



Aan: Gedeputeerde Staten van de provincie
Limburg
t.a.v. de secretaris van de Commissie
Regionaal Overleg MAA
dhr. Mr. P.J.H. Simons
postbus 5700
6202 MA Maastricht

Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 608110

Contact: Klant Contact Centrum (KCC)
Telefoon: 14 043

Datum: 23 maart 2021

VERZONDEN 26 MAART 2021

Onderwerp: Rapport Pieter van Geel inzake ontwikkeling Maastricht Aachen Airport
2021-2030

Bijlagen: 1

Geachte,

Bijgevoegd treft u de reactie aan van de gemeenteraad van Meerssen op het
rapport van dhr. van Geel inzake de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport.
Wij verzoeken u om deze reactie door te zenden naar de CRO.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en Wethouders van Meerssen
de secretaris,

de burgemeester,


mr. J.J.M. Eurlings


M.A.H. Clermonts-Aretz

Gemeente Meerssen

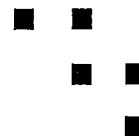
Bezoekadres:
Bestuurscentrum
Markt 50
6231 LS Meerssen

Telefoon 14 043
Fax 043-3648100

Postadres:
Postbus 90
6230 AB Meerssen

info@meerssen.nl
www.meerssen.nl

KVK-nummer:
50443089





Aan: Het College van Gedeputeerde Staten
en
Het Limburgs Parlement
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Uw kenmerk: Contact: Klant Contact Centrum (KCC)
Ons kenmerk: 608110 Telefoon: 14 043

Datum: 23 maart 2021 **VERZONDEN 26 MAART 2021**
Onderwerp: Rapport Pieter van Geel inzake ontwikkeling Maastricht Aachen
Airport 2021-2030
Bijlagen: -

Geachte,

Recent is het rapport van dhr. van Geel bekendgemaakt, getiteld: "Op zoek naar verbinding". Dit rapport is op 11 februari jl. toegelicht aan de raad van de gemeente Meerssen, waarna de raad zich op 18 maart 2021 nogmaals gebogen heeft over de reactie op dit rapport. De raad van de gemeente Meerssen hecht er aan aan te geven dat onderstaande reactie gebaseerd is op een unaniem door alle fracties van de gemeenteraad gedragen besluit.

De raad wil met deze reactie haar zienswijze geven op dit rapport. Wij achten verzending van deze brief van belang opdat alle betrokken partijen in een vroegtijdig stadium kennis kunnen nemen van het standpunt van de gemeente Meerssen, temeer daar het advies van dhr. van Geel een van de bouwstenen vormt voor het nog op te stellen toekomstig luchtvaartbesluit. De raad beseft daarbij dat zij niet de bepalende of beslissingsbevoegde partij is doch als aangrenzende gemeente de gevolgen van de luchthaven in positieve en negatieve zin ervaart. Vooralsnog onthoudt de raad zich van een politiek oordeel over de toekomst van MAA. Dat is voorbehouden aan Provinciale Staten. Echter in het toekomstig proces ziet de raad van de gemeente Meerssen nadrukkelijk een rol als belanghebbende en stakeholder m.b.t. de verdere invulling van het vliegveld MAA.

Het advies van de heer van Geel is door ons getoetst aan de door de opdrachtgever gestelde vraagstelling. In onze reactie zullen wij ons daartoe beperken.

De toets aan de opdracht

Wij zijn van mening dat het een goed gebruik is om bij de analyse van een extern rapport primair te toetsen aan de mate waarin het advies antwoord geeft op de bij de opdracht gestelde vra(a)g(en). De opdracht aan dhr. van Geel was om aan te geven hoe MAA kan worden ontwikkeld als een toekomstbestendige en duurzame luchthaven, waarbij een gedegen afweging gemaakt wordt tussen economische

Gemeente Meerssen

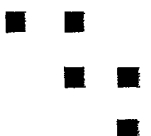
Bezoekadres:
Bestuurscentrum
Markt 50
6231 LS Meerssen

Telefoon 14 043
Fax 043-3648100

Postadres:
Postbus 90
6230 AB Meerssen

info@meerssen.nl
www.meerssen.nl

KVK-nummer:
50443089





belangen en de leefbaarheid.

