



CONCLUSIES uit het navolgende:

- Van 1997 naar 2019 is de hoeveelheid vracht meer dan verdrievoudigd. De overlast van vrachtvervoer is dus enorm toegenomen. Van 1997 naar 2019 is het aantal passagiers bijna verdubbeld. Bovendien vertrokken in 2018 en 2019 een groot deel van het jaar dagelijks vluchten direct na 6 uur, die inwoners en toeristen in Zuid-Limburg wakker maakten. Dat was tot 1997 niet het geval. Dus ook de overlast door passagiersvervoer is sterk toegenomen. **Hoewel het aantal vliegtuigbewegingen dus sterk is gedaald sinds eind jaren negentig, is de overlast van het vliegverkeer sterk toegenomen in de afgelopen jaren.**
- **De hoeveelheid vracht** is in 2020 meer dan een jaar eerder. Omdat er minder vracht met passagiersvliegtuigen mee kan vanwege minder passagiersvluchten, wordt meer vracht met vrachtvliegtuigen vervoerd. Daarvan profiteerde MAA in 2020 (tijdelijk?). In december 2020 was de vracht alweer 12% lager dan een jaar eerder, in januari 2021 zelfs 17% lager, maar in februari echter 16% hoger.
- **Het aantal passagiers** is de afgelopen jaren sterk gestegen maar is met ingang van april 2020 op een zeer laag niveau gekomen als gevolg van de coronacrisis.
- **Vracht en passagiers “opgeteld”** worden in de zogenaamde “Work Load Unit” (WLU) (waarbij de vracht zwaar meetelt). De top van het aantal WLU lag in 2019.
- Van alle **prognoses** sinds 2000 van de ontwikkelingen van vracht en passagiers op MAA is er slechts een uitgekomen namelijk de lagere groei van vracht zoals verwacht in 2004. Ook de prognoses in het kader van het adviestraject van Pieter van Geel worden door een luchtvaartdeskundige gebakken lucht genoemd.
- **Het aantal extensies** (toestemming om na 23:00 uur te mogen landen of opstijgen) bereikte op maandbasis in juni 2018 een ongekende hoogte van 14. In 2019 was de top lager en wel 9 in september. Met name aan Corendon werd toestemming gegeven om na 23:00 uur te mogen landen. Nu Corendon niet meer vliegt blijft het aantal extensies laag.
- In Geverik en Schietecoven worden vrijwel dagelijks **geluidspieken** gemeten boven de 90 dBa. In Meerssen-West bij het kindcentrum zijn vrijwel dagelijks geluidspieken boven de 80 dBa en soms boven de 85 dBa.
- Het aantal **ernstig gehinderden** is de afgelopen jaren veel sterker toegenomen dan verwacht bij de aanvraag luchthavenbesluit in 2016. Het aantal ernstig gehinderden bij 48 Lden is gestegen van 1.950 in 2014 naar 5.600 in 2019. Bij 45 Lden is het aantal gestegen van 2.880 in 2014 naar 8.530 in 2019. Het aantal slaapverstoorden is toegenomen van 40 in 2014 naar 1.700 in 2019.
- In het **advies van Pieter van Geel** is het aantal ernstig gehinderden de beperkende factor voor de groei van MAA. Dat aantal moet dalen van 5.600 in 2019 naar 5.250 in 2030. Hij adviseert om de nachtelijke sluitingstijd van het vliegveld te verlengen van 6 naar 7 uur 's morgens. Dan daalt het aantal slaapverstoorden van 1.700 in 2019 naar 0 in 2030.
- Het aantal **meldingen van overlast** van het vliegverkeer was in 2020 ruim een derde hoger dan in 2019 en 21 keer zoveel als in 2016. Het aantal is dus explosief gestegen. In 2019 werd echter door slechts 1.126 mensen een melding gedaan van overlast, terwijl het aantal ernstig gehinderden (bij 45 Lden) in dat jaar gelijk was aan 8.530. Dat aantal van 1.126 melders is dus slechts het **topje van de ijsberg**.
- Het aantal **arbeidsplaatsen** bij de luchthaven is slechts **199**. Bij Airport cluster werken 380 mensen. De toeristische sector in Zuid-Limburg,

die de nadelen van MAA ondervindt, heeft ruim 22.000 arbeidsplaatsen.

- Sinds 2014 is door de Provincie Limburg en gemeenten ruim 57 miljoen euro subsidie uitbetaald aan MAA. Dat is **bijna 10 miljoen euro subsidie per jaar**. Daarnaast hoeft de luchtvaart geen belasting te betalen op kerosine en vliegtickets.
- Zoveel geld naar zo weinig arbeidsplaatsen wordt door de Provincie gerechtvaardigd door het prestigeobject MAA te kwalificeren als **basisinfrastructuur**. Er is nooit een onderbouwing gegeven van deze kwalificatie,

ook niet door Ecorys in het kader van het adviestraject van Pieter van Geel, terwijl wel naar die onderbouwing gevraagd was.

- Een **Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)** van MAA laat zien dat MAA geen maatschappelijk meerwaarde heeft. Integendeel. De uitkomsten laten immers zien dat een regionaal, stil en innovatief vliegveld voor Limburg veel meer oplevert dan de huidige exploitatie. Sluiting met gebiedsontwikkeling van het 200 ha grote terrein biedt op alle vlakken nog veel meer kansen.

INHOUD

1 Cijfers	7 Geluidsmeting	13 Provinciale subsidie
2 Vliegbewegingen	8 Ernstig gehinderden	14 Maatschappelijke Kosten
3 Vracht	9 Advies van Pieter van Geel	Baten Analyse (MKBA)
4 Passagiers	10 Extensies	15 Basisinfrastructuur
5 Work Load Units	11 Meldingen van overlast	
6 Geluidsoverlast	12 Werkgelegenheid	

1 CIJFERS De cijfers die in het navolgende gebruikt zijn in de grafiek zijn opgenomen in “Tabel-Cijfers-MAA” [Tabel-Cijfers-MAA.pdf \(stopgroeimaa.nl\)](https://www.stopgroeimaa.nl/Tabel-Cijfers-MAA.pdf)

2 VLIGBEWEGINGEN

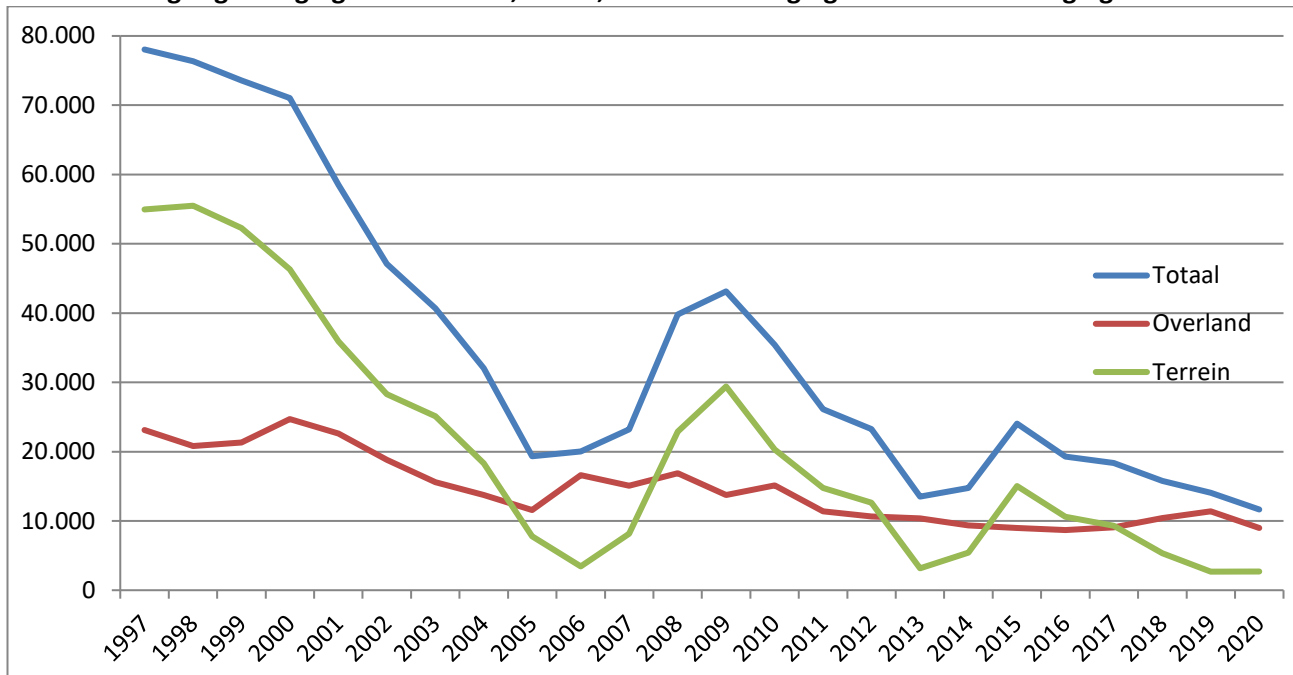
Het aantal vliegbewegingen is weliswaar sterk verminderd ten opzichte van het einde van de vorige eeuw, maar de overlast niet. Dat wordt hierna verder uitgewerkt.

Het aantal vliegtuigbewegingen is het aantal landingen en starts samen. Het aantal vliegtuigbewegingen kan gesplitst worden in **overlandbewegingen** (vluchten waarbij de opstijging en de daarop volgende landing niet op hetzelfde luchtvaartterrein plaatsvinden.) en **terreinvluchten** (vluchten waarbij de opstijging en de daarop volgende landing op hetzelfde luchtvaartterrein plaatsvinden.).

