

Jaarverslag 2020

Alliantie Tegen Uitbreiding MAA en Stichting GUVB

www.stopgroeimaa.nl contact@stopgroeimaa.nl

(Derde jaarverslag)

Het jaarverslag geeft een beknopt overzicht van de voornaamste activiteiten



18 maart 2020

Inhoud

1 Alliantie

2 Stichting

3 Overige informatie over organisaties

- Kerngroep Alliantie
- Nieuwsbrief
- Landelijk Burger Beraad Luchtvaart
- OmwonendenMAA
- Bierset Awacs

4 Ontwikkelingen rond MAA

- WOB-procedure
- Luchthavenbesluit
- Adviestraject Pieter van Geel
- Handhavingsverzoek
- Covid-10
- Cijfers MAA

5 Beïnvloeding burgers en politiek

- Publiciteit
- Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA)

- MKBA van de Alliantie

- Politiek

- Toerisme en gemeenten

6 Andere punten

- Samco
- Meten van geluid
- Meten van luchtverontreiniging
- CRO
- Parkeerplaatsen
- Werkgelegenheidscijfers

7 Financiën

8 Afsluitende overwegingen

- Van beperking groei naar krimp
- Luchtvaart een gewone economische activiteit
- MAA

1 Alliantie

De Provincie Limburg is eigenaar van het vliegveld via Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV (MAA B&I) en heeft in 2016 een exploitant gevonden (Trade Centre Global Investments) die gericht is op vrachtvervoer. Om het vliegveld rendabel te maken, moeten grote, zwaar beladen, volgetankte vrachttoestellen kunnen opstijgen. De huidige baan van 2500 meter is daarvoor te kort. De stop-way van 250 meter moet aan de baan worden toegevoegd. Daarvoor is een luchthavenbesluit nodig. Dat is in de tweede helft van 2016 aangevraagd bij de minister. Naar aanleiding daarvan is toen de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA ontstaan.

De Alliantie Tegen Uitbreiding MAA bestaat inmiddels uit 15 groeperingen: Stichting Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (GUVB), Stichting Donatiefonds Boze Moeders, Stichting Verontruste Artsen, Burgerinitiatief Omwonenden MAA, Milieudefensie Meerssen, Milieudefensie Maastricht (opvolger van Stichting Klaar Loch Maastricht), Stichting Milieu front Eijsden, Werkgroep Sjoen & Stil Heuvelland, Stichting Verontruste Plateaubewoners, Stichting Natuurlijk Geuldal, Burgerinitiatief Vallei Lemiers, Bewonersinitiatief “Grenzeloos Stil”, Milieugroep Schinnen-Spaubeek, Werkgroep acties tegen uitbreiding vliegverkeer Zuid-Limburg, Natuur- en Milieufederatie Limburg en een groeiend aantal verontruste inwoners van Zuid-Limburg.

De website voor de Alliantie en voor de Stichting is www.stopgroeimaa.nl en is sinds 28-10-18 online. De website is in 2020 geheel vernieuwd. Verder is de Alliantie o.a. actief op https://www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg/?modal=admin_todo_tour

2 Stichting

De Alliantie is geen rechtspersoon. Daarom is een stichting opgericht. Die kan handelen namens de Alliantie als het gaat over rechtszaken en werving van financiële middelen. De Stichting GUVB (statutaire naam), voluit Stichting Geen Uitbreiding Vliegveld Beek, is opgericht op 3 januari 2018. KvK nummer: 7052 6516, RSIN/fiscaal nummer 8583 59 273, bankrekening: NL20 TRIO 0338 8535 61 en NL69 TRIO 2017 6209 12,

<https://www.stopgroeimaa.nl>, contact@stopgroeimaa.nl Voorzitter is Coen Eggen, Secretaris Wim Derks, Penningmeester Peter Visser. De werkzaamheden van de penningmeester worden uitgevoerd door de secretaris Wim.