Bij elk advies van de heer van Geel kan getoetst worden in hoeverre beide belangen (economie en leefbaarheid) in elkaars samenhang worden gezien, geanalyseerd en ten opzichte van elkaar worden gewogen, waarna deze weging uiteindelijk tot een gemotiveerd advies leidt. Het voordeel van een dergelijke aanpak is dat deze herkenbaar is voor voor- en tegenstander van MAA hetgeen draagvlak verhogend werkt.

De raad is van mening dat onvoldoende in de adviezen van dhr. van Geel sprake is van een gedegen afweging tussen de beide belangen. In de tekst van het advies worden alle aspecten benoemd doch de vertaling naar de adviezen en de toetsing aan de opdracht ontbreekt. De nota beperkt zich in dit opzicht tot slechts algemene uitspraken die – in tegenstelling tot wat dhr. van Geel stelt – de kool en de geit sparen.

De raad heeft in de opdracht aan de heer van Geel niet het element aangetroffen – dat juist bij het zoeken naar een draagvlak zo essentieel is – van het weliswaar subjectieve maar toch in Meerssen nadrukkelijk aanwezige gevoel van (on)veiligheid.

Het kan de heer van Geel dan ook niet worden kwalijk genomen dat daar geen aandacht aan is besteed, maar het wordt wel als een gemis ervaren.

Vracht- en/of passagiersvervoer

Het duidelijkst manifesteert zich daar waar het advies ingaat op een mogelijke keuzebepaling tussen vracht- en personenvervoer. Kenmerkend voor dit onderdeel van het advies is dat de heer van Geel wel een duidelijke onderbouwing geeft voor een mogelijke keuzebepaling. Al lezende worden de argumenten ten faveure van een vrachtvliegveld steeds manifester. De consistentie van zijn verhaal gaat geheel verloren, daar waar hij op verrassende wijze en onbeargumenteerd uiteindelijk de mogelijkheid van een gezamenlijk gebruik van zowel vracht- als passagiersvervoer oppert.

Latente geluidruimte huidig luchtvaartbesluit

De raad van Meerssen neemt met instemming kennis van het feit dat de onbenutte geluidruimte in het huidige luchtvaartbesluit niet wordt benut voor een toekomstige groei van de luchthaven. Hierbij wordt wel opgemerkt dat dit geheel in lijn is met de bedoeling en geest van de door het Rijk vastgestelde luchtvaartnota 2020-2050. Het ijkpunt 2019 als basis onderschrijven wij.

Ernstig gehinderden

Dhr. van Geel stelt voor om het aantal "ernstig gehinderden" terug te brengen van afgerond 5.600 naar 5.250 in 2030. Een reductie van 6% ten opzichte van 2019. Hoewel de raad een reductie van het aantal "ernstig gehinderden" positief beoordeelt wordt een onderbouwing van dit percentage gemist. De raad heeft verder opgemerkt dat het voorstel om het aantal "ernstig gehinderden" terug te brengen weliswaar positief is, maar dat het voor de resterende 5250 "ernstig gehinderden" beter ware geweest om voor te stellen de 5600 "ernstig gehinderden" allen te voorzien van een reductie van de hinder. De voorgestelde reductie zal in absolute zin heel weinig in effect betekenen voor de inwoners van Meerssen-West

Wel is er, zoals hiervoor gesteld, waardering voor het feit dat dhr. Van Geel de situatie 2019 als basis neemt en niet de vergunde situatie (13.371 ernstig gehinderden). Gelet op het evidente belang dat ernstig gehinderden hebben is het in onze ogen een gemis dat een nadere onderbouwing van deze 6% ontbreekt.



