

MAA: Hoe overheden dienstbaar zijn maar niet aan de bevolking.

De luchtvaart staat landelijk in de belangstelling. Maastricht Aachen Airport ontkomt natuurlijk niet aan deze belangstelling. Burgers stellen steeds meer vragen omdat hun onzekerheid over de toekomst van hun leefbaarheid groeit. Wij begrijpen dit, temeer omdat deze vragen ons ook ter harte gaan en wij geen antwoord weten. Overigens, het gaat niet alleen over leefbaarheid (gezondheidsproblemen door geluid en vervuiling) maar ook over natuurschade, milieuschade, zaken die in Zuid Limburg toch al zwaar onder druk staan. Om die reden zitten wij met de volgende vragen:

1. In het kader van aanvraag luchthavenbesluit voor MAA is gekeken naar de positieve economische effecten, waaronder de extra werkgelegenheid, als gevolg van de beoogde groei van groot (vracht)verkeer.
Nu er al sprake is van groei van groot vrachtverkeer, nog zonder verlenging van de baan met 250 meter, komen er reacties vanuit het Heuvelland: "Heuvelland Hotels in geweer tegen MAA-plan" (dagblad De Limburger van 12-10-17) en "Vrachtluchten bedreigen toerisme" (dagblad De Limburger van 25-10-17) en brief van Vaals en Gulpen-Wittem aan Staatssecretaris Dijkema.
De groei van het vrachtverkeer vindt ook plaats in de randen van de nacht: vanaf 6:00 uur en tot 23:00 uur en met ontheffing tot 24:00 uur. De groei van het vrachtverkeer kan grote schade veroorzaken aan de volksgezondheid en het toeristisch imago van het Heuvelland met grote gevolgen.
 - a. Er is in het kader van de aanvraag luchthavenbesluit niet voldoende gekeken naar de negatieve effecten van groei van het (vracht)verkeer zoals effect op de toeristisch-economische industrie met verlies aan arbeidsplaatsen in het Heuvelland, waardedaling van huizen, schade aan gezondheid bevolking enz.
 - b. Er is onvoldoende het saldo van positieve en negatieve gevolgen voor onder a. genoemde onderzocht.
 - c. Gezien het voorgaande en de onzekere investeringen van 70 miljoen euro door de provincie van ons geld, zijn alle afwegingen die gemaakt worden om MAA verder uit te breiden en te exploiteren op een complete wijze geschied waarbij deze argumenten op een objectieve manier geïnterpreteerd worden? Hierbij meegenomen dat de geïnvesteerde 70 miljoen euro op een andere wijze ook tot rentabiliteit kunnen leiden.

2. Er ontstaat een structureel tekort aan arbeidskrachten in bepaalde sectoren, zoals o.a. ook blijkt in artikels als "Geen mensen, modegigant mijdt Limburg"(dagblad De Limburger van 1-11-17). De werkloosheid daalt in Zuid-Limburg sneller dan landelijk en is inmiddels voor het eerst sinds het begin van de sluiting van de mijnen lager dan het landelijke gemiddelde.
 - a. Er is in het kader van de aanvraag luchthavenbesluit niet voldoende gekeken naar de toekomstige situatie op de arbeidsmarkt in deze sector, mede gezien de demografische ontwikkeling in Zuid-Limburg.
 - b. De vraag is of er nog wel behoefte is aan groei van economische activiteiten die negatief zijn voor leefbaarheid, milieu en natuur maar ook negatief zijn

voor sectoren met aantrekkelijke werkgelegenheid, zoals het toerisme in Heuvelland.

3. In het kader van aanvraag luchthavenbesluit zijn cijfers genoemd over beoogde hoeveelheid passagiers en vracht in 2024 en daarbij passende aantal vliegbewegingen met groot verkeer. In het advies van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) MAA van april 2016 en bij de informatiebijeenkomst in juni 2016 is een groei van aantal vliegbewegingen met groot verkeer van 2015 naar 2024 genoemd die de helft minder is dan de groei die genoemd is richting Ministerie als basis voor de aanvraag luchthavenbesluit (brief naar leden PS van 20-9-17). Dit verschil in de cijfers is begin 2017 bij nadere analyse van de stukken ontdekt door een omwonende.
 - a. Naar de omgeving is de helft minder groei gecommuniceerd dan naar het Ministerie.
 - b. Het is begrijpelijk dat omwonenden zich misleid voelen.

