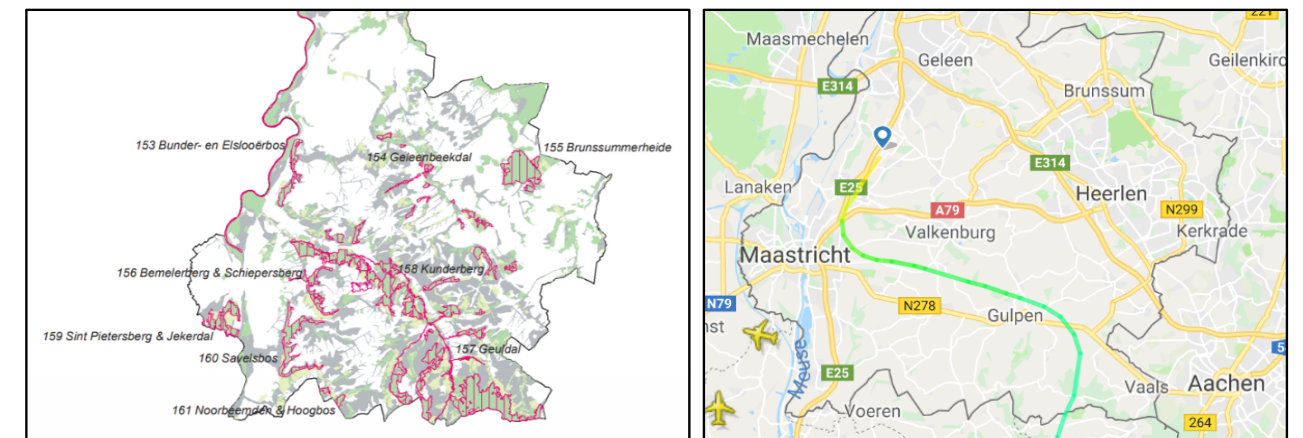
Het vliegveld zorgt voor veel overlast in het Heuvelland, constateert de gemeenteraad, maar brengt aan de andere kant ook toeristen naar Zuid-Limburg. Om een weloverwogen oordeel te kunnen vellen over de toekomstplannen voor MAA zou het goed zijn om beide aspecten in kaart te laten brengen via een onafhankelijk onderzoek, aldus de raadsfracties. Het college van B en W zal het verzoek van de raad per brief voorleggen aan Gedeputeerde Staten, zegt burgemeester Jan Schrijen de raad toe.

Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals hebben al eerder bij de provincie aangedrongen op zo'n analyse. Valkenburg betreurt het dat de Lijn 50-gemeenten de andere gemeenten niet hebben gevraagd om mee te doen. „Hoe meer gemeenten zich achter dat verzoek scharen, hoe sterker we samen staan”, aldus CDA-fractievoorzitter Math Knubben.

René Willems, 18-09-2019

Fouten in stikstofberekeningen en geen natuurvergunning

In het najaar wordt duidelijk dat de Programma's Aanpak Stikstof zijn uitgegaan van berekende aannames die niet zijn getoetst aan werkelijke impact van het veranderd vliegverkeer. De MAA route gaat pal over 10 prachtige Natura 2000 gebieden in Zuid Limburg, ten kosten van schoonheid en rust.



De Limburger

‘Ontbreken natuurvergunning is geen probleem voor Maastricht Airport’

Maastricht Aachen Airport (MAA) beschikt net als andere regionale luchthavens niet over een natuurbeschermingsvergunning. Volgens de milieuorganisatie Mobilisation for the Environment (MOB) zou het aantal vluchten op die vliegvelden daarom drastisch moeten worden teruggeschroefd naar het niveau van 2004. Maar dat is voor MAA geen probleem, zegt een woordvoerder: toen werd vaker gevlogen dan nu.

MOB vindt dat de regionale vliegvelden illegaal opereren, omdat ze geen vergunning hebben die natuurgebieden en planten - en diersoorten beschermt. De milieuclub heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit gevraagd op te treden tegen de luchthavens. Vorige week constateerde MOB ook al dat Schiphol geen natuurbeschermingsvergunning heeft en illegaal 100.000 starts en landingen toestaat.

