

Inspreektekst dhr. Sprangers 16 mei 2025 ESA

Ik las onlangs in de Limburger dat de provincie het volledige verlies van MAA over 2023 - € 6,7 miljoen - afgeboekt heeft van de provinciale reserve. Maar welke juridische constructie ligt hieraan ten grondslag?

Waarom moeten de Limburgers opdraaien voor het volledige verlies terwijl de Schipholgroep kennelijk wel recht op winstuitkering heeft als MAA dankzij de NEDAB-subsidie van vijfenhalf miljoen euro zogenaamd winst draait?!

In de sonderende bespreking over de inhoudelijke vormgeving van de voortgangsrapportages MAA - 12 januari 2024 - werd heel veel aandacht gevraagd voor het in beeld brengen van de risico's voor de provincie.

Echter bij de eerstvolgende rapportage in mei constateerde de Statenonderzoeker:

- o "Deze paragraaf is onvolledig en bevat te weinig concrete informatie. In artikel 5 lid 3 van de Regeling Grote Projecten 2020 staat duidelijk opgenomen waaraan een risicoanalyse dient te voldoen."

Bij de volgende rapportage in november 2024 constateerde de Statenonderzoeker:

- o "De paragraaf risico's is onvolledig en bevat te weinig concrete informatie. In artikel 5 lid 3 van de Regeling Grote Projecten 2020 staat duidelijk opgenomen waaraan een risicoanalyse dient te voldoen."

Bij de huidige rapportage constateert de Statenonderzoeker:

- o "De paragraaf risico's is onvolledig en bevat te weinig concrete informatie. In artikel 5 lid 4 van de Regeling Grote Projecten 2020 staat duidelijk opgenomen waaraan een risicoanalyse dient te voldoen."

In een interview met de Limburger van eind november 2024 vraagt Meijs zich af waarom het niet zou lukken met MAA. In de reactie van de Alliantie wordt uitvoerig aangetoond waarom het niet zal lukken met MAA.

Maar stel nu dat het wel lukt, dan landen de baten van het vrachtverkeer vooral buiten de provincie en de hinder binnen de provincie, aldus de MKBA van de provincie.

Stel dat het wel lukt, dan zal het aantal overlastmeldingen stijgen tot ongekende hoogten. Wist u dat in 2022 bij elke handelsvlucht op MAA er ruim 10 maal zoveel overlastmeldingen waren dan bij elke handelsvlucht op Schiphol? Dit komt omdat MAA uitzonderlijk dicht bij diverse woonkernen ligt.

Dat is waarom reeds in 1996 drie ministeries bezwoeren MAA niet verder te ontwikkelen, omdat dit - ik citeer - "uit het oogpunt van geluidsoverlast onaanvaardbare consequenties zal hebben voor het woon- en leefklimaat in de regio."

Stel dat het wel lukt, dan gaat het ten koste van een gezonde sector, het toerisme, dat de kurk vormt waarop de economie van Zuid-Limburg drijft en tevens ten koste van de leefbaarheid van deze regio.

Dr. Paul Peeters van de Breda University schrijft:

Men kan stellen dat de verdere uitbreiding van de luchthaven MAA bij gelijkblijvende in- en uitvliegroutes over het heuvelland potentieel kan leiden tot aanzienlijke schade en een kans dat het gebied in een negatieve spiraal terecht komt van aantasting van de unieke landschappelijke en natuurlijke waarden van het gebied. Daardoor zal niet alleen direct economische schade geleden worden, met name in de toeristische sector, maar ontstaat ook schade aan een aanzienlijk deel van de stilte- en natuurgebieden in het heuvelland en een voortschrijdende degradatie van deze op natuur en rust gerichte bestemming.

Potentieel kan dit ook gevolgen hebben voor de leefbaarheid van de bewoners, omdat afnemend toerisme ook leidt tot afnemend (financieel) draagvlak voor het onderhoud van basisvoorzieningen als detailhandel in kleine woonkernen, onderhoud van de toeristisch en voor bewoners aantrekkelijke monumenten en natuurgebieden en zelfs het draagvlak

voor verenigingen. Dat laatste omdat een deel van deze verenigingen ook inkomsten ontleent aan toeristen. Ook de belastinginkomsten van de gemeenten in het heuvelland uit toerisme zullen verminderen met gevolgen voor het voorzieningenniveau voor bezoekers en bewoners.

Daarnaast bestaat de kans dat ook de omliggende steden (Maastricht, Parkstad Limburg en Sittard) hinder van een afname van het aantal rustzoekende dag- en verblijfsrecreanten ondervinden. Immers, gezien het hoge aantal gasten dat in het heuvelland verblijft en de relatief lange overnachtingsduur en het verhoudingsgewijze hoge bestedingsniveau zal het bezoek aan shoppingcentra, attracties en musea in omliggende stedelijke kernen ook afnemen. (blz. 53/54 "De impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie - 2020").

Geachte Statenleden,

Waarom dit risico nemen t.b.v. een bedrijf met een omzet van een gemiddelde supermarkt?

Een bedrijf dat vervuilt, een grote bron van herrie is, de 6de grootste stikstof-uitstoter van Limburg is, de natuur aantast, mensen ziek maakt, massa's aan kankerverwekkende Zeer Zorgwekkende Stoffen, fijnstof en ultrafijnstof uitstoot?