Doel van de stichting volgens artikel 2.1 van de statuten:

“De stichting heeft als doel: het voorkomen en bestrijden van ontwikkelingen op de luchthaven Maastricht Aachen Airport, die de gezondheid, het leef- en woonklimaat alsmede de veiligheid van de inwoners van Zuid-Limburg aantasten en bedreigen, en het verrichten van al wat hiermee verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn.” In de statuten (artikel 2.4) staat ook dat de stichting haar doel onder meer tracht te bereiken door het vertegenwoordigen en waarnemen van de belangen van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA. De vergaderingen van het bestuur van de Stichting worden meestal gecombineerd met de vergaderingen van de Kerngroep van de Alliantie. In het verslagjaar was dat 11 keer.

3 Overige informatie over organisaties

Kerngroep Alliantie

Er is een Kerngroep Alliantie gevormd die ongeveer maandelijks bij elkaar komt. (Als gevolg van Covid-19 was dat in 2020 veel minder dan maandelijks.) De uitnodigingen daarvoor gaan naar de groepen die aangesloten zijn bij de Alliantie en andere betrokken en/of actieve personen. De uitnodigingen voor die bijeenkomsten en de verslagen daarvan gaan naar ongeveer 50 mailadressen. Vanwege het niet meer fysiek bij elkaar kunnen komen, is de Kerngroep (vertrouwelijk) schriftelijk op de hoogte gehouden van zaken die spelen.

De Alliantie is organisch ontstaan en functioneert redelijk goed zonder strakke structuur. In 2020 heeft de structuur meer vorm gekregen: een “dagelijks bestuur”, werkgroepen en woordvoerder. Een echte kartrekker met een centrale aansturing heeft de Alliantie niet, maar dit geeft ruimte aan initiatieven van leden van de Alliantie. Binnen de Alliantie nemen

diverse mensen hun eigen verantwoordelijkheid, waardoor het geheel wel goed functioneert.

Nieuwsbrief

Afhankelijk van de hoeveelheid nieuws gaat er een nieuwsbrief uit (bijna wekelijks) naar degenen die gevraagd hebben om actief te worden geïnformeerd. Dat betreft per ultimo 2020 een lijst van ongeveer 720 mailadressen.

Landelijk Burger Beraad Luchtvaart

In 2018 zijn bewonersorganisaties rond de Nederlandse luchthavens van nationaal belang gaan samenwerken. Dit heeft geleid tot het Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (LBBL), [Landelijk Burgerberaad Luchtvaart \(lbbbl.nl\)](http://lbbbl.nl) Vanuit Zuid-Limburg zijn daarbij de Alliantie en een aantal groepen van de Alliantie aangesloten.

LBBL wil bereiken dat de luchtvaart behandeld wordt zoals andere economische activiteiten, dus minder overlast, minder CO2, minder stikstof, gewoon belasting op tickets en op kerosine. Vanuit de Alliantie wordt actief deelgenomen aan de bijeenkomsten van LBBL. (In 2020 waren de bijeenkomsten vanwege Covid-19 digitaal.) Een belangrijk onderwerp was in 2020 de reactie op de Luchtvaartnota 2020-2050.

OmwonendenMAA

Binnen de Alliantie is een groep die zelfstandig heel actief is als het gaat om MAA namelijk het burgerinitiatief OmwonendenMAA met een eigen website www.omwonendenmaa.nl

Bierset en Awacs

In Zuid-Limburg is niet alleen overlast van het vliegverkeer van MAA, maar ook van Bierset en Awacs. De Alliantie neemt dat ook mee waar dat mogelijk en relevant is.

4 Ontwikkelingen rond MAA

WOB-procedure

In 2016 is een concessieovereenkomst gesloten tussen de Provincie Limburg (Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV, MAA B&I BV) en TCGI, Trade Centre Global Investments (MAA). De inhoud daarvan is eventueel van belang voor het indienen van zienswijzen op de aanvraag luchthavenbesluit. Sinds eind 2016 is de rechtspersoon Stichting Donatiefonds Boze Moeders namens de Alliantie bezig om op grond van de Wet Openbaarheid Bestuur (WOB) inzicht te krijgen in de inhoud van die concessieovereenkomst. Na beroep en rechtszaak is procedure zonder succes gestopt. Een journalist is met een vergelijkbare WOB-procedure bezig en gaat wel door naar de Raad van State. Uitspraak in 2020 heeft niets opgeleverd.

