

# Verkeerd verbonden

Reactie van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA op het advies van Pieter van Geel over de ontwikkeling van MAA 'Op zoek naar verbinding'



Uitgave van Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

[contact@stopgroeimaa.nl](mailto:contact@stopgroeimaa.nl)

[www.stopgroeimaa.nl](http://www.stopgroeimaa.nl)

[www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg](https://www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg)

**Februari 2021**



# Verkeerd verbonden

## Samenvatting

**‘Verkeerd verbonden’. Dat is de reactie van de Alliantie op de ‘zoektocht naar verbinding’ van Pieter van Geel in zijn advies over de toekomst van MAA. In het vervolg leggen we dat uit. Maar geven we ook aan hoe een mogelijke verbinding wél tot stand zal kunnen komen.**

### Onmogelijke opdracht

Een onmogelijke opdracht moest wel leiden tot een onmogelijk advies. Groei van MAA kan alleen maar leiden tot méér hinder en overlast. Alleen minder vliegen leidt tot minder hinder.

### Hinderreductie

Echte hinderreductie is het gevolg van minder vliegen. Met 2019 als basisjaar (8.000 vliegbewegingen groot handelsverkeer) betekent 50% hinderreductie: terug naar 4.000 vliegbewegingen. ‘Groei verdienen’ is een theoretisch model met berekende gemiddelde geluidsniveaus per etmaal en met papieren ‘ernstig gehinderden’. Voor de ‘echte mensen’ vormen de werkelijk geproduceerde piekgeluiden de overlast. En die echte mensen worden er alleen maar meer, als het aantal vliegbewegingen toeneemt.

Het rapport-van Geel constateert terecht dat de omgeving van de luchthaven voor omwonenden onleefbaar is. Maar het voorgestelde Leefomgevingsfonds is qua bedrag een druppel op een gloeiende plaat; en qua probleemaanpak de omgekeerde wereld.

### Economische betekenis

Het rapport-van Geel laat zien hoe beperkt en kwetsbaar de economische functie van MAA is en hoe zwak de concurrentiepositie van MAA. De functies van MAA zijn beperkt tot een opstapplaats voor vakanties naar goedkope zonbestemmingen en een laad- en losplaats voor goederen die noch uit Limburg afkomstig noch voor Limburg bestemd zijn. Er is geen enkele verbinding met de regionale economie en geen enkel perspectief op een rendabele exploitatie.

### Balans?

Het rekken van het voortbestaan van MAA vraagt de aanwending van buitenproportioneel veel gemeenschapsgelden. De balans tussen de schaarse voordelen en de vele nadelen voor economie en bevolking is volledig uit evenwicht. De functies die MAA vervult, verdienen op geen enkele manier de kwalificatie ‘basisinfrastructuur’ of ‘basisvoorziening’ en zijn dus geen argument voor ongelimiteerde subsidiëring.

De Limburgse welvaart zal veel meer gediend zijn met een MAA als ‘klein verkeersvliegveld’ of met een alternatieve gebiedsontwikkeling van het 200 ha grote MAA-terrein. Dat is de belangrijkste bevinding uit de MKBA over MAA.

## 1 Inleiding

### **‘Op zoek naar verbinding’.**

Onder die titel probeert Pieter van Geel te komen tot een ‘gedragen visie op de toekomst van MAA’.

Wat jammer is: die toekomst, dat mocht alleen maar de door het Provinciaal Bestuur geschetste toekomst zijn. Het zoeken naar draagvlak en het creëren van ‘verbinding’ was daaraan ondergeschikt en is daarmee van meet af aan onmogelijk gemaakt.

### **Onmogelijke opdracht**

De opdracht was daarmee bij voorbaat onmogelijk. En het is logisch dat een onmogelijke opdracht leidt tot een onmogelijk advies.

Dat is jammer, want er had veel meer in gezeten als de opdracht ruimte had gelaten voor andere beleidsalternatieven. Bijvoorbeeld die van een kleine innovatieve luchthaven, die van een klein verkeersvliegveld of die van een alternatieve gebiedsontwikkeling van het strategisch gelegen MAA-terrein. Het is ook jammer van de moeite die velen zich in het kader van dit adviestraject hebben getroost.

Deze reactie van de Alliantie draagt daarom de titel ‘Verkeerd verbonden’. Allereerst gaan we in op de twee belangrijkste pijlers onder het advies van Pieter van Geel: het concept van ‘groei verdienen’ - ofwel ‘méér vliegen met minder hinder’ - en de onmogelijkheid daarvan en de ‘economische betekenis van MAA’ die zeer beperkt blijkt. Vervolgens vatten we onze conclusies samen in de paragraaf over ‘zin en onzin van MAA’ voor onze welvaart.

### **Herstel van verbinding?**

In de laatste paragraaf gaan we op zoek naar de mogelijkheden om de gemiste verbinding te herstellen, met een vooruitblik op het verdere besluitvormingsproces. Daarin staat de vraag centraal welke beleidsvariant het meest profijtelijk is voor de welvaart in Limburg.

### **Bijlage**

In een bijlage gaan we tenslotte kort in op enkele andere, meer afgeleide onderdelen van het advies: governance, natuur en milieu.

## 2 Hinderreductie

Een belangrijk uitgangspunt van de Luchtvaartnota en van het advies-van Geel is vermindering van de overlast. Dat uitgangspunt onderschrijft de Alliantie van harte. Met de aanduiding van 2019 met zijn ongeveer 8.000 vliegbewegingen groot handelsverkeer als referentiejaar (voor MAA een topjaar) kan de Alliantie leven, mits die 8.000 vliegbewegingen het vertrekpunt vormen voor hinderreductie. Dat combinerend kan hinderreductie niets anders betekenen dan vermindering van de reële overlast, die onze inwoners in dat jaar hebben ervaren. Als we echte hinderreductie willen realiseren spreken we al gauw over een vermindering met 50%. Dat houdt een teruggang in naar ongeveer 4.000 vliegbewegingen groot verkeer, en een stop met de nachtvluchten tussen 6 en 7 uur.

