

Visie op MAA vanuit toerisme

22 april 2021

**N.a.v. Proces met Pieter van Geel en
bestudering rapport Pieter van Geel**

Opgesteld door de deelnemers vanuit
toerisme aan het proces Van Geel.

- **Arthur van Disseldorp**, regiomanager Hiswa-Recron
- **Hank van Vleuten**, vice-voorzitter Koninklijke Horeca Nederland Zuid-Limburg, bestuurslid KHN Vaals
- **Wynand Vogels**, bestuurslid Stichting VVV Zuid-Limburg
- **Anya Niewierra**, Algemeen Directeur Visit Zuid-Limburg

Geschiedenis toerisme en MAA

- Tot **2016** was er sprake van een co-samenleving.
- Vanaf **2017**, met de komst **vrachtmakelaar TCGI** begonnen de klachten te groeien.
- Vanaf **2018**, met de komst van Corendon (vroeg en late vluchten) gingen de leden zich roeren.
- **18 december 2018** brief geschreven naar GS en PS. Met verzoek om gesprek met GS. Niet gehonoreerd.
- **2019** verdere groei klachten leden uit m.n. Heuvelland.

Conclusie uit geschiedenis toerisme en MAA

- Niet MAA is het probleem, maar **de wijze van exploitatie** van MAA.
- Vanaf 2016 is dus de **tolerantiegrens** overschreden, door:
 - > aantallen vluchten
 - > tijden vluchten (veel vroeg en laat)
 - > zware lawaaijerige toestellen

MAA versus toerisme qua belang

	MAA	Toerisme
Kenmerken	<ul style="list-style-type: none"> • Footloose exploitanten • Exploitatie volatiel • Buitenlandse multinationals • Bedreiging leefbaarheid • Geen bijdrage aan landschap • Geen onderhoud monumenten • Geen band met verenigingen • Geen bijdrage aan vestigingsklimaat • Jaarlijks miljoenen subsidie nodig om te bestaan • Geeft overlast • Roept weerstand op bij deel bevolking 	<ul style="list-style-type: none"> • Diep geworteld in Zuid-Limburg • Stabiele omzetcijfers • Familiebedrijven, meerdere generaties • Randvoorwaarde voor leefbaarheid platteland • Zorgt voor onderhoud landschap (= duurzaam) • Zorgt voor onderhoud monumenten • Financiert verenigingsleven mede • Levert bijdrage aan vestigingsklimaat • Geen subsidienodig. In tegendeel. Levert belastinggeld op (€ 9 miljoen toeristenbel.) • Geeft geluk voor inwoners (recreatie) • Groot draagvlak bij bevolking. 75% van de inwoners in Zuid-Limburg is blij met toerisme. (Onderzoek Provincie Limburg 2018)

MAA versus toerisme qua belang

	MAA	Toerisme
Geschiedenis	Sinds WO II	Sinds 1853
Werkgelegenheid direct	Volgens Etil in personen : Luchthavencluster MAA: 325	Volgens Provincie Limburg in FTE : 22.000 4 gemeenten Zuidelijk Heuvelland FTE : 4.720 = Zonder detailhandel en toelevering
Werkgelegenheid Indirect voorwaarts en achterwaarts	Maintenance Boulevard: 300 Forwarders & Trucking: 200 Overig: 200 Zie Follow the Money: deel van deze werkgelegenheid is Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs en arbeidsmigranten.	Niet bekend, maar naar verwachting grote multiplier gezien verbondenheid met regio. Vele kleine bedrijven profiteren. Fijnmazig netwerk van werkgelegenheid. Er wordt niets naar elders gereden of gevlogen. Spreek: <i>“Als het toerisme niest, dan hoest Limburg.”</i>

De centrale vraag = dient MAA Limburg of dient Limburg MAA

- MAA heeft géén relatie met de topsectoren Chemie, HTSM, Life Sciences & Health en Toerisme.
- MAA levert wel schade voor de topsector toerisme.
- Men stelt dat MAA “basisinfrastructuur” is. Echter, MAA wordt actueel niet als zodanig gebruikt. Dat de activiteiten op MAA tot banen leiden, staat los van het zijn van basisinfra.
- Immers: MAA en toerisme hengelen in zelfde medewerkerspool. Er is/dreigt een tekort aan arbeidskrachten in toerisme.