Peter Bruijns, 24-09-2019

Provincie gaat verder met stimuleren groeiplannen van MAA

Terwijl bewoners en burgemeesters, RECRON, Koninklijke Horeca, VVV Zuid Limburg en hoogleraren aandringen op reductie i.p.v. groei en uitvoering van een MKBA sturen Provincie en MAA in september een voorstel voor groeiplannen met nachtvluchten aan minister van Infrastructuur en Waterstaat. De overlast en negatieve gevolg voor bewoners en toeristische sector zijn ondergeschikt.

De Limburger

Maastricht Aachen Airport wil aantal passagiers verviervoudigen

Toekomstplannen

Omwonenden reageren verbijsterd op de toekomstplannen van Maastricht Aachen Airport (MAA). De luchthaven mikt op 1,2 miljoen passagiers in 2050. Dat zijn er ruim vier keer zo veel als in 2018. Over dertig jaar wil MAA ook 3,5 keer zo veel vracht vervoeren. Dat blijkt uit een brief die naar minister Cora van Nieuwenhuizen is gestuurd.

Tot nu toe was bekend dat MAA in 2026 700.000 passagiers wil verwerken. Dat is al een flinke toename ten opzichte van de 275.000 in 2018. In de naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verstuurde brief gaat het vliegveld uit van een gestage jaarlijkse groei, waardoor in 2050 1,2 miljoen reizigers vertrekken en landen op MAA.

Vrachtvliegtuigen

Ook de luchtvracht zal aanzienlijk groeien, is de aanname. MAA vervoerde vorig jaar 110.000 ton vracht, gaat uit van 250.000 ton vracht in 2026 en 390.000 ton in 2050.

Peter Bruijns, 25-09-2019

Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 48

Maar de exploitant gooit de handdoek in de ring.

Al in september heeft de exploitant van MAA aangekondigd de concessie te willen beëindigen.

Op 1 november neemt de provincie de aandelen over voor 1 euro. Vlak daarvoor zijn nog snel nieuwe contracten voor nachtvluchten afgesloten. Toegenomen klachten daarover ten spijt.

Vijf weken vrachtvluchten op Maastricht Aachen Airport tussen 6 en 7 uur

Normaal gesproken mogen tussen 6 en 7 uur geen vrachtmaatschappijen op MAA starten of landen.... de reguliere vluchten zijn in tijd verplaatst in verband met werkzaamheden aan de landingsbaan in Birmingham
Peter Bruijns 28-10-2019

Gedeputeerde gaat niet in op risico's

De Limburger

Exploitant Maastricht Aachen Airport houdt het voor gezien

De exploitant van Maastricht Aachen Airport levert per 1 november zijn concessie in. De beperkte groeimogelijkheden van de luchthaven sluiten niet meer aan op zijn ambities. De provincie neemt de exploitatie van het vliegveld voorlopig over.

De provincie Limburg onderneemt tot 2022 geen pogingen een nieuwe private uitbater voor de luchthaven te vinden. Dat zei gedeputeerde Joost van den Akker (VVD, economie) woensdagochtend tijdens een persconferentie naar aanleiding van het vertrek van exploitant Ismail Durmaz. De provincie wacht eerst de nieuwe Nationale Luchtvaartnota en de regionale vertaling daarvan af. **Rendement**
De gedeputeerde erkent dat het wel eens moeilijk zou kunnen worden een nieuwe gegadigde te vinden, als de huidige exploitant vertrekt omdat hij onvoldoende rendement ziet.

Voorwaarde

Toen de provincie in 2014 de luchthaven van een dreigend faillissement redde door de aandelen over ten nemen, stelden Provinciale Staten wel de voorwaarde dat de exploitatie in private handen kwam. Over die voorwaarde zal nog wel een discussie plaatsvinden als de provincie ook na 2022 aan het roer blijft, verwacht Van den Akker. De gedeputeerde verwees naar de situatie bij de andere regionale vliegvelden in Nederland, waarvan de aandelen grotendeels in handen van de overheid is.

Hans Goossen, 30-10-2019

Zonder MKBA niet verder met MAA | nov 2019 | 49

MAA weer terug op het nest

Terwijl bewoners en burgemeesters, RECRON, Koninklijke Horeca, VVV Zuid Limburg en hoogleraren aandringen op reductie i.p.v. groei en uitvoering van een MKBA sturen Provincie en MAA in september een voorstel voor groeiplannen met nachtvluchten aan minister van Infrastructuur en Waterstaat. De overlast en negatieve gevolg voor bewoners en toeristische sector zijn ondergeschikt.