***De enige echte hinderreductie wordt namelijk bereikt door minder te vliegen.***

### **‘Groei verdienen’**

Haaks daarop staat de nieuwe leuze van ‘Groei verdienen’ in zowel de Luchtvaartnota als in het advies-van Geel. De Luchtvaartnota was al controversieel voordat die door de Tweede Kamer zo is benoemd. Het is zeer onwaarschijnlijk dat deze Luchtvaartnota en het daarin vervatte groei-verdienmodel in het nieuwe regeerakkoord nog een rol zullen spelen. De kans is groter dat er zal worden ingezet op selectief vliegen. Op minder vliegen en minder hinder dus.

### **Meer vliegen en minder hinder?**

‘Groei verdienen’ is gebaseerd op de veronderstelling dat méér vliegen gepaard kan gaan met minder hinder. Jammer genoeg is dat een theoretisch verhaal dat nogal lijkt op het sprookje van de kleren van de keizer. Weinig of niets om het lijf kortom.

In dit sprookje draait alles om het aantal ‘ernstig gehinderden’ binnen de 48dB-geluidscontour. Deze contour is geconstrueerd op basis van een gemiddeld geluidsniveau per etmaal, dus over dag én nacht. En dan niet van het werkelijk geproduceerde geluid, maar een berekende waarde, die wordt aangeleverd door de vliegtuigbouwers. Net zo betrouwbaar als de gegevens over dieseluitstoot van de automobielproducenten. Op grond van die gegevens wordt berekend hoeveel geluid er per etmaal gemiddeld wordt geproduceerd en hoeveel ‘ernstig gehinderden’ er theoretisch zijn.

Deze rekenwijze moet de wereld wijs maken dat 12.000 vliegbewegingen (de ‘onderkant van de bandbreedte’ in het rapport-van Geel) in 2030 minder hinder zullen kunnen produceren dan de 8.000 vliegbewegingen in 2019 deden. Er wordt zelfs een deurtje opengezet richting 15.000 vliegbewegingen (‘bovenkant bandbreedte’). De verbetering moet met name komen van een ander patroon van vliegen per etmaal en door ‘vlootvernieuwing’. Maar, een ander etmaalpatroon levert niet minder vluchten op en dus ook niet minder overlast. En wat die vlootvernieuwing betreft: niemand gelooft in ernst dat

de grote vrachtoestellen tussen nu en 2030 zoveel minder lawaai zullen produceren. En dat de meest geluidsarme vliegtuigen uitgerekend op MAA zullen vliegen. Een voorbeeld uit de praktijk: in het afgelopen Coronajaar 2020 heeft, deels door toeval, Qatar een aantal van zijn vrachtluchten verplaatst van Luxemburg naar MAA. Het heeft meteen meer dan de helft van de vrachtluchten in 2020 voor zijn rekening genomen. Qatar vliegt met relatief moderne toestellen. Toch: het waren in het afgelopen jaar de grootste herriebakken met de meeste reëel geproduceerde decibels.

Soms zijn sprookjes te mooi om waar te zijn. En te mooi om te geloven. Dus: ofwel worden de omwonenden om de tuin geleid met de illusie van minder geluidshinder; dan wel de luchthaven en zijn eigenaar, de Provincie Limburg, met de illusie van gedroomde groei.

#### **Daadwerkelijke overlast: meten is weten**

Omwonenden hebben geen last van een opgepoetst theoretisch dag- en nachtgemiddelde, maar van de daadwerkelijke piekgeluiden die optreden telkens als er een vliegtuig overkomt. De groei van de hinder sinds 2017 heeft geleid tot een toename van het aantal meldingen van overlast van nog geen 4.000 in 2016 naar ruim 67.000 in 2019. En naar bijna 27.000 meldingen alleen al in het derde kwartaal van 2020.

Omwonenden klagen niet alleen, zij meten het vliegtuiglawaai met behulp van een netwerk van twintig meetstations in de omgeving van de luchthaven tot in het Heuvelland ([www.maa-monitor.nl](http://www.maa-monitor.nl) en [www.eans.nl](http://www.eans.nl)). Daarnaast zijn er zes meetpunten van Sensornet, betaald door de Provincie ([www.sensornet.nl](http://www.sensornet.nl), project Zuid). Die meten de reële geluidswaarden en bieden de echte maatstaf voor hinder en hinderreductie.

***De definities van hinder en dus ook van hinderreductie uit het rapport van Geel zijn helaas onbruikbaar om de daadwerkelijke overlast te meten en om hinderreductie te realiseren.***

#### **Brandhaard overlast, de eerste schil**

Als we inzoomen op de verschillende cirkels van overlast door MAA komen we allereerst te spreken over Geverik en Schietecoven. Pieter van Geel erkent als eerste, en dat geven wij hem na, dat bijna nergens in Europa een (vracht) luchthaven zo dicht op de woonbebouwing is gesitueerd en dat de situatie in Geverik en Schietecoven onleefbaar is.

De overlast van geluid, maar ook van andere emissies sinds medio 2017 is aan te merken als een vorm van terreur. De geluidsniveaus overschrijden vaak de waarde van 90 dB en regelmatig die van 100 dB. Behalve van de starts en landingen sec ondergaan de inwoners van deze buurtschappen verschillende vormen van langdurig 'grondlawaai', zoals taxiën, gebruik van hulpmotoren

vóór de start en na de landing, warmdraaien en afremmen en proefdraaien door Samco.

In Geverik vliegen de landende Jumbo's op 45 meter boven de daken van de huizen en rammelen regelmatig de pannen ervan af. Omdat een situatie als deze (woningen aan de rand van de baan) nergens voorkomt zijn deze vormen van overlast niet gereguleerd. 'Ze bestaan dus niet', behalve voor de bewoners. En geen enkele overheid taalt ernaar.

### **'Herstructurering'**

De oplossing voor dit schrijnende probleem ziet van Geel in een 'herstructurering' van deze buurtschappen, inclusief de sloop van huizen en het vertrek van bewoners naar elders. Het geld daarvoor moet komen uit een 'Leefomgevingsfonds', waaraan onder andere Provincie en Gemeenten moeten bijdragen. Van Geel denkt voldoende te hebben aan een bedrag van 1 miljoen per jaar, op te bouwen tot 10 miljoen in 2030.

