



# Nieuwsbrief Stop groei MAA

September 2020

#3 Pagina 1 van 6

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](mailto:contact@stopgroeimaa.nl) [www.stopgroeimaa.nl](http://www.stopgroeimaa.nl) [www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg](https://www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg)

## CRO Maastricht Aachen Airport

**De Commissie Regionaal Overleg luchthaven MAA is door de minister ingesteld en moet d.m.v. overleg tussen de betrokkenen zorgen voor een balans tussen de economische belangen van het vliegveld en de belangen van de omgeving.**

De OmwonendenMAA, de belangenvereniging van omwonenden, is echter helemaal niet vertegenwoordigd in de CRO. Hoe dat kan? Doordat men spelregels hanteert die voor de andere CRO-leden niet gelden.

Normaal gesproken vraagt de CRO aan een organisatie of ze iemand willen afvaardigen. Maar t.a.v. de omwonenden heeft men bedacht dat er op persoonlijke titel en zonder last of ruggespraak benoemd kan worden door de voorzitter Hub Meijers. Ook moet een sollicitant "betrokkenheid bij luchtvaart" hebben. Dat verklaart waarom er 2 ex-verkeersleiders op de stoelen van omwonenden zitten.

Woonplaatsen van deze leden-omwonenden zijn o.a. Eijsden-Margraten en Amby. Dat zijn niet direct de locaties waar men meemaakt wat wij dagelijks ervaren. Wij willen mensen uit Schietecoven, Moorveld of Geverik als CRO-leden-omwonenden.

### Omgevingsconvenant

Dit gegeven staat niet op zich. In februari 2019 is in de CRO het omgevingsconvenant aangenomen. De naam suggereert dat OmwonendenMAA als burgerinitiatief met 450 leden hier onderdeel van uitmaakt. Mooi niet! Dhr. Herman Vrehen (ex-deputé v.d. Provincie) slaagde erin een convenant te fabriceren waarin weliswaar vaak gesproken wordt over de omwonenden en het belang van deze groep, maar contact maken met OmwonendenMAA? Ho maar!

We hebben hiertegen op 18-2-2019 schriftelijk bezwaar ingediend bij voorzitter Hub Meijers. We hebben echter tot op heden hiervan zelfs nog geen ontvangstbevestiging gekregen!

### Sollicitatie

Ook bij de sollicitatie op een recente vacature plaatsvervangend CRO-lid omwonenden, waar negen leden van OmwonendenMAA op geschreven hebben, valt de keuze op iemand met kennis van de

De OmwonendenMAA zijn niet vertegenwoordigd in de CRO



CROMAASTRICHT

Op schriftelijke bezwaren wordt door CRO niet gereageerd

luchttransportwereld die nu wederom op persoonlijke titel benoemd wordt. Weer een gemiste kans om iemand namens OmwonendenMAA te benoemen, waardoor je wél zou weten wat er speelt in de woonkernen rondom de baan. Zoveel toeval bestaat niet, hier moet opzet in het spel zijn.

### **Live-stream CRO-vergaderingen**

Vanwege corona zijn 2 CRO-vergaderingen voor omwonenden alleen via een live-streamverbinding te volgen geweest. D.w.z. dit was de opzet. De eerste uitzending bleek een totaal fiasco: geen beeld, geen geluid. De tweede maal ging het nauwelijks beter: wegvallen van beeld en geluid, herhaaldelijk rondzingen, onverstaanbaarheid van sprekers... Je had mogen verwachten van de CRO dat ze ook voor de belangen van de omwonenden opkomen, wat had moeten resulteren in goed te volgen live-streams. Dit is kennelijk te hoog gegrepen.

Moeten we nu teleurgesteld zijn dat OmwonendenMAA geen deel uitmaakt van die CRO? Dat valt nog te bezien. Wanneer we de afgelopen 2 jaar dat we de CRO op de voet volgen de balans opmaken, dan blijkt er bitter weinig bereikt. En als er al tot iets besloten is, dan strandt het in de uitvoering, zoals met de Sensornet geluidmeetpunten. (Sla er de vorige Statennieuwsbrief maar op na.) We geven nog twee voorbeelden.