De Limburger

Verbaasde reacties over besluit luchthaven Maastricht Aachen Airport

Verbaasd

De oppositiepartijen tonen zich vooral verbaasd over de gang van zaken. Jasper Kuntzelaers van de PvdA: „Hoeveel keren hebben we niet om duidelijkheid gevraagd en die hebben we nooit gekregen! Dit nieuws komt echt uit de lucht vallen. Het is nog te vroeg om conclusies te trekken. Maar gedeputeerde Joost van den Akker heeft wel het nodige uit te leggen. Of hij heeft de info de afgelopen maanden niet gehad of hij heeft die niet gedeeld”, zegt hij „Vanwege het klimaat, de gezondheid van mensen en de aanslag op het toerisme zien wij al enige tijd geen toekomst voor de luchthaven”, zegt Andy Rossel van GroenLinks. „We hadden afgesproken naar aanleiding van de laatste voortgangsrapportage te debatteren over de toekomst, ook aan de hand van toekomstscenario’s die ons zouden worden voorgehouden.” Met het besluit van Gedeputeerde Staten om de touwtjes nu weer in handen te nemen is dat voornemen nu achterhaald, zegt de GroenLinks-woordvoerder.

Vraagtekens

SP Marc van Caldenberg benadrukt dat met dit besluit ‘opnieuw vraagtekens geplaatst kunnen worden bij MAA als een economische motor voor de regio’. „De provincie maakt een pas op de plaats met het vinden van een nieuwe exploitant. Maar als je die nu in deze economisch voorspoedige tijd niet vindt, dan vind je die in de toekomst al zeker niet,” zegt Van Caldenberg.

Jos van den Camp, 30-10-2019

Kosten rijzen de pan uit

De provincie beschouwt Maastricht Aachen Airport (MAA) als een onmisbaar deel van de infrastructuur. En dat mag wat kosten. Deze eeuw is door de overheid al honderd miljoen euro in het vliegveld gepompt of gereserveerd. En het eind is nog niet in zicht.

De Limburger, Peter Bruijns, 1-11-2019



MAA blijkt niet relevant

limburg

Nieuws
'Sluit de bodemloze put die Maastricht Aachen Airport heet'

Concurrentievervalsing
"Als de vrije markt constateert dat de luchthaven niet rendabel is, kan een overheid het onmogelijk rendabel maken", zegt Manshanden. "De provincie mag er namelijk geen geld in pompen", licht de econoom toe. "Dat is concurrentievervalsing met omringende vliegvelden. Binnen de Europese Unie hebben we afgesproken dat dat niet mag."

Nooit winnen
Maastricht Aachen Airport kan de concurrentieslag nooit winnen, meent Manshanden. "Kijk wat er in de buurt ligt: Eindhoven, Zaventem, Düsseldorf. En dan heb ik Schiphol zelf en Frankfurt niet eens genoemd."

Jochem Rietjens, 31-10-2019

De Limburger

Maastricht Aachen Airport: hoogvlieger of bodemloze put?

Bruidsschat

Het vliegveld hangt al jaren aan het financiële infuus van de provincie en andere overheden. Toen de luchthaven in 2004 werd geprivatiseerd kreeg de Britse exploitant Omniport van het Rijk en de provincie een bruidsschat van **43 miljoen** euro mee. Dat bedrag was bedoeld voor onderhoud, veiligheid en modernisering. De luchthaven ontkent dat het ook is gebruikt om exploitatieverliezen af te dekken.

In 2014 liep het huwelijk met Omniport definitief op de klippen en nam de provincie de boedel voor één euro terug. Er moest direct **4,1 miljoen** euro worden bijgestort om de luchthaven te behoeden voor een faillissement.

Ook die bedong gunstige voorwaarden: **vijftien miljoen euro** voor onderhoud en uitbreiding van het vliegveld en een reservering van **dertig miljoen** om de brandweer en de beveiliging te betalen. Bovendien staken de omliggende steden Heerlen, Sittard-Geleen en Maastricht alsmede Beek samen **zes miljoen euro** in het vliegveld. In 2016 pompte de provincie nog eens **3,7 miljoen** euro in achterstallig onderhoud en investeringen. Daarnaast mogen provincie en Rijk **tien miljoen euro** besteden om luchtvaartmaatschappijen naar Beek te lokken, maar die mogelijkheid is nog niet benut.

