

Reactie van **Alliantie pleinAIR Maastricht** op de advertentie 'Vliegveld van vitaal belang voor Limburg' die op zaterdag 7 mei 2022 in De Limburger is geplaatst door MECC, diverse hotels, Maastricht Marketing en Corendon.

De drogredenen 1 voor 1 weerlegt:

Vliegveld van vitaal belang voor Limburg

Wereldwijd is het een economische wet dat de aanwezigheid van een internationale luchthaven zorgt voor bereikbaarheid en bedrijvigheid. Regio's zonder een vliegveld hebben een forse achterstand.

Maastricht Aachen Airport moet, zoals ook herhaaldelijk in de historie door diverse verantwoordelijke bestuursorganen is vastgesteld, open blijven en zich ontwikkelen tot een moderne, duurzame luchthaven met oog voor de levenskwaliteit in de omgeving.

Maastricht Aachen Airport is geen doel op zich, maar een middel om regionale, regionale en stedelijke doelen te bereiken op korte en op lange termijn. De Limburgse luchthaven is in de eerste plaats noodzakelijke infrastructuur.

- De Einstein-telescoop waar de Rijksoverheid een bedrag van maar liefst 900 miljoen euro in wil investeren, is voor Limburg een gigantisch project dat onze provincie en het grensgebied een enorme impuls zou geven op het gebied van economie, werkgelegenheid en innovatie. De andere kandidaat in deze race is Sardinië. Dat beschikt over 3 vliegvelden. Een kandidatuur zonder vliegveld zet Limburg dan op grote achterstand voor zo'n internationaal prestigieus project.

- Limburg is bezig zich te ontwikkelen tot een belangrijke kennis- en innovatiecampussen (o.a. Brightlands) en een veld van hoogwaardig onderwijs (Universiteit Maastricht, Open Universiteit etc). Een regio met oog voor gezondheid en dynamiek. Bereikbaarheid is cruciaal. In vergelijking de regio Eindhoven ontwikkelt zich zich tot een internationale hightech regio. Het vliegveld daar is een belangrijke factor.

- Een regio waar (zakelijk) toerisme een belangrijke economische factor is, moet goed bereikbaar zijn. Limburg heeft geen snelle treinverbinding, de capaciteit over de weg is beperkt. Met name grote congressen en beurzen (medische congressen, TEFAP-kunstbeurs, etc.) zijn afhankelijk van de aanwezigheid van een eigen luchthaven. Zonder die faciliteit dreigen deze

evenementen, die jaarlijks zorgen voor tientallen miljoenen opbrengst voor de Limburgse economie, verloren te gaan voor Limburg, met grote gevolgen voor de hotels en restaurants in de hele regio. De cargo-luchthaven Luik is voor deze organisaties geen alternatief.

- 16% van de Zuid-Limburgse bedrijven levert of produceert producten via Maastricht Aachen Airport. Het zou grote nadelige effecten hebben voor deze bedrijven.

- Limburg heeft de kans om Maastricht Aachen Airport door te ontwikkelen naar een innovatieve luchthaven van waar binnen 10 jaar elektrisch gevlogen kan worden naar internationale hubs, waardoor de regio ontsloten wordt. De milieueisen voor het verkeer op MAA zijn nu al veel strenger dan die op de vliegvelden in de buurlanden. De inzet moet zijn om die afname van geluid en overlast verder te versterken.

- Er moet meer ingezet worden op MAA als passagiersluchthaven. Naast goede verbindingen met enkele internationale hubs zoals Amsterdam en Londen is het wenselijk om vakantievluchten mogelijk te maken met de modernste geluidsarme toestellen. Het Limburgse vakantiegangers biedt dat een groot en duurzaam voordeel, en de toeristische organisaties kunnen in het buitenland campagnes voeren om in onze regio met vakantie te komen.

In de vier voorstellen die bij Provinciale Staten op tafel liggen, is scenario 2 naar onze overtuiging de meest gewenste optie. Met voldoende mogelijkheden tot ontwikkeling en een gezond omgevingsbewust.

Voor de verdere toekomst is het van belang om toe te werken naar de meest innovatieve, duurzame luchthaven in de verre omtrek. Vliegveld Luik Bierset zal zich verder gaan toeleggen op de uitbreiding van vrachtluchten. Maastricht Aachen Airport moet zich ontwikkelen tot een veel duurzamere luchthaven met oog voor zowel de economie als de leefbaarheid. Dat is nu al het geval en het kan nog veel beter. Samen kunnen we daaraan werken.

Laat zo'n cruciale infrastructuur voor Limburg nooit verloren gaan. Want wat dichtgaat, komt nooit meer terug.



zie volgende pagina >>>>>>

Drogreden 1 Economische wet: internationale luchthaven zorgt voor bereikbaarheid en bedrijvigheid. Regio's zonder vliegveld hebben forse achterstand.

✓ MAA zorgt niet voor bereikbaarheid. Opstapplaats naar goedkope zonbestemmingen (Limburgse passagiers 28%); laad- en losplaats voor vracht voor Randstad en buitenland (13% lokaal).

Zuid-Limburg is luchtzijdig excellent bereikbaar: 8 luchthavens binnen een uur rijden.

MAA stelt economisch weinig voor. Maximaal 550 mensen zijn voor hun baan afhankelijk van de luchthaven. MAA zit economische ontwikkeling juist in de weg.

Drogreden 2 MAA moet open blijven (is ook herhaaldelijk toegezegd) en zich ontwikkelen tot moderne, duurzame luchthaven met oog voor de levenskwaliteit van de omgeving.

✓ MAA is met hangen en wurgen overeind gehouden met de inzet van grote hoeveelheden publieke middelen. Er is geen Statenbesluit bekend waarin is vastgesteld dat MAA ten koste van alles en voor altijd open zal blijven.

