

economie. En dat de vele tientallen miljoenen aan gemeenschapsgeld veel beter kunnen worden besteed dan nu het geval is.

U kunt de Omwonenden MAA bereiken via de website: www.omwonendenmaa.nl, of via een mail aan ons secretariaat: omwonendenmaa@gmail.com. U kunt zich gratis abonneren op onze digitale nieuwsbrief. Als u met ons mee wilt doen kunt u zich daar melden. Als u financieel wilt bijdragen kan dat via een storting op rekening NL38INGB0661686000 t.n.v. L. Wanten o.v.v. Bijdrage Omwonenden MAA. De Omwonenden MAA zijn aangesloten bij de Alliantie tegen uitbreiding MAA (www.stopgroeimaa.nl)

WAT WILLEN DE OMWONENDEN MAA NU, ONMIDDELIJK

Voor de eerstkomende periode wensen de Omwonenden MAA:

- met onmiddellijke ingang weren van de oude vrachtvliegtuigen die de meeste lawaai- en fijnstof-overlast geven. Dat zijn de toestellen die behoren tot wat genoemd wordt de 'onderkant van hoofdstuk 3'. Deze toestellen worden op Schiphol en Eindhoven allang geweerd en zijn hier nog steeds welkom;
- vertrek van de Corendon's in het nieuwe vakantie seizoen niet vóór 7.30 uur 's ochtends in plaats van om 6 uur. Nooit landen na 23 uur;
- ook voor vrachtvluchten geldt: nooit vóór 7.30 uur;
- een substantiële vermindering van het 'lawaai op de grond': taxiën, gebruik van APU's, Samco e.d.

TOEKOMST

De Omwonenden MAA hebben sinds september jl. gepleit voor een pas op de plaats en een herbezinning op functie en functioneren van de luchthaven. De Provincie heeft in elk geval de aanbeveling van de herbezinning overgenomen. De Omwonenden MAA bepleiten een grondige en brede herbezinning, die kan leiden tot een heel ander gebruik van de luchthaven dan nu het geval is. Een 'luchthaven van de toekomst' en niet een van het verleden!

DE HUIDIGE EXPLOITANT

Eigenaar van de luchthaven is de Provincie Limburg. De eigendom is ondergebracht in MAAB&I (Beheer en Infrastructuur) o.l.v. directeur Gé Waeijen. Deze BV 'verhuurt' de luchthaven en zijn faciliteiten aan TCGI, die daarvoor een BV MAA heeft ingericht.

TCGI is een onderneming met Turks-Azerbeidjaanse achtergrond, de contracten tussen Provincie en TCGI zijn ondertekend in de Azerbeidjaanse hoofdstad Bakoe. Die contracten zijn met een beroep op de Wet Openbaarheid Bestuur opgevraagd, met als resultaat een voor meer dan 95% zwartgelakt document. Er is dus weinig transparantie over de relatie tussen Provincie en TCGI, en over de voorwaarden waaronder TCGI de exploitatie mag verzorgen.

Aan de bestemmingen en plaatsen van herkomst van de vrachtvluchten is af te lezen waar het netwerk van TCGI ligt: Rusland, Azerbeidjan, Turkije, Saoedie Arabië en de Emiraten. Ook is duidelijk wat het verdienmodel van TCGI is: goedkope vluchten van vooral Corendon naar de zon, uitsluitend uitgaand toerisme; en low cost bulkvervoer van luchtvrachtmaatschappijen uit het (verre) Oosten dat, overgeladen in vrachtwagens, de regio snel weer verlaat. Bijvoorbeeld: bloemen uit Kenya worden i.p.v. op Schiphol naar hier gevlogen. En worden dan per vrachtwagen over de al verstopte A2 naar Aalsmeer (naast Schiphol dus!) gereden. Dankzij marktverstorende subsidies van onze Provincie. Geregeld fungeert MAA slechts als 'tankstation' voor vluchten tussen het Midden en Verre Oosten en de Verenigde Staten. Wij noemen dat 'oude economie'. Gunstig voor Corendon en voor TCGI, maar voor Limburg niet interessant. En voor de omwonenden desastreus. En bizar dat daarvoor zoveel gemeenschapsgeld wordt aangewend.

