

Gedeputeerde Staten van Limburg
Cluster Ruimte
t.a.v. Mevrouw J. Wijns
Postbus 5700
6202 MA Maastricht



Betreft: Zienswijze ontwerp-Omgevingsvisie Limburg”.

Namens Milieudedefensie Meerssen
Els Derks-van de Wiel
Secretaris Milieudedefensie Meerssen
Waterval 2, 6235 NC Ulestraten
meerssen@milieudedefensie.nl

16-10-20 verzonden als bijlage bij e-mail naar: omgevingsvisie@prvlimburg.nl, ter attentie van ‘Cluster Ruimte’

Geachte mevrouw Wijns,

Hierbij ontvangt u de zienswijze van Milieudedefensie Meerssen op de ontwerp-Omgevingsvisie.

Wij hebben kennisgenomen van de Zienswijze van de Natuur- en Milieufederatie Limburg van 14-10-20 en wij ondersteunen die zienswijze.

Aanvullend daarop gaan wij nader in op Maastricht Aachen Airport (MAA) in de ontwerp-Omgevingsvisie.

Aan MAA wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie een veel te grote positieve betekenis toegekend en er wordt vrijwel geen aandacht besteed aan de negatieve gevolgen die, door de activiteiten van MAA hebben op de leefomgeving. Er wordt helemaal geen aandacht besteed aan de negatieve effecten op andere economische activiteiten, zoals het toerisme in het Heuvelland.

Hoofdstuk 8 Economie, paragraaf 8.1 Wat is de opgave? Pagina 54 laatste alinea: “Naast de campussen zijn grote economische dragers zoals Maastricht-Aachen Airport...”

MAA is een bedrijf dat goed is voor een paar duizend arbeidsplaatsen (direct plus indirect) en dat met subsidie van de Provincie in leven wordt gehouden. Er worden toeristen naar zonbestemmingen gebracht. De vervoerde luchtvracht heeft nauwelijks een relatie met Limburg. Dit alles gaat ten koste van een economische drager: het toerisme in het Heuvelland, dat goed is voor 20.000 arbeidsplaatsen (direct exclusief indirect). MAA is dus geen grote economische drager en levert per saldo een zeer geringe of zelfs mogelijk een negatieve economische bijdrage aan de regio.

Hoofdstuk 8 Economie, paragraaf 8.3 Waar kiezen we voor? Pagina 59 laatste alinea: Maastricht Aachen Airport *"Het aantal ernstig gehinderden mag ten opzicht van de huidige vergunde situatie in de toekomst niet toenemen."*

Duurzaamheid krijgt in het overheidsbeleid terecht steeds meer aandacht. De afweging tussen economie en welzijn is in de afgelopen tientallen jaren terecht steeds evenwichtiger geworden en nu heeft economie niet meer de prioriteit zoals 20 jaar geleden nog wel was. De afweging tussen economie en welzijn, die in de huidige vergunning van MAA van toepassing is, vindt zijn oorsprong in het aanwijzingsbesluit van 20 jaar geleden. Volgens de huidige beleidsuitgangspunten zou het aantal ernstig gehinderen dus moeten verminderen in plaats van gelijk blijven.

Een ander negatief effect van MAA, dat niet genoemd wordt, is de verstoring van natuurgebieden en stiltegebieden, waar mensen tot rust willen komen. MAA heeft dus niet alleen een negatieve invloed op het welzijn van omwonenden, maar ook op het welzijn van recreanten (inwoners van Heuvelland en toeristen). Ook hierbij geldt dat de afweging moet verschuiven: minder belang aan economie, meer belang aan welzijn, dus minder vliegverkeer.

Men moet er zich ook van bewust zijn dat flora en fauna ernstige hinder ondervinden van de activiteiten van MAA. Zoals verstoring van leefgebieden, luchtvervuiling en grondwaterverstoring en mogelijk verontreiniging hebben hun invloed op flora en fauna waaronder zeldzame exemplaren.

Hoofdstuk 10 Mobiliteit, paragraaf 10.3 Waar kiezen wij voor? Pagina 74:

"In het kader van multimodaliteit vervult het vliegveld Maastricht-Aachen Airport een belangrijke rol (zie ook het hoofdstuk Economie). Connectiviteit via de lucht is van groot belang voor de regionale economie en het vestigingsklimaat."

Bij de connectiviteit via de lucht speelt MAA vrijwel geen rol. Er is geen enkele lijndienst, zeker niet voor zakelijk verkeer. Een lijndienst door de lucht naar andere zakelijk wel relevante luchthavens komt er niet omdat de vraag ernaar te gering is en omdat vluchten op korte afstand vanuit duurzaamheid niet meer gewenst zijn. Daar is de trein voor.

Goederenvervoer kan even eenvoudig via omliggende luchthavens.

Hoofdstuk 17 Limburg in bovenregionaal perspectief. Paragraaf 17.4 Werken aan een uitnodigend vestigingsklimaat. Alinea Innovatiekracht. Pagina 132: *"... en de regionale luchthaven Maastricht-Aachen Airport zijn van bijzonder provinciaal belang."*

Wat hier staat is onjuist en wordt op geen enkele wijze in een onafhankelijke studie onderbouwd.

Hoofdstuk 17 Limburg in bovenregionaal perspectief. Paragraaf 17.4 Werken aan een uitnodigend vestigingsklimaat. Alinea Multimodale bereikbaarheid. Pagina 137:

"Maastricht Aachen Airport

De luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) is van provinciaal belang als onderdeel van de basisinfrastructuur van Limburg. MAA is een belangrijk onderdeel van onze internationale én regionale (lucht)infrastructuur."

Wat hier staat is onjuist en wordt op geen enkele wijze in een onafhankelijke studie onderbouwd. Zoals eerder vermeld heeft MAA geen (relevante) lijnverbinding en die zal er ook niet meer komen. Voor vracht heeft MAA ook nauwelijks een regionale relevantie. De term "basisinfrastructuur" is volstrekt misplaatst.

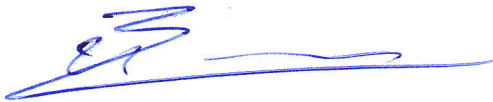
“Wij zetten in op het versterken van de inbedding van de luchthaven in de regionale economie en de ontwikkeling van Aviation Valley, waar meer dan 5.000 fte werkzaam zijn in sectoren die ook ten dienste staan aan MAA.”

De werkgelegenheid van 5.000 fte op Aviation Valley heeft maar voor een zeer klein deel een relatie met MAA.

“In 2020 wordt onder aansturing van een onafhankelijk verkenner een ontwikkelvisie opgesteld voor de luchthaven als vertaling van de Nationale Luchtvaartnota 2020-2050.”

De resultaten hiervan moeten meegenomen worden in de definitieve versie van de Omgevingsvisie. Pas nadat dit gebeurd is kan de Omgevingsvisie definitief worden.

Met vriendelijke groeten,



Els Derks-van der Wiel,
Secretaris Milieudefensie Meerssen
Waterval 2
6235 NC Ulestraten
meerssen@milieudefensie.nl