Voorbeeld omzet en FTE =

Bedrijf	Omzet in miljoen euro	Medewerkers
MAA	20 miljoen	200
Thermae 2000	12 miljoen	180
Beaujean Vacances	6,5 miljoen	15
4 sterren hotel met restaurant	4 miljoen	Ca. 50

Conclusie:

Deze 3 toeristische bedrijven hebben al méér directe omzet en méér medewerkers dan het bedrijf MAA! Samen hebben de toeristische ondernemers een omzet van **€ 2,2 miljard DIRECT**. Dus zonder bestedingen in winkels, zonder toeleveranciers, etc. Zonder voorwaartse en achterwaartse effecten (die men bij MAA noemt als gesproken wordt over werkgelegenheid en toegevoegde waarde).

De centrale vraag = dient MAA Limburg of dient Limburg MAA

- Ondernemingsvisie MAA =
“Een vliegende kraai vangt altijd wat.”
- Al decennia is de exploitatie van MAA volatiel. Klanten komen en gaan zoals het hen belieft.
- Beeld: kort voor besluitvorming PS zijn er persconferenties waarin melding wordt gemaakt van langjarige contracten, die echter niet langjarig blijken en bij de eerste tegenslag weer worden opgezegd.

Het nut van MAA anno heden

- **De term ‘Luchthaven van Nationale Betekenis’:**
De betekenis van deze status is slechts de eis dat het Rijk de vergunning verleent. Deze woorden duiden dus niet op een belang of een verantwoordelijkheid voor NL.
- **MAA heeft geen eigenstandige positie:**
Situatie op andere luchthavens bepaalt de exploitatie op MAA. Daarom zo volatiel. Bijv.: de bloemenvluchten van Emirates waren het gevolg van een slottekort op Schiphol.

Het nut van MAA anno heden

Limburgse belastingbetaler financiert dus een infrastructuur
die wordt gebruikt door:

- **Corendon, Amsterdams bedrijf:**
 - Vliegt economie naar buitenland met schade voor toerisme
 - Wordt vooral gebruikt door Belgen (opgave Corendon)
- **Buitenlandse vrachtmultinationals**
 - MAA is laad- en losstation voor NW Europa

(Congres)toerisme en MAA

- MAA heeft sinds 2008 geen lijndienst meer. Dus **geen hub**
- Hub gaat er ook niet meer komen gezien positie luchtvaart na Corona, Green Deal en inzet op (nacht)treinen vanuit EU
- MAA is wel van waarde als vliegveld voor jets.
- MAA levert naar schatting < dan 100.000 overnachtingen op de 6,3 miljoen in Zuid-Limburg (via piloten, jets en gasten die vanaf MAA naar buitenland vliegen)

Nog enkele observaties over MAA

- In **concurrentie** met 8 omliggende luchthavens.
- Gelegen in **bebouwde kom**.
- Gelegen naast de oudste en één van de grootste toeristische bestemmingen van NL, **die gebouwd is op stilte en rust**.
- **Zuid-Limburg werd NOVI gebied** juist mede vanwege die kwetsbare toeristische functie.
- Rol MAA zal vanwege ligging altijd **marginaal** blijven.
- **Veiligheidsincidenten** (dakpannen, Longtail) tasten ook imago toerisme aan.

Visie en proces Pieter van Geel: redeneren vanuit bestaande klanten

Leidend in het denken van Pieter van Geel:

- MAA is vanaf 2017 via **TCGI** een **vrachtluchthaven** voor met name Arabische carriers.
- **Corendon** vliegt sinds 2018 vanaf MAA.

De belangen van deze internationale vrachtmultinationals en van Corendon werden vervolgens als leidend genomen voor de visie.