Luchthavenbesluit

Mede door de acties van de Alliantie waren er zoveel zienswijzen ingediend op het aangevraagde luchthavenbesluit dat de beslissing uitgesteld werd van begin 2017 naar eind 2017. Net voordat het luchthavenbesluit in oktober 2017 van kracht zou worden, werd duidelijk dat er bij Lelystad Airport fouten waren gemaakt bij de berekening van de geluidsoverlast. Diezelfde fouten zaten ook in de berekeningen bij MAA. Het luchthavenbesluit werd daarom uitgesteld naar 2018. Het verzet tegen de groeiende

overlast van het vliegveld MAA is toegenomen. De verbeterde berekeningen van de geluidsoverlast geven veel minder groeimogelijkheden voor het vliegveld.

De provincie Limburg besloot eind november 2018 tot een heroverweging van de invulling van het vliegveld en trok daarom de aanvraag voor het (gewijzigde) luchthavenbesluit in. De geformuleerde ambities, noodzakelijk om te kunnen spreken van een 'rendabele' luchthaven, bleken niet te passen binnen de beschikbare geluidsgebruiksruimte. In het najaar van 2019 hield de exploitant het voor gezien. De Provincie werd toen behalve eigenaar ook – tegen wil en dank en niet gekwalificeerd – exploitant.

Voor het opstellen van een nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit wordt nu gewacht op de landelijke Luchtvaartnota 2020-2050, waarin ook voor MAA een kader wordt gegeven. Deze nota zou in 2019 komen maar is onder andere door de stikstofproblematiek vertraagd en is pas in de tweede helft van 2020 openbaar geworden. Omdat het kabinet demissionair is, komt de nota pas na de installatie van het nieuwe kabinet, eventueel herzien, in de Tweede Kamer.

Adviestraject van Pieter van Geel

Ten behoeve van de vertaling van de Luchtvaartnota naar MAA heeft de Provincie een onafhankelijke verkenner aangesteld, oud-staatssecretaris Pieter van Geel. [Provinciale vertaling Luchtvaartnota 2020-2030 voor Maastricht Aachen Airport - Provincie Limburg](#) Leden van de Alliantie waren ook nauw betrokken bij dit adviestraject via deelname aan de challenge-groep, werkgroepen en bilaterale gesprekken. In december 2020 heeft hij zijn advies uitgebracht. Mede op basis van dit advies vindt verdere besluitvorming over de toekomst van MAA plaats in Provinciale Staten in 2021. De volgorde van de besluitvorming is inmiddels aangepast: eerst alle informatie, waaronder MKBA, dan pas beslissing over de renovatie van de baan. Die renovatie kost geen 25 miljoen euro, maar veel meer, wellicht richting het dubbele.

Handhavingsverzoek

In opdracht van een omwonende is een akoestisch rapport opgesteld over grondlawaai. Verder bestaat de overtuiging dat er sprake is van illegaal baangebruik wat betreft het gebruik van de stopway, die nooit officieel onderdeel is geworden van de baan. Via een advocaat van een rechtsbijstandverzekering is ten aanzien van overschrijding grondlawaai en illegaal baangebruik op 7-2-19 een handhavingsverzoek ingediend bij de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT). Na beroep op afwijzing van verzoek en de gang naar de rechter om uitspraak te krijgen op beroep kwam er pas begin 2020 een reactie van de ILT waaruit bleek dat er inderdaad sprake was van illegaal baangebruik.

In 2020 is een gerechtelijke procedure voortgezet wat betreft illegaal baangebruik van de stopway en overschrijding grondlawaai. In maart 2021 is de zitting van de rechtbank.