Behalve dat dit een schijntje is van wat er bij een echte 'herstructurering' nodig zou zijn: dit is voor de Alliantie de omgekeerde wereld. Historische buurtschappen zouden moeten verdwijnen of in spookdorpen veranderen. In een tijd dat er een tekort is aan woningen zouden kwalitatief goede en uitstekend gelegen woningen worden gesloopt. Geverik (al vermeld in 1458) kent 172 woningen met een WOZ-waarde van 47 miljoen euro en heeft 380 inwoners, Schietecoven (vermeld sinds de 16e eeuw) kent 40 woningen met een WOZ-waarde van 15 miljoen en heeft 120 inwoners. Beide buurtschappen worden aangemerkt als historisch erfgoed.

Onderdeel van het advies Van Geel is om een integraal herstructureringsplan voor de woongebieden direct in het verlengde en naast de baan (Geverik en Schietecoven) te maken. Ingrediënten van dit plan zouden volgens Van Geel kunnen zijn:

- Amoveren (slopen) van woningen,
- Herontwikkeling van plekken,
- Opkopen van woningen,
- Waardecompensatie,
- Verbeteren van andere elementen in de leefomgeving.

Het omgevingsfonds is ruimschoots onvoldoende om de woningen in Geverik en Schietecoven op te kopen. Met het omgevingsfonds kan wel het woningwaardeverlies gecompenseerd worden, maar dan blijft nog slechts 1,7 miljoen euro over voor de andere ingrediënten van het integrale herstructureringsplan voor de woongebieden Geverik en Schietecoven. Bovendien bevinden zich ook buiten Geverik en Schietecoven woningen in de geluidscontouren  $\geq 56$  dB. In totaal gaat het om 1.023 woningen.

Het omgevingsfonds lost voorts de overlast buiten de 56 dB contour niet op. Van Geel laat de waardedaling bij woningen beneden 56 dB geheel buiten beschouwing. Het Centraal Planbureau heeft waargenomen dat al vanaf 45 dB vliegtuiggeluid een waardedaling van de woningen optreedt. In totaal ging het dan in 2019 om 8.530 woningen, waarvan 5.592 woningen binnen de geluidscontouren vanaf 48 dB. De gegevens van het aantal woningen binnen de geluidscontouren zijn afkomstig uit het onderzoek dat Van Geel door To70 heeft laten uitvoeren.

Voorts heeft Van Geel geen realistisch voorstel voor de financiering van dat fonds: het is niet aannemelijk dat de luchtvaartsector en/of de luchthaven daaraan bijdragen. Er is te veel concurrentie, zodat er weinig verdiend wordt en de exploitatie van MAA zwak is. Het rapport van Van Geel ontbeert überhaupt een financiële paragraaf. Het risico is veel te groot dat dit fonds ten laste van de gemeenschap komt, voor een bedrijfstak die sowieso weinig toegevoegde waarde voor de regio heeft.

### ***Terwijl het veel goedkoper is om de bron van de overlast aan te pakken!***

Al in 1996 schreef de Nederlandse regering in een door vier (!) ministers ondertekende brief aan de Tweede Kamer, dat 'een verdere ontwikkeling van de Noord-Zuidbaan onvermijdelijk zou leiden tot onaanvaardbare overlast voor de omwonenden'. Ofwel: hoe is het mogelijk dat er 25 jaar later nog steeds in een dood spoor wordt volhard.

### **Baanverlenging**

Van Geel stelt voor om de start-/landingsbaan te verlengen van 2.500 naar 2.750 meter. In 2003/4 is aan de bestaande Noord-Zuidbaan van 2.500 meter een 'stopway' van 250 meter toegevoegd. Aan de omwonenden is toen bezworen dat het hier ging om een 'veiligheidsstrook, die nooit tot baanverlenging zou leiden'. Toch heeft MAA op 31 oktober 2016 verzocht om gebruik van de maximale baanlengte van 2.750 meter vast te leggen in het Luchthavenbesluit. Tussen 12 december 2017 en 1 april 2019 heeft het ministerie van IenW dit gebruik toegestaan. Voorstel nu is om dat gebruik opnieuw te legaliseren in het aan te vragen nieuwe Luchthavenbesluit. Deze baanverlenging heeft tot gevolg dat de grootste vrachtvliegtuigen die de wereld kent, volgeladen en volgetankt, vanaf MAA zullen kunnen opstijgen voor intercontinentale vluchten. Precies deze vluchten zorgen voor de allermeeste overlast. Dit voorstel zorgt dus voor méér in plaats van minder overlast.

### **Tweede schil**

De volgende 'schil' wordt aan de zuidkant gevormd door Meerssen (met o.a. Meerssen-West, Bunde, Rothem) en aan de noordkant door Beek. Ongeveer

80% van de startende vliegtuigen vliegt in zuidelijke richting, dus over Meerssen. Het aantal decibellen hier overschrijdt vaak de 80 dB en regelmatig de 90dB. Meerssen zal de volle laag krijgen van de extra overlast door de baanverlenging.

### **Derde schil**

De dan volgende schil: via Maastricht-Oost en Bemelen draaien de vliegtuigen linksom en vliegen dan in een relatief lage baan over het Heuvelland om bij Vijlen/Vaals het Nederlandse luchtruim te verlaten. Omdat het Heuvelland met zijn natuur- en stiltegebieden relatief rustig is (een van de kernkwaliteiten van het gebied) geldt het vliegtuiglawaai (dat hier regelmatig meer dan 70 dB bedraagt) als ernstige verstoring. Bij starts in noordelijke richting en landingen in zuidelijke richting zijn de inwoners van de gemeente Beekdaelen op eenzelfde manier de klos.

### **Het Heuvelland ontzien?**

Pieter van Geel erkent het probleem en stelt voor om het Heuvelland te ontzien door andere routes te kiezen. Helaas heeft ook dat geen kans van slagen: Zuid-Limburg en zijn luchtruim zijn daarvoor domweg te klein. Wat in het klein voor Geverik en Schietecoven geldt, geldt in optima forma voor Zuid-Limburg als geheel. Het is een kleinschalig landschap, rijk aan natuurwaarden en stiltegebieden, en ook nog eens relatief dichtbevolkt. Buitengewoon kwetsbaar dus. En niet geschikt voor lawaaiige en vervuilende luchtvaart.

