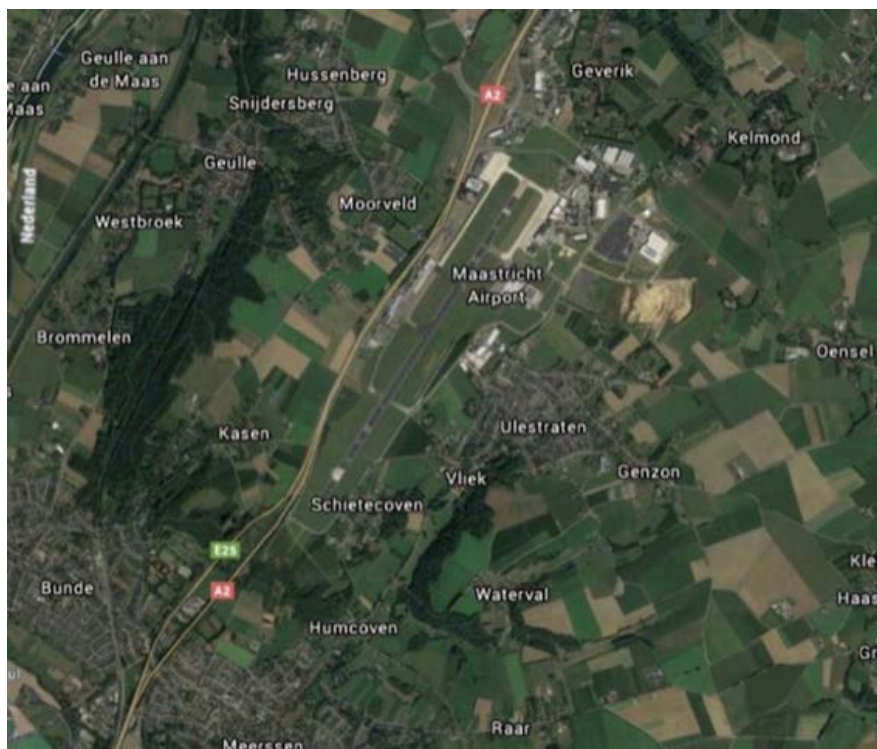


Een uitgave van Alliantie pleinAIR Maastricht.

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

Pagina 1 van 6

## Het overbodige vliegveld MAA dat handen vol met geld blijft kosten

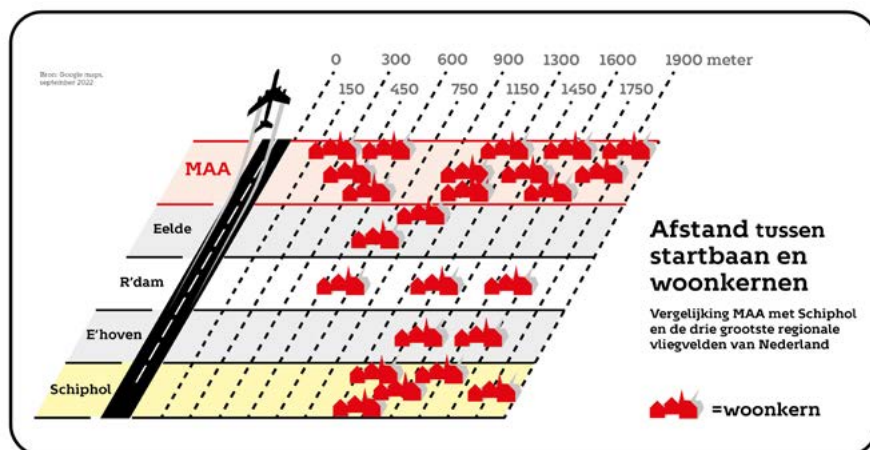


### MAA van bovenaf gezien

Het ligt volledig ingeklemd tussen tal van woonkernen.