Covid-19

Wat passagiers betreft is de coronacrisis dramatisch voor MAA zoals voor andere vliegvelden. Wat betreft vracht profiteerde MAA van de coronacrisis en was 2020 een topjaar. Een groot deel van de luchtvracht wordt als bijlading vervoerd met passagiersvliegtuigen. Nu er veel minder passagiersvluchten zijn op alle luchthavens, moet meer vracht met vrachtvliegtuigen vervoerd worden. De toename van vracht op MAA lijkt duidelijk een tijdelijk verschijnsel. De hoeveelheid vracht is volgens cijfers van CBS met ingang van december 2020 10% tot 20% lager dan een jaar eerder en 20% tot 30% lager dan twee jaar eerder.

Cijfers MAA

De Alliantie heeft een notitie samengesteld over cijfers betreffende MAA. Deze notitie wordt voortdurend geactualiseerd. Zie [Notitie-Cijfers-MAA-2-2-21.pdf \(stopgroeimaa.nl\)](#) Hier volgt een aantal conclusies op basis van die notitie.

- 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.
- **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 2019 **bijna dubbel zoveel** als in 2018 en bijna **18 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** 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.

5 Beïnvloeding burgers en politiek

Publiciteit

In de loop van het jaar zijn diverse persberichten uitgegaan namens de Alliantie, niet altijd met het beoogde resultaat, maar de aandacht in de pers over het verzet tegen de groeiende overlast van het vliegverkeer in Zuid-Limburg is groot. In 2020 waren er weer vele tientallen publicaties die zeer kritisch waren over vliegverkeer in het algemeen, maar ook over MAA in het bijzonder. Daarvan hadden er veel een direct verband met de inzet van de Alliantie. Daarnaast waren er tientallen ingezonden brieven van tegenstanders van de groeiende overlast van vliegverkeer.

Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA)

Het is gebruikelijk om bij grote infrastructurele projecten een Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) te laten uitvoeren. Daarbij worden voor verschillende scenario's alle effecten in beeld gebracht dus niet alleen positieve, maar ook negatieve, niet alleen economisch, maar ook andere effecten, zoals voor milieu en leefbaarheid. Alle effecten worden in geld uitgedrukt, waarmee een totaalresultaat berekend kan worden van het saldo van alle positieve en negatieve aspecten.

Bij MAA is ten aanzien van economie tot nu toe alleen naar positieve effecten gekeken en niet naar negatieve effecten op bijvoorbeeld de toeristische sector in Heuvelland. De (negatieve) effecten - bijvoorbeeld op milieu, leefbaarheid en gezondheid - zijn nooit in geld uitgedrukt.

In 2019 is bij publieksbijeenkomsten, bij de petitie-actie en bij benadering van de provinciale politiek aangedrongen op een MKBA voor MAA met meerdere scenario's waaronder het referentiescenario van sluiting van MAA. Uiteindelijk heeft GS in december 2019 ingestemd met een MKBA, maar zonder sluitingsscenario en pas nadat de investeringsbeslissing over de renovatie van de baan genomen zou zijn. Daarom heeft de Alliantie begin 2020 besloten om zelf een MKBA te laten uitvoeren.

MKBA van de Alliantie

De MKBA, die uitgevoerd is in opdracht van de Alliantie, is 18-12-20 aangeboden aan Provinciale Staten van Limburg. [Persbericht](#). [Samenvatting](#) "Zuid-Limburg verdient beter". [Rapport](#). De publiciteit hierover vind je op [Alliantie – STOPGROEIMAA](#)

De totale kosten van de MKBA (onderzoek, symposium en brochure over de uitkomsten) werden begroot op €25.000. In februari 2020 is een donatieactie van start gegaan. Per 1-10-20 is het benodigde totaalbedrag van €25.000 gedoneerd.

Omdat er zoveel woningen en natuurgebieden dicht bij MAA liggen is de maatschappelijke schade van MAA groter dan de maatschappelijk baten.