Dhr. van Geel beargumenteert dat deze afname op realistische maatregelen van vlootvernieuwing en een andere verdeling van vluchten overdag is gestoeld. Dat twijfels bestaan over de hardheid van deze aannahme moge duidelijk zijn. Sturing vanuit de publiekrechtelijke instrumenten is daarbij marginaal vrezend wij. In het volgende zullen we hier nog nader op ingaan.

De raad stelt verder dat als het blijkt in het rapport mogelijk is om het aantal "ernstig gehinderden" exact te bepalen op een aantal van 13.371 (!) dan moet het ook mogelijk zijn langs dezelfde meetlat om het aantal "gehinderden" vast te stellen. Dat aantal wordt niet genoemd en voor deze groep, die vele malen groter zal zijn, worden geen mitigerende maatregelen in het rapport opgesomd. Er is in het rapport verder geen enkele duiding van overwegingen waarom voor deze grote groep er geen beleidsadviezen zijn opgenomen.

Verdeling van geluidsruimte

Dhr. van Geel constateert dat een vlootvernieuwing en het middel baanpreferentie zorgen voor een geluidsruimte (van 1.350 ernstig gehinderden) waarvan 75% wordt benut voor de uitbreiding van MAA en 25% voor de reductie van geluid. Een Onderbouwing van deze verdeling ontbreekt geheel.

Ook wordt niet duidelijk hoe deze vlootvernieuwing plaats moet vinden en welke publieke of private instrumenten er bestaan om dat af te dwingen. Deze twijfels worden nog versterkt als we bedenken dat dhr. van Geel primair inzet op vrachtverkeer en nu begrijpen wij dat het vrachtvervoer juist plaatsvindt met oudere grotere types vliegtuigen.

Substantiële groei

In het advies schetst dhr. van Geel meerdere combinatiemogelijkheden m.b.t. vracht- en passagiersvervoer, dit binnen de beschikbare geluidsruimte. Hieraan kan worden ontleend dat tot 2030 sprake kan zijn van een substantiële toename van het aantal vluchten van meer dan 40%.

Daarnaast zal in 2030 de alsdan ontstane geluidsruimte voor 75% ingevuld worden voor een verdere groei van MAA. Wij vinden het een gemis dat er geen onderbouwde belangenafweging plaatsvindt tussen de groeimogelijkheden van MAA en de verdere reductie van het aantal ernstig gehinderden. Ook missen wij de toetsing t.o.v. groei dan wel afname van overige economische activiteiten zoals bijvoorbeeld toerisme. Een kwantitatieve dan wel kwalitatieve oordeelsvorming is hierdoor niet mogelijk.

Verplaatsen openingstijd

De raad is positief over het voorstel om de openingstijd van het vliegveld te verplaatsen van 06:00 uur naar 07:00 uur. Dit zal het aantal slaapverstoorden substantieel terugbrengen. Wij onderschrijven de keuze van dhr. van Geel voor een nachtelijke rustperiode van 23:00 uur tot 07:00 uur.

Baanlengte naar 2.750 meter

Geconstateerd wordt dat een baanverlenging naar 2.750 meter wordt geadviseerd zonder dat hiervoor enige onderbouwing wordt gegeven. Omdat hierdoor intercontinentale vrachtluchten van de zware categorie mogelijk worden gemaakt - met de nodige productie van extra geluidsoverlast en andere milieuhinder - is het onbegrijpelijk dat de gevolgen hiervan niet dieper verkend zijn. Extra druk op de nachtelijke rustperiode kan het gevolg zijn van deze baanverlenging. Als dat zo is zijn wij tegenstander van deze verlenging. Een nadere verkenning dwingt temeer tegen de achtergrond van een mogelijke toename van het aantal vluchten met meer dan 40%.



