

Aan de leden van Provinciale en Gedeputeerde Staten van Limburg

Geachte Mevrouw/Mijnheer,

Tot u richten wij ons inzake de 'herbezinning', die het aftredende College van GS op 28 november j.l. met betrekking tot de verdere ontwikkeling van luchthaven MAA heeft afgekondigd.

In de voorafgaande zittingsperiode van PS en GS heeft het Provinciaal Bestuur een royale financiële impuls gegeven aan de intensivering van MAA. In 2016 heeft het Provinciaal Bestuur middels zijn deelneming MAAB&I bij de Minister een aanvraag ingediend voor een nieuw Luchtvaartbesluit. In december 2017 heeft de Minister verklaard de gevraagde baanverlenging te willen gedogen. Eind november 2018 heeft MAAB&I de aanvraag vervolgens weer ingetrokken.

Het College van GS heeft toen verklaard een periode van 'herbezinning' te willen inlassen en ruim de tijd te willen nemen om een nieuwe aanvraag voor te bereiden. GS hebben ook verklaard aan de vele bezwaren van omwonenden tegemoet te willen komen en o.a. de meest vervuilende en lawaaige toestellen te willen 'uitfaseren'.

Daaraan voorafgaand, in oktober 2018 heeft burgerinitiatief OmwonendenMAA uw Staten verzocht om een 'pas op de plaats' te willen maken en ruimte voor een 'herbezinning' te bieden. We juichen de voorgenomen herbezinning dan ook zeer toe.

In de bijgevoegde notitie bepleiten we met betrekking tot de aanstaande herbezinning:

- **dat daarin sprake zal zijn van een serieuze heroverweging van de toekomst van MAA;**
- **dat het nut van MAA voor Zuid-Limburg tegen het licht zal worden gehouden en dat duidelijk wordt waar de regio behoefte aan heeft;**
- **dat er in dat verband meerdere mogelijke scenario's zullen worden onderzocht;**
- **dat er op elk van die scenario's een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse zal worden toegepast, die door onafhankelijke wetenschappers zal worden uitgevoerd;**
- **en dat OmwonendenMAA daarin tijdens alle fasen van het proces een relevante en substantiële rol spelen.**

Op die wijze kan er een weloverwogen besluitvorming plaatsvinden die zal mogen rekenen op een zo groot mogelijk draagvlak in de Limburgse samenleving.

We richten ons met deze notitie tot alle leden van de nieuwe Provinciale Staten. Het is onze intentie om hiermee een constructieve bijdrage te leveren aan de discussie en besluitvorming over een voor Limburg buitengewoon belangrijk vraagstuk.

Hoogachtend,

Namens
Omwonenden MAA,

Lou Wanten
Frank Wormer

Tevens namens alle andere organisaties die deel uitmaken van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA, te weten:

Stichting GUVB, Stichting Donatiefonds Boze Moeders, Stichting Verontruste Artsen, Milieudefensie Meerssen, Milieudefensie Maastricht, Stichting Milieufrent Eijsden, Stichting Natuurlijk Geuldal, Burgerinitiatief Vallei Lemiers, Natuur- en Milieufederatie Limburg, Werkgroep Sjoen en Stil Bemelen, Bewonersinitiatief Grenzeloos Stil Vijlen-Vaals, Graetheidecomité, Milieugroep Schinnen-Spaubeek

VOORSTEL VOOR EEN FUNDAMENTELE HERBEZINNING OP DE TOEKOMST VAN MAA

Beknopte Voorgeschiedenis

Maastricht-Aachen Airport, voorheen 'Vliegveld Beek' heeft in de afgelopen decennia vooral een kwakkelend bestaan geleid. Dat is niet vreemd. Er zijn in de omgeving van MAA genoeg alternatieve luchthavens voorhanden. MAA voorziet slechts in een beperkte behoefte vanuit de regio zelf en wordt hoofdzakelijk benut door gebruikers van buiten de regio. De markt is zodanig concurrerend dat er geen bestaansrecht is voor een maatschappelijk verantwoord en financieel zelfstandig MAA. Bovendien ligt de luchthaven zozeer te midden van dichte woonbebouwing en nabij een zeer belangrijk toeristisch-recreatief gebied dat de ontwikkeling van een serieuze luchthaven op deze plek niet evident is. De huidige plek biedt voor de luchthaven geen locatievoordeel en is dus zeker geen optimaal vestigingsmilieu. Niet voor niets heeft de toenmalige Nederlandse regering in 1996 in een brief aan de Eerste en de Tweede Kamer vastgesteld dat 'verdere ontwikkeling van de huidige Noord-Zuid baan zal leiden tot onaanvaardbare consequenties voor de leefomgeving van de omwonenden'.

