



Nieuwsbrief

Stop groei MAA

maart 2022

#8 Pagina 1 van 5

Deze nieuwsbrief, een uitgave van Alliantie Tegen Uitbreiding MAA, verschijnt wanneer hier aanleiding toe is. De Alliantie is altijd bereid om met politici van alle partijen in gesprek te gaan over MAA. Neem hiertoe contact op d.m.v. onderstaand e-mailadres. contact@stopgroeimaa.nl www.stopgroeimaa.nl www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg

Reactie van de Alliantie op de sonderende notitie van GS over de toekomst van MAA

1. Definitieve uitkomsten MKBA

Als een van de bijlagen bij de sonderende notitie is de definitieve MKBA geleverd, opgesteld door SEO c.s. in opdracht van het Provinciaal Bestuur. De definitieve uitkomsten wijzen nóg duidelijker in de richting van sluiting van de luchthaven dan het concept, dat eind december is gepubliceerd. Vliegen en méér vliegen van en naar MAA leidt tot minder welvaart voor Limburg (zoveel was al duidelijk). Maar ook nationaal is dat het geval. Bij de uitsplitsing van baten en lasten blijkt dat álle lasten (subsidies van de Provincie, maar ook de overlast voor de omwonenden en de inwoners van het Heuvelland en de nadelige invloeden voor onze natuur en milieu) in de regio Zuid-Limburg landen, en dat voor zover er baten zijn die elders (nl. in de Randstad) terecht komen.

Sluiting van de luchthaven en herontwikkeling van het MAA-terrein leidt dus tot méér welvaart voor Limburg en de Limburgers.

Nota bene: in deze eerste MKBA volgens een nieuwe 'Werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's' worden de voordelen voor de gebruikers van luchtvaart overgewaardeerd en worden de nadelen voor de burgers in de vorm van geluidsoverlast met een factor 2,5 te laag gewaardeerd. En dan toch deze uitkomst!

Deze conclusie bevestigt de uitkomsten van de MKBA, die in 2020 in opdracht van de Alliantie is uitgevoerd door Bus, Koops en Manshanden.

>>

MKBA in opdracht van de Provincie Limburg

Op pagina 7 van de MKBA in opdracht van de Provincie staat onder conclusies: "Alternatief 5 (sluiting) laat voor de provincie Limburg een positief saldo van gekwantificeerde kosten en baten zien. Dat komt doordat de hinder en financiële tekorten van de luchthaven in de provincie neerslaan en een groot deel van de baten buiten de provincie. Ook op dit schaalniveau geldt dat het sluitingsalternatief de grootste bandbreedte in kosten en baten kent en dat een aantal regionale effecten niet goed gekwantificeerd kan worden. De gevoeligheidsanalyses laten desondanks een vrij robuust beeld zien."

Op pagina 5 en 6 bevatten de samenvattende tabel 1.1 tabel 1.2 samen 16 totalen per alternatief (4 ten aanzien van de basisanalyse en 12 ten aanzien van de 25 gevoeligheidsanalyses). Voor al die 16 totalen geldt dat sluiting (alternatief 5) maatschappelijk het beste scoort.

Het gemiddelde van de 4 totalen van de basisanalyse (hoog, laag, minimaal en maximaal) geeft aan dat sluiting (alternatief 5) maatschappelijk € 477 miljoen beter is dan de huidige situatie en € 572 à € 619 miljoen beter is dan doorgaan met groot handelsverkeer (alternatieven 1, 2 en 3).

Zie bijlagen:

<https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Conclusies-uit-MKBA.pdf>

2. Besluitvormingstraject en gesprekken met de Schiphol Group

Er is door het College van GS een door het college zelf 'zorgvuldig' genoemd besluitvormingstraject' uitgezet. Daarin zijn uiteindelijk vier beleidsvarianten onderscheiden, waarover de Staten op 24 maart 'sonderend' spreken. Op deze varianten komen we verderop terug. Op 19 april komt GS met zijn eindvoorstel over de toekomst van MAA.

Tot zover is daar weinig op af te dingen. Integendeel. De Alliantie is tevreden met de toevoeging van sluiting van de luchthaven als een van de beleidsalternatieven.

Maar: tegelijkertijd lopen er sinds eind 2021 gesprekken met de Schiphol Group, die zijn geïnitieerd door hetzelfde College van GS. De uitkomsten daarvan komen medio april en die leggen, zo verwachten wij, een bom onder het hele 'zorgvuldige' traject.

