

Deze nieuwsbrief, een uitgave van Alliantie pleinAIR Maastricht, 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@pleinairmaastricht.nl www.pleinairmaastricht.nl www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg

Pagina 1 van 11

Bestaat het dossier MAA alleen maar uit problemen?

- 1.** Luchtvracht en passagiers op MAA bevinden zich op jaarbasis in een dalende lijn. Deze daling gaat tot minstens maart 2024 door (de laatste maand waarover cijfers van het CBS beschikbaar zijn).
- 2.** In de periode van juli 2023 t/m maart 2024, de 9 maanden na de tijdelijke sluiting voor de baanrenovatie, was de hoeveelheid luchtvracht historisch laag. In de afgelopen kwart eeuw was alleen in januari t/m september 1999 het niveau lager, afgezien van 9-maands-perioden met daarin de maanden mei en juni 2023 van de tijdelijke sluiting.
- 3.** De hoeveelheid omzet, luchtvracht plus trucket vracht plus passagiers, is gedaald naar ongeveer 45% van de verwachting in het businessplan uit 2022.
- 4.** Er is geen marktanalyse gemaakt door MAA. Het optimisme van MAA over de komende ontwikkeling is volstrekt niet onderbouwd.
- 5.** De Alliantie pleinAIR Maastricht heeft een marktanalyse laten maken waaruit blijkt dat de verwachting in het businessplan 2022 veel te optimistisch is.
- 6.** Een natuurvergunning (Wnb-vergunning) ontbreekt. Dit is een

economisch delict waarvan aangifte is gedaan. Het verkrijgen van een natuurvergunning is problematisch voor MAA.

- 7.** De Tweede herziene basisrapportage MAA bevat een fout cijfer op een essentieel punt: het aantal passagiers zou gegroeid zijn, terwijl er sprake is van een aanzienlijke daling. Van de 8 grafieken geven er 4 een fout beeld. De ontwikkelingen bij MAA worden minder slecht c.q. veel gunstiger voorgesteld dan die in werkelijkheid zijn. Is hier sprake van bewuste misleiding?

En verder

- 8.** Nieuwe exploitatievergunning (luchthavenbesluit) ontbreekt.
- 9.** Proefdraaien met straalmotoren is illegaal.
- 10.** Gezondheidsschade bij omwonenden door geluid en luchtverontreiniging, waarvoor juridische procedures in voorbereiding zijn
- 11.** Veiligheidszone ligt gedeeltelijk buiten luchthaventerrein, waarover binnenkort een juridische procedure gestart wordt
- 12.** Onvoldoende grip op investeringen volgens de Zuidelijke Rekenkamer
- 13.** Sinds medio 2014 is € 111 miljoen gemeenschapsgeld naar MAA gegaan. Er liggen nog toezeggingen voor een totaalbedrag van € 86 miljoen.
- 14.** Zakelijk relevante lijnverbindingen voor passagiers zijn allemaal verdwenen, resteert het wegbrengen van toeristen naar verre bestemmingen

15. Vracht voor Noordwest-Europa is in zware concurrentie met omliggende luchthavens, zoals met name luchthaven Luik op slechts 40 km afstand van MAA
16. Sluiting van MAA is beter voor Limburg volgens onderzoek (MKBA) in opdracht van de Provincie zelf
17. Er is een aantrekkelijke andere bestemming van luchthaventerrein mogelijk

Toelichting en verwijzingen

Ad 1, 2 en 3 over omzet

Zie [notitie over omzet](#).

Ad 4 en 5 over marktanalyse

De uitzonderlijk optimistische verwachtingen van de groei van vervoer op MAA in het Businessplan van 2022 zijn niet onderbouwd met een marktanalyse.

De uitzonderlijk optimistische verwachting van MAA over de ontwikkeling in 2024 zoals vermeld in de Basisrapportage, is op geen enkele wijze onderbouwd.