Dat die uitspraak nog steeds recht overeind staat is in de afgelopen periode gebleken. De intensivering van MAA sinds de tweede helft van 2017 heeft inderdaad geleid tot een onverwachte en onaanvaardbare overlast voor veel omwonenden, zowel in de directe omgeving van de luchthaven als in het omringende Heuvelland, tot in Vijlen en Vaals toe. Dat blijkt wel uit het zeer sterk gestegen aantal klachten over hinder van landende en opstijgende vliegtuigen: een vertienvoudiging ten opzichte van 2016. Ook de Heuvellandgemeenten en de ondernemers in de gastvrijheidsbranche hebben hun serieuze zorgen uitgesproken. Gezien de voor MAA geformuleerde ambities zullen de klachten en zorgen enkel nog toenemen.

Zo bezien is het te begrijpen dat de aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit uit 2016 door het Provinciaal Bestuur in november 2018 al weer is ingetrokken. En is het goed dat er nu een periode van herbezinning aanbreekt waarin er breed kan worden nagedacht en onderzocht wat voor de toekomst van MAA en van Zuid-Limburg en zijn bewoners een verstandig scenario zal kunnen zijn.

Waarom een herbezinning gewenst is

Wij zijn van mening dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar en er onvoldoende is nagedacht over de ambities en intensivering van MAA en de wijze waarop die in de afgelopen jaren gestalte heeft gekregen, en wie de voordelen hebben en wie de nadelen ondervinden. Onze zienswijze is dat Zuid-Limburg overwegend de nadelen ondervindt. Deze zijn omvangrijk en zullen in de toekomst verder toenemen, met grote sociaal-economische schade als gevolg. Dit kan niet de bedoeling van het aanstaande Provinciaal Bestuur zijn.

Een goed uitgevoerde herbezinning kan die fout goed maken en de opstap zijn naar een verantwoorde besluitvorming die kan rekenen op een breder draagvlak in de Limburgse bevolking dan nu het geval is. Wij realiseren ons dat de Provincie inzake MAA contractuele verplichtingen is aangegaan en de exploitatie heeft uitbesteed. Dat staat de wenselijkheid en de noodzaak van een serieuze herbezinning niet in de weg. Integendeel: de belangen zijn zo groot dat zonder onbevungen reflectie doorgaan op de ingeslagen weg géén optie is. Uiteraard kan in die herbezinning niet worden voorbijgegaan aan het lopende debat in het kader van de nieuwe nationale Luchtvaartnota.

Streefbeeld

Een dergelijke herbezinning start met het ontwerpen van een streefbeeld voor de toekomst van Zuid-Limburg: op welke wijze willen we werken aan onze welvaart, ons welzijn, ons geluk; op basis van welke waarden en behoeften.

Daarbij wordt, zo stellen wij voor, aangesloten bij twee Strategische Actieplannen die onlangs tot stand zijn gekomen: het 'Strategisch Actieplan Zuid-Limburg' van de drie grote steden in Zuid-Limburg, en het 'Strategisch Actieplan Middengebied Zuid-Limburg' van de gemeenten in het Middengebied, het Heuvelland. Beide Actieplannen gaan uit van de regionale sterkten en concurrentievoordelen van de regio.

Tegen die achtergrond moet er ook een probleemanalyse plaatsvinden: welke vraagstukken heeft Zuid-Limburg met het oog op de toekomst? Wat is het maatschappelijk probleem dat met zo'n majeure investering van onze Provincie moet worden opgelost? Welke regionale of provinciale noodzaak is er om 80 miljoen plus te investeren in de nu voor MAA geformuleerde ambities? Wat is de vraag naar luchtvaart in de regio, en welke luchthavens voorzien in die behoefte? Wat zijn de vraagstukken van Zuid-Limburg en wat zijn daar de bijpassende oplossingen voor? Wat zijn de feiten?