Volgend jaar of in 2021 wordt de start- en landingsbaan voor zo'n **25 miljoen** euro opgeknapt.

Peter Bruijns, 1-11-2019

De Limburger

'Een inmiddels gepensioneerde collega sprak consequent van vliegwei Geverik'

Aan de kant

COLUMN - Wie herinnert zich van jaren geleden Captain Flintstone nog? Achter die naam ging de vlieginstructeur Wim de Nijs schuil. Een van zijn gewoontes: „Yabba dabba doo” roepend langs de verkeers-toren van Maastricht Aachen Airport (MAA) scheren. Even iedereen de pis lauw maken, dat vond De Nijs humor. De autoriteiten waren minder gecharmeerd en probeerden hem via boetes en brevet te raken.

Zoals Provinciale Staten zich in dit landsdeel een grote broek aanmeten door zich Limburgs Parlement te noemen, zo droomde de luchthaven bij Beek zich een grootse toekomst als Maastricht Aachen Airport. Een inmiddels gepensioneerde collega sprak consequent van „vliegwei Geverik” en benaderde daarmee de waarheid wellicht beter. Maar bestuurders blijven ziende blind. MAA is een ten koste van alles gekoesterd statussymbool: eens in de honderd jaar de Airforce One op je airstripje is alle miljoenen waard. De Limburger suggereerde een referendum over MAA. Alsof ze in Venlo en omstreken met veel echte vliegvelden dichterbij daarvoor gaan stemmen. De daar gedroomde luchthaven op bedrijventerrein Greenport verdween zonder volksraadpleging, volkomen geruisloos.