De bijna 80.000 vliegbewegingen in 1997 bestonden voor 55.000 uit **terreinbewegingen**,

waarbij het vliegtuig opsteeg en landde op MAA. Het aantal terreinbewegingen is gedaald van 55.000 in 1997 naar 2.681 in 2019. Hierin zit dus veruit de grootste daling van het aantal vliegtuigbewegingen. In 2020 daalt het aantal terreinbewegingen niet verder. Die 55.000 terreinbewegingen in 1997 betroffen met name lesvluchten met kleine toestellen die over het algemeen overdag direct rond het vliegveld hinder veroorzaakten. Voor lesvluchten werd soms ook 's avonds gevlogen, maar nooit 's morgens direct na 6 uur.

Grafiek 1 Vliegtuigbewegingen sinds 1997, totaal, overlandbewegingen en terreinbewegingen



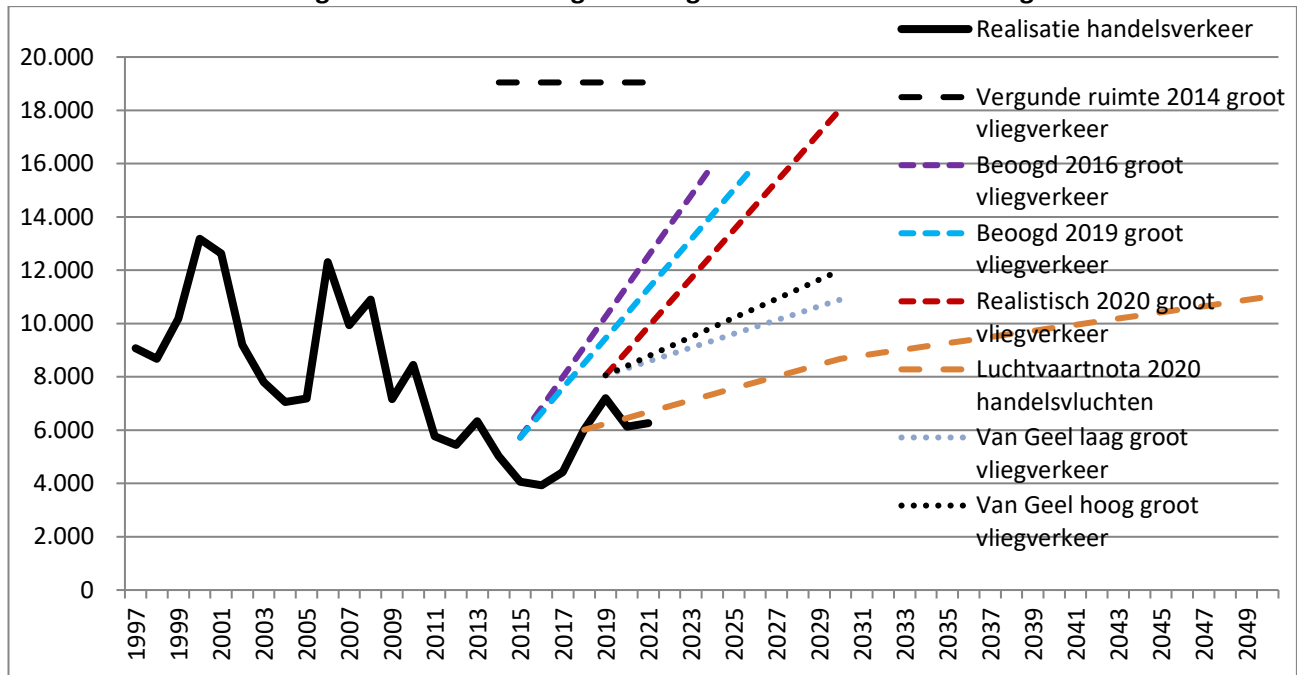
Bron: CBS. 2021 is geraamd op basis van beschikbare informatie tot nu toe.

In 1997 waren er 23.000 **overlandbewegingen**. Dat aantal is gedaald naar 8.700 in 2016 en is daarna gestegen naar ongeveer 11.404 in 2019. In de overlandbewegingen zitten met name de passagiersvluchten en vrachtluchten, dus over het algemeen de grote toestellen die ook verder van de luchthaven hinder veroorzaken. Informatie over tijdstip van de vliegbewegingen is niet direct beschikbaar. In 2019 steeg in het toeristenseizoen van Corendon iedere dag direct na 6 uur een aantal vliegtuigen op, die bewoners en toeristen in Zuid-Limburg uit hun slaap haalden. In 2020 wordt er ook nog tussen 6 en 7 uur 's morgens gevlogen, maar minder intensief als gevolg van de coronacrisis waardoor Corendon grotendeels is weggefallen. Dat was in het verleden niet het geval. Toen zaten er wel vliegtuigen bij die meer herrie veroorzaakten, maar dat was overdag. Sinds de coronacrisis vliegt Corendon niet meer tussen 6 en 7 uur, maar zijn er wel extra vrachtluchten in de rand van de nacht. Als gevolg van de coronacrisis is het aantal overlandbewegingen gedaald van 11.400 in

2019 naar ongeveer 9.000 in 2020. De daling wordt veroorzaakt door de ontwikkeling bij passagiersvervoer.

Binnen het totaal aantal vliegbewegingen wordt ook de rubriek "**handelsvluchten**" onderscheiden. Dat zijn alle verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen met als doel het vervoeren van reizigers, vracht en post tegen betaling. Handelsvluchten bij MAA worden nu vrijwel allemaal uitgevoerd door grote vliegtuigen. Buiten het handelsverkeer zijn er ook nog andere vluchten grote vliegtuigen bijvoorbeeld voor onderhoud door Samco en om tijdelijk te parkeren op MAA. Ten aanzien van handelsverkeer zijn er cijfers beschikbaar per maand en daarmee per jaar. Van **groot vliegverkeer** zijn van slechts enkele jaren cijfers beschikbaar. De ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen in de rubriek handelsvluchten, is een goede indicatie voor de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen met groot verkeer.

Grafiek 2 Vliegtuigbewegingen sinds 1997 van handelsvluchten en beoogde, vergunde en “realistische” ontwikkeling en advies van Geel groot vliegverkeer en voorkeurstrategie uit Luchtvaartnota



Bron:

- Realisatie handelsvluchten: CBS. 2021 is geraamd op basis van beschikbare informatie tot nu toe.
- Vergunde ruimte 2014 groot vliegverkeer en beoogd 2016: Lievense CSO, *m.e.r.-beoordelingsnotitie, Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport*, 28 juli 2016
- Beoogd 2019: MAA, *Position Paper, Luchtvaartnota 2020-2050*, september 2019
- Realistisch 2020 groot vliegverkeer: Ecorys, *Economische betekenis Maastricht Aachen Airport, Eindrapport*, 24 november 2020; raming van daarbij horende groot vliegverkeer: Leo Bus, NEO Observatory, *Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse, Beleidsalternatieven Maastricht Aachen Airport*, 17 december 2020
- Luchtvaartnota 2020 handelsvluchten: *PlanMER Luchtvaartnota*, 8 april 2020, Voorkeursstrategie: beperking door klimaat in 2030, beperking door geluid in 2050
- Pieter van Geel, *Op zoek naar verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021-2030*, januari 2021

In 1997 waren er 9.000 **handelsvluchten**. Dat aantal is gedaald naar 3.900 in 2016 en is daarna gestegen naar 7.200 in 2019. Als de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen in de rubriek handelsvluchten een goede indicatie is voor de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen met groot verkeer, dan was het groot verkeer in 2019 minder dan in 1997. Maar opnieuw moet erop gewezen worden dat het tijdstip van de vluchten van groot belang is voor de ervaren hinder. Sinds een aantal jaren zijn vliegroutes zodanig verlegd, dat die over het voorheen stille Heuvelland vliegen, waar veel toeristen verblijven vanwege het mooie landschap en de rust. Sinds 2018 stijgen heel vaak direct na 6 uur een aantal grote vliegtuigen op, die bewoners en toeristen uit hun slaap halen. Dat was voorheen niet het geval. Voorheen zaten er wel vliegtuigen bij die meer herrie veroorzaakten, maar dat was overdag.

Na de top van 2019 van 7.200 handelsvluchten is in 2020 een daling ingezet als gevolg van de coronacrisis. Uit het vervolg van deze notitie blijkt dat de daling in 2020 is veroorzaakt door het vrijwel stilvallen van de vliegvakanties. MAA heeft in 2020 wel (tijdelijk?) geprofiteerd de schaarste aan capaciteit op de luchtvrachtmarkt. In de loop 2021 komen de vakantievvluchten eventueel weer op gang. Uit grafiek 2 blijkt dat de werkelijke ontwikkeling bij MAA telkens ver achterblijft bij de **beoogde ontwikkeling**. De laatste prognose uit 2020 is opgesteld door Ecorys in het kader van het adviestraject van Pieter van Geel. De ontwikkeling in het “realistisch scenario” van Ecorys van november 2020 komt overeen met de ontwikkeling van de ambitie van MAA in de position paper september 2019. Het is dezelfde ontwikkeling. Alleen het uitgangsjaar en het

daarbij behorende uitgangsniveau is aangepast. Is dit toeval? Ons inziens is het “realistisch scenario” een “wensscenario” waarin geen rekening is gehouden met de realiteit waarin we nu leven zoals langdurige en waarschijnlijk blijvende gevolgen van coronacrisis, gevolgen van klimaatbeleid en de gevolgen van toenemende concurrentie tussen luchthavens nu er overall onderbenutting van de beschikbare

