

Van: Denktank MAA <denktank.maa@gmail.com>

Verzonden: woensdag 18 mei 2022 16:01

Aan: Statenlid, Ijpelaar, WAJ <waj.ijpelaar@prvlimburg.nl>; Statenlid, Werrij-Wetzels, M <m.werrij@prvlimburg.nl>; Statenlid, Depondt-Olivers, MLH <mlh.depondt@prvlimburg.nl>; Statenlid, Frische, GHC <ghc.frische@prvlimburg.nl>; Statenlid, Geraats, JML <jml.geraats@prvlimburg.nl>; Statenlid, Meziani, A <A.Meziani@prvlimburg.nl>; Statenlid, Voncken-Janssen, IDAM <idam.voncken@prvlimburg.nl>; Statenlid, Absil, MGJAC <mgjac.absil@prvlimburg.nl>; Statenlid, Palmen, ECC <ecc.palmen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Driessen, RB <rb.driessen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Kerseboom, S <s.kerseboom@prvlimburg.nl>; Statenlid, Westhoff, RJH <rjh.westhoff@prvlimburg.nl>; Statenlid, Bijnen van, HM <hm.van.bijnen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Claassen, RAB <rab.claassen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Bosch, MT <mt.bosch@prvlimburg.nl>; Statenlid, Ernst, RAMM <ramm.ernst@prvlimburg.nl>; Statenlid, Hermans, LJ <lj.hermans@prvlimburg.nl>; Statenlid, Jimenez Hastenrath, CL <cl.jimenezhastenrath@prvlimburg.nl>; Statenlid, Megens, BJMH <bjmh.megens@prvlimburg.nl>; Statenlid, Heldens, TM <tm.heldens@prvlimburg.nl>; Statenlid, Koopman, SN <sn.koopman@prvlimburg.nl>; Statenlid, Bastiaans, LH <lh.bastiaans@prvlimburg.nl>; Statenlid, Lodewijks, AJVC <ajvc.lodewijks@prvlimburg.nl>; Statenlid, Nijskens, HLM <HLM.Nijskens@prvlimburg.nl>; Statenlid, Valk van der, RE <re.van.der.valk@prvlimburg.nl>; Statenlid, Caldenberg van, M <m.van.caldenberg@prvlimburg.nl>; Statenlid, Claessens-Schepers, YM <ym.claessens@prvlimburg.nl>; Statenlid, Wolters Gregório, J <j.woltersgregorio@prvlimburg.nl>; Statenlid, Mertens, KGM <kgm.mertens@prvlimburg.nl>; Statenlid, Jetten, TGM <tgm.jetten@prvlimburg.nl>; Statenlid, Baneke, PD <pd.baneke@prvlimburg.nl>; Statenlid, Westen, OD <od.westen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Berghorst, A <a.berghorst@prvlimburg.nl>; Statenlid, Kuntzelaers, JJM <jjm.kuntzelaers@prvlimburg.nl>; Statenlid, Schuuring, EA <ea.schuuring@prvlimburg.nl>; Statenlid, Vaessen, LAP <lap.vaessen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Wageningen van, J <j.van.wageningen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Jenneskens, MTP <m.jenneskens@prvlimburg.nl>; Statenlid, Franssen, RJH <rjh.franssen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Linden van der, HVM <hmv.van.der.linden@prvlimburg.nl>; Statenlid, Loomans, PJM <pjm.loomans@prvlimburg.nl>; Statenlid, Plusquin, PSML <psml.plusquin@prvlimburg.nl>; Statenlid, Fischer-Otten, AMJN <amjn.fischer-otten@prvlimburg.nl>; Statenlid, Thewissen, MW <mw.thewissen@prvlimburg.nl>; Statenlid, Reuser, JAAM <jaam.reuser@prvlimburg.nl>; Statenlid, Smeets, BBPM <bbpm.smeets@prvlimburg.nl>; Statenlid, Vincken, NJHM <njhm.vincken@prvlimburg.nl>; Pregled, Alexander <aoj.pregled@prvlimburg.nl>

Onderwerp: MAA - De afweging voor de beslissing over de toekomst van MAA

Geacht lid van Provinciale Staten,

Bijgaand sturen wij u een kopie van een brief van Denktank-MAA aan Gedeputeerde Staten over de afweging voor de beslissing over de toekomst van MAA.