### **Klachtenbureau KICL**

Het klachtenbureau KICL valt onder de Provincie (slager die zijn eigen vlees keurt) en wordt de laatste 2 jaar bedolven onder de klachten. In plaats van rapportages te maken en van daaruit aanbevelingen te doen voor hinderbeperkende maatregelen, verdoen ze hun tijd (1 jaar) met het aannemen van 1 extra FTE, maar vooral met de vraag wie dat moet betalen.

### **Online platform**

Ander duur grapje is het online platform. Idee van Herman Vreken (ja, wederom die ex-deputé). Het idee komt eigenlijk van de Provincie, maar wordt ondergebracht bij de CRO, die eigenlijk niet weet wat ze ermee aan moet. De bedoeling is om 1500 omwonenden lid te maken van dit digitale platform, zodat de CRO via vragen op dat platform snel kan peilen hoe omwonenden ergens over denken, b.v. over de minstens € 35 miljoen kostende baanrenovatie.

In oktober 2019 is men hiermee gestart, dus we zijn nu bijna een jaar verder. Hoe is de situatie nu? De teller is blijven steken op 399 leden en er mag op de site niet meer gediscussieerd worden...

Uit hun eigen evaluatie blijkt nu dat ze zelf ook inzien dat het niets wordt. Maar het ICT-bedrijf moet wel betaald worden. (Herman Vreken is overigens managing partner van dit bedrijf. Maar dat zal wel toeval zijn...).

### **Naar de minister**

Een CRO zonder OmwonendenMAA kan niet. Na 2 jaar zijn wij een burgerinitiatief met 450 leden waar rekening mee gehouden moet

.....  
**Live-streamverbinding was een fiasco**  
.....

.....  
**Het klachtenbureau kan de  
hoeveelheid klachten al 2 jaar  
niet aan**  
.....

worden. Wij eisen dus 2 plaatsen in de CRO namens omwonenden. Inmiddels heeft de CRO deze eis afgewezen. We hebben in juni jl. de minister verzocht maatregelen te nemen.

Notitie van OmwonendenMAA

Een CRO zonder OmwonendenMAA kan in onze ogen niet

## Na geslaagde crowdfunding: MKBA over MAA in concept gereed

**In november 2019 heeft de Alliantie tegen Uitbreiding MAA aan uw Staten een petitie met daaronder ruim 19.000 handtekeningen aangeboden. Met de vraag om eerst een MKBA-onderzoek te doen alvorens wéér nieuwe investeringen te doen in luchthaven-MAA.**

Daar was toen geen meerderheid voor. Jammer, want zo'n MKBA (Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse) moet er toch komen in het kader van de aanvraag van een nieuw Luchthavenbesluit.

En bij de besluitvorming over nieuwe miljoeneninvesteringen (bijv. in baanvernieuwing voor minstens 30 miljoen euro) is het nuttig om te beschikken over solide informatie.

### Zélf MKBA opdragen

De Alliantie heeft toen besloten om zélf een MKBA op te dragen. Het is voor het eerst dat betrokken omwonenden zo'n initiatief hebben genomen. We zijn een crowdfunding gestart die met succes is bekroond, omdat zovelen daaraan hebben bijgedragen.

### Wat is een MKBA?

Een MKBA brengt álle relevante positieve en negatieve baten van belangrijke investeringsbesluiten in beeld. Die worden vervolgens gekwantificeerd en in euro's uitgedrukt. Zo kun je alles overwegend verantwoord besluiten.

Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de economische baten en lasten 'in enge zin' (exploitatie-resultaten, werkgelegenheid, betekenis voor de regionale economie, voor- en nadelen voor reizigers en vrachtovervoerders als ze gebruik moeten maken van andere luchthavens enz.), maar ook naar andere zaken die essentieel zijn voor onze welvaart. Zoals de invloed van geluid en andere emissies op gezondheid en welzijn van onze bevolking; op de kwaliteit van onze natuur en de beleving daarvan; en de negatieve effecten voor onze bloeiende gastvrijheidsbranche.

