

Helpt MAA Maastricht?

Op 21 april jl. is het onderwerp “subsidie verlenen aan Maastricht Aachen Airport (MAA)” aan de orde geweest in een eerste stadsronde, waarbij raadsleden werden geïnformeerd door de projectleider van de provincie. Op 12 mei is er een tweede stadsronde met mogelijk meer inbreng vanuit de burgerij. In de “raadsronde” op 26 mei wordt het onderwerp vervolgens besproken in de gemeenteraad. Aansluitend wordt op 26 mei in de “raadsvergadering” waarschijnlijk besloten om **2 miljoen euro** bij te dragen aan het voortbestaan van MAA.

De Provincie heeft inmiddels besloten om ruim 45 miljoen te subsidiëren. Vervolgens heeft de Provincie gevraagd om extra bijdragen van Maastricht, Heerlen, Sittard-Geleen en Beek. Ook het Rijk draagt bij. Doel is om de nieuwe – nog aan te zoeken – exploitant te helpen om MAA voorlopig overeind te houden. De subsidies moeten verspreid over de komende 10 jaar worden betaald. (Na deze lange gewenningsperiode lijkt het overigens onwaarschijnlijk dat de subsidies daarna worden stopgezet.)

Als Maastricht al geen betere manier weet om de werkgelegenheid te stimuleren dan het besteden van deze miljoenen aan een zieltoegende luchthaven, laat ze er dan wel voor zorgen dat de nadelige effecten van deze subsidie beperkt blijven!:

Om de exploitatie minder verliesgevend te laten zijn, zal er ook meer gevlogen moeten worden. Daarmee zal de feitelijke overlast voor de omgeving verder toenemen en veiligheid verder afnemen. De huidige vergunning biedt daar nog –tot op zekere hoogte – ruimte voor.

Die vergunning moet echter binnenkort vervangen worden. Het gaat dan om een nieuw “luchthavenbesluit” dat het Rijk formeel moet nemen. Een nieuwe exploitant zal uiteraard in zijn onderhandelingen bij de Provincie aandringen op een zo ruim mogelijke vergunning. Dat wil zeggen dat hij druk zal uitoefenen om bijvoorbeeld de openingstijden, uitlooptijden, baanlengte gebruik, lesvluchttijden en geluids- en veiligheidsgrenzen te wijzigen en/of uit te breiden.

Het voorliggende subsidiebesluit kan dus niet los gezien worden van het nieuwe luchthavenbesluit.

De gemeente Maastricht zal dan ook ontbindende voorwaarden moeten stellen aan het verlenen van de subsidie, zodat zij straks niet geconfronteerd wordt met een ongewenste verandering en/of verruiming van de vergunning. Vooruitlopend op dat luchthavenbesluit zou er tevens geëist kunnen worden dat er een direct verband komt tussen het feitelijk gebruik van de luchthaven en de toegestane overlast en veiligheidsrisico's. Dat ontbreekt in de huidige vergunning volledig.

Als zij dit nu niet doet en de subsidie op 26 mei zonder deze aanvullende voorwaarden gaat toezeggen, zit ze bij het behandelen van het nieuwe luchthavenbesluit in dezelfde merkwaardige spagaat als de Provincie.

Kies je dan voor het optimaliseren van het economisch rendement van de luchthaven en daarmee het rendement van je eigen bijdrage? Of voor het minimaliseren van de overlast voor omwonenden en het maximaliseren van hun veiligheid?

Willem Mobers
omwonende MAA
Maastricht-Amby

Zie voor stukken en behandeling in de raad : www.gemeentemaastricht.nl/gemeenteraad