Wij sturen u een kopie van de brief, omdat de inhoud wellicht ook interessant is voor het maken van uw eigen afweging.

Met vriendelijke groet,
Leo Kant
namens Denktank-MAA

Denktank-MAA is een burgerplatform, dat met onderzoek een positieve bijdrage wil geven aan objectieve informatieverstrekking aan GS, PS en bewoners van Limburg.

Aan:
College van Gedeputeerde Staten van Limburg

Kopie:
Leden van Provinciale Staten van Limburg

Beek, 18 mei 2022

Betreft: De afweging voor de beslissing over de toekomst van MAA

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

In de vergadering van de PS-FEB-Cie van 13 mei jl. is aan u gevraagd om met een aanbeveling te komen voor een beslissing over de toekomst van MAA. Graag geven we u hierbij onze visie.

Situatie

Een groot aantal fracties hebben aangegeven dat zij kennis, ervaring en/of tijd te kort komen om alle facetten van de vier voorliggende scenario's goed te kunnen beoordelen. De onzekerheid lijkt ons ook voort te komen uit het feit, dat recentelijk is vastgesteld dat PS volkomen onjuist werd geïnformeerd over de werkgelegenheid door MAA. Bovendien hebben veel fracties uit bilaterale discussies met Denktank-MAA begrepen, dat de ervaren geluidhinder heel sterk zal toenemen en dat daardoor veel meer woongebieden en het toerisme getroffen zullen worden. Daarnaast zijn een aantal financiële consequenties nog onvoldoende duidelijk.

Op het punt van geluidhinder treft GS het verwijt, dat zij daarover geen nader onderzoek hebben uitgevoerd en PS niet juist hebben geïnformeerd c.q. een volledig verkeerd beeld hebben gegeven. Zie ook onze brief hierover aan u van 29 november 2021.

Conform de Luchtvaartnota *“moet de toekomstige ontwikkeling van regionale luchthavens primair gestuurd worden via het niveau van hinder dat de overheid vanuit haar publieke taak acceptabel acht. Daarmee wordt een luchthaven ten principale op gelijke wijze behandeld als elke andere economische activiteit. Dat betekent ook dat het geaccepteerde hinderniveau uiteindelijk bepalend is en economische perspectieven niet het vertrekpunt zijn”*.

Echter, zonder voorafgaande informatie en discussie met PS over geluidhinder en het daaraan te stellen maximale niveau laat GS de Raden van Commissarissen van MAA en Schiphol onderhandelen over de 'gebruiksruimte'. En als uit die onderhandeling een voorstel zou komen, is het de vraag hoe de ervaren geluidhinder door een onafhankelijke partij zal worden beoordeeld en besluitvorming daarover zal plaatsvinden.

Om die reden alleen al zal een andere beslissing door PS op 3 juni a.s. dan sluiten van MAA leiden tot een grote tijdvertraging. Vanwege de onduidelijke uitkomst van onderhandeling en onderzoek zal een beslissing voor renovatie van de baan dan ook uitgesteld moeten worden.

Over de financiële consequenties van de diverse alternatieven zijn in de FEB-Cie al de nodige vragen gesteld, die we hier niet zullen herhalen.

Hierbij is nog wel het volgende op te merken.

In geval van sluiten van MAA is de juridische grond van een schadeclaim door onderhoudsbedrijven naar onze mening niet hard te maken. Een coulanceregeling zal in de orde van grootte van enkele malen de jaarwinst liggen en de gebouwen zullen door de huidige eigenaren kunnen worden verkocht of verhuurd.