### **Openingstijden**

De openingstijden van de luchthaven zijn nu bepaald op 6.00 – 23.00 uur. De Luchtvaartnota neigt naar een openstelling van 7.00 tot 23.00 uur (daarmee worden de uren ontzien die als ‘nachtelijke uren’ worden aangemerkt), en van Geel lijkt dat in zijn advies te volgen.

Maar het vervolg van het rapport levert de nodige onduidelijkheid: daar wordt de mogelijkheid opengelaten om voor Corendon een uitzondering te maken. Terwijl juist de vroege Corendonvluchten van 6 uur 's ochtends de meeste overlast geven. Ook al opmerkelijk, omdat Corendon vakantievluchten aanbiedt, terwijl Van Geel een duidelijke voorkeur voor uitsluitend vracht uitspreekt. En in dezelfde passage wordt een ‘versterkte extensiemogelijkheid’ voorgesteld voor het uur tussen 23.00 en 24.00 uur. Dus hebben we straks een openingstelling van 6.00 tot 24.00 uur en niet van 7.00 tot 23.00 uur. En een nachtrust van 6 in plaats van 8 uur!



### 3 Economische betekenis van MAA

#### Beperkte economische betekenis

Een tweede pijler in het advies van Pieter van Geel is de economische betekenis van MAA. Die is door onderzoeksinstituut Ecorys becijferd in termen van werkgelegenheid op 1760 banen en in toegevoegde waarde op 150 miljoen euro. Alles bruto overigens. De werkgelegenheid komt hoger uit dan de cijfers van Etil, die als basis dienen voor de periodieke rapportage van GS aan Provinciale Staten. De werkgelegenheid is beperkt, bij de luchthaven zelf werken zo'n 200 mensen. De toegevoegde waarde bedraagt ongeveer 0,6% van de toegevoegde waarde van de hele Limburgse economie, die 24,8 miljard bedraagt. Het werkgelegenheidscijfer is bruto: als MAA er niet meer is gaat niet al die werkgelegenheid verloren maar volgens een Etil-onderzoek hooguit de helft daarvan. Bovendien is er in dat geval ruimte voor andere waardecreatie en bedrijvigheid. MAA verdringt namelijk andere mogelijkheden en bedrijvigheid.

Nog enkele kanttekeningen bij deze cijfers:

- De cijfers over de economische betekenis van MAA geven niet aan waarom het aantal vliegbewegingen op MAA zou moeten groeien. Als het aantal vliegbewegingen op MAA niet toeneemt blijft de toegevoegde waarde van MAA in Limburg jaarlijks 150 miljoen euro. Het is bovendien mogelijk met hoogwaardige diensten meer waarde toe te voegen aan dezelfde hoeveelheid vluchten/passagiers/luchtvracht.
- Ecorys heeft de terreingebonden werkgelegenheid en toegevoegde waarde in 2019 berekend. Echter, niet alle terreingebonden activiteiten zijn ook luchtvaartgebonden. Het gehele MRO-cluster is met uitzondering van enkele spoedreparaties niet gebonden aan de lijn- en chartervluchten op MAA. CEO van Schaik van Samco zei in een interview: 'Samco is weliswaar niet afhankelijk van vracht- of passagiersvervoer, maar wel van een start- en landingsbaan.' (<https://www.chapeaumagazine.com/business/samco-thuis-op-maastricht-airport>). Ook een bedrijf als Formani (fabrikant van deurbeslag) op het terrein van MAA is niet gebonden aan de luchtvaart op MAA. Dus zelfs zonder lijn- en chartervluchten op MAA blijft een groot deel van de toegevoegde waarde van MAA behouden in Limburg.
- Daarnaast kunnen ook schijnbaar luchtvaartgebonden activiteiten MAA verlaten, zonder dat sprake is van vermindering van het aantal vluchten. Zie bijvoorbeeld de LVNL, die de luchtverkeersleiding van MAA vanaf 2021 niet meer vanaf Beek maar vanuit Schiphol-Oost gaat regelen.

#### Geen bijdrage aan betere bereikbaarheid

MAA draagt niet bij aan de bereikbaarheid van (Zuid-)Limburg. Er is geen lijnverbinding naar andere, grotere luchthavens die continentaal of wereldwijd verbindingen bieden. MAA biedt aan zakelijke reizigers of toeristen niet de mogelijkheid om in Limburg te landen. Het is ook zeer de vraag of dat nodig is, met liefst acht gemakkelijk bereikbare luchthavens in de buurt.

Qua passagiersvervoer biedt MAA uitsluitend vakantie-reizen naar goedkope zonbestemmingen. Uitgaand toerisme dus, waarbij het overgrote deel van de bestedingen in het buitenland valt.

Voor de luchtvracht geldt, zoals ook van Geel in zijn rapport stelt, dat MAA geen functie vervult in het verzenden of ontvangen van vracht voor Limburgse bedrijven. De vracht die van en naar MAA wordt vervoerd is qua herkomst en bestemming nationaal en Noordwest-Europees van aard. De luchtvrachtmaatschappijen die MAA aandoen zijn 'footloose' en hebben geen enkele binding met onze regionale economie. Nog maar eens Qatar als praktijkvoorbeeld: dat heeft tijdelijk (?) voor een aantal van zijn vluchten Luxemburg ingeruild voor MAA, en neemt voor alle wegtransport zijn vaste transporteur Wallenborn mee naar Beek.

### **Marktonzekerheid passagiers**

Het rapport van Geel laat weinig illusies bestaan over de marktkansen van luchthaven MAA.