De Noord-Zuid-Baan heeft op ministerieel niveau eerder tot relevante uitspraken geleid, die hier door de heer van Geel wel erg gemakkelijk worden miskend. Op 5 november 1966 heeft Minister Jorritsma in een brief naar de 2e Kamer geschreven: De Noord-Zuid-Baan ligt relatief ongunstig ten opzichte van de woonbebouwing. Een verdere ontwikkeling van deze baan zal uit oogpunt van geluidsoverlast ONAANVAARDBARE consequenties hebben voor woon- en leefklimaat in de regio (einde citaat) en verder schreef de Staatssecretaris Schultz van Haegen in 2003: Het gaat om een toevoeging van een "verharde remweg in geval van nood" en niet om een baanverlenging. In het uitgebrachte deel 1 van de PKB is geen sprake van een baanverlenging...(einde citaat).

Ernstige hinder door lawaaijsten

Tijdens consultatierondes en in vergaderingen is dhr. van Geel veelvuldig en nadrukkelijk geweest op de ernstige overlast die omwonenden ervaren van een drietal (ver)ouder(d)e typen vliegtuigen, waarvan de Boeing 747-400 de grootste lawaaimaker is. Wanneer hierbij de hoeveelheid van vliegbewegingen van deze drie typen toestellen in ogenschouw wordt genomen is het moeilijk te begrijpen dat dhr. van Geel in zijn advies niets vermeldt over de haalbaarheid van een afdwingbare vlootvernieuwing. In onze ogen dient dit een randvoorwaarde te zijn bij de bepaling van de toekomst van de luchthaven.

Het verdienmodel

Wat betreft geluids- en milieuhinder geeft dhr. van Geel op uitvoerige wijze aan dat nog op vele terreinen nader onderzoek nodig is. Als overall-conclusie kan gesteld worden dat met name op het terrein van duidelijke normstellingen nog veel te winnen valt maar dat de implementatie van dergelijke normen nog enige tijd op zich laat wachten. Wij zijn het op dit punt eens met de visie van dhr. van Geel. De consequentie hiervan is wel dat daar waar gesteld wordt dat uitbreiding van vluchten verdiend moet worden dit verdienmodel - vanwege het gebrek aan duidelijke en meetbare normstellingen - aan kracht inboet. Voor zover überhaupt mogelijk, constateren wij dat in het advies weliswaar concrete groeicijfers wat aantallen vluchten betreft worden genoemd, terwijl cijfers, normen en/of sturingsmechanismen in het verdienmodel ontbreken.

Omgevingsfonds

De instelling van een omgevingsfonds juichen wij toe. We vragen ons af of 10 miljoen niet een te laag bedrag is om als fonds echt het verschil te kunnen maken. Een bedrag van 50 miljoen lijkt ons realistischer. Ook ontbreekt de scope van het fonds waardoor onduidelijk is of dit advies echt een vernieuwd instrument is voor de regio rond MAA of een papieren tijger. Nadere concretisering ontbreekt in dit stadium. Tot slot willen we ervoor pleiten dat de veroorzaker van de noodzaak van het fonds dit fonds ook voedt. Dat zijn in onze ogen het Rijk, de provincie en de luchthaven.

Wat betreft de introductie van het omgevingsfonds en de mogelijkheid van uitkoop en sloop van woningen in het buurtschap Schietecoven doen wij op dit moment geen politieke uitspraak, omdat dit niet past binnen het doel van deze brief, zijnde een kwaliteitsbeoordeling van het advies van dhr. van Geel. Wel spreken wij onze zorg uit over de emotionele belasting die bewoners nu al kunnen ervaren bij dit onderwerp. Iets wat niet onderschat moet worden en nu reeds een actieve inzet van een omgevingsmanager vraagt.

Economische meerwaarde en werkgelegenheid

Het stelt ons teleur dat dhr. van Geel in zijn advies uiteindelijk kiest voor de traditionele markten zoals vrachtvervoer en passagiersvervoer in het goedkope



segment. Met de concurrentie van een groot aantal luchthavens binnen ca. een uur reistijd vanuit MAA vragen wij ons af of dat scenario ooit winstgevend zal zijn en daarmee toekomstvast. De vraag of je niet beter kunt inzetten op een nichemarkt zoals lage aantallen personenvervoer of vliegen met duurzame brandstoffen zou ook in een regio met meerdere luchthavens een pre kunnen zijn. Deze mogelijke kans is echter niet geland in het advies van de heer van Geel en de onderbouwing ontbreekt.