Paul van der Steen, 2-11-2019

Kosten en opbrengsten MAA

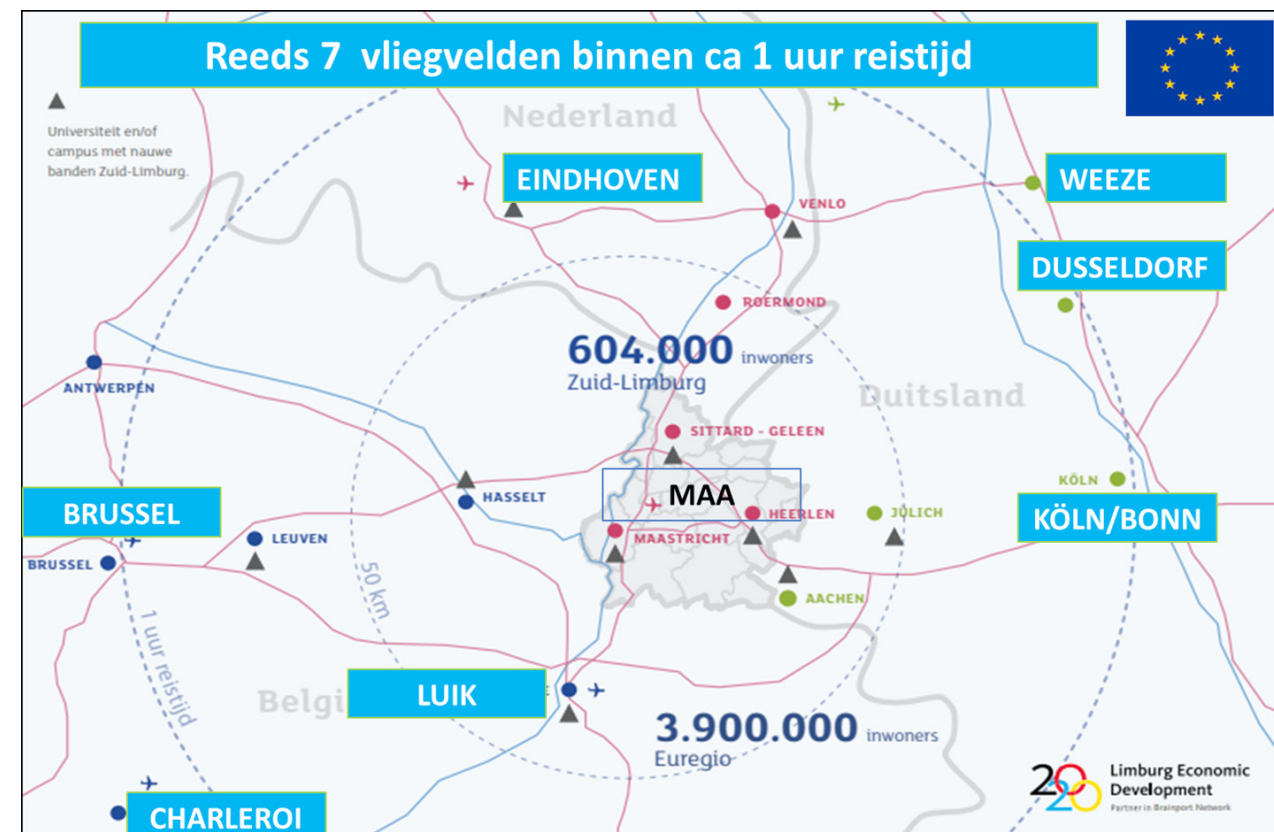
Kosten en opbrengsten MAA

- Kosten: Meer dan 100 miljoen euro
- Opbrengsten: 199 directe banen

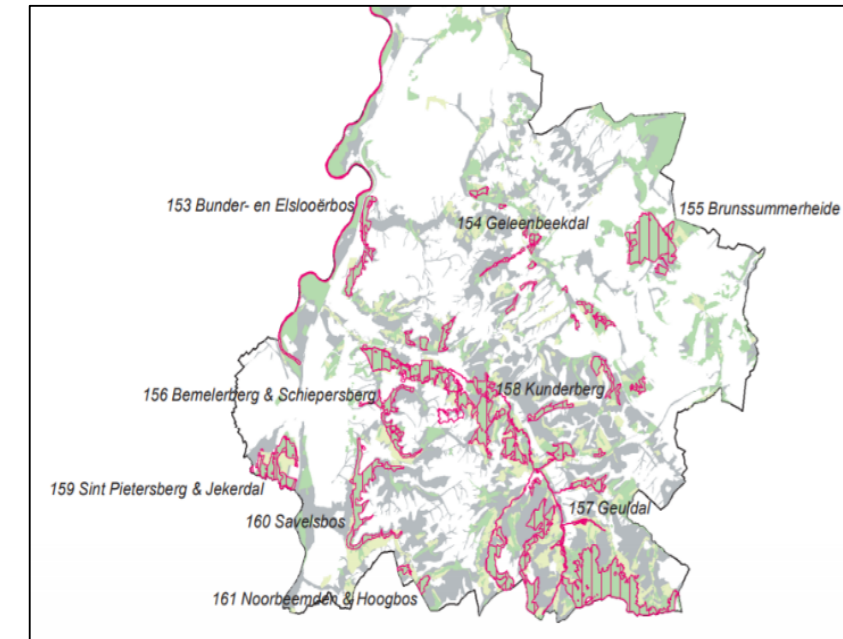
Kosten voor bewoners en natuur

- Gezondheidsschade door lawaaioverlast en slaapverstoring
- Gezondheidsschade door uitstoot (ultra-)fijnstof
- Natuurschade door uitstoot CO₂ en stikstof
- Kwaliteitsverlies leef- en vestigingsklimaat
- Inkomstenderving door wegblijvende toeristen
- Planschade in straal van 15 km
- Overbelasting A2 en regionaal wegennet (dorpen) door vracht en klanten MAA