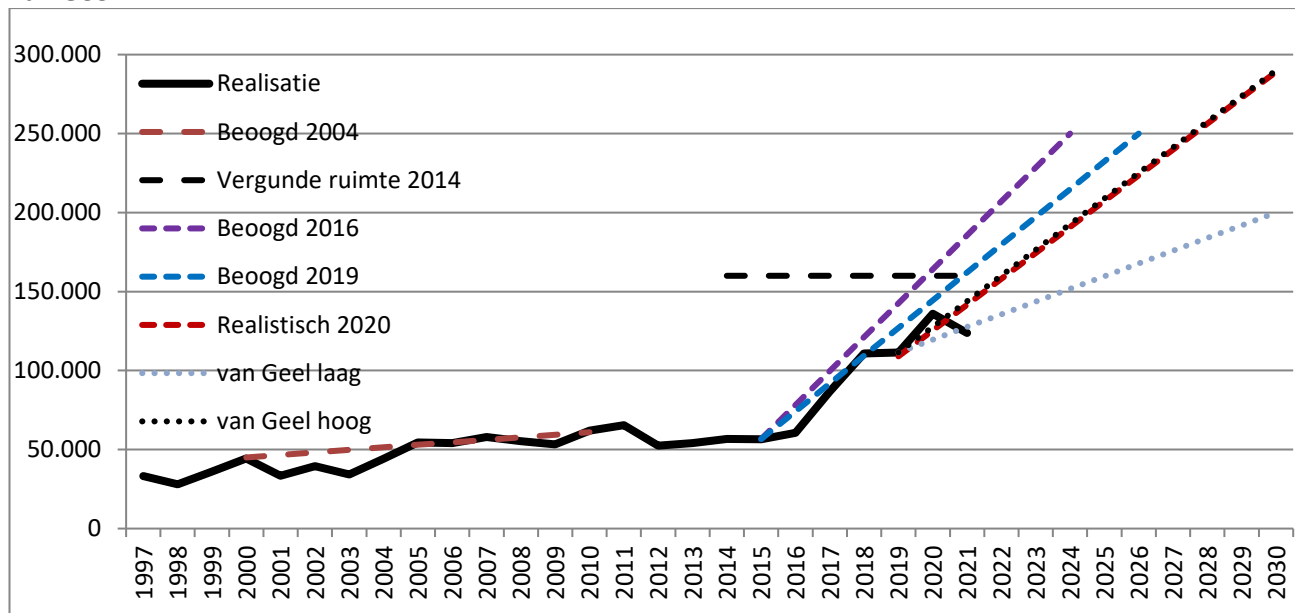
3 VRACHT

De hoeveelheid vracht is vanaf 1997 gestegen van 33.000 ton in 1997 naar ruim 111.000 ton in 2019. De hoeveelheid vracht is dus meer dan verdrievoudigd van 1997 naar 2019. De gemiddelde hoeveelheid vracht per vliegtuig kan wel toegenomen zijn en de gemiddelde hoeveelheid herrie per vliegtuig zal minder geworden zijn, maar zonder twijfel is de overlast door vrachtverkeer enorm toegenomen. In 2019 is de hoeveelheid vracht niet toegenomen, maar in 2020 is er wel weer groei als gevolg van de coronacrisis. Een groot deel van de luchtvracht wordt als bijlading vervoerd met

ruimte is. Over de prognoses Ecorys schrijft een luchtvaartdeskundige in het Nieuwsblad Transport “Zelden heb ik zulke gebakken lucht en zo’n misleidend verhaal gelezen, maar het zal de opdrachtgevers zeker plezieren.” [Luchtvracht staat centraal in toekomstscenario’s Maastricht Airport | Nieuwsblad Transport](#)

passagiersvliegtuigen. Nu er veel minder passagiersvluchten zijn op alle luchthavens, moet meer vracht met vrachtvliegtuigen vervoerd worden. Daarvan profiteerde MAA in 2020. Uit grafiek 4 blijkt dat in november 2020 het niveau weer terug is op het niveau van november 2019, dus van voor de coronacrisis. In december 2020 was de vracht 12% lager dan een jaar eerder en in januari 2021 17% lager dan een jaar eerder. In februari 2021 is er echter weer een stijging van 16% ten opzichte van februari vorig jaar. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat het niveau in 2021 komt te liggen tussen het niveau van 2019 en van 2020.

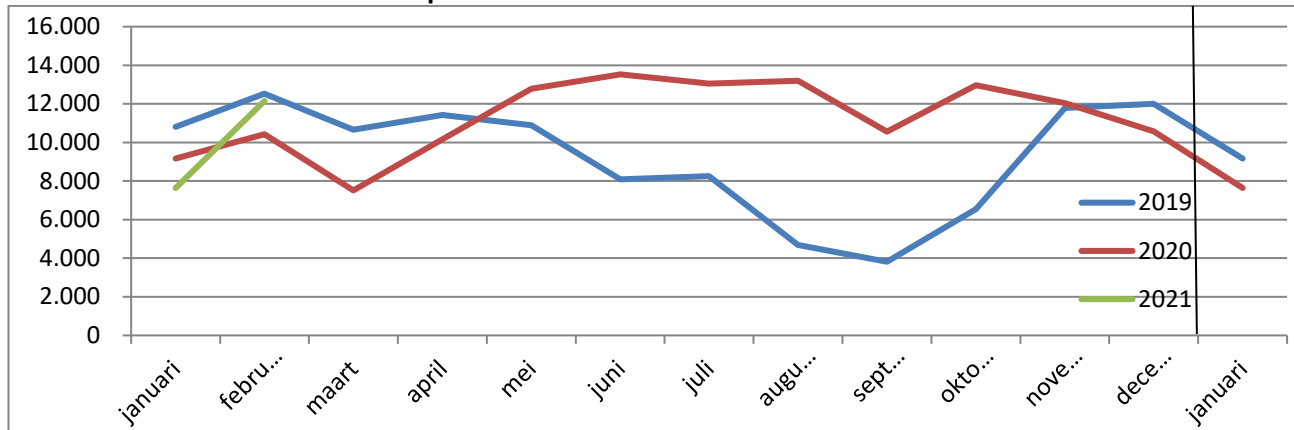
Grafiek 3 Tonnen vracht realisatie sinds 1997 en beoogde, vergunde en “realistische” ontwikkeling en advies van Geel



Bronnen:

- Realisatie: CBS. 2021 is geraamd op basis van beschikbare informatie tot nu toe.
- Beoogd 2004: Bijlage E van *Aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht, tekst sedert 24 augustus 2006*
- Vergunde ruimte 2014 en beoogd 2016: Lievens CSO, *m.e.r.-beoordelingsnotitie, Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport*, 28 juli 2016
- Beoogd 2019: MAA, *Position Paper, Luchtvaartnota 2020-2050*, september 2019
- Realistisch 2020: Ecorys, *Economische betekenis Maastricht Aachen Airport, Eindrapport*, 24 november 2020
- Pieter van Geel, *Op zoek naar verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021-2030*, januari 2021

Grafiek 4 Tonnen vracht realisatie per maand



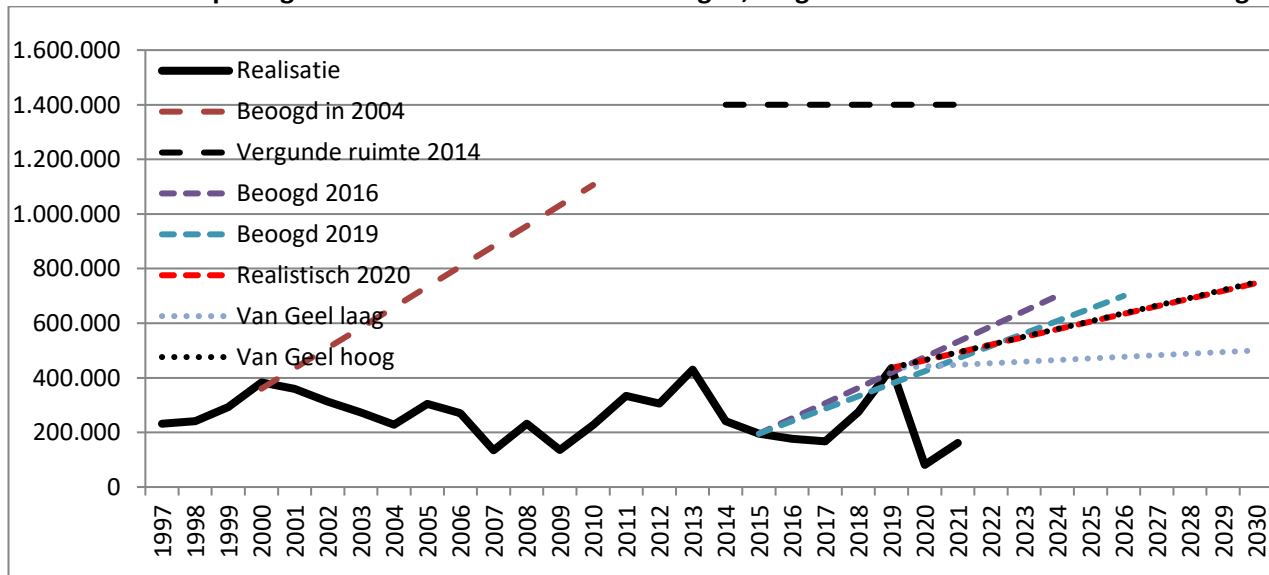
Bron: CBS

4 PASSAGIERS

Het aantal passagiers is vanaf 1997 naar 2019 gestegen van 232.000 in 1997 naar meer dan 436.000 in 2019. Dat is dus bijna een verdubbeling. Het gemiddelde aantal passagiers per vliegtuig kan wel toegenomen zijn en de gemiddelde hoeveelheid herrie per vliegtuig zal minder geworden zijn, maar het tijdstip van de vluchten is veranderd. In de afgelopen jaren vertrokken een groot deel van het jaar dagelijks vluchten direct na 6 uur, die inwoners en toeristen wakker maakten. Dat was in 1997 niet

het geval. De overlast door passagiersvervoer is dus sterk toegenomen tot het begin van de coronacrisis. Grafiek 6 geeft inzicht in de actuele ontwikkeling. Begin 2020 was het aantal passagiers nog hoger dan de overeenkomstige maanden van 2019, maar daarna bleef de ontwikkeling ver achter bij 2019 als gevolg van de coronacrisis. In de loop van 2021 zal het toeristisch verkeer waarschijnlijk wel weer op gang komen. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat het aantal passagiers in 2020 het dubbele is van 2020.