Het stemt de raad positief dat dhr. van Geel een einde heeft gemaakt aan door GS te hoog aangehouden werkgelegenheidscijfers. Teneinde hernieuwde discussies hierover te voorkomen is het onder meer van belang om duidelijk zicht te houden en inzicht te hebben op de economische impact en werkgelegenheidseffecten.

Een nadere uitsplitsing van de aanwezige werkgelegenheid in de vorm van directe werkgelegenheid bij het te kiezen toekomstscenario, werkgelegenheid bij de luchthaven gerelateerde bedrijven en indirecte werkgelegenheid in zowel kwalitatieve als kwantitatieve zin kan het draagvlak voor een toekomstscenario van de luchthaven vergroten. De sector transport en logistiek alsmede onderhoud aan vliegtuigen dient daarbij extra aandacht te krijgen aangezien zij direct gekoppeld zijn aan de aanwezigheid van de luchthaven.

Innovatie

De raad is positief over de motiverende passages in het rapport daar waar gewezen wordt op een breed scala aan innovatie-mogelijkheden. De aanbevelingen passen bij de hedendaagse opvattingen m.b.t. klimaatverandering, dit in de brede zin van het woord. Een zwaarder accent in het advies hiervoor als voorwaarde voor een toekomstbestendig scenario zou in onze ogen op zijn plaats zijn. We beseffen dat de horizon voor dhr. van Geel 10 jaar was en dergelijke innovaties langer tijd vergen dan tien jaar.

Tot slot

Bij de beoordeling van het rapport van Geel stond de vraag centraal of een gedegen afweging tussen economische belangen en leefbaarheid heeft plaatsgevonden. Een analyse hiervan op de in de rapport aangekaarte onderwerpen leert dat in onze ogen een nadere diepgang het draagvlak voor het advies sterk kan vergroten. Dat kan aanvullend geschieden of plaatsvinden in de nog op te stellen MKBA mits de ruimte daarvoor bestaat in de kaders van de MKBA.

De provincie Limburg heeft meermalen de ambitie uitgesproken dat zij belang hecht aan het draagvlak in de directe omgeving van het vliegveld.

Zoals hierboven meerdere malen is aangegeven, missen vele van zijn aanbevelingen een onderbouwing en worden er ook nog veel open einden gesignaleerd, die nader onderzoek vereisen.

Daartoe zal inderdaad eerst een MKBA dienen te worden verricht, waarna de kosten en baten zullen worden vastgesteld.

Pas als dat in goed overleg met alle stakeholders, waartoe de gemeenteraad van Meerssen zich ook rekent, is gebeurd, zouden majeure investeringsbeslissingen zoals het groot onderhoud van de start- en landingsbaan door het Provinciaal Bestuur als grootaandeelhouder mogen worden genomen.

Laat dit rapport dan ook niet meer zijn dan een startpunt van de discussie over de toekomst van MAA, waarbij de raad van de gemeente Meerssen het recht voorbehoudt om te komen tot een nadere standpuntbepaling over de toekomst van MAA als dit aan de orde is.



Met vriendelijke groet,

De Raad van Meerssen
de griffier,

mr. Y.R.G. Dreessen

de voorzitter,

M.A.H. Clermonts-Aretz

Burgemeester en Wethouders van Meerssen
de secretaris,

mr. J.J.M. Eurlings

de burgemeester,

M.A.H. Clermonts-Aretz

Een kopie van de brief wordt gestuurd naar

- de gemeente Valkenburg aan de Geul;
- de gemeente Eijsden-Margraten;
- de gemeente Vaals;
- de gemeente Gulpen-Wittem;
- de gemeente Beek;
- de gemeente Beekdaelen
- de gemeente Maastricht;
- het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- de secretaris van de Commissie Regionaal Overleg MAA;
- de Alliantie.