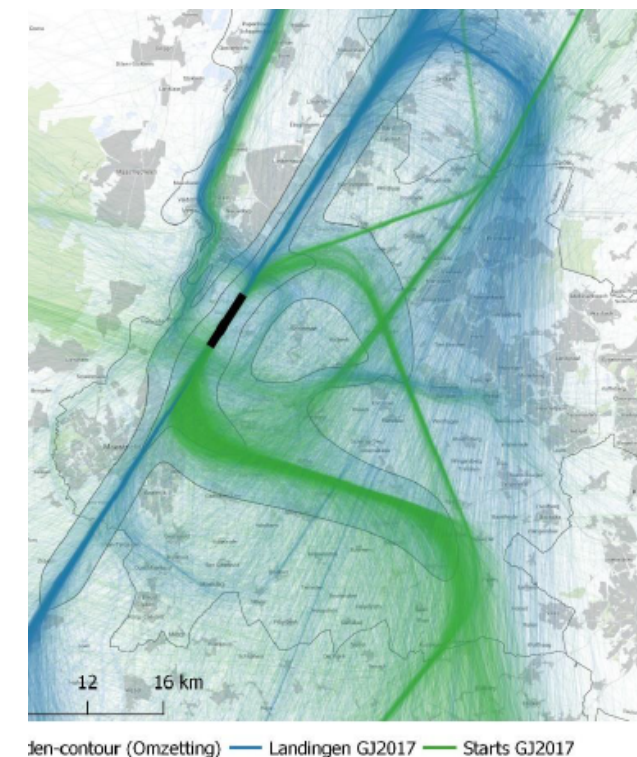
MAA overbodig in EUregio



Natura 2000 gebieden in Zuid Limburg



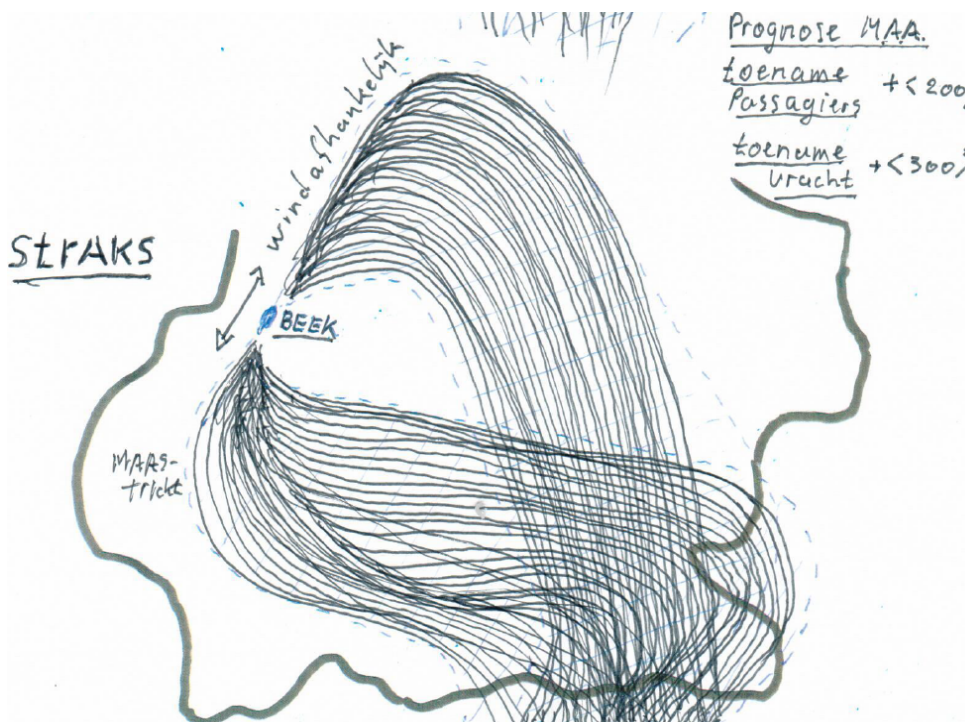
MAA vliegroute over natura 2000 gebieden



Aantal vluchten per dag 2018



Groeiplan



Bron: Brief VVV, Recron, HN aan PL

Bijlage 2

Inspreektekst I

Inspreektekst I

8 november

Provinciale Staten

Geachte Gouverneur, Leden van Provinciale Staten en Gedeputeerden van Limburg

Dank voor de gelegenheid vandaag een krachtig signaal te geven in het belang van het leefklimaat en de gezondheid van velen in Zuid Limburg.

Als bestuurders van onze geliefde provincie spreekt u vandaag over toekomstinvesteringen in de provinciale begroting. En wederom over forse subsidies om Maastricht Aachen Airport overeind te houden. Terwijl nergens is aangetoond dat verdere investeringen in MAA maatschappelijk relevant zijn.

Het vliegveld kwalificeert objectief gezien niet als luchthaven van nationaal belang; het biedt géén aansluiting op stedelijke netwerken; en het heeft géén economische toegevoegde waarde in onze grensregio waar reeds 7 grote vliegvelden zijn. Zuid Limburg heeft al het drukst bevlogen luchtruim van Nederland. Er is géén enkele reden om met forse subsidies verouderde en lawaaiige vliegtuigen naar het aantrekkelijkste woon- en recreatiegebied van onze provincie te lokken.