Over de markt voor passagiers merkt hij op dat die al vóór Corona volatiel en onzeker was, met een grote afhankelijkheid van één carrier, in het verleden Ryan Air en onlangs Corendon. De toekomst van het marktsegment is erg onzeker, de positie van Corendon is eufemistisch gezegd wankel. Even goed worden passagiersaantallen van 500.000 tot 750.000 in 2030 als mogelijkheid opgesomd. Dat kan, omdat onderzoeksbureau Ecorys die toekomstige aantallen heeft laten bepalen door MAA en Corendon en zich niet baseert op een meer afstandelijk en niet door eigenbelang gedreven oordeel. De door Ecorys voorziene groei is veel hoger dan CPB/PBL in de WLO-scenario's, gebruikt voor de MKBA over MAA, voorzien voor de groei van de bevolking en het inkomen. Waarom zou de markt voor luchtvaart in Limburg veel sneller groeien dan bevolking en inkomen?

Van Geel wijst ook op de prognoses van het luchtvaartprognosemodel van IenW. Dat model komt echter op 366.500 passagiers in 2030 in het meest gunstige scenario. Wat Van Geel vervolgens doet is het jaarlijkse groeipercentage tussen 2017 en 2030 plakken op de pre-coronacijfers van 2019. Echter de prognose van IenW is een langetermijnprognose. Op korte termijn kan sprake zijn van een hogere of juist lagere groei. Als Van Geel het jaarlijkse groeipercentage had toegepast op de cijfers in het coronajaar 2020, zou hij tot een geheel andere prognose voor 2030 zijn gekomen.

### **Marktonzekerheid luchtvracht**

Hetzelfde geldt voor de prognose voor de ontwikkeling van de luchtvracht. De door van Geel voorziene groei van de vracht is gebaseerd op het verleden, en dan met name op twee zeer recente jaren. Deze groei was het gevolg van de capaciteitsrestrictie op Schiphol. Daarvóór was de groei van de luchtvracht op

MAA zeer beperkt. Van Geel stelt terecht dat de 'marktvraag voor luchtvracht voor MAA niet te onderbouwen is'. Niettemin acht hij deze sector kansrijker dan die van het passagiersvervoer en acht hij, mits er sprake is van voldoende 'vindingrijk ondernemerschap', een groei mogelijk van de huidige 111.000 ton naar 200.000 tot 300.000 ton in 2030.

Kenners van de luchtvrachtsector zijn hierover aanzienlijk sceptischer. Zij wijzen op de zwakke concurrentiepositie van MAA. Het is een (te) kleine luchthaven, er zijn géén 'integrators' die voor de algehele afhandeling zorgen, MAA kent een nachtsluiting, een korte startbaan, is afhankelijk van wat er op Schiphol, Luik, Luxemburg overschiet en zo meer. De zwakke uitgangspositie komt in de komende hersteljaren na COVID-19 alleen maar méér onder druk. Zo zal Schiphol er weinig belang bij hebben om vracht naar MAA over te hevelen. De groei van de luchtvracht op MAA in 2020 hangt in hoge mate samen met de COVID-19-pandemie. Tegelijkertijd kende de hoeveelheid luchtvracht op luchthaven Luik in dat jaar een aanzienlijke hogere groei dan op MAA.

### **Ongeloofwaardige prognoses**

De prognoses in het rapport-van Geel zijn erg rooskleurig in vergelijking met de prognoses van het Rijk. Zo worden er in de Plan-MER bij de Luchtvaartnota in 2030 voor MAA maximaal 8.680 vliegbewegingen voorzien. Dat is het maximale aantal waarmee naar verwachting de noodzakelijke klimaat- en leefomgevingsdoelen kunnen worden gerealiseerd. Volgens deze Plan-MER kent MAA een aanbodoverschot: de capaciteit overtreft de vraag. En het door het Ministerie gehanteerde prognosemodel voor de luchtvaart 'Aeolus' voorziet voor MAA voor 2030 voor passagiers een bandbreedte van 178.000 tot 366.000 en voor vracht een bandbreedte van 125.000 tot 128.000 ton.

### **Keuze?**

Van Geel lijkt een keuze voor MAA als luchtvrachthaven te suggereren. Maar een keuze voor behoud van de bestaande combinatie vracht/passagiers sluit hij niet uit. Veel onderbouwing wordt daarbij niet geleverd.

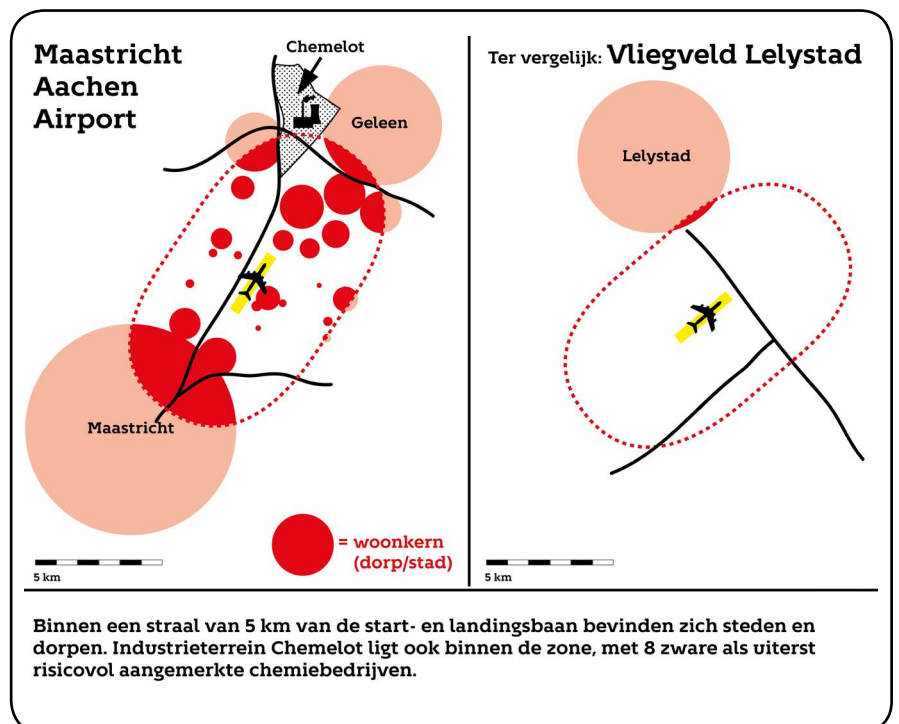
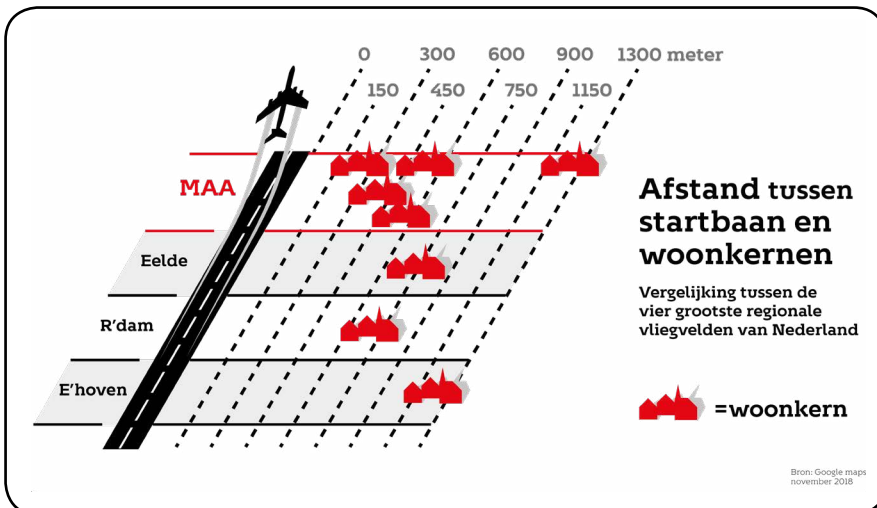
### **Financiële doorrekening**