Er is in de ontwikkeling van MAA weinig zichtbaar dat een ontwikkeling tot moderne duurzame luchthaven doet vermoeden. En al helemaal niet 'met oog voor de levenskwaliteit van de omgeving'.

Drogreden 3 MAA is in de eerste plaats noodzakelijke (cruciale) infrastructuur.

✓ Er is niks cruciaals aan MAA. Zoals gezegd is Limburg zonder MAA uitstekend luchtzijdig bereikbaar.

Drogreden 4 Einstein Telescope. Sardinië beschikt over drie vliegvelden.

Kandidatuur zonder vliegveld zet Limburg op grote achterstand.

✓ Hier wordt het verhaal ridicuul. De kandidatuur voor de Einstein Telescope is een gezamenlijk project met Duitsland en België. Zoals aangehaald: in een straal van 100 km liggen er 8 serieuze luchthavens. De 3 luchthavens op Sardinië (dat zo groot is als Nederland) functioneren in hoofdzaak voor de toeristische bezoekers van het eiland.

Drogreden 5 Limburg kennisregio. Bereikbaarheid is cruciaal. Eindhoven Brainport: vliegveld belangrijke factor.

✓ Vanuit het bedrijfsleven in Eindhoven, incl. Brainport, overheerst juist de kritiek dat de luchthaven daar vooral vakantievluchten faciliteert en weinig betekent voor het bedrijfsleven. Voor Limburg geldt: uitstekende luchtzijdige bereikbaarheid is gegarandeerd zonder MAA. Ontbreken van 'eigen' vliegveld draagt bij aan goed vestigingsklimaat.

Drogreden 6 Regio waar (zakelijk) toerisme belangrijke economische factor is, moet goed bereikbaar zijn. Congressen en beurzen afhankelijk van aanwezigheid van eigen luchthaven. Zonder die faciliteit dreigen deze evenementen verloren te gaan voor Limburg, met grote gevolgen voor de hotels en restaurants. Cargoluchthaven Luik is geen alternatief.

✓ Er komen geen bezoekers aan beurzen en congressen en evenmin hotelgasten via MAA in Maastricht aan. Dus de stelling dat het zonder MAA slecht zal gaan met de hotels en dat evenementen dreigen te vertrekken snijdt geen hout.

Het kleine aantal Tefaf-gasten dat per private jet aankomt kan ook in Luik terecht. Dat scheelt hooguit 10 autominuten extra naar het MECC.

De laatste lijnvlucht tussen MAA en een serieuze luchthaven (Schiphol) is vanwege gebrek aan belangstelling opgeheven in 2008.

Drogreden 7 16% Zuid-Limburgse bedrijven levert/ontvangt producten via MAA.

- ✓ Volgens de MKBA is 10 tot 13% van de vracht die op MAA wordt verwerkt aan te merken als 'lokaal'. De rest is voor Randstad (2/3 zijn bloemenvluchten die Schiphol heeft afgeschoven) en het buitenland.

Drogreden 8 MAA door ontwikkelen naar innovatieve luchthaven. Binnen 10 jaar elektrisch vliegen naar internationale hubs, waardoor de regio ontsloten wordt.

Milieuregels MAA nu al streng: afname van geluid en overlast verder versterken.

- ✓ Er is weinig innovatiefs aan vliegveld Beek. Integendeel, het is een kleine, kansloze luchthaven met op alle terreinen grote achterstanden (vgl. het oordeel van Andre van de Berg, voorheen Raad van Bestuur Schiphol Groep en nu adviseur MAA).
Elektrisch vliegen in substantiële mate over 10 jaar is een fata morgana, een zinsbegoocheling. De technologie daarvoor is niet beschikbaar, het 'business model' is puur speculatief.
Welke milieuregels? Op MAA komen steeds meer oude lawaaibakken, Boeing 747 400 van obscure maatschappijtjes. Lawaai, ultrafijnstof, en zo meer. MAA heeft geen Natuurvergunning en er is ook geen ordentelijk Luchthavenbesluit.

Drogreden 9 Meer inzetten op passagiersvluchten. Goede verbindingen met internationale hubs. Ook vakantievluchten met de modernste geluidsarme toestellen. Campagne voeren om buitenlandse toeristen naar hier te halen.

- ✓ Die verbindingen zijn vaak genoeg geprobeerd. Ook met subsidie lukt het niet. De markt is er simpelweg te dun voor.

Drogreden 10 Scenario 2 is de meest gewenste route: mogelijkheden tot ontwikkeling en tegelijk omgevingsbewust.

- ✓ Scenario 2 is een groeiscenario: 2 maal zoveel vliegbewegingen als in 2019; nadruk op luchtvracht (bulk, onderkant van de markt). Er is niets omgevingsbewust aan: het aantal ernstig gehinderden neemt ernstig toe. Dit scenario brengt geen enkele nieuwe bezoeker naar Maastricht via MAA.

Drogreden 11 Toewerken naar de meest innovatieve duurzame luchthaven in de verre omtrek. Bierset is vrachtluchthaven, en MAA moet zich ontwikkelen tot veel duurzamere luchthaven, met oog voor de economie en de omgeving. Dat is nu al het geval en het kan nog veel beter.

- ✓ Wie durft zoiets met droge ogen op te schrijven over een luchthaventje dat zich in de absolute achterhoede bevindt.

Drogreden 12 Wat dichtgaat komt nooit meer terug.

- ✓ Nee, maar so *what*: er gaan zoveel regionale luchthavens dicht. Op veel plaatsen leidt de transformatie tot prachtige ontwikkelingen en versterking van de economie.