Bij de besluitvorming over een miljoenen kostende baanvernieuwing is het nuttig om te beschikken over solide informatie

Een MKBA brengt álle relevante positieve en negatieve baten van investeringsbesluiten in beeld

Een MKBA-onderzoek wordt uitgevoerd volgens een gecertificeerde methode, die is gereguleerd in het MKBA-Handboek. De MKBA over MAA is uitgevoerd door gerenommeerde onderzoekers, die ervaren zijn in het uitvoeren van MKBA's en goed thuis zijn in de wereld van de luchtvaart.

### Scenario's

In de MKBA over MAA wordt uitgegaan van het huidige door de Provincie Limburg gehanteerde scenario voor MAA. Daarmee worden de volgende varianten vergeleken: MAA als vrachtvliegveld en MAA als klein verkeersvliegveld (dus zonder groot handelsverkeer). Een derde variant wordt vooral inhoudelijk beschreven: dat is een alternatieve gebiedsontwikkeling voor het 200 ha grote MAA-terrein.

De MKBA over MAA is nu in concept gereed. Dit concept wordt in oktober besproken met de belangrijkste stakeholders: o.a. de Provincie (als eigenaar van de luchthaven), MAABI (de luchthaven zelf), MAA (de exploitant), de toeristische sector, de Natuur- en Milieufederatie.

### Pieter van Geel

Na die bespreking wordt de MKBA afgerond. De resultaten worden beschikbaar gesteld aan Pieter van Geel, zodat hij die kan gebruiken in zijn advies aan Provinciale Staten. Op een gepast moment zullen wij de MKBA aanbieden aan Provinciale Staten, en bekend maken aan allen die zijn geïnteresseerd in de toekomst van de luchthaven. De MKBA kan ook dienst doen in het kader van de aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit in 2021.

Reageren: [frankwormer@icloud.com](mailto:frankwormer@icloud.com)

---

## Leefomstandigheden truckers rond MAA

**Onlangs stond in De Limburger een artikel over Ikea-truckers die onder erbarmelijke omstandigheden wonen in hun truck. Dat sluit helaas prima aan bij ervaringen van direct omwonenden rond MAA.**

Dat op een luchthaven vliegtuigen landen en opstijgen mag bekend worden verondersteld. Maar dat elk vrachtvliegtuig zorgt voor de komst van +/- 10 vrachtauto's, realiseert zich kennelijk niet iedereen. Maar wij, de direct omwonenden van MAA, de laatste maanden wel degelijk. Nu voor MAA de hub-functie klaarblijkelijk niet te realiseren is en de Corendonvluchten gestopt zijn, blijft voornamelijk de luchtvrachtfunctie nog over.

Nou dat hebben we geweten dit jaar!

>





**Qatar**

Jos Roeven (CEO MAA) heeft Qatar Airways weggelokt uit Luxemburg. In het voorjaar leverde dit 5 vluchten per dag op met geluidsoverlast van gemiddeld > 90 dB. Maar diezelfde Jos Roeven had zich ook moeten realiseren dat Qatar niet alleen komt.

De vaste transporteur van Qatar voor Noord-Europa is Wallenborn uit Luxemburg met honderden vrachtwagens. Naast trucks van deze firma zijn er dagelijks nog tientallen vrachtwagens te vinden op en rond platform noord en oost op Aviation Valley, dat beheerd wordt door .... jawel de provincie Limburg, en dat geen infrastructuur heeft om deze aantallen vrachtauto's op te vangen.