Onnoemelijk veel bewoners en gezinnen kampen met forse overlast en nachtrustverstoring door MAA. Zij zijn hier vertegenwoordigd met plaatsnaamborden van de wijken, dorpen en steden waar zij wonen. Dit maakt goed zichtbaar hoe wijdverspreid de overlast reikt. Het ergste zijn de nachtvluchten tussen 6 en 7 uur 's morgens. Wetenschappelijk is aangetoond dat deze nachtvluchten leiden tot een toename van gezondheidsklachten. De nachtvluchten zijn voor ons daarom volstrekt uit den boze. Die opinie deelt de toeristische sector. Het provinciebestuur stelt tegen nachtvluchten te zijn. Maar tegelijkertijd sluit MAA een nieuw 6 jarig Corendoncontract voor budgetvluchten, inclusief nachtvluchten. Hiervoor en voor verdere groeiplannen is geen enkel draagvlak.

Om u duidelijk te maken dat er snel een einde moet komen aan de forse overlast hebben meer dan 19.000 mensen een petitie tegen vlieghinder MAA getekend waarin zij U met klem verzoeken te zorgen voor 6 basis behoeften:

- Ten eerste: borg 8 uur nachtrust en stop nachtvluchten tussen 11 uur 's avonds en 7.00 uur 's morgens, conform de Nederlandse Luchtvaarwet, conform de praktijk in Eindhoven en Rotterdam, conform beleid van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur en conform de Europese Richtlijn Omgevingslawaaï.
- Ten tweede: Zorg voor een gezonde en schone woonomgeving door een landingsverbod op verouderde vervuilende vrachtvliegtuigen.
- Ten derde: Bescherm ons landschap en onze unieke Natura 2000 en stilte gebieden tegen laag overvliegende lawaaiige vliegtuigen.
- Ten vierde: Herstel ons leefklimaat door het aantal vliegbewegingen en de geluidsbelasting te beperken tot het niveau van begin 2017.
- Ten vijfde: Investeer in de dialoog en kom beloftes na aangaande het niet inzetten van de stopway als baanverlenging.
- En als laatste, ten zesde: Stop alle verdere investeringen in Maastricht Aachen Airport tot na de uitvoering van een onafhankelijke **Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse**.

Namens bewoners en bezoekers van Zuid Limburg bieden wij u deze petitie aan. Het enorme aantal van **19.021** handtekeningen maakt duidelijk dat minimaal 19.000 gezinnen met kinderen - dus tenminste 38.000 mensen - ernstige hinder ervaren van MAA. Zij maken u duidelijk dat voor verdere investeringen géén draagvlak is en de overlast in de nacht hoe dan ook moet stoppen. Ons dringende verzoek aan u is dit krachtige signaal bij de verdere handelwijze, dialoog en besluitvorming over Maastricht Aachen Airport centraal te stellen en serieus te nemen.

Bijlage 3

Inspreektekst II

Inspreektekst II

8 november

Provinciale Staten

Leden van Provinciale en Gedeputeerde Staten van Limburg

Namens de **Alliantie Tegen Uitbreiding MAA** hebben wij zojuist aan uw en onze gouverneur 19.000 handtekeningen aangeboden. Die drukken de grote weerstand uit onder omwonenden en inwoners van heel Zuid-Limburg tegen de overlast van het vliegverkeer.

Vorige week heeft exploitant Durmaz zijn concessie ingeleverd. Daarmee is in een korte tijdsspanne ook de tweede privatisering van MAA mislukt. Dat maakt een fundamentele herbezinning onontkoombaar.

Overlast

De overlast van het vliegverkeer is in de afgelopen jaren sterk toegenomen. We hebben het over de uitstoot van ultrafijnstof en kerosine in een gebied dat toch al een slechte luchtkwaliteit kent. Maar vooral over de lawaaioverlast.

Die tast het leefklimaat van heel veel van onze inwoners aan.

Het vlieglawaaï verstoort de rust in onze Stille- en Natura 2000-gebieden, en bedreigt onze toeristisch-recreatieve sector. Het jaagt de gasten weg die hier komen voor hun rust en voor onze kwaliteit van leven.