Overeenkomstig de procedure van een MKBA was in overleg met Provincie en MAA een bijeenkomst belegd met stakeholders georganiseerd. Op het laatste moment hebben Provincie en MAA zich afgemeld.

Politiek

Door middel van de publiciteit in de media, (nieuws)brieven naar Provinciale Staten en gesprekken met de fracties in PS is er door de Alliantie invloed uitgeoefend op de politiek. In maart 2019 waren er verkiezingen voor Provinciale Staten.

In Provinciale Staten neemt het draagvlak voor MAA geleidelijk af. Een meerderheid van de partijen is inmiddels zeer kritisch, maar dat geldt in 2020 nog niet voor de meerderheid van het aantal leden van Provinciale Staten.

Toerisme en gemeenten

De toeristische sector in Heuvelland ondervindt veel hinder van de huidige manier van exploiteren van MAA. In 2019 steeg in de lente, zomer en herfst iedere morgen, zeven dagen in de week, direct na 6 uur een aantal toestellen van Corendon op die de nachtrust verstoorden, niet alleen van inwoners van Zuid-Limburg, maar ook van toeristen die hier komen voor de rust. Inhoudelijk staat de toeristische sector achter de doelen van de Alliantie, maar kiest zij haar eigen weg om het doel te bereiken. Verwezen kan worden naar onder andere een brief van 18-12-19 [Microsoft Word - IG-Brief branches inzake MAA 18 december 2018 definitief.docx \(stopgroeimaa.nl\)](#)

Ook bij de gemeenten in Zuid-Limburg is er een groeiend verzet tegen de ontwikkelingen bij MAA en is kritisch gereageerd naar de Provincie. Vanuit de Alliantie zijn ook naar de gemeenten in Zuid-Limburg brieven gestuurd en is gesproken met raadsleden.

6 Andere punten

SAMCO

Er is onduidelijkheid over vergunningen, afspraken en gedogen van SAMCO, een bedrijf dat vliegtuigmotoren onderhoudt. SAMCO heeft vergunning voor propellervliegtuigen, maar onderhoudt nu ook straalmotoren. Het proefdraaien geeft overlast. In overleg met omwonenden is de locatie voor het proefdraaien verplaatst, waardoor de overlast in Ulestraten minder is. Er loopt nog een procedure van een PIP.

Metten van geluid

Na jaren van vertraging wordt er sinds eind 2019 permanent geluid gemeten rond MAA: <https://www.maa.nl/geluidsmetingen-rondom-maastricht-aachen-airport/> en [Maastricht Aachen Airport \(sensornet.nl\)](#) Het betreft 6 meetpunten, elk 3 aan beide kanten van de baan. Ondanks herhaald aandringen zijn er geen openbare rapportages beschikbaar over de resultaten van die metingen. In hoeverre komen de metingen overeen met de berekeningen? Vrijwel dagelijks worden in Geerik pieken gemeten van meer dan 90 dB(A), soms boven de 100 dB(A). Het kindcentrum in Meerssen-West krijgt vrijwel dagelijks geluidspieken van meer dan 80 dB(A), soms meer dan 90 dB(A).

Vanuit mensen van de Alliantie is inmiddels een eigen meetnet opgezet met bijna 20 meetpunten: [Karten \(dfld.de\)](https://www.dfld.de) Rapportages over de resultaten zijn te vinden op [Geluidshinder Maastricht Aachen Airport \(maa-monitor.nl\)](https://www.maa-monitor.nl)

Een probleem blijft dat de wettelijke regels ten aanzien geluid betrekking hebben op gemiddelden per etmaal (Lden), terwijl de ervaren overlast betrekking heeft op pieken.

Metten van luchtkwaliteit

Er wordt door overheden gesproken over het meten van luchtkwaliteit. Wat betreft luchtvaart zou met name ultrafijnstof gemeten moeten worden. Dit gebeurt echter niet. Er loopt wel een onderzoek bij Schiphol.