Beiden werden ook uitgenodigd om deel te nemen aan de werkgroep economische betekenis. Wij hebben hier vergeefs protest tegen aangetekend.

Vanuit een bestaande exploitatie (vracht & Corendon) en een vergunde ruimte is de toekomst van MAA "geëxtrapoleerd". In beeld: slechts het uitzicht van één kant van de berg is bekeken.



Denkmodel onderzoek van Geel:
Niet het wenselijke "*structure follows strategy*",
maar het onwenselijke "*strategy follows structure*"

Dus **niet** de volgende vragen stonden centraal:

- Hoe kan MAA de 5 Limburgse topsectoren versterken?
- Wat is de positie van MAA in zijn geografische context?
- Wat zijn wereldwijde trends en ontwikkelingen en hoe kunnen wij daar als Limburg op inspelen?

Pieter van Geel heeft om onderzoeksvragen gevraagd. Deze zijn aangeleverd. Echter:

- Vrijwel niets van wat wij vroegen, is onderzocht.
- Dus geen onderzoek naar economische waarde Corendon voor ZL
- Dus geen onderzoek naar waarde luchtvracht voor ZL
- Dus geen onderzoek naar trends en ontwikkelingen wereldwijd
- Dus geen onderzoek naar een kleine innovatieve luchthaven
- De vaste luchtvaartbureaus Ecorys en To70 werden door MAA ingeschakeld.

Dus bureaus die standaard voor de luchtvaart werken. Deze waren zich er ook van bewust dat MAA de opdrachtgever was (MAA stond ook als opdrachtgever in het concept van Ecorys. Dit is later aangepast).

Onderzoek Ecorys naar effecten MAA op Toerisme

- **Ecorys heeft géén onderzoek verricht.** Er zijn een twintigtal gesprekken gevoerd met ondernemers en op basis hiervan zijn conclusies getrokken.
- Ecorys deed uitspraken over belang MAA voor congretoerisme o.b.v. voornoemde gesprekken met bedrijven die deels een (financiële) relatie hebben met eigenaar MAA/Provincie. Dit is wetenschappelijk betwist (beperkte steekproef en **gebrek aan onafhankelijkheid geïnterviewde persoon**).

Onderzoek Ecorys naar effecten MAA op Toerisme

Ecorys toont een schema dat een correlatie suggereert die er niet is.

Zo plaats Ecorys op pagina 15 in haar eindrapport een schema met daarin de ontwikkeling van het aantal werkzame personen in het toerisme in de Heuvellandgemeenten naast de 'work load unit' WLU van MAA. Beiden laten een groei zien van 2017 naar 2019 waarop Ecorys concludeert dat het toerisme dus geen overlast heeft van MAA.

Tijdens een bespreking tikte Dr. Ing. Paul Peeters van BUAS Ecorys op de vingers voor dit schema, omdat dit wetenschappelijk niet verantwoord is. Dr. Peeters zei:

“Als het warm is, stijgt de ijsverkoop en de criminaliteit. Maar je kunt niet stellen dat de criminaliteit stijgt door de ijsverkoop.”

De negatieve effecten kónden volgens BUAS nog helemaal niet zichtbaar zijn in 2018 en 2019, omdat de dalende herhaalbezoeken nog niet plaats hadden kúnnen vinden. Die zie je pas in de jaren die gaan komen. Toch werd dit schema niet verwijderd door Ecorys.

Onderzoek Ecorys naar effecten MAA op Toerisme

Ecorys noemde belangrijke negatieve conclusies (voor MAA) die waren gepresenteerd niet in haar eindrapport.

Zoals dat Limburgse bedrijven weinig of geen gebruik maken van MAA.

Verzoeken om die conclusies weer op te nemen werden genegeerd.

Een letterlijke zin uit een eerder concept was bijv.:

“Er zijn géén of weinig bedrijven en instellingen die in de regio zijn gevestigd uitsluitend vanwege de aanwezigheid van MAA.”

Dit is relevant om te weten, maar werd dus geschrapt.