Grafiek 5 Aantal passagiers realisatie sinds 1997 en beoogde, vergunde en "realistische" ontwikkeling

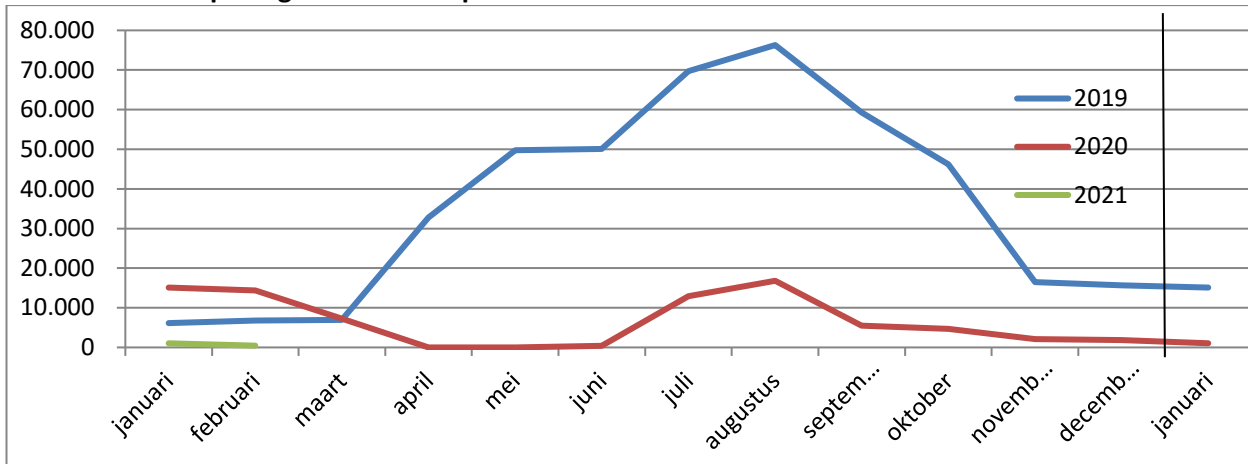


Bronnen:

- Realisatie: CBS. 2021 is geraamd op basis van beschikbare informatie tot nu toe.
- Beoogd 2004: Bijlage E van *Aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht, tekst sedert 24 augustus 2006*
- Vergunde ruimte 2014 en beoogd 2016: Lievens CSO, *m.e.r.-beoordelingsnotitie, Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport*, 28 juli 2016
- Beoogd 2019: MAA, *Position Paper, Luchtvaartnota 2020-2050*, september 2019

- Realistisch 2020: Ecorys, *Economische betekenis Maastricht Aachen Airport, Eindrapport*, 24 november 2020
- Pieter van Geel, *Op zoek naar verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021-2030*, januari 2021

Grafiek 6 Aantal passagiers realisatie per maand



Bron:

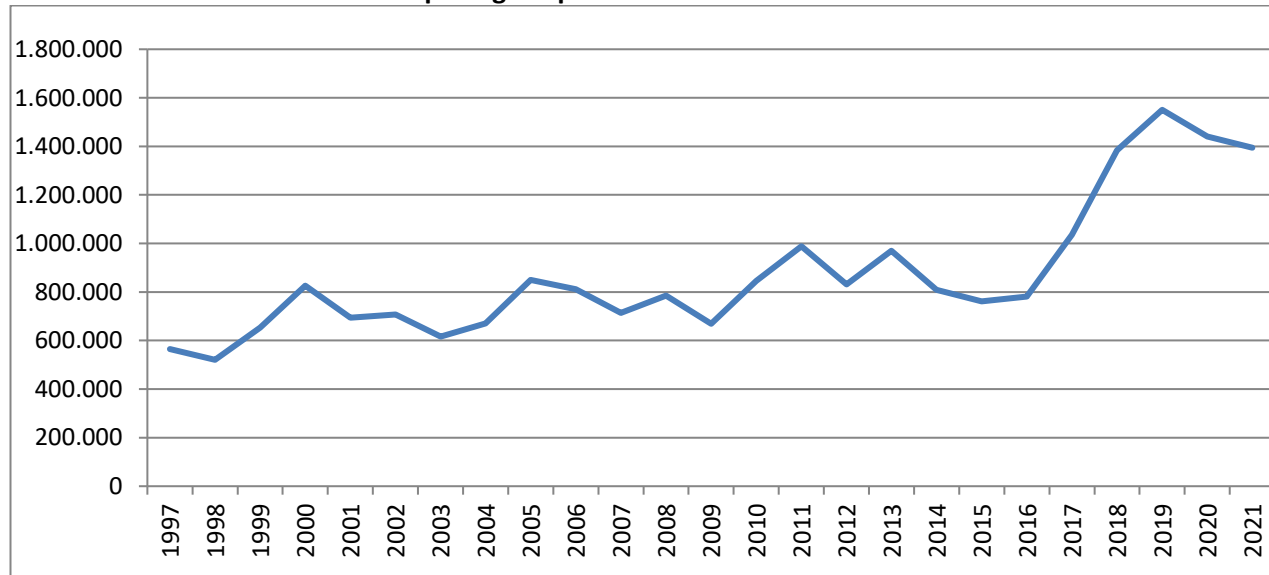
CBS

5 WORK LOAD UNITS

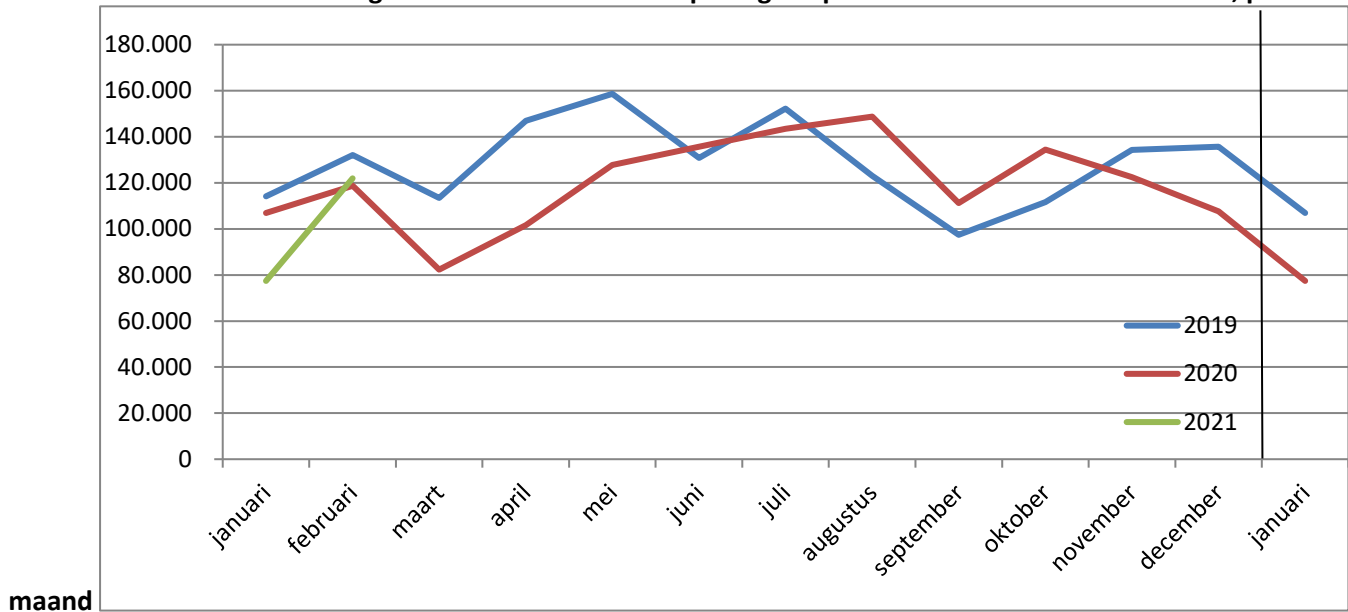
De meeteenheid “Work Load Unit” (WLU) ofwel verwerkingseenheid komt bij een luchthaven overeen met 1 passagier of 0,1 ton (dus 100 kg) vracht. Hiermee kunnen passagiers en vracht “opgeteld” worden om de totale ontwikkeling van de activiteiten op de luchthaven weer te geven. Grafiek 6 laat zien dat de activiteiten op MAA in 2017 en vooral in 2018 sterk zijn gestegen. In 2019 is er stabilisatie op hoog

niveau en in 2020 treedt naar verwachting een daling op. Uit eerdere grafieken blijkt dat de stijging in 2017 het gevolg is van de ontwikkeling van de vracht en dat de stijging in 2018 het gevolg is van de ontwikkeling van zowel vracht als passagiers. In 2019 was er een geringere groei, die het gevolg was van alleen de groei bij passagiers. De daling in 2020 wordt door de ontwikkeling van het aantal passagiers veroorzaakt.

