

## **1. 17-Cortenraede-01 Ontwerp luchthavenbesluit MAA**

Paul

Voorzitter

Voor ons ligt een voorstel voor een concept zienswijze van deze raad met betrekking tot het ontwerp luchthavenbesluit MAA.

Kijk!!! meent dat deze zienswijze magertjes en te bescheiden is. De gemeente/raad zou meer stelling mogen nemen. KIJK!!! is in elk geval tegen het ontwerp luchthavenbesluit dat er nu ligt. De voorgestelde zienswijze accepteert de gekozen richting en de gevolgen daarvan te gemakkelijk.

De zienswijze heeft specifiek betrekking op het concept luchthavenbesluit en de gevolgen ervan in termen van overlast qua fijnstof, ultra-fijnstof, geluid. In de zienswijze worden vooral verzoeken geformuleerd. Daarbij doet de zienswijze geen recht aan bezwaren van bijvoorbeeld Milieudefensie, een deskundige organisatie die ook gezien mag worden als spreekbuis van de bevolking van de gemeente Meerssen. KIJK!!! is kritisch over de bescheiden verzoeken met betrekking tot fijnstof en geluidsbelasting. Het ontwerp luchthavenbesluit zou bijvoorbeeld, indien ooit definitief, pas geëffectueerd mogen worden nadat en als de gevraagde onderzoeken hebben geleid tot de conclusie dat de luchtkwaliteit aan de normen blijft voldoen én als er de garantie is dat geluidsbelasting gemonitord wordt op piekbelasting en deze monitoring kan leiden tot het terugdraaien ervan. Maar dat is wat betreft KIJK!!! al enkele stappen te ver. Waarom in de zienswijze geen aandacht voor externe veiligheid? Voor de mogelijke waardedaling van woningen, voor de locatie kindcentrum, voor toename van verkeer etc ...? Overigens vragen wij ons oprecht af of het ooit iets zal worden met MAA? En misschien moet eigenlijk wel gewoon de stekker eruit. En de gemeente kan zelf ook weleens wat doen: Bijvoorbeeld: Installeer een online geluidsmeting op het dak van het nieuwe kindcentrum, welke op internet uit te lezen is. Dan kan iedere burger zien of er wel of geen overschrijding is. Bij alle tegenstrijdige info over overlast is dat mogelijk een meer objectieve vorm van informatie. Hetzelfde geldt voor de luchtkwaliteit.

Ook blijft in de voorgestelde zienswijze onbenoemd de kwaliteit van de visie en het beoogde groeiscenario dat aan het ontwerp luchthavenbesluit ten grondslag ligt. Voor MAA zoals het is lijkt in de regio draagvlak te bestaan, niet voor het nieuwe MAA. Mogelijk dat een andere visie wél leidt tot een meer robuuste luchthaven zonder dat die de omgeving meer belast.

Het bestaande MAA lijkt geaccepteerd omdat

- het aantal vluchten met grotere vliegtuigen beperkt is
- de luchthaven waarde heeft voor de bereikbaarheid van de regio - zakelijk, congressen, beurzen
- de luchthaven meerwaarde heeft in relatie tot bedrijfsvestiging
- de luchthaven waarde heeft in relatie tot snelle levering van urgente goederen

- de onderhoudstak technologische meerwaarde heeft
- er interessante opleidingen mogelijk zijn
- er interessante werkgelegenheid is en mogelijk is

Toch is er ook nu weerstand en zijn er klachten

- toegenomen beslag op groene ruimte als gevolg van bedrijven en infra
- als gevolg daarvan ongewenste verkeersstroken door dorpskernen
- de vele hinderlijke bromvliegen/kleine vliegtuigen

Het nieuwe MAA moet volgens de provincie, Beurskens

- de milieuruimte benutten
- vracht van Schiphol overnemen, dus meer vracht verwerken
- meer passagiers vervoeren
- groeien, dus
- daarmee meer bijdragen aan de regionale economie

Echter, daarbij moet het concurreren met

- zeven andere vliegvelden op gemiddeld een uur afstand
- Brussel, Eindhoven, Weeze, Düsseldorf, Keulen, Luik/Bierset en Charleroi

En dat terwijl

- de Rijksoverheid er geen enkele prioriteit aan geeft
- en toenemend luchtverkeer
- . een andere economische drager, toerisme kan bedreigen (meer boven het Heuvelland)
- . vraagt om meer infra en dus beslag op groene ruimte
- . zijn weerslag heeft op de kwaliteit van de leefomgeving
- . drukt op belangrijke gebieden in de EHS - zie ecoducten
- . huizen in waarde doet dalen
- . een kindcentrum zwaarder belast

En terwijl

- . er grote onzekerheid is over de gevolgen voor gezondheid en welzijn

- 
- . werkgelegenheid een veel minder sterk argument is dan enkele jaren geleden
- 
- . er breed sterke twijfel blijft bestaan over de mogelijkheid dat een groter MAA wél kan overleven
- 
- met of zonder voortdurende geldinjecties door de provincie
- 
- . we leven in een tijd dat het noodzakelijk is innovatieve en duurzame proposities te ontwikkelen

Volgens KIJK!!! is de insteek die de provincie nu kiest een gemiste kans, juist omdat met MAA een concurrentiepositie wordt ingenomen. MAA gaat dat nooit winnen. De andere, genoemde vliegvelden liggen wat betreft ontwikkeling ver voor. Vanuit euregionaal perspectief en duurzaamheid is het verstandiger van MAA in zijn huidige omvang en Bierset één gezamenlijk euregionaal probleem, of beter uitdaging te maken en die twee bij wijze van spreken als één vliegveld te zien. Beide met mogelijkheden en beperkingen. Het is daarom wél verstandig te onderzoeken waar Bierset en MAA complementair kunnen zijn in plaats van elkaar te beconcurreren. Dat zou tegelijk ook een oplossing kunnen zijn voor de problemen die Heuvellandgemeenten ondervinden van Bierset. Euregionale samenwerking Luik/Bierset-MAA zou kunnen leiden tot verdelingsafspraken, afspraken over aan- en afvliegroutes en eventueel aanvullende samenwerkingsafspraken.

Deze suggestie zou wat KIJK!!! betreft ook een plek moeten krijgen in de voorliggende zienswijze. En in elk geval totdat daarnaar onderzoek is gedaan zou het voorliggende ontwerp luchthavenbesluit zeker niet tot uitvoering moeten komen.