Dit beeld maakt ogenblikkelijk duidelijk dat MAA totaal ongeschikt is als luchthaven voor groot handelsverkeer.

Nergens op het vasteland van Europa liggen start- en landingsbaan zo kort op de woonbebouwing als hier. Daarom ontbreekt zelfs een taxibaan.



### Afstand tot woonbebouwing

Door MAA wordt vaak beweerd dat de ontmoedigingsmaatregelen voor lawaaiige en vervuilende toestellen gelijk zijn aan die bij Schiphol gehanteerd worden. Wat hierbij bewust wordt weggelaten is dat **de woonbebouwing zich hier zevenmaal dicht bij de start- en landingsbaan bevindt dan rond Schiphol**. Dit maakt dat dezelfde vliegtuigen hier vele malen meer geluidhinder veroorzaken dan op Schiphol. De infographic maakt dit inzichtelijk.

“ De huidige start- en landingsbaan van de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA), de noord-zuidbaan, ligt relatief ongunstig ten opzichte van de omringende woonbebouwing. **Een verdere ontwikkeling van MAA met uitsluitend een noord-zuidbaan zou uit het oogpunt van geluidsoverlast onaanvaardbare consequenties hebben voor het woon- en leefklimaat in de regio.**”

Brief van de Ministers van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer, en Economische Zaken

Gericht aan de Voorzitter van de Tweede Kamer, 5 november 1996

### Drie ministeries ageren tegen uitbreiding

Het is daarom dat ministers van drie verschillende ministeries reeds in 1996 hebben laten weten dat **uitbreiding van MAA onaanvaardbare consequenties** zal hebben voor het woon- en leefklimaat in de regio. Desondanks verschijnen om de zoveel jaar nieuwe plannen voor uitbreiding op basis van veel te rooskleurige vervoersprognoses.

Tabel 10 Percentage inwoners van 18-64 jaar dat ernstige geluidhinder door vliegverkeer ervaart per gemeente in de regio Zuid-Limburg in 2016 en 2020

Gemeente (indeling 2020)	2016		2020	
	Aantal respondenten 19-64 jaar	% dat ernstige geluidhinder door vliegverkeer ervaart <sup>a</sup>	Aantal respondenten 18-64 jaar	% dat ernstige geluidhinder door vliegverkeer ervaart
Beek (L.)	387	8,5*	858	19,4*
Beekdaelen	1.019	19,5	1.459	18,1
Brunssum	1.147	16,0	1.033	15,6
Eijsden-Margraten	1.327	6,4	1.041	9,4
Gulpen-Wittem	395	1,4*	429	11,6*
Heerlen	2.328	4,0	1.837	4,3
Kerkrade	1.034	2,7	1.130	2,5
Landgraaf	942	1,0*	1.099	4,2*
Maastricht	2.573	2,2*	3.228	7,2*
Meerssen	823	8,3*	865	22,9*
Simpelveld	572	1,2	373	3,2
Sittard-Geleen	2.089	4,0*	1.936	6,8*
Stein (L.)	1.019	3,3	940	3,8
Vaals	258	1,9*	344	8,4*
Valkenburg aan de Geul	564	3,5*	663	8,9*
Voerendaal	342	3,1	410	3,8
<b>Regio Zuid-Limburg</b>	<b>16.819</b>	<b>5,0*</b>	<b>17.645</b>	<b>8,0*</b>

<sup>a</sup>In 2016 is geluidhinder gemeten onder 19-64 jarigen in plaats van 18-64 jarigen.

