

Inspreektekst Henk van der Wilt.

Geachte Statenleden,

Mijn naam is Henk van der Wilt, ik ben CRO lid MAA voor Omwonenden en daarnaast vanwege mijn luchtvaartachtergrond bij de LVNL als voormalig luchtverkeersleider ook lid van de expertgroep van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat die is ingesteld voor het oplossen van de Luik-Bierset problematiek in de regio Eijsden. Waarom ik u dit laatste vertel, zal u gaandeweg mijn verhaal duidelijk worden.

Een MKBA is, zoals u weet, een verhaal met scenario's, verwachte effecten van die scenario's, aannames en veronderstellingen. Mijn verhaal gaat niet over het bestaansrecht van MAA, maar over effecten die niet zijn meegenomen in de door de heren Bus en Manshanden in opdracht van de Alliantie uitgevoerde MKBA over MAA. Volgens die uitgevoerde MKBA levert sluiting van MAA een welvaartseffect op van meer dan 331 miljoen Euro in de periode 2025-2050. In deze conclusie zit echter een rekenfout van ruim 55 miljard Euro, niet van ruim 55 miljoen Euro, maar van ruim 55 miljard Euro.

Bij sluiting van MAA zal het gebruik van het Zuid-Limburgse luchtruim beneden de 3 km met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden gedelegeerd aan de Belgische verkeersleiding, net zoals dat ongeveer 20 jaar geleden is gebeurd met het Zuid-Limburgse luchtruim boven de 3 km. De enige reden waarom het Zuid-Limburgse luchtruim beneden de 3 km wordt gecontroleerd door de Luchtverkeersleiding Nederland is namelijk de aanwezigheid van MAA. Die genoemde delegatie aan de Belgische verkeersleiding betekent vervolgens dat er dan nog veel meer dan nu het geval is, Luik-Bierset verkeer over het toeristische Zuid-Limburgse heuvelland gaat komen, zowel in de nacht als overdag.

Vanuit mijn kennis van het eerder genoemde Luik-Bierset dossier zal ik u bij deze een beknopt beeld schetsen van de omvang van het Luik-Bierset verkeer. Op door-de-weekse-nachten komen er op Luik-Bierset tussen 23.00 en 02.00 uur zo'n 40 tot 50 vrachtvliegtuigen binnen die in de vroege ochtend weer vertrekken. In het weekend ligt dit aantal ongeveer 10 tot 15 toestellen lager. Een klein deel van deze vliegtuigen vliegt nu nachts boven de regio Eijsden, terwijl een veel groter deel vlak langs de Nederlands-Belgische zuidgrens aan de rand van het heuvelland komt. Het overgrote merendeel van deze vliegtuigen behoort tot de meest lawaaiige toestellen die nu in de burgerluchtvaart worden gebruikt. Op jaarbasis gaat het om ongeveer 40.000 vliegtuigbewegingen, waarvan bij sluiting van MAA ongeveer de helft over het heuvelland gaat komen. Bedenk hierbij bovendien dat sinds internetgigant Alibaba in 2019 op Luik-Bierset is neergestreken ook het aantal vluchten overdag daar aanzienlijk is toegenomen.

Indien gemiddeld 2 vliegtuigbewegingen per uur op MAA aanzienlijke schade toebrengen aan de toeristische sector in het Zuid-Limburgse heuvelland (volgens deze MKBA namelijk 172 miljoen Euro in de tijdspanne 2025-2050, wat neerkomt op ongeveer 7 miljoen Euro per jaar), dan zal ingevolge een dergelijke redenering de impact van het Luik-Bierset verkeer bij sluiting van MAA desastreuze gevolgen hebben voor de toeristische sector. Volgens opgave van Visit Zuid-Limburg op basis van cijfers over het jaar 2017 gaat het hierbij om 21.000 banen en een jaaromzet van 2,2 miljard Euro. Bij die desastreuze gevolgen hebben we het dan naast het verlies van werkgelegenheid over een omzetverlies van 25x 2,2 miljard Euro, dus

ruim 55 miljard Euro in de periode 2025-2050, een effect wat de heren Bus en Manshanden door gebrek aan voldoende kennis van de luchtvaartwereld buiten beschouwing hebben gelaten.

Zelfs in het theoretische en onwaarschijnlijke geval dat die delegatie van verkeersleiding in het Zuid-Limburgse luchtruim bij sluiting van MAA niet zou plaatsvinden, dan nog zou het effect nagenoeg hetzelfde zijn. Als lidstaat van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO is men verplicht om elkaars luchtverkeer in elkaars luchtruim toe te laten, behalve in geval van oorlog.

Over het in deze MKBA genoemde “Klein Verkeersvliegveld Maastricht” scenario moet ik eveneens constateren dat bepaalde effecten geheel buiten beschouwing zijn gelaten. Verondersteld mag worden dat voor een MAA zonder groot handelsverkeer geen commerciële exploitant gevonden zal worden. Verondersteld mag ook worden dat in dat geval de Provincie zich als eigenaar zal terugtrekken vanwege de NEDAB kosten, alsmede de onderhoudskosten MAA. In het theoretische, maar onwaarschijnlijke geval dat een private investeerder een dergelijk “Klein Verkeersvliegveld” zou willen voortzetten, ontstaat er natuurlijk wel alle ruimte voor een terugkeer van vliegscholen.

Als na de coronapandemie de luchtvaart weer richting het niveau van 2019 gaat groeien, mag het als aannemelijk worden verondersteld dat onder invloed van het krachtenveld rondom Schiphol en de KLM de ontwikkeling van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer op gang zal komen. Het gevolg hiervan zal zijn dat vliegscholen die nu nog actief zijn op Lelystad zullen moeten uitwijken naar andere vliegvelden. Aangezien Groningen Airport Eelde die benodigde ruimte nu al niet meer heeft vanwege de aanwezigheid van de KLM Flight Academy, alsmede de Martin Flight Academy ligt het voor de hand dat in een dergelijk scenario die vliegscholen op MAA een zeer aantrekkelijk alternatief zullen vinden. Opmerkelijk dat de heren Bus en Manshanden dergelijke effecten niet beschouwd hebben, want in een conservatief scenario hebben we het op jaarbasis wel over 40 tot 50 duizend bewegingen met klein lesverkeer die naar MAA komen. Veel waarschijnlijker zijn echter aantallen van 60.000 tot 70.000 bewegingen. Net zo opmerkelijk is dat deze MKBA eraan voorbij gaat dat in dit “Klein Verkeersvliegveld Maastricht” scenario zeer waarschijnlijk ook bedrijven als MAAS en SAMCO op MAA zullen verdwijnen met kapitaalsvernietiging van tientallen miljoenen en schadeclaims van vele miljoenen tot gevolg.

Ik dank u wel voor uw aandacht.