In 2018 heeft de luchthaven ongeveer 290.000 passagiers verwerkt, vooral via Corendon-vluchten. Het is de ambitie om in 2019 te groeien naar 400.000 en in 2024 naar 700.000 passagiers. Het aantal vroege starts zal in 2019 verdubbelen en misschien wel verdriedubbelen! In 2018 is ongeveer 110.000 ton vracht verwerkt. Het is de bedoeling om in 2019 te groeien naar 125.000 ton. De ambitie voor 2024 is intussen neerwaarts bijgesteld van 250.000 ton naar 200.000 ton.

De Provincie heeft aangegeven dat de exploitant en de met hem verbonden vrachtmaatschappijen 'zich op hun positie beraden', nu er een periode van herbezinning is ingegaan en de grote en oude vrachtvliegtuigen in de toekomst niet meer welkom zijn. De Omwonenden zijn benieuwd naar de uitkomst. Een fundamentele herbezinning kan immers alleen maar leiden tot een compleet andere exploitatie!

MAA EN HET OMRINGENDE LANDSCHAP

Zuid-Limburg heeft vanouds een kleinschalig landschap. Daar is door ruilverkaveling al het nodige van verloren gegaan. De groei van grootschalige projecten als de uitbreiding van MAA en aangrenzende bedrijventerreinen is een nieuwe aanslag op ons kostbare landschap.

Belangrijke Natura 2000-gebieden als Bunderbos en Dellen en ecologische zones als het Kalverbos - die grenzen aan de start-/landingsbaan - worden verstoord door de toenemende uitstoot van (ultra)fijnstof en steeds meer geluid. De biodiversiteit neemt al steeds verder af en die afname bedreigt de kwaliteit van het landschap, van groot belang voor het toerisme, belangrijke bron van inkomsten voor veel Limburgers.

En dan te bedenken dat er zeer recent twee kostbare ecoducten zijn aangelegd over de A2, om het Kalverbos te verbinden met het Bunderbos, ook recent aangewezen als het 'mooiste bos van Nederland'. Laten we daar zuinig op zijn!



Nieuwsbrief Omwonenden MAA

www.omwonendenmaa.nl - omwonendenmaa@gmail.com

UITNODIGING

INFORMATIEAVONDEN

De Omwonenden MAA organiseren in het begin van het nieuwe jaar drie informatie-avonden:

op 31 januari in Beek, op 7 februari in Bunde/Meerssen en op 13 februari in Amby-Maastricht. Wij nodigen u van harte uit om aan deze avonden deel te nemen.

We zullen dan de volgende thema's behandelen:

- de nadelige gevolgen voor de gezondheid van de bewoners in de omgeving van de luchthaven, en wat de wetenschap daarover te melden heeft;
- de functie van de luchthaven voor de regionale economie, waarbij we de huidige exploitatie afzetten tegen een andere: waarin MAA écht een meerwaarde betekent voor de regionale economie, en beter is ingebed in ons kostbare landschap en in onze kwetsbare leefomgeving;
- wat willen de Omwonenden MAA en wat gaan zij in de komende maanden doen.

PROGRAMMA

donderdag 31 januari in Beek

Aanvang: 19.30 uur Einde: 21.30 uur
Locatie: ASTA Theater, Markt Beek
Voorzitter: Monique Quint

(oud-burgemeester van Vaals en Voerendaal)

- I. Gevolgen van lawaai en (ultra)fijnstof voor de volksgezondheid, m.m.v. Prof.dr Paul Borm, hoogleraar toxicologie in Düsseldorf. Wat is er wetenschappelijk onderzocht en vastgesteld aan schadelijke gevolgen van de blootstelling aan lawaai en (ultra) fijnstof voor de leefkwaliteit van omwonenden van luchthavens?
Pauze
- II. Regionale luchthaven en regionale economie, m.m.v. dr. Leo Bus. Als expert in regionaal-economische vraagstukken heeft hij zich o.a. bezig gehouden met vraagstukken van infrastructuurinvesteringen en gebiedsontwikkeling, en met maatschappelijke kosten-batenanalyses als die bij luchthaven Den Haag-Rotterdam. Wat zou voor onze regio een passende luchthaven-exploitatie kunnen zijn?
- III. Wat gaan de Omwonenden MAA in de komende periode doen, en hoe zien zij de door de Provincie aangekondigde 'herbezinning'??