Omdat een marktanalyse ontbreekt heeft de Alliantie dan maar zelf opdracht gegeven voor de uitvoering van een (beknopte) marktanalyse voor luchtvracht MAA. Zie [marktanalyse](#).

Enkele conclusies uit die marktverkenning zijn:

“Uit voorgaande is duidelijk dat de verwachte groei van de luchtvracht in het businessplan van MAA uit 2022 uitzonderlijk hoog is. Het is veel hoger dan nationale prognoses en hoger dan de trend op basis van de ontwikkeling uit het verleden. Deze beperkte marktanalyse laat zien dat er geen enkele grond is voor zo'n hoge groeiverwachting. Het verdient aanbeveling om op basis van een onafhankelijke gedegen marktanalyse te komen tot realistische verwachtingen over de toekomstige ontwikkeling van de hoeveelheid vracht op MAA.”

“De conclusie is dat een beschrijving van de totale hoeveelheid luchtvracht in het verleden en een ambitie dan wel projectie zonder onderliggend verklarende analyse en kwantitatief model te weinig basis is voor een financieel verantwoorde beslissing over een besteding van € 182,9 miljoen ten behoeve van instandhouding van de afhandeling van luchtvracht op Maastricht Aachen Airport. Met andere woorden, het was een onverantwoorde beslissing.”

Ad 6 over natuurvergunning

Terwijl er door MAA veel stikstof wordt uitgestoten op Natura 2000-gebieden ontbreekt een natuurvergunning. Er is door MAA wel een natuurvergunning aangevraagd en de Minister voor Natuur en Stikstof heeft op 15-12-24 een Ontwerpbesluit vergunning Wet Natuurbescherming (WNB) voor de exploitatie van MAA gepubliceerd. Hierop zijn vele zienswijzen ingediend. Voor nadere informatie zie [reactie op ontwerp natuurvergunning](#). Daarin staat onder andere het volgende.

De samenvattende conclusie is dat dit Ontwerpbesluit direct in strijd is met de Habitatrictlijn en met de Wet natuurbescherming aangezien het Ontwerpbesluit het mogelijk maakt de stikstofbelasting van enkele Natura 2000-gebieden als gevolg van vliegverkeer van en naar MAA aanzienlijk te laten toenemen. De kwaliteit van ten minste drie nabijgelegen zeer stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden wordt niet verbeterd, zoals uitdrukkelijk de bedoeling is van de Stikstofwet, maar verder verslechterd. Dit is des te opmerkelijker nu aan talloze andere initiatieven en projecten – woningbouw, bouw en/of uitbreiding van veestallen bijvoorbeeld – strenge beperkingen worden opgelegd om ervoor te zorgen dat de stikstofbelasting van (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebieden afneemt.

Als de komende natuurvergunning voor MAA ruimte biedt voor een aanzienlijke toename van de stikstofuitstoot, dan houdt die zeer waarschijnlijk geen stand bij een beroep van de Raad van State. Als de natuurvergunning de stikstofruimte beperkt tot de realisatie van de top in 2019, dan is er voor MAA geen ruimte voor groei overeenkomstig het businessplan.

Omdat een exploitatie zonder natuurvergunning een economisch delict is heeft de Alliantie een handhavingsverzoek ingediend bij het OM én een klacht bij de Rechtbank omdat het OM tot nu toe niet handhaaft. Omdat er geen uitzicht is op een houdbare natuurvergunning, kan de klacht bij de Rechtbank ertoe leiden dat het OM wel gaat handhaven op het economisch delict.

Voor nadere toelichting zie [handhaving economisch](#).

Ad 7 over basisrapportage

Gedeputeerde Staten hebben per brief van 14 mei 2024 (verzonden 15 mei 2024) de Tweede herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport aangeboden aan Provinciale Staten. Zie [basisrapportage](#).