### GGD-rapport geluidhinder uit 2020

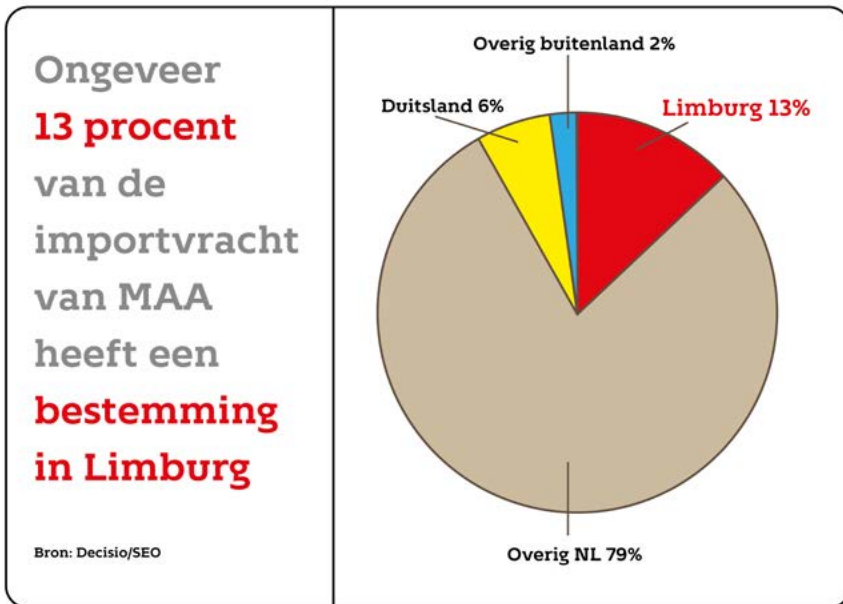
Vanwege de onmogelijke ligging van de luchthaven, ingeklemd tussen de woonkernen, is er sprake van enorme geluidsoverlast. **Het aantal Ernstig Gehinderden (EGH) is dramatisch hoog** en de voorbije jaren nog verder gestegen. De Zuid-Limburg is dan ook de regio in Nederland met de meeste vlieghinder op die van Schiphol na.

In de gemeente Meerssen is het percentage EGH opgelopen tot 23% van de bevolking. In de gemeente Beek tot bijna 20% Onaanvaardbaar hoge percentages die sterk negatieve gevolgen voor de gezondheid van de inwoners hebben.

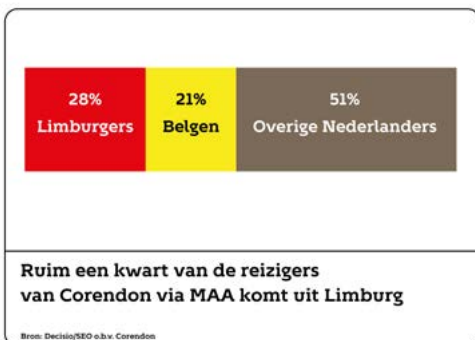
Ook blijkt uit deze staat dat de hinder in vier jaar tijd enorm is toegenomen.

In de gemeente Gulpen-Wittem met meer dan 700%, in Vaals met bijna 300%, in Valkenburg met 150%, in Maastricht met bijna 250%. En dan staat er nu een meer dan verdubbeling van het aantal vliegbewegingen op stapel...