De bijeenkomst in de Auw Kèrk (Burchtstraat 2 in Bunde) op donderdag 7 februari en die in Maastricht-Amby (op woensdag 13 februari in De Kardiinaal) hebben eenzelfde programma. Het Thema Luchthaven MAA en Gezondheid Omwonenden wordt op 7 februari behandeld door Prof.dr. Onno van Schayck, hoogleraar preventieve geneeskunde aan de UM. Het thema over de luchthaven en de regionale economie in beide gevallen door dr. Walter Manshanden.



DE ONTWIKKELING VAN MAA

In de voorbije jaren heeft de Provincie een 'groot project' gemaakt van de intensivering van Luchthaven MAA, in onze omgeving beter bekend als 'vliegveld Beek'. Daarvoor is in korte tijd minimaal 80 miljoen euro aan gemeenschapsgeld aangewend.

Op de Rijksoverheid is grote druk uitgeoefend om de start-/landingsbaan uit te breiden van 2500 tot 2750 meter. Op 6 december 2017 heeft de Minister aan die druk toegegeven en besloten om de baanverlenging te 'gedogen'. Dit in afwachting van een nieuw Luchtvaartbesluit, dat voor een dergelijke maatregel noodzakelijk is, inclusief een nieuwe MER-rapportage.

De Provincie heeft een overeenkomst gesloten met een nieuwe exploitant, TCGI, die in de tweede helft van 2017 gestart is met zijn activiteiten. Toen is ook de overlast voor de omwonenden begonnen: zware en vaak oude vrachttoestellen en passagiersvliegtuigen die om 6 uur 's ochtends en na 23 uur 's avond de nachtrust van velen verstoren.

In 2018 is de overlast verder toegenomen en is de organisatie van Omwonenden MAA ontstaan en snel gegroeid. De Omwonenden zijn niet tegen de luchthaven, zij keren zich wel tegen de huidige overlast en getuigen daarvan in hun overleg met MAA en met de Provincie, in hun vele contacten met omwonenden en in de publiciteit.

Eind november 2018, bijna een jaar na het 'Sinterklaasbesluit' van de Minister, heeft de Provincie on-



verwacht zijn 'vergunningaanvraag baanverlenging' ingetrokken en om bedenktijd gevraagd: ongeveer 1,5 jaar om een nieuw scenario met minder zware vrachtvliegtuigen en een nieuwe vergunningaanvraag voor te bereiden. De Minister heeft daarop gereageerd door m.i.v. 1 januari 2019 de baanverlenging niet langer te willen gedogen. Na een Kamermotie wordt dat gedogen mogelijk verlengd tot 1 maart 2019.

Dit alles betekent enerzijds een status quo voor de komende anderhalf jaar, met alle overlast van dien; en anderzijds voor de toekomst de kans om te werken aan een andere regionale luchthaven, een 'luchthaven van de toekomst' en niet een van het verleden. De Omwonenden MAA zullen bevorderen, dat die kans met beide handen wordt aangegrepen.

VOOR ALTIJD EEN KLEINE LUCHTHAVEN

MAA is per definitie een kleine luchthaven, gelegen midden tussen een hele reeks woonkernen en ingebed in een even kostbaar als kwetsbaar landschap. Wie daaraan voorbijgaat veroorzaakt grote problemen voor de omgeving, maar loopt ook zelf onvermijdelijk vast.

Al in 1996 heeft de toenmalige regering aan de Eerste en de Tweede kamer en aan de Provincie Limburg voorgehouden dat 'verdere ontwikkeling van de Noord-Zuidbaan zal leiden tot ONAANVAARBARE consequenties voor de leefomgeving van de omwonenden'. En dat is precies wat we nu zien gebeuren!

'Vliegveld Beek' is ontstaan aan het einde van de Tweede Wereldoorlog, om de aanvoer van Amerikaanse soldaten en legermaterieel mogelijk te maken. Het is altijd een kleine luchthaven gebleven en bestaat nog altijd uit de ene strip, die destijds is aangelegd. Elke poging om 'Beek' of 'MAA' te activeren zal als uitgangspunt moeten accepteren, dat het hier gaat om een bescheiden regionale luchthaven met beperkte mogelijkheden.