In een [notitie van de Alliantie](#) wordt commentaar gegeven op die basisrapportage. De belangrijkste conclusies uit deze notitie zijn:

- Het cijfer van het aantal passagiers in 2023 is fout, waardoor er van 2022 naar 2023 een groei gesuggereerd wordt in plaats van een aanzienlijke daling.
- Van de acht grafieken in de rapportage zijn er vier fout, waardoor er onterecht een minder negatief c.q. een veel positiever beeld van de ontwikkelingen op MAA gegeven wordt.
- Voor de vervoerscijfers van 2024 wordt een niet onderbouwde uitgesproken positieve verwachting gegeven.
- In het overzicht van beschikbaar gestelde subsidies voor MAA ontbreekt een bedrag van € 33 miljoen.
- Over de financiën van MAA wordt voor 2023 geen informatie gegeven, laat staan een verwachting over 2024, zoals bij de vervoerscijfers.

Ad 8 over het ontbreken van nieuwe exploitatievergunning

Daardoor zijn burgers onvoldoende beschermd. Er loopt een traject voor de aanvraag Luchthavenbesluit. Deze zal echter op zijn vroegst halverwege 2025 komen: [brief van de minister](#).

Ad 9 Proefdraaien met straalmotoren is illegaal

Bij Samco vindt al vele jaren illegaal proefdraaien met straalmotoren plaats. Ook andere vergunningen in het kader van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) ontbreken nog.

Waarschijnlijk is er extra geld nodig voor noodzakelijke voorzieningen tegen geluidsoverlast.

Op 29-12-23 heeft GS een aantal ontwerpbesluiten ter inzage gelegd.

Daarop zijn zienswijzen ingediend onder andere door de Alliantie pleinAIR Maastricht [zienswijze Alliantie](#) en omwonenden [zienswijze omwonenden](#), vertegenwoordigers van omwonenden in de CRO (bijlage bij agendapunt 9 van de [vergadering van CRO](#) op 28-3-24 vergadering CRO) en de gemeente Meerssen [zienswijze Meerssen](#).

Uit de zienswijzen kunnen onder andere de volgende conclusies getrokken worden. Volgens de omwonenden is het bouwen van een Ground Run-up Enclosures (GRE) de enige morele maatregel om toestemming te verlenen voor het testen van straalmotoren vanwege jarenlang het illegaal gedogen ervan. *Wie gaat dat betalen? Moet hier weer gemeenschapsgeld bij?*

De gemeente Meerssen is tegen het proefdraaien van straalmotoren op deze luchthaven, vanwege het grote aantal woningen in de nabije

omtrek en de daarmee gepaard gaande overlast voor de bewoners.

De vraag is of MAA en Samco wel een positieve economische betekenis hebben voor de regio. Er is onvoldoende rekening gehouden met de geluidbelasting van de gecumuleerde/gezamenlijke grond- en luchtgebonden activiteiten van het industrieterrein en vliegveld MAA. Het ontwerp besluit is in strijd met fundamentele rechten, zoals het recht op een gezond leefmilieu (art. 6 EVRM). De voorgestelde activiteit voldoet niet aan de geldende milieunormen en -eisen, en dat is in strijd met de wet.

Ad 10 Gezondheidsschade bij omwonenden door geluid en luchtverontreiniging, waarvoor juridische procedures in voorbereiding zijn

Omwonenden ondervinden ernstige gezondheidsschade door geluid en luchtverontreiniging afkomstig van MAA. Dit terwijl overlast onvoldoende gemeten wordt en de gevolgen onvoldoende onderzocht worden.

Uit diverse onderzoeken bij luchthavens blijkt dat geluid en luchtverontreiniging ernstige gezondheidsschade veroorzaken bij werknemers van de luchthaven én bij omwonenden. Door omwonenden is een eigen meetnet voor geluid opgezet: <https://maa-monitor.nl/>

Wat luchtverontreiniging betreft is met name het ultrafijnstof zeer schadelijk. Metingen in opdracht van omwonenden laten bij woningen dichtbij de baan zeer hoge concentraties daarvan zien. Mede op basis hiervan wordt nu een civielrechtelijke procedure door omwonenden

voorbereid wegens onrechtmatige overlast. Juridische procedures elders laten zien dat die succesvol kunnen zijn.