**Overlast**

Het laatste jaar zijn het zoveel trucks geworden dat de overlast voor de direct omwonenden in Ulestraten en Geverik flink is toegenomen. We berichtten eerder al op onze website [www.omwonendenmaa.nl](http://www.omwonendenmaa.nl) over vrachtwagenchauffeurs die klaagden over het ontbreken van toiletfaciliteiten. Zeker in coronatijd moet hier aandacht voor zijn vanuit MAA.

Navraag leert dat er nu een bouwvakkerstoilet staat binnen de hekken van MAA, maar dat daarvoor betaald moet worden....

**Gebrek aan voorzieningen**

Internationaal chauffeur is een baan waar je geen Nederlander meer voor krijgt. De lonen zijn zo uitgeknepen dat deze Polen, Bulgaren, Roemenen en Slovenen hier niets kunnen besteden, vertellen ze ons in gebrekkig Duits. Ze bivakkeren in hun cabine, soms weken aaneen. Ze laten zien waar ze op MAA water kunnen tappen. De kraan zit zo laag dat hun petfles er rechtop niet onder past. De containers zijn ook niet berekend op hun afval. Hun behoeftes doen ze in de berm waar omwonenden hun hond uitlaten! Ik ken inwoners uit Geverik die deze chauffeurs thuis naar het toilet laten gaan, omdat ze zich schamen voor onze Nederlandse 'gastvrijheid', en hen een voedselpakket meegeven.

**Aangekaart bij MAA**

We hebben deze misstand aangekaart bij MAA en voorgesteld dat er een Boels toiletcontainer geplaatst wordt. Er is nog een grote Corendon parkeerplaats op Aviation Valley hiervoor beschikbaar.

"Maar", was het antwoord van MAA, "als we faciliteiten voor chauffeurs gaan aanbieden, trekt dat meer vrachtwagens aan en levert dat meer overlast op!"

Wat ze wel gedaan hebben is lego-betonblokken in de bermen laten leggen, waarmee ze het probleem juist naar de omliggende kernen verplaatsen. Overigens worden de vuilnisbakken inmiddels beter geleegd.

Wat ons stoort, is dat een professionele organisatie als MAA, eigendom van de Provincie, wel alles doet om vliegtuigen te accommoderen, maar

.....  
**De vaste transporteur van Qatar is Wallenborn uit Luxemburg. Hun vrachtauto's zorgen voor overlast in de directe omgeving**  
.....



.....  
**Gebrek aan voorzieningen leidt tot ongezonde situaties. In de eerste plaats voor de chauffeurs zelf**  
.....

.....  
**MAA verplaatst het bivakeerprobleem naar de omliggende kernen**  
.....

totaal voorbijgaat aan de overlast die de komst van vrachtwagens met zich meebrengt voor omwonenden en zich nauwelijks bekommert om de gezondheid van de chauffeurs.

Auteur: Lou Wanten uit Geverik  
E-mailadres: lpjjwanten@gmail.com  
Telefoonnummer: 06.15.17.30.29

## Persbericht

**Sedert het uitkomen van de Luchtvrachtmonitor 2018 schermt de Provincie met een werkgelegenheidscijfer bij MAA van zo'n 3.000 arbeidsplaatsen alleen al bij vracht, dus exclusief passagiers.**

D.m.v. Citizens Science (onderzoek door burgers, in dit geval omwonenden van MAA) hebben wij berekend en geconstateerd dat dit niet klopt.

Dat het aantal arbeidsplaatsen in werkelijkheid hooguit ongeveer de helft is (1.500) van vracht plús passagiers. Hierover hebben wij een persbericht de wereld ingestuurd dat echter door de regionale media niet is opgepakt.

Graag willen wij het persbericht onder de aandacht van de lezer brengen d.m.v. de volgende link:

[stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/PERSBERICHT-Wegvervoer-MAA-Alliantie-24-9-20.pdf](https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/PERSBERICHT-Wegvervoer-MAA-Alliantie-24-9-20.pdf)

.....  
Wij hebben aangetoond dat het werkgelegenheidscijfer dat wordt gehanteerd door de Provincie bij lange na niet klopt met de werkelijkheid  
.....