Grafiek 7 Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht sinds 1997



Grafiek 8 Actuele ontwikkeling Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht, per



6 GELUIDSOVERLAST

MAA heeft een vergunning om een bepaalde hoeveelheid geluid te mogen maken. De vergunning heeft betrekking op het geluid van vliegtuigen die in de lucht zijn. Voor het geluid van vliegtuigen op de grond (taxiën en warmdraaien) is geen vergunning nodig. Dat geluid telt niet mee omdat het te verwaarlozen is volgens een onderzoek bij Schiphol. Bij Schiphol is de overlast van dat geluid voor de omgeving mogelijk te verwaarlozen, maar dat geldt niet voor MAA, waar de huizen uitzonderlijk dicht bij de baan liggen. Bij de aanvraag van de vergunning (luchthavenbesluit) wordt de toekomstige hoeveelheid geluid berekend op basis van gegevens van verwachte aantal en soort van vliegtuigen en verwachte tijdstip van vliegen (overdag, avond of nacht).

7 GELUIDSMETING

Inmiddels wordt het geluid ook gemeten rond MAA. In de toekomst wordt de hoeveelheid geproduceerd geluid in relatie tot de vergunning niet alleen berekend maar ook gemeten. De live geluidsmetingen zijn zichtbaar op de volgende websites:
http://www.sensor.net/project/nina_maastricht
en
<https://www.dfld.de/Map/Live.php?Do=E&L=D&R=6>

Om te controleren of een luchthaven in een bepaald jaar niet meer geluid gemaakt heeft dan toegestaan wordt de hoeveelheid geluid berekend en (nog) niet gemeten.

De toegestane hoeveelheid geluid heeft niet betrekking op pieken (daar wordt geen grens aan gesteld) maar op het gemiddelde per etmaal (Lden) opgeteld per jaar. (Lden: day, evening, night) Bij de berekening van het gemiddelde per etmaal wordt voor de avondperiode (19 tot 23 uur) 5 dBA extra geteld en voor de nachtperiode (23 tot 7 uur) 10 dBA extra.

MAA is open van 6 tot 23 uur en met uitzondering (extensie) tot 24 uur. Als er gevlogen wordt (zoals met name Corendon deed) tussen 6 en 7 uur en na 19 uur, dan is de hoeveelheid toegestane geluid sneller opgebruikt.

[11](http://www.maa-monitor.nl/) Resultaten van dit laatste meetnet zijn samengevat op <http://www.maa-monitor.nl/> Van het eerst genoemde meetnet (Sensor.net) dat in opdracht van de Provincie is aangelegd, is in oktober 2020 de eerste rapportage beschikbaar gekomen over het eerste half jaar van 2020. <https://cromaastricht.nl/documenten> Uit de metingen blijkt dat Geverik en Schietecoven vrijwel dagelijks geconfronteerd worden met geluidspieken boven de 90 dBA. In

Meerssen-West bij het kindcentrum worden vrijwel dagelijks geluidspieken boven de 80 dBa gemeten en soms boven de 85.

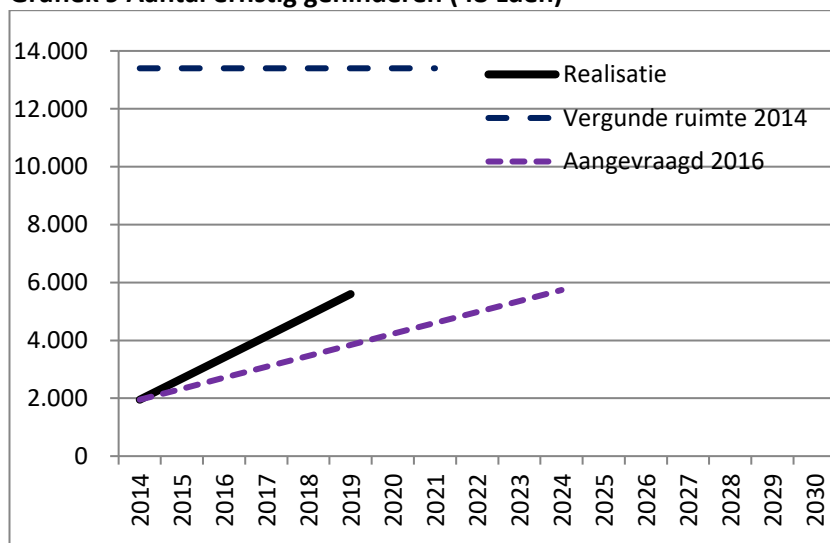
8 ERNSTIG GEHINDERDEN

Op basis van de berekende hoeveelheid gemiddeld geluid worden geluidscontouren rond MAA bepaald. Met gegevens over aantallen huizen binnen die contouren en gemiddeld aantal personen per huis wordt het aantal ernstig gehinderden berekend. Met het aantal ernstig gehinderden wordt de geluidsoverlast van het vliegverkeer van MAA in één getal uitgedrukt. (Cijfers van het aantal ernstig gehinderden komen niet jaarlijks beschikbaar.)

Uit grafiek 9 blijkt dat het aantal ernstig gehinderden van 2015 naar 2019 veel sneller is toegenomen dan bij de aanvraag luchthavenbesluit in 2016 was voorzien. Ernstige hinder wordt vooral veroorzaakt door groot vliegverkeer. In de tabel 1 onder grafiek 9

zijn een aantal cijfers bij elkaar gezet over groot vliegverkeer en ernstig gehinderden. Daaruit kan geconcludeerd worden dat het aantal ernstig gehinderden in 2019 al bijna op het niveau zat van de aanvraag luchthavenbesluit van 2016 terwijl het groot vliegverkeer nog maar de helft was van de aanvraag. Bij de gerealiseerde groei van groot vliegverkeer was de groei van de geluidsoverlast dus veel meer dan bij de aanvraag in 2016 was verondersteld. Hiervoor zijn twee oorzaken: het model dat in 2016 was gebruikt om de geluidsoverlast te berekenen was niet goed en het gebruik van MAA (door groot vliegverkeer) was anders dan verwacht, met name meer nachtvluchten dan verwacht. Deze twee onderdelen worden hierna uitgewerkt.

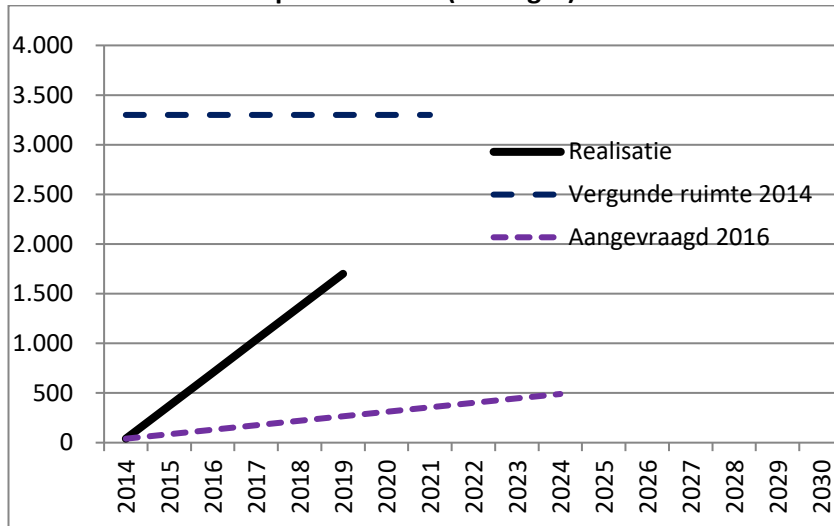
Grafiek 9 Aantal ernstig gehinderden (48 Lden)



Bronnen:

- Realisatie: To70, Resultaten scenario onderzoek, 28 oktober 2020
- Vergunde ruimte 2014 en aangevraagd 2016: Lievense CSO, *m.e.r.-beoordelingsnotitie, Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport*, 28 juli 2016

Grafiek 10 Aantal slaapverstoorden (40 Lnight)



Bronnen:

- Realisatie: To70, Resultaten scenario onderzoek, 28 oktober 2020
- Vergunde ruimte 2014 en aangevraagd 2016: Lievense CSO, m.e.r.-beoordelingsnotitie, Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport, 28 juli 2016

Tabel 1 Ernstig gehinderden (48 Lden) en groot vliegverkeer, vergund, aangevraagd en gerealiseerd

		Groei	Verhouding
Vergunde situatie: omzettingsregeling 2014			
Ernstig gehinderden	11.990		100
Groot vliegverkeer	19.046		100
Ernstig gehinderden per 100 groot vliegverkeer	63		100
Nachtluchten 6-7 uur	750		
Nachtluchten in % groot verkeer	4%		
Vergunde situatie: omzettingsregeling 2014, herziene berekening 2020			
Ernstig gehinderden	13.400		112 100
Groot vliegverkeer	19.046		100 100
Ernstig gehinderden per 100 groot vliegverkeer	70		112 100
Aanvraag luchthavenbesluit 2016			
	2015	2024	
Ernstig gehinderden	1.950	5.740	294% 48 43 100
Groot vliegverkeer	5.720	15.954	279% 84 84 100
Ernstig gehinderden per 100 groot vliegverkeer	34	36	106% 57 51 100
Realisatie 2019			
	2015	2019	
Ernstig gehinderden	1.950	5.600	287% 47 42 98
Groot vliegverkeer	5.720	8.059	141% 42 42 51
Ernstig gehinderden per 100 groot vliegverkeer	34	69	204% 110 99 193
Nachtluchten 6-7 uur en 23-24 uur		530	
Nachtluchten in % groot verkeer		7%	

Ernstig gehinderden bij 48 Lden

Bron: Zie Tabel-Cijfers-MAA

Toen in de tweede helft van 2017 het aangevraagde luchthavenbesluit was genomen door regering en was ondertekend door de Koning, moest het alleen nog gepubliceerd worden in de Staatscourant om van kracht te worden. Op dat moment werd echter bekend dat ten behoeve van Lelystad Airport fout gerekend was met geluidsoverlast. Dat gold ook voor MAA. Het luchthavenbesluit werd daarom niet gepubliceerd en werd daardoor niet van kracht. Uit tabel 1 blijkt dat volgens de herziene berekening in 2020 het aantal ernstig gehinderen in de vergunde situatie van 2014 **12%** hoger is dan volgens de oorspronkelijke berekening, zoals vermeld bij de aanvraag luchthavenbesluit in 2016. Dit zal mogelijk de orde van grootte zijn van de **rekenfout** die in 2017 aan het licht kwam.