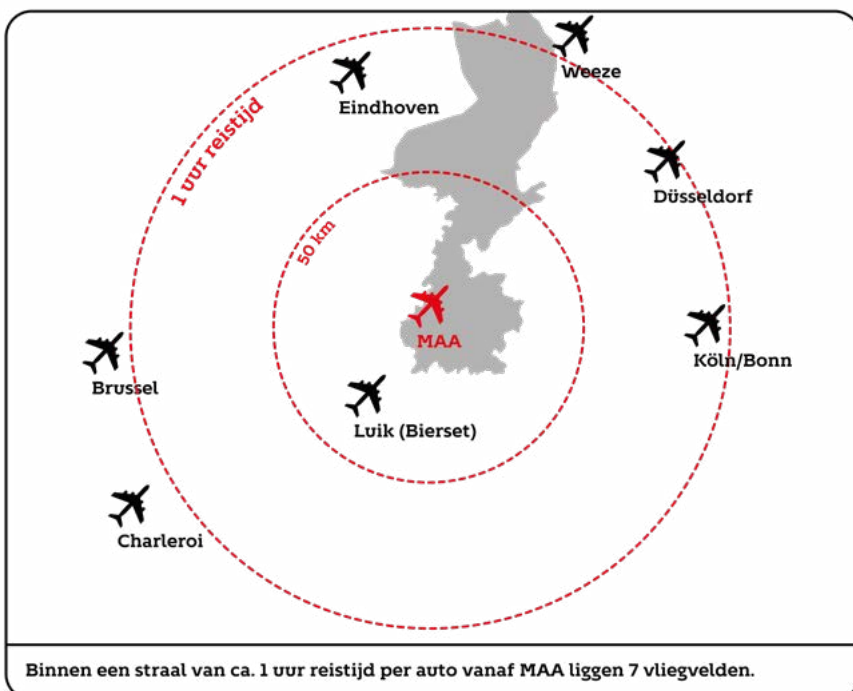
Hierbij moet nog in aanmerking genomen worden dat de luchtkwaliteit in Zuid-Limburg reeds tot de slechtste (lees: ongezondste) van Europa behoort.



**Nauwelijks luchtvracht voor Limburg**  
De ingevoerde luchtvracht heeft voor slechts 13% een bestemming in Limburg en bestaat voor ong. 2/3de uit zwaar bespoten snijbloemen. <https://www.linda.nl/nieuws/binnenland/valentijnsboeket-giftig-onderzoek-bestrijdingsmiddelen/> <https://www.hetkanwel.nl/hoe-giftig-zijn-snijbloemen/>  
'In deze sector vindt echter een revolutionaire ontwikkeling in het transport plaats. Zie verderop.



**Weinig Limburgse reizen vanaf MAA**  
Slechts ongeveer een kwart van de reizigers is afkomstig uit Limburg. In 2019 waren dit er ong. 60.000. Dat is maar 5% van de Limburgse bevolking. In 2022 betrof het slechts ongeveer 3%. Met de verhoging van de vliegbelasting per 1-1-'23 verwacht men een daling van rond de 16%.



**Moordende concurrentie vliegvelden**  
De concurrentie tussen de vliegvelden is moordend. Vliegmaatschappijen spelen de luchthavens tegen elkaar uit voor de goedkoopste landingsrechten. D.m.v. nevenstaande infographic wordt duidelijk gemaakt dat rond MAA er sprake is van een overaanbod: **zeven andere vliegvelden binnen ongeveer een uur rijden** met een vele malen uitgebreider aanbod en vertrek mogelijkheden.

**“ De ZRK acht het van essentieel belang dat bij grote projecten steeds het publieke belang gediend en het maatschappelijk en financieel rendement voor ogen gehouden moet worden.”**

**Alle partijen, zonder uitzondering, omarmden deze boodschap.**

Aanbevelingen Zuidelijke Rekenkamer voor PS bij grote projecten  
5 maart 2021

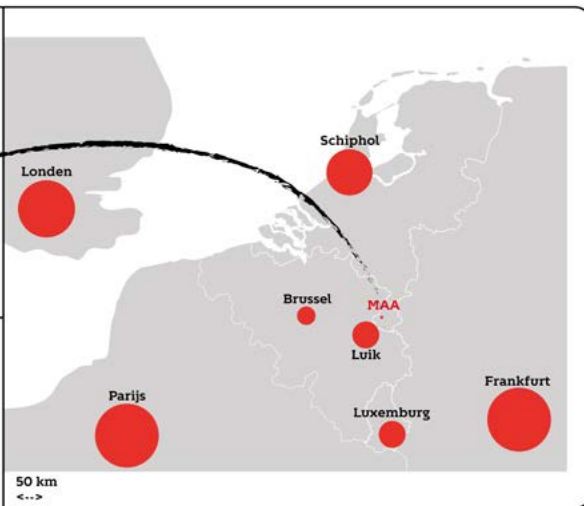
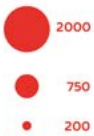
**Aanbevelingen Zuidelijke Rekenkamer**