We verzoeken u dringend om ons te beschermen tegen de lawaaioverlast, die het gevolg is van de inzet van vele miljoenen aan gemeenschapsgeld vanuit dit huis.

U bent nu eigenaar en exploitant van de luchthaven. We verwachten dat u uw eigenaarsmacht gebruikt voor een stop op de nachtvluchten van Corendon, die elke ochtend tienduizenden inwoners uit hun slaap halen.

En we vragen om een HARDE GARANTIE dat er in de toekomst GEEN NACHTVLUCHTEN van en naar MAA zullen plaatsvinden.

Economie

Maar er is méér: Naarmate wij ons in het MAA-dossier hebben verdiept zijn onze twijfels over Economisch Nut en Noodzaak van MAA als regionale luchthaven levensgroot geworden.

Allereerst: ligging en omvang maken de luchthaven bij voorbaat ongeschikt. Er is één start-/landingsbaan met een beperkt aantal opstelplaatsen. Bovendien ligt deze ene baan midden in de bebouwde kom: nergens in Nederland ligt een luchthaven zo dicht tussen de huizen.

Ten tweede: Zuid-Limburg is het hart van de Euregio Maas-Rijn. Binnen een straal van 100 km en op minder dan een uur rijden vinden we zeven grote luchthavens, die samen zorgen voor een uitstekende 'luchtzijdige bereikbaarheid'.

Ten derde: met het vervuilende en lawaaiige MAA zijn zo'n 200 banen gemoeid. In de Zuid-Limburgse horeca, een schone sector die staat voor kwaliteit, is er sprake van 21.000 directe banen.

Ten vierde: wat we op MAA af en aan zien vliegen heeft geen toegevoegde waarde voor de Limburgse economie. We onderscheiden twee hoofdstromen:

- Een passagiersstroom aan uitgaand toerisme. Vooral Corendon-vluchten naar goedkope zonbestemmingen. Alle voordelen vallen in het buitenland. Zelfs het parkeren wordt gratis aangeboden!

■ Een vrachstroom aangevoerd door maatschappijen uit vooral het Midden en Verre Oosten. Voor 80% bloemen, fruit en groente. Die hier alleen worden overgeslagen om per vrachtwagen naar bestemmingen buiten de regio te worden vervoerd. Ook hier geen toegevoegde waarde voor onze economie.

Ten vijfde: het is een illusie te dromen over een stroom aan inkomende toeristen, die hier hun geld komen besteden. Of van MAA als levendig vertrek- en aankomstpunt voor zakelijke reizigers. Daarvoor mist MAA ten enenmale de noodzakelijke connectiviteit.

De verwachtingen waarmee in 2014 is besloten tot een impuls van weer eens 80 miljoen in MAA, worden absoluut niet waargemaakt.

MKBA

Leden van Provinciale en Gedeputeerde Staten.

Als u twijfelt aan onze argumenten: er is een objectief instrument om alle voor- en nadelen van de uitbreiding van MAA in beeld te brengen en te kwantificeren. Dat is de MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN-BATEN ANALYSE of MKBA.

We roepen u op om zo'n onafhankelijk uitgevoerde MKBA op te dragen, voordat er nieuwe investeringen in de luchthaven zullen worden gedaan, bijv. in vernieuwing van de start-/landingsbaan à raison van weer eens 25 miljoen euro.

We stellen voor om daarbij ook alternatieve scenario's voor het 200 hectare grote MAA-terrein te onderzoeken. Bijv. als een bescheiden en innovatieve regionale luchthaven. Of als Kennis-as tussen de Brightland-campusen in Maastricht en Geleen. We hebben daarover interessante ideeën.

Het zou getuigen van struisvogelpolitiek, als u zich zou verzetten tegen een MKBA omdat u voor de uitkomsten daarvan vreest. Zoals we vorig jaar al zeiden: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Dialogoog

Tenslotte roepen wij u op om ons als omwonenden en inwoners van Zuid-Limburg serieus te nemen in een waarachtige dialoog over de toekomst van MAA.

Tot nu toe ontbreekt die, helaas. Wij staan er voor open, laat dat duidelijk zijn.

Een uitgebreidere versie van ons verhaal zal u worden aangereikt.

Ik dank u voor uw aandacht.

Een uitgave van Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

alliantie@stopgroeimaa.nl

www.stopgroeimaa.nl

8 november 2019