Als het aantal ernstig gehinderen gerelateerd wordt aan de omvang van het groot

vliegverkeer dan blijkt dat het aantal ernstig gehinderen per 100 vliegbewegingen van groot vliegverkeer in 2019 93% hoger is dan in de aanvraag van 2016 was verwacht. Als de hiervoor genoemde 12% afgetrokken wordt van deze 93% blijft er nog ongeveer **80% extra geluidshinder** over dan verwacht. Deze extra geluidshinder is voornamelijk veroorzaakt door er veel meer vluchten in de nacht (tussen 6 en 7 uur en tussen 23 en 24 uur) en meer in de avond (tussen 19 en 23 uur) is gevlogen dan verwacht. Denk hierbij met name aan Corendon. In 2019 waren er ongeveer 530 **nachtvluchten**. Dat is 7% van het groot vliegverkeer.

Uit grafiek 10 blijkt inderdaad dat het aantal slaapverstoorden in 2019 veel hoger was dan voorzien was voor 2014 in de aanvraag luchthavenbesluit van 2016 namelijk 1.700 ten opzichte van 490.

9 ADVIES VAN PIETER VAN GEEL

Pieter van Geel heeft advies uitgebracht over het toekomstig gebruik van MAA. [Rapport Pieter van Geel](#) Hij heeft daarin aandacht besteed aan de onmogelijke **ligging van MAA**, zo dicht bij veel woningen. Met name ook het feit dat grondlawaai van vliegtuigen buiten alle regelgeving valt, zal consequenties moeten hebben. Hierbij kan gedacht worden aan een opkoopregeling en sloop van woningen die in Schietecoven en Geverik te dicht bij de baan liggen. Op pagina 42 in het advies: amoveren is een mooi woord voor slopen.

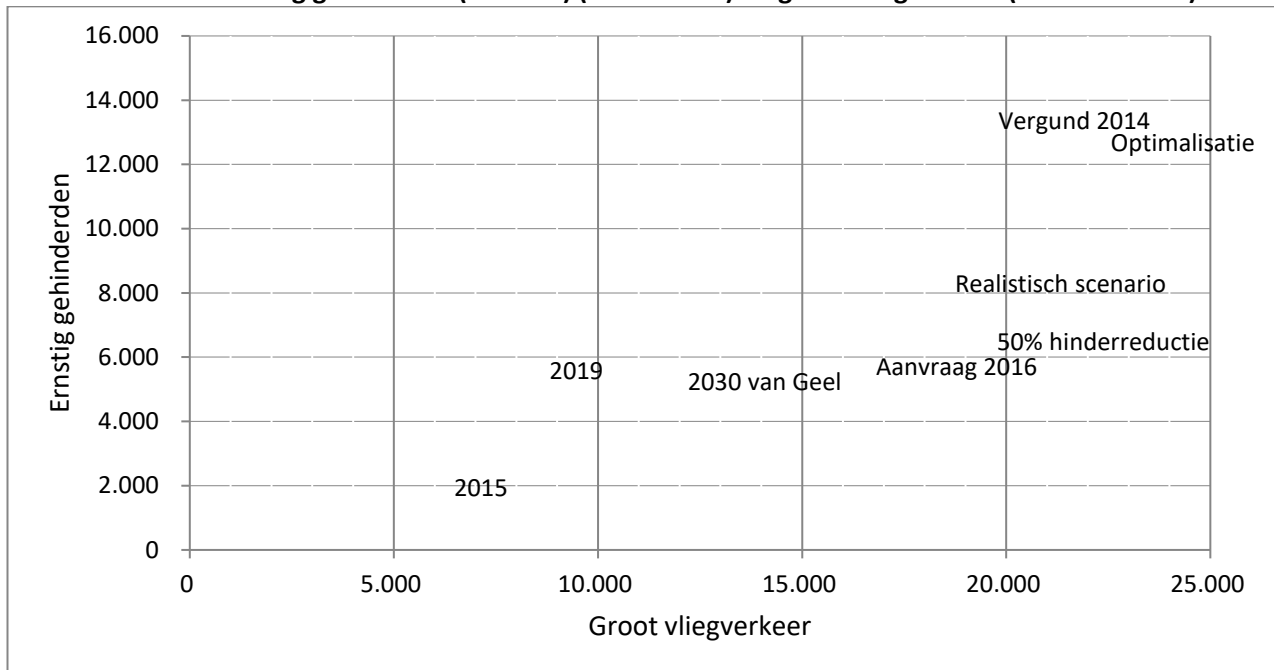
Hij adviseert om te stoppen met de **nachtvluchten** tussen 6 en 7 uur. Het aantal

slaapverstoorden daalt dan van 1.700 in 2019 naar 0 in 2030.

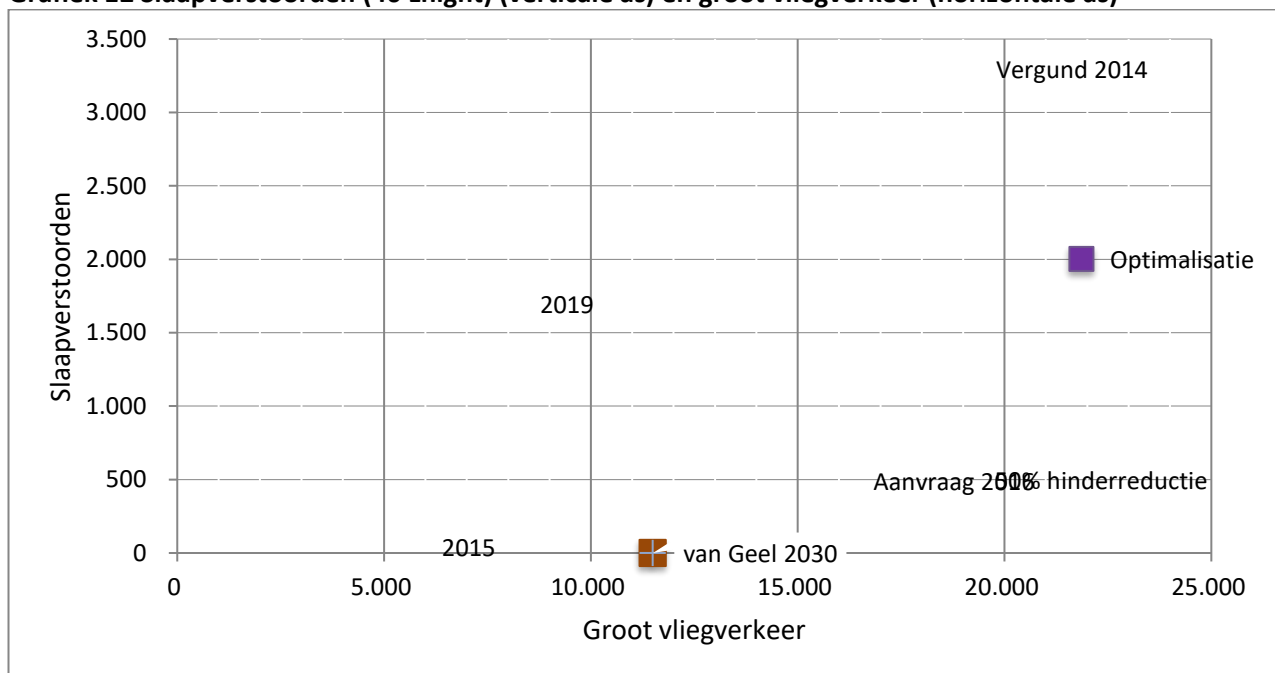
De beperking bij het gebruik van MAA is uitgedrukt in een maximum aantal **ernstig gehinderden**. Dat aantal zal moeten dalen van 5.600 in 2019 naar 5.250 in 2030.

Als er niet meer gevlogen wordt tussen 6 en 7 uur 's morgens en als er stillere vliegtuigen komen, zal het berekende aantal ernstig gehinderen dalen en mag het aantal vliegbewegingen toenemen. Grootvliegverkeer zou dan mogelijk kunnen toenemen van 8.059 in 2019 naar 10.900 à 12.000 in 2030. Dus een groei met ongeveer 50%.