Naar verluidt zal MAA door Schiphol worden overgenomen, waarmee MAA tot overloop-luchthaven van Schiphol zal worden omgevormd. In het verleden was samenwerking met MAA voor Schiphol niet interessant. Nu Schiphol op de eigen locatie niet kan groeien en waarschijnlijk zelfs moet krimpen, en nu de opening van Lelystad verder weg lijkt dan ooit heeft Schiphol MAA waarschijnlijk wél nodig. Voor Limburg en de Limburgers is dit een horrorscenario. Voor Schiphol is overname van MAA slechts interessant, als de Provincie financieel blijft bijspringen, als de volledige vergunning kan worden vol gevlogen en als Schiphol voldoende ruimte krijgt voor vastgoedontwikkeling. Want dat is het verdienmodel, niet de luchthaven zelf.

Dit alles zal verwoestend zijn voor het leefklimaat in Zuid-Limburg. Zuid-Limburg leent zich qua schaal, qua landschap en qua samenleving absoluut niet voor intensief zwaar vliegverkeer.

De MKBA leert ons bovendien, dat doorgaan met groothandelsverkeer voor Limburg maatschappelijk 572 tot 619 miljoen euro negatiever is dan sluiting en gebiedsontwikkeling!

3. De vier varianten in de sonderende notitie

De sonderende notitie laat de statenleden een keuze uit vier varianten:

- **'Groeiruimte benut'** ofwel het vol vliegen van de huidige vergunning. Die is merkwaardig genoeg al sinds mensenheugenis geen ordentelijk Luchthavenbesluit, maar een 'Omzettingsregeling', een houtjes-touwtjes constructie die van uitzonderingen aan elkaar hangt. In deze variant worden de grenzen van de geluidsruimte opgezocht, wat met 22.000 >>

vliegbewegingen in vergelijking met 2019 zal leiden tot bijna een verdrievoudiging van het zwaar vliegverkeer.

Een keuze voor deze variant zal ook veel van de toeristen verjagen die ons Heuvelland bezoeken.

Het ligt voor de hand dat met name deze variant voor Schiphol interessant is. Voor Limburg zal het helemaal niets positiefs brengen.

- Een **'omgevingsbewuste luchthaven'**. Ook in deze variant wordt het zwaar vliegverkeer uitgebreid, nu tot 12 à 15.000 vliegbewegingen, een verdubbeling t.o.v. 2019. Ook in deze variant neemt het aantal ernstig gehinderden sterk toe. Het 'omgevingsbewuste' moet waarschijnlijk zitten in een 'omgevingspakket' van 8 miljoen euro. Een schamel bedrag voor maatregelen die niet helpen, omdat er in Europa geen tweede luchthaven te vinden is, die zo dicht tussen de huizen van de mensen ligt. Het enige wat wel helpt is minder of, beter nog, helemaal niet vliegen.
- Een luchthaven die **'innovatief en duurzaam'** is. Deze variant ziet een riante en ook nabije toekomst voor het elektrisch vliegen. En zolang die toekomst niet aanbreekt wordt er gewoon conventioneel doorgevlogen.

Dit is geen serieuze variant, maar een dubbele fata morgana. De eerste zinsbegoocheling is het geloof in een onhaalbare technologische ontwikkeling; de tweede is het geloof dat die technologische ontwikkeling zal leiden tot allerlei nieuwe 'business-modellen' voor MAA voor mobiliteit binnen Europa, met in 2035 895.000 (!) passagiers die vanuit Maastricht in kleine toestellen kriskras door Europa vliegen. Terwijl alle gesubsidieerde pogingen om MAA met een serieuze luchthaven te verbinden op niets zijn uitgelopen. Op deze variant kun je wel hopen, maar je kunt er niet voor kiezen. En wat je krijgt is een voortzetting van het huidige MAA, meer van hetzelfde dus.

- **Sluiting van MAA en alternatieve gebiedsontwikkeling.** Deze variant is in het voorstel van GS slechts beperkt uitgewerkt, en voorziet in een deel zonnepark en een deel natuur. De Alliantie zal op 31 maart een rijker perspectief presenteren. Hiervoor werken we samen met Francine Houben en haar collega's van Bureau Mecanoo. Alle leden van Provinciale en van Gedeputeerde Staten zijn van harte uitgenodigd om deze presentatie bij te wonen.