Meerdere scenario's

We stellen voor om in het kader van de herbezinning meerdere scenario's te onderzoeken en te vergelijken. Vertrekpunt is daarbij wat we het '0-scenario' noemen, ofwel de situatie waarin de Provincie niets gedaan zou hebben: dus niet de eigendom van de luchthaven zou hebben verworven en ook niet MAA tot 'groot project' zou hebben aangewezen.

1. Het '0-scenario'

Het 0-scenario is de exploitatie van MAA in 2016, dus vóóordat de recente investering door de Provincie Limburg heeft plaatsgevonden.

2. Intensiveringsscenario 2017/18

Dit scenario betreft het huidige exploitatiemodel. Mede op basis van een investering van 80 miljoen euro door de Provincie Limburg in MAA is er door de Provincie een contract gesloten met TCGI, en is de ambitie geformuleerd om in 2024 700.000 passagiers en 250.000 ton vracht te vervoeren. In 2018 zijn ongeveer 275.000 passagiers vervoerd (overwegend uitgaand toerisme naar goedkope zonbestemmingen) en is 125.000 ton vracht verladen (overwegend overslag van groenten, fruit en bloemen, veelal met bestemming buiten de regio). De ambitie voor 2024 houdt dus een ruime verdubbeling in van de in 2018 gerealiseerde aantallen. Wij wijzen de Provincie erop dat TCGI (dat intussen zijn naam heeft veranderd) aan de onderkant van de markt opereert. Het brengt de regio in euro's en anderszins te weinig toegevoegde waarde. Zo geeft ook het 'gratis parkeren' voor de Corendon-passagiers treffend de waarde van de luchthaven weer: niet zo groot vanwege de nabijheid van veel concurrerende luchthavens.

3. MAA als bescheiden regionale luchthaven

In dit scenario wordt om te beginnen onderzocht wat de reële behoeften in de regio aan 'luchtzijdige bereikbaarheid' zijn, als aanvulling op de bereikbaarheid die wordt geboden door de omringende luchthavens in binnen- en buitenland. Daarvan zijn er acht gelegen binnen een afstand van 100 kilometer of minder vanaf luchthaven MAA.

Vervolgens wordt nagegaan of er op basis van die behoeften een regionale 'luchthaven van de toekomst' kan worden ontwikkeld. Daarin wordt rekening gehouden met de ligging van luchthaven MAA te midden van dichte bebouwing en de beperkingen die daarvan onvermijdelijk het gevolg zijn. En wordt er juist gekozen voor een luchthaven aan de 'bovenkant' van de markt. Door te vliegen met kleine toestellen die beperkt overlast geven, en door aan te sluiten bij de meest innovatieve ontwikkelingen in de luchtvaart.

4. van Airport naar Brainport

Tenslotte stellen wij voor om te onderzoeken wat de effecten zijn van een andere bestemming dan die van luchthaven voor de ongeveer 200 hectare die onze Provincie in eigendom heeft 'binnen de hekken' van het huidige MAA. We stellen voor om die terreinen in te zetten voor de verdere ontwikkeling van de kenniseconomie in Limburg, ofwel: hoe zetten we een al decennia lang drukkend probleem om in een perspectiefvolle oplossing en maken we van een Airport een Brainport.

Als analyse van de andere scenario's leidt tot de conclusie dat MAA als regionale luchthaven geen oplossingen biedt voor de vraagstukken van Zuid-Limburg, niet aansluit bij de behoefte aan luchtverkeer van de regio, niet levensvatbaar en niet noodzakelijk is, dan biedt dit vierde scenario een aantrekkelijk perspectief: **de ontwikkeling van het MAA-terrein tot kennis die twee Brightlandsgebieden verbindt.**

Een aaneengesloten gebied van 200 ha, strategisch gelegen tussen Rivierpark Maasvallei in het westen en het Heuvelland in het oosten, tussen de Chemelot Campus in het noorden en de UM en de Health Campus in het zuiden. Volledig in eigendom van onze Provincie en dus beschikbaar om die geheel en al in te zetten voor de verdere ontwikkeling van onze regio tot duurzame top-technologische regio.