CRO

Toen leden van de Alliantie in 2016 de vergadering van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Maastricht bijwoonden, bleek dat er nauwelijks enig kritisch geluid was ten aanzien van de groei van MAA. Toen er kritische brieven van omwonenden kwamen in 2017, werden die van tafel geveegd. Inmiddels is de situatie sterk veranderd. Bij de vertegenwoordigers van de omwonenden in de CRO is inmiddels ook een kritische geluid te horen, evenals bij de leden die voorgedragen zijn door de Natuur- en Milieufederatie Limburg. Het is echter nog steeds zo dat de voorzitter de vertegenwoordigers van de omwonenden benoemd op basis van sollicitaties en niet op voordracht van organisaties van omwonenden. Pieter van Geel heeft geadviseerd om dit anders te doen dan nu.

Parkeerplaatsen

In 2018 zijn bij het vliegveld twee lege locaties voor bedrijven volgestort met een laag afval van asfalt. In 2019 bleek dat dit met voorbedachten rade was gedaan om die terreinen te kunnen gebruiken als parkeerplaats voor lang parkerende passagiers van Corendon. Eind 2020 is een verlegging van de vergunning aangevraagd.

Werkgelegenheidscijfers

Al vele jaren gebruikt de Provincie een cijfer van Etil over de directe en indirecte werkgelegenheid van MAA. Dat cijfer ligt in de orde van grootte van 1.500 voor vracht plus passagiers. In 2020 hanteerde de Provincie een cijfer van 3.300 voor alleen vracht. Dit cijfer werd daarna verlaagd naar 2.835 en na een actie van de Alliantie verder verlaagd naar 1.741. [PERSBERICHT-fout-cijfer-luchtvracht-MAA-29-10-20.pdf \(stopgroeimaa.nl\)](#) Ook dit cijfer is nog steeds te hoog en er loopt nog een klacht van de Alliantie wegens schending van wetenschappelijke integriteit. In het traject van Pieter van Geel kwam Ecorys met een cijfer van 1.760 voor vracht plus passagiers. Ook dit cijfer is volgens de Alliantie te hoog. Er lopen nog steeds activiteiten van de Alliantie om de te hoge werkgelegenheidscijfers aan te vechten.

Luchtruim Zuid-Limburg

In Nederland wordt gewerkt aan een luchtruimherziening. Vooralsnog heeft dat geen betrekking op Zuid-Limburg, maar vanuit de Alliantie is wel gereageerd. Verder gaat het bericht rond dat Bierset de beschikking zou krijgen over het luchtruim van Zuid-Limburg als MAA dicht zou gaan. Begin 2021 zijn acties ondernomen om daar duidelijkheid over te krijgen.

7 Financiën

Van de Stichting Exploitatie Onroerend Goed “Geen Uitbreiding Vliegveld Beek” is werkkapitaal ontvangen, dat zoveel mogelijk in stand zou moeten blijven, maar dat al snel is opgegaan aan de kosten van de eerste advocaat en de processen. Pogingen om dit (voor een deel) vergoed te krijgen via rechtsbijstandverzekeringen van leden van de Alliantie zijn niet gelukt. Medio 2018 zijn we van advocaat veranderd. Deze tweede advocaat heeft nooit kosten in rekening gebracht. Verder zijn in 2019 juridische zaken opgepakt door een advocaat via rechtsbijstandverzekeringen. Hier zijn geen kosten aan verbonden.

Crowdfunding, met name via het mailbestand van de nieuwsbrief, heeft in 2018 €5.765 opgeleverd en in 2019 €7.175, dus ongeveer €1.400 meer. De steun voor de activiteiten van de Alliantie groeit. In 2020 is er een afzonderlijke crowdfunding voor de MKBA geweest met een opbrengst van €25.050. Het totaal van giften vanuit de bevolking was in 2020 €26.243. Aangevuld met andere inkomsten, met name van Milieudefensie (€1.989) komt het **totaal van inkomsten in 2020 uit op €28.493**.