**De Zuidelijke Rekenkamer deed begin 2021 aanbevelingen** aan PS over hoe te handelen t.a.v. grote projecten als MAA. Het advies benoemde diverse aspecten. Hoe ging PS hiermee om? Het gesprek over het publieke belang, over de uitkomst van de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA), over het financieel rendement en de risico's, over een vast te stellen exit-strategie, is niet gevoerd. Men heeft deze zaken structureel genegeerd, onder tafel geschoven,

Overzicht van vrachtluchthavens rond Maastricht Aachen Airport



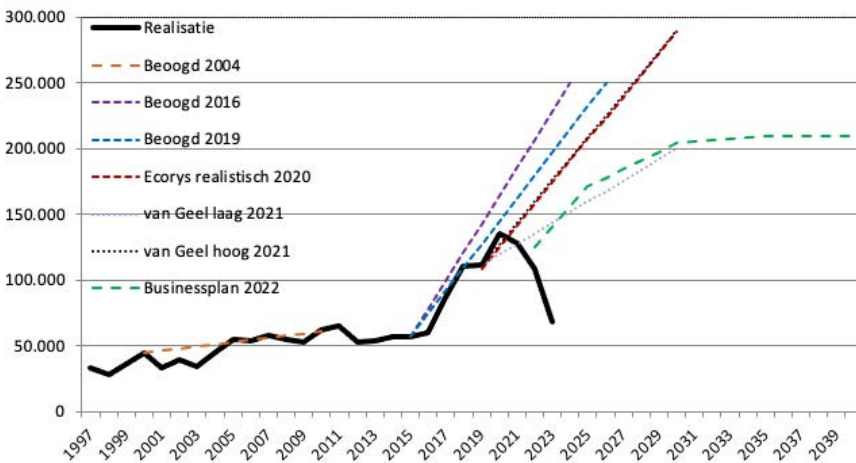
Vracht (x 1000 ton; 2019)



**Betekenis vrachtluchthaven MAA miniem**

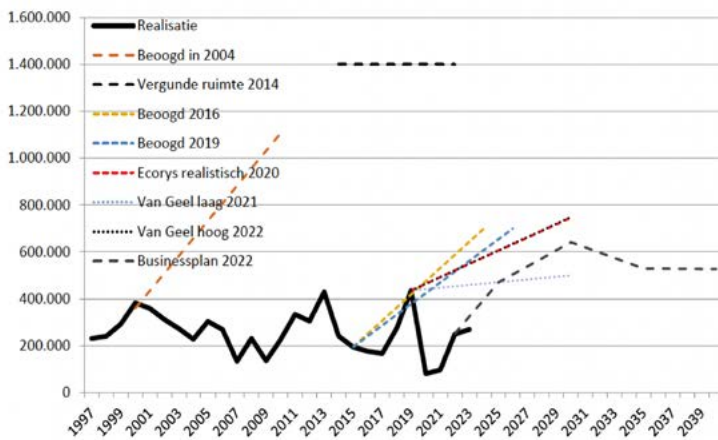
Op deze infographic - overgenomen uit het Rapport van SEO "Effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector" uit 2020 - valt goed af te lezen welke ondergeschikte rol MAA hierin speelt. Desalniettemin probeert het steeds om bij de grote jongens te horen.

Het moge duidelijk zijn dat MAA zonder enige hubfunctie en met een nachtsluiting **een te verwaarlozen rol speelt binnen de luchtvrachtsector** van Noord-West-Europa.