De Health Campus groeit uit zijn voegen en heeft behoefte aan een nieuw bedrijventerrein. Dat kan prima op het MAA-terrein. Bovendien ligt er voor Chemelot een indringend rapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid. Daarin wordt geadviseerd om de functies die niet direct aan de chemische productieprocessen zijn gerelateerd, elders onder te brengen. Ook daarvoor is het MAA-terrein zeer geschikt. En Graetheide kan dan groen blijven.

Tenslotte: de laboratoria, die nodig zijn in verband met de mogelijke komst van de Einstein Telescoop, kunnen heel goed 'landen' op het huidige MAA-terrein.

Waarschijnlijk zijn er op het MAA-terrein en de omliggende bedrijventerreinen ook ruime mogelijkheden om bij te dragen aan de energietransitie.

Objectiverend onderzoek

Vervolgens is het zaak om voor deze vier scenario's **alle** maatschappelijke effecten in beeld te brengen en te objectiveren door deze te monetariseren ofwel in euro's uit te drukken. Zo kan de relatieve maatschappelijke aantrekkelijkheid van de diverse scenario's worden vastgesteld, kunnen ze onderling goed worden vergeleken en kan er een transparante keuze worden gemaakt.

Te onderzoeken elementen

Zonder uitpuittend te willen zijn stellen we hier een aantal elementen voor, die voor de verschillende scenario's in beeld gebracht en 'gewaardeerd' moeten worden:

- bereikbaarheid van en voor de regio, mede gelet op de aanwezigheid van veel omringende luchthavens
- werkgelegenheid in de verschillende arbeidsmarktsegmenten
- werkgelegenheid in andere sectoren (bijv. de gastvrijheidsbranche)
- regionale infrastructuur
- economische groei
- vestigingsklimaat
- waardedaling van woningen en overig onroerend goed
- gevolgen voor de OZB-opbrengst voor de gemeenten
- gevolgen voor de gezondheid van de blootstelling aan lawaai, vooral het lawaai in de vroege ochtend en late avonden
- gevolgen voor de gezondheid door de blootstelling aan fijnstof en ultrafijnstof en aan chemische elementen, in combinatie met de al slechte luchtkwaliteit in de omgeving Maastricht-Meerssen
- veiligheid (o.a. afwaaiende dakpannen)
- leefbaarheid in de woonkernen en in de regio
- rust en stilte
- kwaliteit van het landschap: ons Nationaal Landschap en de Natura 2000-gebieden
- verstoring van de aangewezen Stiltegebieden
- invloed op de 'groene long' en de 'gezondheidsoase' van het 'Middengebied'.

Uitvoering van het onderzoek

Wij vragen het onderzoek te laten uitvoeren door onafhankelijke wetenschappers, die bekend zijn met het uitvoeren van maatschappelijke kosten baten analyses. Het onderzoek dient transparant te zijn: alle relevante stakeholders moeten er bij betrokken zijn en input kunnen leveren. De betrokkenheid moet vorm krijgen middels een breed samengestelde begeleidingsgroep.

Proces

Wat wij concluderend aan uw Staten voorstellen is om:

- serieus werk te maken van de door het vorige College van GS aangekondigde 'herbezinning' over de toekomst van luchthaven MAA;
- behalve het '0-scenario' en het in 2017 gestarte exploitatiemodel ook de twee door ons voorgestelde alternatieve scenario's, en mogelijk een combinatie van die twee, te onderzoeken;
- het onderzoek van de diverse scenario's uit te voeren in de vorm van een maatschappelijke kosten baten analyse;
- een gedegen probleemanalyse van de vraagstukken van Zuid-Limburg op te stellen, in het bijzonder de bereikbaarheid via de lucht, en te bezien in hoeverre MAA daarvoor oplossingen biedt;
- alle relevante maatschappelijke stakeholders in het proces te betrekken en het zo tot een breed gedragen proces te maken.

Deze werkwijze legt de basis voor een best mogelijke uitkomst voor onze Provincie en een zo breed mogelijk draagvlak daarvoor.