4. De vier varianten naast elkaar

De varianten worden in de 'sonderende notitie' gewaardeerd aan de hand van een reeks 'pubieke waarden': gezondheid, veiligheid, klimaat, natuur en landschap, economie, mobiliteit, ruimte en regionale verankering. In radardiagrammetjes wordt die waardering overzichtelijk uitgedrukt. Hier blijkt dat sluiting en herontwikkeling van het luchthaventerrein op alle terreinen een minimaal gelijkwaardige en in de meeste gevallen superieure variant is. Behalve op het onderdeel >>

‘mobiliteit’ en het onderdeel ‘economie’.

Op die waardering op mobiliteit valt wel wat af te dingen. MAA biedt Limburg en de Limburgers slechts een zeer beperkte mobiliteit. Voor passagiers is MAA enkel een opstapplaats naar goedkope zonbestemmingen. En van die passagiers is slechts 28% uit Limburg afkomstig. Van de luchtvracht op MAA is maar zo'n 10 % voor de regio bestemd. Het overgrote deel gaat per vrachtwagen naar Schiphol. Veel vrachtvliegtuigen vertrekken van MAA leeg naar Luik of Oostende, om daar lading op te pikken. Dat is geen mobiliteit waarvoor je een ‘eigen’ luchthaven nodig hebt. Laat staan dat je die zwaar moet subsidiëren.

De herontwikkelingsvisie van Mecanoo en de Alliantie voorziet daarentegen in een herstel van veel oude verbindingen op het plateau; het verbindt de steden Maastricht, Sittard-Geleen en Heerlen; en het biedt een nieuwe Poort naar met name het Noordelijke deel van het Heuvelland. Méér mobiliteit dus in plaats van minder.

En wat het onderdeel ‘economie’ betreft: we zullen op 31 maart laten zien dat herontwikkeling van het MAA-terrein superieure oplossingen biedt als het gaat om versterking van de regionale economie, werkgelegenheid, vestigingsklimaat, kennisontwikkeling, toerisme, verdienvermogen en waardeverstijging. En dat in een setting waarin de opwaardering van natuur en landschap de basis vormt.

De vergelijking van de varianten in de ‘sonderende notitie’ eindigt met een SWOT-analyse per variant. We zullen laten zien dat een aantal inschattingen voor de herontwikkelingsvariant veel te somber zijn gemaakt (bijvoorbeeld de saneringskosten), en dat – behalve alle andere opbrengsten – de ‘economische’ opbrengsten veel te laag zijn aangenomen.

We onderschrijven volledig de opvatting van het herontwikkelingsproject als een participatief traject, dat vele stakeholders kent. Het gaat hier om een ‘Groot Project’ waarover de regio alleen maar kan worden gevoerd door de Provincie Limburg, in nauwe samenwerking met de omliggende gemeenten en de vele potentiële stakeholders.

5. Een heldere keuze voor de Staten

De in april aan te kondigen nauwe samenwerking tussen Schiphol en MAA, dan wel de eventueel voorgestelde overname van MAA door Schiphol, leidt voor Provinciale Staten van Limburg tot een heldere keuze.

Ofwel een keuze voor uitbreiding en intensivering van MAA, met een verveelvoudiging van de overlast voor de inwoners van Zuid-Limburg. Een keuze voor een MAA als dependance en uitwijk-luchthaven voor >>

Schiphol. Een dependance waarbij Schiphol MAA gebruikt om de onderkant van de markt te bedienen, met de meest verouderde, lawaaiige en vervuilende toestellen. Een keuze waarbij helder is, dat de lasten voor Limburg zijn en de baten (voor zover die er zijn!) voor de Randstad. Een keuze voor de oude, achterhaalde economie. Slecht voor Limburg.

De andere keuze is: stoppen met de overbodige luchthaven en inzetten van een toekomstgerichte ontwikkeling van het strategisch gelegen terrein tussen A2 en Heuvelland, tussen Sittard-Geleen en Maastricht.

Op 31 maart laten we voorbeelden zien van succesvolle transformaties van vergelijkbare regionale luchthavens. Dan ook presenteren we met Francine Houben van Mecanoo ons plan voor een in alle opzichten hoogwaardige ontwikkeling van het voormalige luchthaventerrein. Gericht op de toekomst, volop kansen voor Limburg!

SYMPOSIUM 31 maart

We laten voorbeelden zien van succesvolle **transformaties van luchthavens**, en we presenteren een **plan van architecte Francine Houben** voor een in alle opzichten hoogwaardige ontwikkeling van het voormalige luchthaventerrein.