4. De groei van groot (vracht)verkeer veroorzaakt toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Dat wordt niet gemeten maar berekend, een methode die discutabel is. De toegestane geluidsoverlast is op basis van jaargemiddelden, terwijl omwonenden juist last hebben van piekbelasting, met name in de randen van de nacht. Dit wordt door overheden volledig genegeerd.

Onder andere bij Schiphol wordt geluid gemeten. Meetpunten staan daar over het algemeen op vele kilometers afstand van de banen, omdat woonwijken niet dicht bij de baan liggen. Best ligt op ongeveer 5 km afstand van het vliegveld Eindhoven en de gemeente heeft gezorgd dat er aldaar meetpunten voor geluid zijn gekomen. Bij MAA liggen woonwijken uitzonderlijk dicht bij de baan. Naast de baan, ten oosten, liggen de woningen van Schietecoven op 200 meter en woningen van Ulestraten op 600 meter. Naast de baan, ten westen, liggen woningen van Kasen op 600 meter en woningen van Moorveld op 700 meter. Onder de vliegroute, dus vanaf het einde van de baan liggen ten noorden de woningen van Geverik op 650 meter. Onder de vliegroute, dus vanaf het einde van de baan liggen ten zuiden de woningen van Meerssen-West op 1250 meter met het kindcentrum op 1500 meter. Er is dus alle reden om ook bij MAA te meten en niet op basis van mogelijk foute analyses te berekenen.

 - a. De overheid dient nu al op woningafstand rond MAA geluid en luchtkwaliteit te meten.
 - b. De overheid dient objectieve meetgegevens te rapporteren waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen meting op basis van jaargemiddelden en op basis van piekbelasting maar ook met onderscheid in de belasting overdag en de randen van de nacht.

5. Op de website van de CRO Maastricht staat onder Wie zijn wij? “De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht is het onafhankelijke overleg- en adviesorgaan voor vereniging van bewoners, regionale en lokale overheden en luchtvaartpartijen... Met als doel om hinder van de luchthaven Maastricht-Aachen Airport zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen.” De begrippen bewoners en hinder worden als eerste genoemd, terwijl

uit de verslagen van de vergaderingen blijkt dat verreweg het grootste gedeelte van de leden van de CRO vooral gericht is op het optimaal gebruik van de luchthaven. Bewoners die in de CRO zitten hebben ook niet het idee dat ze bewoners vertegenwoordigen maar dat ze er als individuele bewoner zitting in hebben.

- a. Er dient een benoemingsprocedure te komen waarbij de vertegenwoordigers van de omwonenden niet benoemd worden op voordracht van de voorzitter, maar op voordracht van de gemeenteraad van de omliggende gemeenten, zoals dat bijvoorbeeld ook gebeurt bij vliegveld Rotterdam.
 - b. Het bedrijfsleven, dat hinder ondervindt van de groei van (vracht)verkeer met name de toeristische sector in Heuvelland, dient zitting te krijgen in de CRO.
6. Zoals overal, kunnen er ook in de luchtvaartwereld bedrijven zijn die zich niet aan regels houden of criminele activiteiten verrichten zoals witwassen. Overheden worden steeds alerter (hoewel?) bij het afgeven van nieuwe vergunningen aan ondernemers.
- a. De nieuwe exploitant van MAA zou aan een BIBOB-procedure onderworpen moeten worden.
 - b. Gebruikers van MAA dienen gescreend op integriteit en betrouwbaarheid.

Inmiddels zijn door partijen Aan GS en aan de regering vragen gesteld waarbij voornoemde aspecten ook een plaats gekregen hebben. We zijn benieuwd naar de antwoorden. In ieder geval zijn wij van mening dat dit dossier behoorlijk stinkt. Burgers worden bewust op afstand gehouden, politici oen precies wat ze zelf willen ter ere en glorie van.....

Peter Visser