Een financiële doorrekening van de voorstellen ontbreekt, zoals een berekening van de exploitatieopzet van MAAB&I en MAA, zowel afzonderlijk als geconsolideerd. Dat lijkt toch een belangrijke bouwsteen voor de verdere besluitvorming. Wel waarschuwt Pieter van Geel het Provinciaal Bestuur: als je er een 'eigen' luchthaven op na wilt houden moet je niet alleen de jaarlijks NEDAB-kosten van 4 à 5 miljoen euro opbrengen, maar ook het te verwachten structureel exploitatietekort. En over een particuliere exploitant wordt er niet meer gesproken ...

**Enkele conclusies**

MAA is géén belangrijke schakel in de Limburgse economie. Het is een bedrijf van beperkte omvang dat met bijzonder veel gemeenschapsgeld in leven wordt gehouden. De voordelen voor Limburg in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde zijn beperkt. Daar staat tegenover dat de door MAA veroorzaakte overlast een regelrechte bedreiging vormt voor een van de werkelijk vitale onderdelen van de Limburgse economie, de toeristische sector in met name het Heuvelland. Helaas krijgt deze cruciale sector in het College van GS geen adequate bescherming, omdat de verantwoordelijke gedeputeerde ook MAA in zijn portefeuille heeft. De marktonzekerheid voor MAA is bijzonder groot, en de marktprognoses van Ecorys berusten op drijfzand.

*De enige zekerheid in dit verhaal zijn de hoge kosten voor de gemeenschap.*



#### 4 Zin en onzin van MAA over onze welvaart: de MKBA

##### Maatschappelijke kosten-baten analyse

Om álle positieve en negatieve effecten van een belangrijke investeringsbeslissing in beeld te brengen is een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) het meest geschikte instrument. Daarom heeft de Alliantie eind 2019 aan het provinciebestuur voorgesteld zo'n MKBA te laten uitvoeren. Omdat het provinciebestuur daar toen niet aan wilde, heeft de Alliantie de middelen ingezameld om zelf een MKBA uit te laten voeren door een daarvoor goed uitgerust bureau (NEO-Observatory en LeoBus.nl). De uitvoering van de MKBA is gelijk opgegaan met de adviesopdracht van Pieter van Geel. Er is een aantal afstemmingsmomenten geweest. Bij het opstellen van de MKBA is gebruik gemaakt van een aantal van de bevindingen uit het traject-van Geel. Bijvoorbeeld de gegevens van het Ecorys-onderzoek over werkgelegenheid en economische betekenis in 2019, en de aantallen woningen en gehinderden binnen de geluidscontouren uit het onderzoek van To70. Het is natuurlijk belangrijk om van dezelfde feiten en cijfers uit te gaan. Dat wil niet zeggen dat de cijfers van Ecorys onderschreven worden.

De MKBA is in december gereedgekomen en gepresenteerd met een [persbericht](#). De [Samenvatting](#) heeft de titel 'Zuid-Limburg verdient beter'. Ook het gehele [Rapport](#) is digitaal beschikbaar.

##### Belangrijkste bevindingen

In een MKBA wordt niet alleen gekeken naar de economische betekenis van de luchthaven 'in enge zin' (exploitatieresultaat, directe en indirecte werkgelegenheid etc.) maar breder naar de welvaartseffecten. Dus ook naar de lawaaioverlast en de overige effecten op de gezondheid van bewoners, en naar de gevolgen voor de natuur en de natuurbeleving. Allemaal volgens de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-baten analyses van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving.

In de MKBA is de 50%-hinderreductie-optie van de Provincie meegenomen bij het 'nul-alternatief'. Daarmee worden de varianten 'MAA als (bescheiden) vrachtvliegveld' en 'MAA als klein verkeersvliegveld' vergeleken. Ook is (maar alleen kwalitatief en nog niet gekwantificeerd) gekeken naar de effecten van een alternatieve gebiedsontwikkeling voor het MAA-terrein.

Het aantal vliegbewegingen bij het 50%-hinderreductie-groeiscenario past binnen de bandbreedte van de scenario's die binnen de MKBA zijn gehanteerd. Uit de MKBA blijkt dat het 'nul-alternatief' in alle scenario's het meest negatief is voor de welvaart in Limburg, dat MAA als enkel vrachtvliegveld al een stukje beter scoort, dat MAA als 'klein verkeersvliegveld' (dus zonder groot handelsverkeer) substantieel meer aan onze welvaart bijdraagt en dat – afhankelijk van de invulling – een alternatieve ontwikkeling van het MAA-terrein nog méér aan de welvaart in Zuid-Limburg en Nederland als geheel kan bijdragen.