Onderzoek Ecorys naar luchtvracht MAA

- **Conclusie 2nd opinion** over het onderzoek van Ecorys naar de ontwikkeling van de luchtvracht door luchtvrachtveteraan Paul Parramore: *“De berekening van Ecorys is natte vinger werk”*.
- **Ook luchtvrachtanalist John Versleijen** zet in een analyse voor Nieuwsblad Transport vraagtekens bij de cijfers van Ecorys.
- **Ecorys maakt geen exploitatieberekening**. Dus wat betekent dit voor bijdrage Provincie en Limburgse belastingbetaler?
- Ecorys heeft ook geweigerd om op te schrijven **hoe arbeidsplaatsen zijn opgebouwd**. Zie analyse van Follow the Money: <https://www.ftm.nl/artikelen/banen-valse-schaamlap-distributiecentra-luchthavens>

Wetenschap is duidelijk: Toerisme ondervindt schade van MAA

- Onderzoek **BUAS is 3^e (!) onderzoek** (na Bureau Buiten en Prof. Luc Soete) dat stelt dat MAA bedreiging is voor het toerisme.
- Van Geel doet uitspraken over het onderzoek van BUAS die niet kloppen. Zo zou het onderzoek van BUAS niet optimaal zijn uitgevoerd vanwege Corona. Echter, juist vanwege Corona heeft BUAS voor een onderzoeksopzet gekozen die los van Corona staat.
- De conclusies van BUAS zijn helder: een verdere groei van MAA is een bedreiging voor het stiltetoerisme in het Heuvelland.
- De enige verdiepingsslag die nog gemaakt kan worden door BUAS, is de berekening van het exact aantal miljoenen € qua verliezen die het toerisme gaat lijden.

BUAS onderzoek. MAA = '*silent killer*' toerisme

- Schade toerisme bij groei MAA is wetenschappelijk aangetoond:
 - MAA = '*silent killer*': via wegblijven herhaalbezoek (> 50%)
 - Gasten klagen niet. Ze komen gewoon niet meer terug.
- Verlies is onomkeerbaar gezien hoge afhankelijkheid van één markt: 85% Nederlandse overnachtingen.
- Spiraal naar beneden dreigt voor het hele 'systeem' op het platteland vanwege hoge afhankelijkheid van toerisme. Zie ook NOVI.
- Gevolgen zijn er daarop ook voor Maastricht en Parkstad, omdat het Heuvelland een leverancier is van hun gasten voor winkels en attracties.

Veel gehoorde tegenwerping: motoren maken ook lawaai in Heuvelland

- Klopt! Maar alleen op zonnige dagen in weekenden in lente en zomer tussen 10.00 en 17.00. En alleen op bepaalde trajecten.
- Niet de hele dag door en niet vanaf 06.00 uur tot 24.00 uur (met extensies).
- Lijn 50 gemeenten werken nu aan mobiliteitsplan om deze overlast in te dammen. Dus deze overlast gaat stoppen.

Onderzoek To70 = virtuele geluid versus echt geluid

- **Berekend geluid ≠ beleefde geluid:**
70DB over een stiltegebied wordt anders beleefd dan 70DB in een fabriekshal of stad
- Volgens Explane produceren de vliegtuigen die via MAA zuidelijk over het Heuvelland gaan **tussen de 65 en 80 DB** bij stiltegebied Epen/Cottessen (waar ze het land uitvliegen).
- Ter vergelijk:
 - 60 DB = wasmachine - 70 DB = stofzuiger - 75 DB = elektrische mixer

Onderzoek To70 = virtuele geluid versus echt geluid

- Rekenmodellen gaan uit van gehinderde inwoners. Gehinderde toeristen zijn niet meegenomen. Ondanks ons verzoek.
- **Theoretische berekening:** 56dB geluidscontour is 'gebouwd' rond gemiddeld geluidsniveau per etmaal en meet dus niet het werkelijke geluid. Vliegtuigbouwers leveren deze gegevens aan (hebben een belang).
- Gevolgen MAA op woningbouw binnen nieuwe Omgevingsvisie ook niet meegenomen.