Grafiek 11 Aantal ernstig gehinderden (48 Lden) (verticale as) en groot vliegverkeer (horizontale as)



Grafiek 12 Slaapverstoorden (40 Lnight) (verticale as) en groot vliegverkeer (horizontale as)

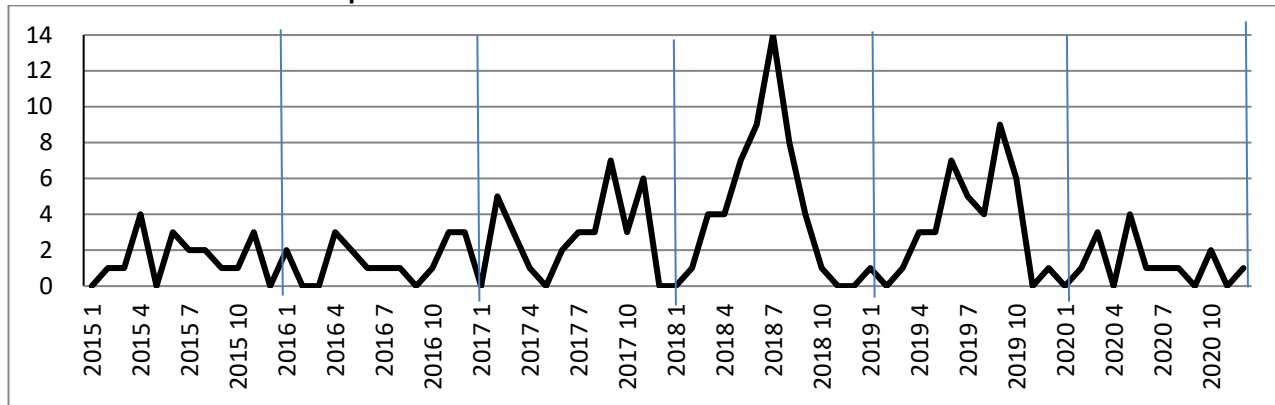


10 EXTENSIES

Extensie is de toestemming om na de sluitingstijd van 23:00 uur te mogen landen of opstijgen. Het aantal extensies was in het najaar van 2017 hoog. Het betrof toen met name vrachtluchten. MAA beloofde daar wat aan te doen. Het aantal extensies voor vrachtluchten is inderdaad sterk gedaald. Maar het aantal extensies voor passagiersvervoer is toen gaan stijgen. Het aantal extensies per maand bereikte een top van 14 in juli 2018, gemiddeld bijna een

keer per twee dagen. Corendon kreeg voor zijn vakantievluchten blijkbaar volop de ruimte om na 23:00 uur te mogen landen. Extensies zouden uitzondering moeten zijn, maar leken voor Corendon regulier te worden in juli. Met ingang van augustus 2018 is het aantal extensie echter duidelijk minder, maar historisch gezien nog steeds hoog. In september 2019 was er een nieuwe top van 9. Omdat de vluchten van Corendon zijn weggevallen in 2020 blijft het aantal extensies laag.

Grafiek 13 Aantal extensies per maand MAA



Bron: <http://cromaastricht.nl/commissie/vergaderingen> en <https://www.maa.nl/omwonendennieuws/>

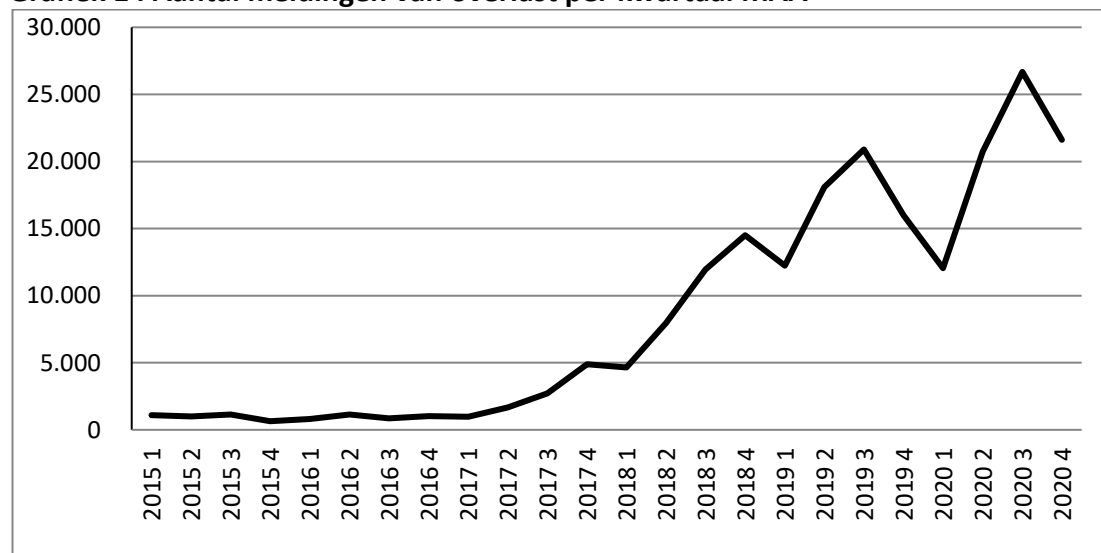
11 MELDINGEN VAN OVERLAST

Het aantal meldingen van overlast van het vliegveld is met ingang van 2017 explosief gaan toenemen. In 2020 waren er 81.100 meldingen van overlast. Dat is ruim een derde meer dan in 2019 en bijna 21 keer zoveel als in 2016. In 2020 was er wel veel minder overlast van passagiersvliegtuigen als gevolg van de coronacrisis, maar wel extra veel overlast van grote oude vrachttoestellen. Voor cijfers per jaar met ingang van 2016, totaal en per

gemeente, wordt verwezen naar: [Meldingen-overlastMAA-per-gemeente.pdf](#) (stopgroeimaa.nl)

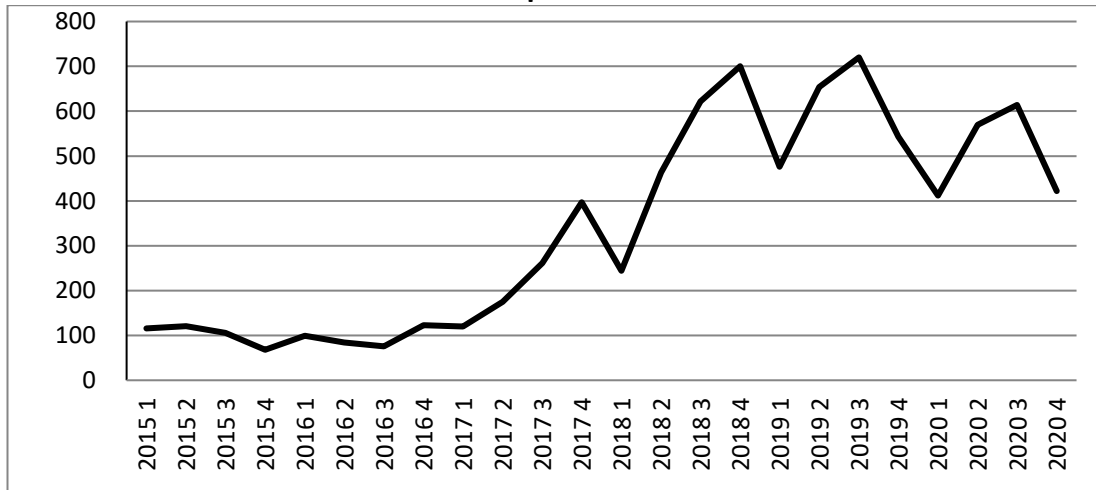
Het aantal melders van overlast stijgt ook maar minder explosief. Het aantal ernstig gehinderden is opgelopen naar 5.600 bij 48 Lden en 8.530 bij 45 Lden in 2019 terwijl er in dat jaar slechts door 1.126 mensen een melding is gedaan van overlast. Die 1.126 is dus slechts het topje van de ijsberg.

Grafiek 14 Aantal meldingen van overlast per kwartaal MAA



Bron: <https://www.kicl.nl/index.php/luchthavens/rapporten/maastricht/> en <http://cromaastricht.nl/commissie/vergaderingen> Vierde kwartaal 2018 geraamd via totaal aantal per jaar.

Grafiek 15 Aantal melders van overlast per kwartaal MAA



Bron: <https://www.kicl.nl/index.php/luchthavens/rapporten/maastricht/> en <http://cromaastricht.nl/commissie/vergaderingen> Vierde kwartaal 2018 geraamd via interpolatie.

12 WERKGELEGENHEID

Op 12-11-20 heeft GS een brief naar PS gestuurd met de Zevende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport, <https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/491f97b4-89f4-401e-b8ca-aaf0ac297847> Op pagina 8 van de rapportage) staat dat er 199 werknemers bij de luchthaven werken. Bij de Airport cluster zijn 380 directe arbeidsplaatsen. De totale werkgelegenheid, direct plus indirect, passagiers plus vracht was in 2019 gelijk aan 1.571. Dit is op basis van cijfers van Etil. Door Erasmus UPT is in opdracht van Air Cargo Netherlands (ACN) de *Luchtvrachtmonitor 2018* samengesteld, waarin voor het eerst ook cijfers over MAA staan. ACN behartigt de belangen van bedrijven in de luchtvrachtketen in Nederland. MAA is lid van ACN en heeft een substantiële rol gespeeld bij het tot stand komen van de werkgelegenheids cijfers van het regionaal wegvervoer dat betrokken is bij de vracht van MAA. (Zie [PERSBERICHT-fout-cijfer-luchtvracht-MAA-29-10-20.pdf \(stopgroeimaa.nl\)](#) met daarin verwijzingen naar achterliggende zaken en ook naar navolgende zaken.) Terwijl de Provincie al jaren uit gaat van de cijfers van Etil met ongeveer 1.500 arbeidsplaatsen (direct plus indirect) schreef GS op 21-1-20 een brief aan de Tweede Kamer met daarin een aantal van 3.300, alleen voor vracht, gebaseerd op het concept

van de Luchtvrachtmonitor 2018. Op 16-4-20 schreef GS een brief aan de Eerste Kamer met daarin een aantal van 2.835 (en dus niet 3.300), alleen voor vracht, gebaseerd op de definitieve versie van de Luchtvrachtmonitor 2018. Na een actie van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA richting Erasmus UPT met dreiging van een klacht wegens schending wetenschappelijke integriteit is de Luchtvrachtmonitor herzien en is het aantal voor MAA verlaagd van 2.835 naar 1.741. Volgens nader onderzoek van de Alliantie is ook dit cijfer nog ongeveer 550 te hoog. Als daarvoor gecorrigeerd zou worden zou het cijfer consistent worden met het cijfer van Etil: vracht plus passagiers ongeveer 1.500, alleen vracht minder dan 1.500.