**Vervoerprognoses altijd te hoog**

Deze grafieken laten zien dat onderzoeksbureaus **vervoerprognoses altijd (veel) te rooskleurig** inschatten. Door middel van opgeblazen prognoses tracht men tegenstribbelende volksvertegenwoordigers over de streep te trekken. "Over een paar jaar wordt winst gemaakt, kijk maar!" Maar als later blijkt dat de prognoses niet gerealiseerd worden, zit de opdrachtgever (lees: de belastingbetaler) met de brokken. En het onderzoeksbureau? Dat wordt nooit verantwoordelijk gesteld en is bezig met een volgende opdracht...



**Aantal passagiers MAA: Realisatie sinds 1997, vergund en diverse prognoses**

## Bloemen verkassen steeds vaker naar de zeecontainer

REEFERS

Vervoer van bloemen in zeecontainers lijkt de toekomst te hebben. Het heden hebben ze alvast een beetje te pakken. Uit een land als Kenia komen vooral sinds de pandemie al steeds meer rozen in containers naar Nederland. Technisch is het transport over zee steeds beter mogelijk, de prijzen zijn lager en de uitstoot is minder dan bij luchtvracht. Al zijn er ook nog wel wat problemen op te lossen.

PAUL SMITS 13 januari 2022 10:35



## Recente ontwikkelingen die de vervoersprognose van MAA ernstig kunnen bedreigen:

- vervoer per zeecontainer van de corebusiness van MAA: bloemen  
<https://www.waltherploosvanamstel.nl/7419-2/>  
<https://www.nt.nl/scheepvaart/2022/01/13/bloemen-verkassen-steeds-vaker-naar-de-zeecontainer/>
- dit jaar komt het kabinet met een CO2-plafond voor alle luchthavens
- door de verhoging van de vliegtaks per 1-1-23 verwacht men een vermindering van het passagiersaantal met 16%.
- per 2024 moeten luchtvaartmaatschappijen meer gaan betalen voor de uitstoot van broeikasgassen. Per 2026 vervallen alle gratis rechten en moet de sector alle CO2-uitstoot afkopen. Ook andere broeikasgassen dan CO2 worden bekeken.  
<https://www.nrc.nl/nieuws/2022/12/07/co2-rechten-voor-vluchten-binnen-europa-worden-duurder-a4150759>

## Second opinion op de businesscase van MAA

Eind 2022 kwam de provincie Limburg met de businesscase MAA naar buiten.

Hierop heeft de Alliantie pleinAIR Maastricht een second opinion laten uitvoeren door Walter Manshanden van NEO Observatory Rotterdam, Leo Bus en Michel Brouwers.

Zij hadden de volgende belangwekkende bedenkingen over de voorgestelde businesscase:

- de vervoersprognoses waarop het businessplan gestoeld is, zijn bijzonder optimistisch
- de liquiditeitsbehoefte is niet geheel afgedekt
- wellicht reeds op korte termijn moet de Provincie opnieuw geldelijk bijspringen
- de voorgestelde financiering is mogelijk in strijd met Europese regels voor staatssteun
- er is geen risicoanalyse
- er heeft geen marktverkenning plaatsgevonden
- de moordende concurrentie van nabije luchthavens wordt volledig genegeerd
- een strategie naar de toekomst ontbreekt (geldt ook voor elektrisch vliegen).

## Term sheet - geheime afspraken met de Schiphol Group

Aanvankelijk **geheime afspraken** maar door druk van Statenleden openbaar gemaakt, laten zien dat de Provincie, eigenaar van MAA, zich met handen en voeten gebonden heeft aan door de Schiphol Group opgestelde voorwaarden, waarbij de Provincie vrijwel alle risico loopt en Schiphol nauwelijks of niet. Er kan haast geen besluit genomen worden zonder instemming van de Schiphol Group.

De Term sheet schematisch samengevat:

	<u>Provincie Limburg</u>	<u>Schiphol Group</u>
Investeringen en achterstallig onderhoud	€ 105.000.000	€ 4.200.000
Uitkering bij operationele winst	60%	40%
Aansprakelijkheid voor verliezen en aanvullende kosten	100%	0%