Verouderde cijfers uit 2016 als beoordelingskader klachten

Het RIVM schema uit 2016 waar de heer van Geel zijn visie op baseert geeft geen reëel beeld van de explosief gegroeide klachten vanaf 2017.

Hij stelt op pagina 16:

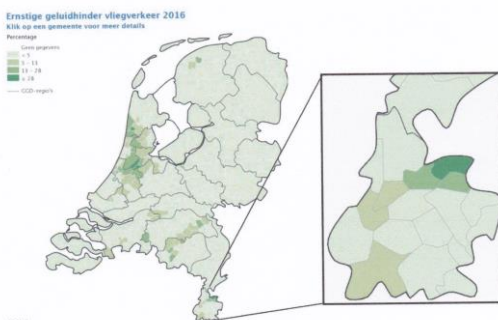
"Mij is het volstrekt duidelijk geworden dat in een groot aantal gemeenten de hinder van deze luchthavens (Bierset n Geilenkirchen) groter is dan van MAA (zie kader)."

Wij hebben bezwaar gemaakt tegen deze wijze van presentatie met oude cijfers uit 2016 die suggereren dat er in het Heuvelland niets aan de hand zou zijn t.a.v. MAA.

Wij hebben verzocht om ook de recente cijfers van KICL te plaatsen. Dit is niet gedaan.

RIVM 2016 versus KICL 2016-2019

Het onderstaande toont dat er wel degelijk sprake is van explosief gegroeide hinder in het heuvelland sinds 2017 en dat het schema uit 2016 verouderd is als basis voor oordelen.



Kaart van Nederland met daarop geïmpreciseerd de hinder t.g.v. vliegverkeer. Weergave kleurpercentage per gemeente. In kader: hinder in omgeving MAA (RIVM 2016).

Meldingen van overlast van MAA per gemeente										
	2016	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
	NIVEAU				ABSOLUTE VERANDERING			PROCENTUELE VERANDERING		
Valkenburg a/d Geul	1.021	1.300	3.949	6.363	279	2.649	2.414	27%	204%	61%
Gulpen-Wittem	362	1.294	2.637	5.747	932	1.343	3.110	257%	104%	118%
Eijsden-Margraten	118	446	2.271	3.894	328	1.825	1.623	278%	409%	71%
Beekdaalen	225	325	2.353	2.807	100	2.028	454	44%	624%	19%
Simpelveld	1	9	26	453	8	17	427	800%	189%	1642%
Voerendaal	15	29	309	176	14	280	-133	93%	966%	-43%
Vaals	1	24	104	50	23	80	-54		333%	-52%
	1.743		19.490	1.684	8.222	7.841				

Bron: <https://www.kicl.nl/luchthavens/rapporten/maastricht/>

De bovenstaande meldingen bij KICL bewijzen dat de explosie van klachten vanuit het Heuvelland pas startte vanaf 2017. Het RIVM schema uit 2016 waar de heer van Geel zijn visie op baseert, geeft aldus geen reëel beeld van de explosief gegroeide klachten in de jaren 2017, 2018 en 2019.

Onderzoek To70 = virtuele geluid versus echt geluid

- Vergunde situatie als basis voor berekeningen.
- Vlootvernieuwing is niet aan MAA en zal nog vele jaren duren.
- CO2 plafond gaat dalen naar niveau 2005 vanaf 2022: geen rekening mee gehouden. Idem stikstofcompensatie. Dit zal bepalen welke groei er überhaupt nog is voor MAA.

Advies van Geel

- Verbetering voor Heuvelland moet komen van andere manier van vliegen, maar dat gaat niet. **Luchtruim Zuid-Limburg is te klein.** Bovendien: een overvliegend vrachtvliegtuig dat nog niet op hoogte is, hoor je over vele kilometers.
- **Hinderreductie = theorie van rekenmodellen** en zogenaamde stillere vliegtuigen. Echter, het menselijke oor hoort het verschil niet tussen een vliegtuig met 80dB of 82dB.
- Deze theoretische modellen leiden vervolgens tot “ruimte” voor meer vliegbewegingen (= meer vluchten = meer hinder).
- Enige hinderreductie is minder vliegen.
- **“Groei verdienen”** = motto Van Geel, echter dit motto is uit de luchtvaartnota welke door 2^e Kamer controversieel is verklaard.