Een grote luchthaven in dichtbevolkt Zuid-Limburg is ook helemaal niet nodig. Binnen één uur gaans vinden we de luchthavens van Luik/Bierset, Namen, Charleroi, Brussel, Eindhoven, Weeze, Düsseldorf en Keulen-Bonn, met vandaar alle denkbare bestemmingen voor zakelijk, toeristisch of vrachtverkeer.



MAA EN HET TOERISME IN ZUID-LIMBURG: DE OMGEKEERDE WERELD

Het huidige intensieve gebruik van MAA wordt verdedigd met het argument van toename van werkgelegenheid. Maar de overlast die ermee gepaard gaat bedreigt juist de regionale werkgelegenheid!

Dat geldt met name voor de grote vrachtvliegtuigen die met donderend geraas de rust in het Heuveland verstoren. De meeste bezoekers van Zuid-Limburg komen voor het prachtige landschap, het goede leven en voor rust en kalmte. Zij klagen in toenemende mate over het vliegtuiglawaai. De hoteliers, de Recron en de VVV Zuid-Limburg maken zich grote zorgen en wijzen er op dat de overlast consequenties kan hebben voor de werkgelegenheid van 21.000 inwoners van Zuid-Limburg. Zij hebben hierover een indringende brief gericht aan het Provinciaal Bestuur van Limburg.

Maar ook de passagiersvluchten geven veel overlast: met name de Corendon-toestellen, die al om 6 uur 's ochtends vertrekken en vaak pas na 23 uur terugkeren, verstoren de nachtrust van velen.

De inzet van grote bedragen aan Provinciaal subsidie bedreigt dus juist Limburgse werkgelegenheid! Door de inzet van enorme bedragen aan gemeenschapsgeld bevordert het Provinciaal Bestuur dat velen goedkoop, incl. een gratis parkeerplaats, naar de zon kunnen vliegen. Dat is uitgaand toerisme, mensen die hun geld elders uitgeven. Terwijl het inkomend toerisme, een voor Zuid-Limburg uiterst vitale sector, hierdoor wordt geschaad!

'WINST EN VERLIES'

Als we de economische en maatschappelijke kosten en baten op een rijtje zetten, dan zien we in termen van winst en verlies:

'Wat MAA oplevert'

- vliegmaatschappijen van ver weg
- passagiers met subsidie naar de zon
- beperkte werkgelegenheid MAA
- lawaai en (ultra) fijnstof
- schade aan woningen
- toenemend vrachtverkeer
- steeds meer logistieke dozen in het landschap

'Wat MAA kost'

- gezondheid en welzijn omwonenden
- bedreigde natuur, landschap, rust
- bedreigde werkgelegenheid toerisme
- miljoenen gemeenschapsgeld

WIE ZIJN DE OMWONENDEN MAA

Sinds enkele maanden zijn In Groot-Meerssen en in Beek de Omwonenden MAA actief: mensen uit **alle** woonkernen, die rondom de luchthaven gelegen zijn.

Wat al deze mensen verenigt: de zorg voor een goed leefklimaat. Dat wordt sinds ruim een jaar ernstig bedreigd door het intensieve gebruik van luchthaven MAA. En dat zal de komende jaren waarschijnlijk alleen maar erger worden. Het zorgt voor veel overlast: lawaai vanaf 6 uur 's ochtends en regelmatig ook na 23 uur 's avonds, fijnstof en het nog veel schadelijker ultra fijnstof, en kerosine. Met enige regelmaat wapperen de pannen van de daken doordat vliegtuigen vlak boven de huizen vliegen.

De Omwonenden MAA keren zich tegen de huidige overlast en niet tegen de luchthaven op zich. Zij wonen immers al vele, vaak tientallen jaren in de nabijheid van de luchthaven, zonder dat ze grote problemen hebben ervaren. De Omwonenden zijn van mening dat de luchthaven veel verstandiger kan worden geëxploiteerd, met veel minder overlast voor de bevolking en met meer baten voor de Limburgse