Ad 11 Veiligheidszone ligt gedeeltelijk buiten luchthaventerrein, waarover binnenkort juridische procedure gestart wordt

Het vliegveld ligt op een onmogelijke plaats tussen buurtschappen en met een veiligheidszone buiten het luchthaventerrein. Over dit laatste wordt een juridische procedure opgestart.

Vrijwel nergens ligt een luchthaven zo dicht bij woonkernen als MAA met alle gevolgen van dien. De ruimte op het luchthaventerrein is zo beperkt dat de aan de zuidzijde de veiligheidszone buiten het luchthaventerrein ligt en doorkruist wordt door een openbare weg. Een handhavingsverzoek is nu bijna gereed, omdat deze situatie in strijd is met Europese regels (en ook van de vergelijkbare en andere ICAO regels).

Ad 12 Onvoldoende grip op investeringen volgens Zuidelijke Rekenkamer

De Zuidelijke Rekenkamer heeft een uiterst kritisch rapport over o.a. MAA geschreven.

Eindrapport onderzoek ZRK Grip op investeringen Limburg, e-mail ZRK van 11-04-2024 (PS DOC-00642571) [rapport ZRK](#).

In de media verschenen hierover o.a. de volgende berichten op 12-4-24

[L1 nieuws](#) "Onderzoek: provincie redt projecten met vele miljoenen, maar verliest daarna controle en risico's uit het oog",

[De Limburger](#) in de krant met de kop “De provincie heeft de verslagen van de commissarissen van Maastricht Aachen Airport nog nooit opgevraagd” en NRC: *Forse kritiek Zuidelijke Rekenkamer: “Provincie Limburg heeft niet genoeg grip op miljoeneninvesteringen”.*

In het betreffende rapport staat op pagina 17 van 't Bestuurlijk rapport: Suggesties voor vragen over de stand van zaken en risico's bij het investeringsproject MAA:

- mate van aanwezigheid/uitputting van reserves;
- ontwikkeling van exploitatiesaldo;
- aantallen vluchten;
- ontwikkelingen die van belang zijn voor de tijdige totstandkoming van elektrische vluchten op MAA.

Ad 13 over gemeenschapsgeld naar MAA

Uit een overzicht in de [notitie over omzet](#) blijkt dat sinds medio 2014 € 196 miljoen subsidie is toegezegd aan MAA, waarvan € 70 miljoen is uitbetaald per 31-12-22. Dat is € 8,2 miljoen per jaar. In 2023 is € 40,7 miljoen uitbetaald. Sinds medio 2024 is dus € 111 miljoen gemeenschapsgeld naar MAA gegaan. Met ingang 1-1-24 is nog € 86 miljoen belastinggeld beschikbaar voor MAA. Naast deze subsidie van de regionale overheden is er de algemene “subsidie” voor de luchtvaart: geen belastingen op kerosine en vliegtickets.

Ad 16 Sluiting van MAA is beter voor Limburg volgens onderzoek in opdracht van de Provincie

In opdracht Provincie Limburg is een maatschappelijk kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd met 5 alternatieven voor de toekomst van MAA: SEO economisch onderzoek, DECISIO economisch onderzoek en advies en To70, *MKBA Maastricht Aachen Airport, Maatschappelijk kosten-batenanalyse van verschillende toekomstopties voor Maastricht Aachen Airport, Eindrapport 2022*

Op pagina 7 staat onder conclusies:

"Alternatief 5 (sluiting) laat voor de provincie Limburg een positiefsaldo van gekwantificeerde kosten en baten zien. Dat komt doordat de hinder en financiële tekorten van de luchthaven in de provincie neerslaan en een groot deel van de baten buiten de provincie."

Volgens de MKBA in opdracht van de Provincie is het voor Limburg dus beter als het vliegveld sluit.

Ad 17 Er is een aantrekkelijke andere bestemming van het luchthaventerrein mogelijk

Zie <https://pleinairmaastricht.nl/>