Advies van Geel

- Beeld wordt geschetst dat **openingstijden** wijzigen van 06.00 naar 07.00. Maar dat is niet zo, want in de kleine lettertjes wordt een uitzondering gemaakt voor Corendon. Met bovendien een 'versterkte extensiemogelijkheid' tussen 23.00 en 24.00 uur.
- Dus feitelijk is er straks een openstelling van 06.00 tot 24.00. = **nachtrust van 6 uur i.p.v. 8 uur.**
- Groei verdienen, maar wel al baan verlengen en beginnen met investering in vernieuwing baan. Dus **onomkeerbare investeringen al doen = trechtermodel**
- **Economische betekenis** en vooruitzichten zijn gebouwd op 'natte vingerwerk'. En niet doorgerekend qua exploitatie.

Advies van Geel

- **Historische Limburgse dorpen 'herstructureren'** om het Amsterdamse Corendon en buitenlandse vracht multinationals te faciliteren, welke komen en gaan zoals het hen belieft.
- = **Weer minder natuur voor de inwoners** van het toch al dichtbevolkte Westelijke Mijnstreek (en dus aantasting leefbaarheid), want elders moet nieuwe huisvesting worden gerealiseerd. En dat in tijd van woningnood.
- Niet is onderzocht wat de gevolgen zijn van de **nieuwe Omgevingswet** op bouwmogelijkheden binnen invloedssfeer van MAA.

Advies van Geel leidt verder tot:

- Jaarlijkse NEDAB kosten
- Jaarlijks exploitatietekort
- Aanzienlijke investeringen (baanvernieuwing, investeringen in beperking hinder)
- Leefomgevingsfonds dat méér wordt dan nu voorgesteld
- Woningwaardeverlies
- Schade toerisme

Ons advies: loop naar de top van de berg en bekijk het totale 365° uitzicht voor MAA!



Wij kunnen als Limburg vernieuwend denken. Parkstad bewijst dat!

Anno 1995:

- Oostelijke Mijnstreek. Lelijkste gebied van NL. Nul € toerisme.
- Enkele bestuurders komen op het idee om toerisme te ontwikkelen (Plan Park Gravenrode)
- Veel hoon: “Niemand gaat op vakantie naar een mijnstreek!”

Anno 2021:

- Parkstad winnaar WTCC Award 2016 (hoogste toeristische onderscheiding ter wereld)
- Per 2018 heeft Parkstad 1/3 van de omzet van het toerisme in Zuid-Limburg (€ 400 miljoen) en is al groter dan Maastricht (€ 335 miljoen). Exclusief buitenlands dagtoerisme (= € 800 miljoen in geheel ZL).

Ons advies: durf te inspireren! (1)

- Durf te vernieuwen! Durf anders te denken! Pak het volgende motto:
 - ***“MAA is in 2030 een inspiratie voor de wereld!”***
- Beweeg weg van het klassieke luchtvaartdenken dat nu domineert.
- Geef dus de opdracht tot nieuw en écht onderzoek naar de kansen van een kleine innovatieve luchthaven die **samen met de topsectoren en kennisinstellingen** in de Euregio wordt ontwikkeld.
- **Creëer een beweging** rond dit vernieuwende denken over de luchtvaart.