Met name het woningwaardeverlies en het verlies aan natuurwaarden spelen in de MKBA een belangrijke rol. In de variant 'klein verkeersvliegveld' is bijvoorbeeld het woningwaardeverlies ruim 200 miljoen euro minder dan in de groeivariant van Provincie Limburg (gerekend over de periode 2020 – 2050). In totaal levert een 'klein verkeersvliegveld' ons aan welvaart ruim 300 miljoen euro meer op!

***De MKBA laat dus zonneklaar zien dat hoe kleiner MAA is, des te beter dit is voor onze welvaart. En dat een alternatieve ontwikkeling van het MAA-terrein de kortste weg biedt naar meer werk, meer welvaart en meer geluk.***

Bij het aanvragen van een nieuw Luchthavenbesluit ontkomt de Provincie er niet aan om ook zélf een MKBA uit te doen voeren. Het ligt voor de hand om daarbij de voorliggende MKBA als uitgangspunt te nemen. De Alliantie zegt alle medewerking in dat verband toe. Als te onderzoeken beleidsvarianten stellen wij voor:

- Een MAA volgens het advies-van Geel
- De al onderzochte variant van MAA als 'klein verkeersvliegveld'
- En die van de alternatieve gebiedsontwikkeling van het MAA-terrein



## 5 Herstel van verbinding?

Het advies van Pieter van Geel bevat bruikbare handvatten en is een nuttige tussenstap. Maar om er een serieuze besluitvorming over MAA op te baseren berust het toch te zeer op drijfzand.

1. Het model voor hinderreductie is achterhaald en werkt niet.
2. De economische basis voor MAA is niet aangetoond, integendeel.
3. De levensvatbaarheid van MAA is twijfelachtiger dan ooit. Het ontbreekt aan een adequate markt- en concurrentieanalyse en er is geen deugdelijk ondernemingsplan met een geconsolideerde exploitatieopzet van de luchthaven (MAAB&I en MAA).

Dat zijn wezenlijke bouwstenen voor een besluit over de toekomst van MAA. Eerst moeten er dus andere stappen worden gezet om in het besluitvormingsproces verder te kunnen komen en mogelijk de gewenste verbinding tot stand te brengen.

De meest logische vervolgstap is het uitvoeren van een onafhankelijke MKBA. Daarvoor moeten de juiste beleidsalternatieven worden geformuleerd, in goed overleg met alle stakeholders. En ook bij de uitvoering van de MKBA dienen de stakeholders betrokken te zijn. Om te bewerkstelligen dat de MKBA door alle stakeholders wordt geaccepteerd, is het raadzaam deze gezamenlijk te laten uitvoeren door Ecorys, LeoBus.nl & NEO Observatory. Dit biedt ook efficiency-voordelen. Bij de aanvraag van een nieuw Luchthavenbesluit is een maatschappelijke kosten-batenanalyse overigens een vereiste. En die analyse gaat vooraf aan het bepalen van de koers!

Verder is voor de aanvraag van een Luchthavenbesluit onder andere inzicht vereist in de bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en in de gehanteerde vervoersprognoses. En vraagt de Luchtvaartnota om uniformering van de openingstijden naar 23.00 – 7.00 uur, om een CO<sub>2</sub>-plafond en emissieloos opereren in 2030, en om afspraken over de kwaliteit van de leefomgeving.

### Vragen aan Provinciale Staten

Veel werk aan de winkel dus, voor er sprake kan zijn van een besluit over de toekomststrategie van MAA. En vóórdat het verantwoord is om te besluiten over renovatie van de start-/landingsbaan. Het gaat om een voor de toekomst van Limburg belangrijk besluit waarvoor u een aanzienlijke verantwoordelijkheid draagt.

Voordat er met al dit werk begonnen wordt moet volgens de Alliantie deze vraag gesteld worden:

***Hebben wij in Limburg een 'eigen' luchthaven nodig, gegeven alle luchthavens met hun spectrum aan mogelijkheden in de nabije omgeving;***

Terwijl we weten dat MAA een zeer beperkt economisch nut heeft voor de regio.

En terwijl de kosten van MAA voor de gemeenschap alsmaar hoger worden:

- de jaarlijkse bijdrage NEDAB van structureel 4 à 5 miljoen per jaar;
- de jaarlijkse overige bijdrage (m.i.v. 2014 heeft de Provincie jaarlijks gemiddeld 10 miljoen euro bijgelegd);
- het vooruitzicht van een onvermijdbaar jaarlijks exploitatietekort (om maar niet te spreken van de gemiste winst die je op zo'n forse investering mag verwachten);
- de voorliggende investering voor baanvernieuwing, die misschien wel naar het dubbele gaat van de oorspronkelijk geraamde 25,6 miljoen euro;
- vele miljoenen voor de sanering van buurtschappen als Geverik en Schietecoven in een tijd van tekort aan woningen;
- gelden voor een 'innovatie-agenda' voor MAA en een 'programma-manager innovatie';
- gelden om een governance- en participatiestructuur op te tuigen;
- een onbekende maar potentieel grote schade voor het toerisme in Zuid-Limburg, een van de topsectoren van onze economie;
- grote overlast en gezondheidsschade voor de inwoners van Zuid-Limburg;
- een woningwaardeverlies van honderden miljoenen euro's;
- schade aan de natuur en de kernkwaliteiten die Zuid-Limburg uniek maken.

***Dat zijn heel erg veel gemeenschapsgelden en heel veel negatieve baten!***

***En dat voor een opstapplaats naar goedkope zonbestemmingen en een laad- en losplaats voor vracht die niet voor Limburg is bestemd en die niet uit Limburg afkomstig is. En die we abusievelijk aanzien voor 'basisinfrastructuur' of 'basisvoorziening'.***

De Alliantie tegen Uitbreiding van MAA vraagt aan Provinciale Staten van Limburg om allereerst een MKBA uit te doen voeren en vervolgens de hierboven genoemde afweging te maken, alvorens te besluiten over de toekomst van MAA en over daaruit voortvloeiende financiële consequenties.



# Bijlage

## Overige onderdelen van het advies

Enkele overige onderdelen van het advies-van Geel behandelen we hier kort. Misschien zijn ze namelijk overbodig. Maar zolang de luchthaven nog open is zijn de volgende opmerkingen relevant.