In het kader van het adviestraject van Pieter van Geel heeft Ecorys een onderzoek gedaan naar de economische betekenis van MAA. (Volgens het concept was MAA daarvan de opdrachtgever, volgens de definitieve versie is de heer van Geel opdrachtgever. (De rapporten in het kader van het adviestraject van Pieter van Geel zijn te vinden via [Provinciale vertaling Luchtvaartnota 2020-2050 voor Maastricht Aachen Airport - Provincie Limburg](#)) In het rapport verschijnen ten opzichte van de cijfers van Etil weer hogere cijfers over de werkgelegenheid van MAA in 2019: in de regio, direct plus indirect volgens Etil 1.571, volgens Ecorys 1.760, nationaal volgens Ecorys 2.480. Bij

deze aantallen van Ecorys kunnen grote vraagtekens gezet worden. In de toeristische sector in Zuid-Limburg was in 2019 het aantal banen 22.210. <https://lisa.nl/data/gratis-data-recreatie-toerisme> De totale werkgelegenheid, direct plus indirect, wordt geraamd op 28.900 banen. (Multiplier van 1,3 op basis van nationale input-output tabel van 2016 van het CBS.) Wat zou de invloed zijn van structurele overlast van MAA op het toerisme in het Heuvelland als er in de zomer iedere dag (7 dagen per week) kort na 6 uur de eerste toestellen van Corendon overkomen? Dat is nog niet onderzocht. De toeristische sector in Zuid-Limburg ziet de ambities van MAA als een ernstige bedreiging: <https://www.stopgroeimaa.nl/images/downloads/BriefRT.pdf> Die bedreiging is verder wetenschappelijk onderbouwd in door Breda University, *De impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie, Verkennend onderzoek voor Zuid-Limburg*, november 2020. <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/De-impact-van-luchtvaartgeluid-op-toerisme-en-verblijfsrecreatie-nov-20.pdf> *“De algemene conclusie uit deze verkennende studie is dat er*

zeker negatieve effecten optreden op de specifieke toeristische kwaliteiten van het Zuid-Limburgse heuvelland als gevolg van de aan- en uitvliegroutes van MAA en dat deze effecten aanzienlijk sterker zullen worden.”

De naoorlogse geboortegolf is de arbeidsmarkt aan het verlaten. De instroom van jongeren is gering, omdat er zo weinig kinderen geboren worden, met name in Zuid-Limburg. In Zuid-Limburg is in de komende tijd het aantal jongeren in de leeftijd dat ze op de arbeidsmarkt komen de helft kleiner dan het aantal ouderen in de leeftijd dat ze de arbeidsmarkt verlaten. (Zie [Bevolking-en-arbeidsmarkt-Limburg-19-2-21.pdf \(stopgroeimaa.nl\)](#)) Er ontstaat een structureel tekort aan arbeidskrachten. We zullen steeds meer een beroep moeten doen op buitenlandse arbeidskrachten. Arbeidsplaatsen zijn geen doel meer op zich. We kunnen ons nu de luxe permitteren dat we kritisch kunnen zijn ten aanzien het soort economische activiteit. De economie moet steeds meer aan de eisen van duurzaamheid voldoen. Welzijn en leefbaarheid worden belangrijker.

13 PROVINCIALE SUBSIDIE

Uit onderstaand overzicht blijkt dat aan MAA sinds 2014 meer dan €95 miljoen subsidie is toegezegd, waarvan in ieder geval al €57 miljoen is uitbetaald. Dat is bijna €10 miljoen per jaar. Naast deze subsidie van de regionale overheden is er de algemene "subsidie" voor de

luchtvaart: geen belastingen op kerosine en vliegtickets. Zie als achtergrond ook <https://www.ftm.nl/artikelen/een-goedkoop-vliegticket-komt-niet-uit-de-lucht-vallen?share=1> en <https://www.michelbrouwers.com/maastricht-aachen-airport/>

Subsidie van Provincie, gemeenten en Rijk aan MAA

	Beschikbaar	Uitbetaald 30-6-20
Totaal van overzicht hieronder	137.300.377	100.280.804
Beschikbare financiële bijdrage van Provincie, Gemeenten en Rijk aan MAA sinds 2014	94.372.769	57.353.196
https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/24b13de2-966a-44f2-88bc-b5817f95c49d en https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/491f97b4-89f4-401e-b8ca-aaf0ac297847 Informerend stuk Zevende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage groot project Maastricht Aachen Airport, brief GS van 3-11-2020 (GS 2020-44290) gevolgd door Memo voor de Statencommissie FEB inzake de 7e voortgangsrapportage Maastricht Aachen Airport (aanvullend), brief gedeputeerde Van den Akker van 12-11-2020 (GS 2020-45935)		
Totaal	80.272.769	53.253.196
NEDAB kosten t/m 2023 (niet economische diensten van algemeen belang zoals brandweer, douane en beveiliging)	35.276.576	18.283.376
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	15.535.000	13.891.555
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	3.700.000	3.700.000
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	500.000	500.000
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	15.000.000	10.420.765
Gemeenten Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen	6.000.000	2.400.000
Jaarlijkse bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur (€ 800.000 per jaar)	2.361.193	2.157.500
Bijdrage beveiligings en omgevingsmaatregelen	1.900.000	1.900.000
https://www.limburger.nl/cnt/dmf20170807_00044662/brussel-geeft-groen-licht-voet-steun-aan-maastricht-aachen-airport Provincie en Rijk Routefonds 2017; wel toestemming; (nog) niet gebruikt	10.000.000	
https://www.ftm.nl/artikelen/deze-geldstromen-richting-de-luchtvaartindustrie-zagen-wij-nog-over-het-hoofd?share=1 2014 om faillissement af te wenden	4.100.000	4.100.000
2002 privatisering van MAA; voor onderhoud, veiligheid en modernisering van het Rijk	32.399.907	32.399.907
Idem van de Provincie	10.527.701	10.527.701

14 MAATSCHAPPELIJK KOSTEN BATEN ANALYSE (MKBA)

Uit het voorgaande blijkt dat MAA veel overlast geeft, maar ook werkgelegenheid. Waarom gaat er zoveel overheidsgeld naar MAA. Heeft MAA een maatschappelijke meerwaarde? Om die vraag te beantwoorden heeft de Alliantie een MKBA laten uitvoeren ten aanzien van MAA. De MKBA is met een [Persbericht](#) op 18-12-20 openbaar gemaakt. De [Samenvatting](#) heeft de titel "Zuid-Limburg verdient beter". Die

15 BASISINFRASTRUCTUUR

Om de provinciale subsidie aan het prestigeobject MAA van bijna €10 miljoen per jaar te rechtvaardigen stelt de Provincie dat MAA onderdeel is van de basisinfrastructuur. Dit is nooit onderbouwd. In het kader van het traject van Pieter van Geel is door Ecorys een onderzoek uitgevoerd naar de economische betekenis van MAA. Bij de eerste onderzoeksvraag stonden onder andere de volgende aandachtspunten: *Wat is het belang van de aanwezigheid van een internationale luchthaven zoals MAA voor het vestigingsklimaat en meer specifiek voor de topsectoren waar de Provincie Limburg zich op richt. Kwalitatief onderzoek bij het bedrijfsleven naar het belang en de betekenis van MAA. Wat is de relatie met kennisinstellingen?*

Deze aandachtspunten kunnen gezien worden als de vraag naar de onderbouwing van MAA als onderdeel van de basisinfrastructuur.

Bij de presentatie van de eerste onderzoeksresultaten werd daarover het volgende gemeld:

- *Aanwezigheid MAA voor meeste bedrijven geen direct reden voor vestiging in Zuid-Limburg*
- *Vooral directe verbinding met Schiphol werd gewaardeerd*
- *Personeel vliegt nu veelal via Düsseldorf e/o Schiphol, soms Eindhoven*

In het concept van het rapport is dat weggelaten. In antwoord op vragen hierover werd toegezegd dat het wel weer opgenomen zou worden in het definitieve rapport. Dat is niet gebeurd.

samenvatting is ook op papier beschikbaar. Als je die wilt hebben, laat het dan weten. Het achterliggende [Rapport](#) is alleen digitaal.

Publiciteit n.a.v. MKBA vind je op [Alliantie - STOPGROEIMAA](#)

Uit die MKBA blijkt dat MAA geen maatschappelijk meerwaarde heeft, in tegendeel. Omdat er veel woningen en veel recreatiegebieden dicht bij de luchthaven liggen geldt voor MAA: Hoe kleiner, hoe beter voor Limburg.

Bij de beantwoording van de eerste onderzoeksvraag is alleen de economische betekenis van MAA gegeven in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De aandachtspunten bij de eerste onderzoeksvraag zouden vertaald kunnen worden in de vraag: Is MAA gewoon een bedrijf of heeft MAA als luchthaven een meerwaarde voor de regio? Die vraag is in het rapport op geen enkele wijze beantwoord, afgezien van de weergave van een opmerkelijke opvatting van hotelbedrijven bij het MECC: *"Ondernemers nabij het MECC geven aan met name indirect van MAA te profiteren. Volgens hen is een luchthaven*

randvoorwaardelijk om grote evenementen en congressen te kunnen organiseren. De gasten hiervan komen nauwelijks via MAA maar verblijven veelal in omliggende hotels."

De vraag of MAA een meerwaarde heeft ten opzichte van een gewoon bedrijf is essentieel gezien de uitzonderingspositie die MAA heeft ten aanzien van het veroorzaken van extreem veel hinder voor de omgeving en ten aanzien van de omvangrijke financiële steun van de overheid. Deze essentiële vraag wordt door Ecorys niet beantwoord.

Een regio met zoveel luchthavens in de buurt heeft geen eigen vliegveld nodig voor de bereikbaarheid. Een vliegveld zonder enige relevante lijnverbinding kan nooit beschouwd worden als onderdeel van de basisinfrastructuur.