Ons advies: durf te inspireren! (2)

- **Zet de toon in de internationale discussie over “anders vliegen”.**
Dit leidt ook tot bezoek aan MAA (en congressen voor het MECC)!
- **Laat je nu vooral niet verleiden om ‘maar’ door te gaan met vrachtmultinationals en Corendon,** want dan mis je het **kantelmoment** en loop je het risico om nog jaren in dit ouderwetse exploitatieverhaal te blijven hangen met dito conflicten met burgers, schade voor toerisme en incidenten (zie Longtail).
- Wij willen graag meewerken aan een succesvol MAA dat niet conflicteert met het toerisme.
- **Wij pleiten ervoor om MAA vooral NIET te sluiten!**

Financieel Dagblad 27 februari 2021

Vooruit De toekomst van mobiliteit

Een privévliegtuig voor iedereen

Vorige week werd hier besloten hoe de snelst groeiende bestrijden tot een stroomverschuiving voor het elektrisch vliegen zullen leiden, vergelijkbaar met wat we nu meemaken met de elektrische auto. Maar waar het bij de elektrische auto gaat om een verbetering van een bestaand vervoersysteem, kan elektrificatie in de luchtvaart wel eens leiden tot een heel nieuw systeem voor mobiliteit op de korte en middellange afstand. Dat is niet omdat er steeds grotere elektrische vliegtuigen kunnen, maar vooral omdat kleinere elektrische vliegtuigen steeds vaker kunnen vliegen en vooral veel goedkoper zullen worden. Denk aan een vliegtuig voor vijf, tien of twintig personen met een piloot, dat op afstand te besturen is in geval van nood. Die vliegtuigen hebben als groot voordeel dat ze niet alleen gebruik kunnen maken van de grote luchthavens, maar ook van kleine regionale vliegvelden. In totaal heeft Nederland een veertig, van ook of twintig van, in Europa zijn er bijna tweeduizend.

Die lokale vliegvelden zijn voor de meeste mensen veel makkelijker te bereiken dan een grote luchthaven en internationale terminatie. En door de impliciete schaalbaarheid van de technologie kun je zonder veel extra investering al die doelen in punten in Europa rechtstreeks met elkaar verbinden met een vragestroom en efficiënte vervoersnetten, ook met een kleine groep reizigers. Zakenlijke reizen naar heel Europa vanaf vliegveld Breda of Trosno. Binnen een paar uur in de Alpen op de ski's

MET KLEINE ELEKTRISCHE VLIERTUIGEN KUN JE REGIONALE VLIERTUIGEN GAAN VERBINDEN



De landelijke Eviation Alice. Dit soort kleine vliegtuigen zijn niet alleen veel schoner, maar produceren ook minder geluidsoverlast. FOTO: EVIATION

vanaf vliegveld Brede of Drachten. In vliegveld Amersfoort als de toeristische toerengroepen naar Zeeland voor heel Europa.

Het is een veel effectiever alternatief voor veel Europese vluchten, maar ook voor veel lange auto- en treinritten. En dat is prima. Want op bijna alle gebieden is elektrisch vliegen het betere alternatief. Je hebt geen uitstoot van uitlaatgassen, geen sturende vliegtuigen, geen geluid, geen overbelasting van wegen, wagens, bus- en treinritten. Daarnaast kunnen elektrische vliegtuigen, in tegenstelling tot vliegtuigen met verbrandingsmotoren, relatief makkelijk voorzien worden van meerdere propellers, die daardoor met een lagere snelheid kunnen draaien. Daardoor wordt de geluidsoverlast beperkt tot bij het opstijgen, vergelijkbaar met de overlast van een passerende vrachtwagen op de snelweg.

Het is een beetje soelen als een privévliegtuig voor iedereen. Maar dan goedkoper, duurzamer, comfortabeler, vlieger en over de hele route veel sneller dan het alternatief. En, misschien wel het belangrijkste, zonder het enorme milieuschuld dat een trein of auto legt. En zonder gigantische investeringen in operationele subsidies. Het duurt nog een aantal jaren voordat we stert zijn en sommige technieken moeten zich nog in de praktijk bewijzen. Maar eigenlijk zou je het moeten omarmen. Je moet wel heel erg zeker weten dat elektrisch vliegen niet gaat hakken om nu nog te investeren in enige andere vorm van middellangafstandsvervoer.

Carlo van de Weijer is directeur van het Eindhoven AI Systems Institute en wisselt deze week stuurkolomist Maarten Sleibinck af.

**DANK voor de
aandacht!**