### Duurzaam en innovatief

Niets en niemand ontkomt eraan om duurzaam en innovatief te opereren. De allereerste stap voor de luchthaven is een bezinning op de eigen bestaansredenen. En om, als die is aangetoond, te onderzoeken hoe er een selectief gebruik gemaakt kan worden van vliegen als vervoersmodaliteit.

Op zich is het geen slecht idee om vol in te zetten op innovatief vliegen inclusief het gebruik van drones et cetera. Maar als je echt wilt inzetten op innovatie, doe dat dan met volle overtuiging en op volle kracht. Stop dan zo snel mogelijk met het bestaande, achterhaalde vliegen met grote, lawaaiige en vervuilende toestellen.

Accepteer dat het nieuwe elektrische vliegen met kleine toestellen zal zijn gepaard en niet met de huidige grote toestellen. Misschien heeft dat nieuwe vliegen wél toegevoegde waarde voor Limburg. Maar begin dan vanaf nul, werk samen met de TU Aken en breng de allerbeste mensen bij elkaar die er op dit terrein te vinden zijn.

MAA 'langzaam maar zeker gereed maken voor elektrisch vliegen', dat gaat 'm echt niet worden!

### Governance

Op het gebied van de governance doet Pieter van Geel een aantal zinvolle aanbevelingen.

### Transparante vennootschappelijke verhoudingen

Zo pleit hij voor 'normale' vennootschappelijke verhoudingen. Met een 'echte' NV. Waarin de eigenaar/aandeelhouder er zich rekenschap van geeft dat hij ook

de hoeder is van het algemeen belang. Dat algemeen belang moet dus helder worden gedefinieerd, inclusief de afweging van economische belangen van enerzijds de luchthaven en anderzijds andere economische sectoren (zoals die van het toerisme!) en waarbij ook de afweging wordt gemaakt tussen economische en gezondheids- en welvaartsbelangen van de omwonenden en, breder, de inwoners van Zuid-Limburg. En waarin er sprake is van financiële openheid en transparantie, zodat er helderheid is over kosten en opbrengsten in onder andere een openbare jaarrekening.

### Raad van overleg en advies met directe vertegenwoordiging van omwonenden

De Alliantie juicht het toe, dat er – zolang er nog sprake van een luchthaven zal zijn – een volwaardige Raad van Overleg en Advies komt, onder een echt onafhankelijke voorzitter. Dat naast overheden, luchthaven en maatschappelijke organisaties daarin de omwonenden eindelijk direct vertegenwoordigd zullen zijn middels zelf gekozen vertegenwoordigers. En dat er sprake zal zijn van een royale en onafhankelijke informatievoorziening. Ook verwachten wij dat de Provincie Limburg zich daarin, conform het advies-van Geel, zal opstellen als hoeder van het algemeen belang. Een frisse start op dit gebied vraagt om het beëindigen van de bestaande CRO (Commissie Regionaal Overleg).

### Milieu

Het advies-van Geel is nog weinig uitgewerkt waar het gaat om reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en (ultra) fijnstof. Zowel voor de volksgezondheid als voor de bescherming van de natuur is deze reductie essentieel. Om MAA heen liggen belangrijke te beschermen natuurgebieden. MAA raakt aan de smalle Europees belangrijke ecologische verbindingszone tussen Eifel/Ardennen en Belgische Kempen en grenst aan de 'mooiste bossen van Nederland', die van Bunde en Elsloo.

De luchtvaartsector levert een grote bijdrage aan de emissies van broeikasgassen (met name CO<sub>2</sub>), fijnstof en stikstofdepositie. Daarnaast zijn er emissies die samenhangen met de functie van de luchthaven, zoals grondgebonden activiteiten op de luchthaven, luchthaven-gerelateerde economische activiteiten en verkeersbewegingen van en naar de luchthaven.

Terwijl alle andere sectoren gebonden zijn aan de klimaatdoelstellingen van Parijs en het Nederlands Klimaatakkoord, mag de luchtvaartsector veel meer uitstoten (CO<sub>2</sub>) dan andere sectoren. In tijden van de klimaatcrisis is dit, ook naar toekomstige generaties, onverantwoord.

De Luchtvaartnota lijkt er van uit te gaan dat technologie het probleem gaat oplossen. Volgens deskundigen kunnen zonder krimp de Parijs-klimaatdoelstellingen niet gehaald worden.

Luchtvaart levert, door de uitstoot van met name (ultra)fijnstof, gezondheidsklachten op. Een norm voor ultrafijnstof is hard nodig. Zolang die er niet is moet de uitstoot van ultrafijnstof afnemen.

Nederland zit midden in een stikstofcrisis. Ook de natuurgebieden rondom MAA staan ernstig onder druk. De Commissie Remkes toonde aan dat de luchtvaart voor een groter deel van de Nederlandse uitstoot verantwoordelijk is dan eerder werd aangenomen (Advies Luchtvaartsector. Adviescollege Stikstofproblematiek, januari 2020). Bij groei van het aantal vluchten zal ook de stikstofuitstoot toenemen en zal de natuur nog verder onder druk komen te staan. Zolang de kritische depositiewaarde van de betrokken natuurgebieden niet is behaald mag de luchtvaart niet groeien.

<sup>1</sup> De Alliantie Tegen Uitbreiding MAA bestaat uit vijftien groeperingen verspreid over Zuid-Limburg, t.w. Stichting Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (GUVB), Stichting Donatiefonds Boze Moeders, Stichting Verontruste Artsen, Burgerinitiatief Omwonenden MAA, Milieudefensie Meerssen, Milieudefensie Maastricht, Stichting Milieufrent Eijsden, Stichting Natuurlijk Geuldal, Burgerinitiatief Vallei Lemiers, Bewonersinitiatief Grenzeloos Stil, Werkgroep Sjoen & Stil Heuvelland, Stichting Verontruste Plateaubewoners, Milieuwerkgroep Schinnen-Spaubeek, Werkgroep Acties Tegen Uitbreiding Vliegghinder Zuid-Limburg, Natuur- en Milieufederatie Limburg, en een groeiend aantal verontruste inwoners van Zuid-Limburg.