De grootste uitgaven hadden in 2020 betrekking op de MKBA: de onderzoekers (€18.150), de tekstschrijver van de publieksversie (€2.420), bijeenkomsten, drukwerk enz (€2.242) samen €22.992. Ook in 2021 moeten nog kosten voor de MKBA betaald worden. De totale kosten voor de MKBA waren enerzijds minder omdat vanwege Covid-19 een gepland symposium over de uitkomsten niet is doorgegaan, maar anderzijds meer omdat de onderzoekers extra kosten hebben moeten maken voor afstemming met het traject van Pieter van Geel, meer bijeenkomsten, waaronder presentaties en meer schriftelijke vragen. Er is bij de Provincie een aanvraag ingediend voor een financiële bijdrage in de meerkosten.

In 2020 is de website helemaal vernieuwd, waardoor de totale kosten voor de website uitkwamen op €1.834. Daarnaast is er nog een aantal andere kleinere uitgavenposten. Al met al komen **de totale uitgaven uit op €24.781**

Het saldo van inkomsten min uitgaven was in 2020 gelijk aan €3.712. Daarmee werd het vermogen eind 2020 gelijk aan €4.367. Beseft moet worden dat in 2021 nog betaald moet worden voor de extra kosten van de MKBA.

Voor nadere informatie over de actuele financiële situatie en een begroting voor 2021 volgens recent inzicht wordt verwezen naar [Financin Stichting GUVB.pdf \(stopgroeimaa.nl\)](#)

8 Afsluitende overwegingen

Van beperking groei naar krimp

In het jaarverslag van 2018 werd gemeld dat er in de loop van 2018 een kantelpunt is opgetreden in het denken over de groei van de luchtvaart. Deze ontwikkeling heeft zich verder doorgezet. De discussie over de luchtvaart zwelt aan. Het maatschappelijk bewustzijn over schade als gevolg van vliegen neemt toe, schade in de vorm van overlast in de directe omgeving en klimaatverandering. Het verzet tegen groei van de luchtvaart wordt steeds algemener. Het begrip “vliedschaamte” is algemeen bekend. In 2019 ging het zelfs niet alleen meer over beperking van groei van de luchtvaart, maar werd ook al over de mogelijkheid van krimp gesproken. De gerechtelijke uitspraak over stikstof (PAS) heeft hier ook een bijdrage aan geleverd. Inmiddels is duidelijk dat ook de luchtvaart een bijdrage moet leveren aan het klimaatbeleid.

Luchtvaart een gewone economische activiteit

Waarschijnlijk gaat steeds meer de opvatting postvatten dat de luchtvaart behandeld moet worden als gewone economische activiteit, die overlast voor omgeving en aantasting klimaat moet gaan verminderen en die gewoon belasting moet gaan betalen op tickets en kerosine. De luchtvaart gaat zijn bevoordeelde positie kwijtraken.

MAA

In 2016 werd de beperking van de groei van MAA als maximaal haalbaar beschouwd vandaar de naam "Alliantie Tegen Uitbreiding MAA". De Alliantie heeft in de afgelopen jaren een bijdrage geleverd aan de veranderende opvattingen over de luchtvaart.

In 2019 is de heroriëntatie op de functie van MAA begonnen. Dat is voortgezet in 2020. De invulling van de exploitatie, zoals die tot nu toe was, is volstrekt niet duurzaam. Hier volgen twee voorbeelden. Vanaf 's morgens 6 uur worden toeristen naar verre bestemmingen gebracht waarbij inwoners en toeristen in Zuid-Limburg uit hun slaap gehaald worden.

Vanuit Afrika worden bloemen aangevlogen, die over de weg naar Aalsmeer gaan.

Er zal een volledige heroverweging plaats moeten vinden van functie en invulling van MAA.

Alles wijst er nu op dat 2021 een beslissend jaar wordt voor de toekomstige invulling van het terrein van MAA: luchtvaart (in welke vorm?) of gebiedsontwikkeling met een echte meerwaarde voor de regio.

Wim Derks

Secretaris van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

Secretaris/penningmeester van de Stichting GUVB