De initiële kosten van een herinrichting zullen naar onze mening veel lager zijn dan is aangegeven in het Statenvoorstel over MAA. De gebouwen van MAA en de baan kunnen worden hergebruikt en kunnen daarom worden verkocht of verhuurd aan marktpartijen. Het saneren van grond kan gefaseerd worden uitgevoerd en alleen voor zover dat nodig is voor herbestemming.

Bij groei van MAA zal een schadeclaim van huiseigenaren en bedrijven in de toeristenbranche daarentegen in de orde van grootte van enkele honderden miljoenen Euro's bedragen. Zie daarover de Denktank-MAA notitie "Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport (MAA) bevat Kapitale fout".

De milieuvergunning is op dit moment een zeer onzeker punt. Bovendien is de vraag wat de voordelen van sluiten zijn voor het milieu en het nuttig kunnen gebruiken van de vrijgekomen stikstofruimte.

Afweging

Alles overziende werd in de MKBA-MAA al vastgesteld dat het sluiten van MAA de beste keuze is, ondanks het feit dat daarin een aantal punten veel te positief zijn voorgesteld voor het open houden van MAA.

Op grond van de huidige inzichten gaat de afweging in hoofdzaak over de aspecten werkgelegenheid, geluidhinder, financiële onzekerheden en visie met betrekking tot de gewenste infrastructuur.

Bij sluiten van MAA zullen ongeveer 300 personen moeten worden bemiddeld naar ander werk. Hierbij moet worden bedacht dat het instandhouden van een bestaande situatie niet altijd de beste oplossing is, niet voor betrokkenen en niet in economische zin voor Limburg. Toekomstvisie, vernieuwing, omdenken, en het benutten van 'opportunities' zijn nodig om niet vast te lopen en bieden mensen vaak nieuwe kansen. Vooral op technisch gebied zal er de komende jaren een grote behoefte zijn aan personeel en is financiële ruimte nodig o.a. voor de energietransitie. Denk hierbij aan de installatie van warmtepompen waarop grote politieke druk zal komen te staan.

Bij scenario's met volumegroei voor MAA zijn de consequenties van geluidhinder zeer groot. In Scenario 2 "Omgevingsbewuste luchthaven" wonen er bijna 50.000 personen in een gebied waarvoor de WHO en RIVM nadrukkelijk adviseren om maatregelen voor hinderreductie te nemen. ($L_{den} > 45 \text{ dB(A)}$). 15.000 tot 20.000 personen zullen Ernstige Geluidhinder ondervinden en in het Heuvelland zal het toerisme worden verstoord. Financiële claims voor nadeelcompensatie kunnen vele honderden miljoenen Euro's gaan bedragen.

Met betrekking tot de functie van infrastructuur is de conclusie, dat MAA daarin geen rol van betekenis speelt voor Limburg en ook op nationale schaal een relatief zeer kleine rol vervult. In Europees verband is het hebben van een tweede nationale luchtvrachthaven tussen nabijgelegen en bovendien veel grotere vliegvelden overbodig en het is ongewenst om daar belastinggeld aan te besteden.

Achteraf gezien is het onverklaarbaar dat er ooit iemand heeft bedacht, dat een grotere luchthaven mogelijk is op de plaats van MAA, en dat velen dat zijn gaan geloven. Bovendien is het onbegrijpelijk dat we in het Euregionale denken en met een toekomstvisie voor Limburg de veel betere alternatieven van goede weg en treinverbindingen geen hogere prioriteit hebben gegeven.

Denktank-MAA hoopt dat u op basis van bovenstaande inzichten en met een brede visie een goed advies aan Provinciale Staten zult geven.

Met vriendelijke groet,
Leo Kant
namens Denktank-MAA
Email: denktank.maa@gmail.com