

Inspreken vergadering Commissie Financiën, Economie en Bestuur (FEB) van Provinciale Staten op 5-3-21 [iBabs Online](#)
door Wim Derks, namens Alliantie Tegen Uitbreiding MAA, alliantie@stopgroeimaa.nl

Geachte leden van de commissie,

Eind jaren zeventig

Het vliegveld is hier toevallig gekomen. Niet omdat het van betekenis was voor de regio. Maar het zou wel een betekenis voor de regio kunnen krijgen.

Toen ik eind jaren zeventig in Maastricht kwam werken als regionaal econoom, was de Provincie al druk bezig met de verkenning van de mogelijkheden voor het vliegveld. Een onderzoeksbureau uit Amerika zag een positief toekomstperspectief voor vliegveld Beek. Het was begrijpelijk dat de Provincie de economische potenties van het vliegveld wilde benutten. De werkloosheid steeg omdat de naoorlogse geboortegolf op de arbeidsmarkt kwam. In Zuid-Limburg steeg de werkloosheid extra door de mijnsluiting. De economie had daarom de hoogste prioriteit. Overlast en milieu waren ondergeschikt.

Functie gehad voor de regio

De hoge verwachtingen van de groei van de luchthaven werden echter iedere keer opnieuw geen werkelijkheid. Het vliegveld heeft in het verleden een functie gehad voor de regio toen er lijnvluchten waren naar andere grote luchthavens zoals Schiphol. Het vliegveld had daarmee een meerwaarde voor het vestigingsklimaat van bedrijven in de regio. Iets wat de moeite waard is voor de regio mag wat kosten.

Grote veranderingen

In de afgelopen jaren is er echter zeer veel veranderd. De naoorlogse geboortegolf is de arbeidsmarkt aan het verlaten. De instroom van jongeren is gering, omdat er zo weinig kinderen geboren worden, met name in Zuid-Limburg. In Zuid-Limburg is in de komende tijd het aantal jongeren in de leeftijd dat ze op de arbeidsmarkt komen de helft kleiner dan het aantal ouderen in de leeftijd dat ze de arbeidsmarkt verlaten. (Zie [Bevolking-en-arbeidsmarkt-Limburg-19-2-21.pdf \(stopgroeimaa.nl\)](#)) Er ontstaat een structureel tekort aan arbeidskrachten. We zullen steeds meer een beroep moeten doen op buitenlandse arbeidskrachten. Arbeidsplaatsen zijn geen doel meer op zich. We kunnen ons nu de luxe permitteren dat we kritisch kunnen zijn ten aanzien het soort economische activiteit. De economie moet steeds meer aan de eisen van duurzaamheid voldoen. Welzijn en leefbaarheid worden belangrijker.

Het milieubewustzijn neemt toe. De houding ten opzichte van vliegvakanties verandert. Tot enkele jaren geleden mocht de luchtvaart onbeperkt groeien. Vrijwel iedereen vindt nu dat ook de luchtvaart een bijdrage moet leveren aan het klimaatbeleid.

Vluchten op korte afstand moeten afgebouwd worden. MAA zal daarom nooit meer een lijnverbinding krijgen met een grote luchthaven in de buurt. Kan MAA dan nog wel beschouwd worden als basisinfrastructuur? Moet er zoveel Limburgs gemeenschapsgeld besteed worden aan het wegbrengen van toeristen naar verre bestemmingen en aan de overslag van vracht bestemd voor Noordwest-Europa?

De werkgelegenheidsbetekenis van MAA is beperkt en cijfers daarover blijken bovendien iedere keer niet te kloppen.

Coronacrisis

De luchtvaart heeft nu te maken met de **coronacrisis**.

Wat passagiers betreft is de coronacrisis dramatisch voor MAA zoals voor andere vliegvelden. Wat betreft vracht profiteerde MAA tijdelijk van de coronacrisis en daardoor was 2020 een topjaar wat betreft vracht op MAA. De hoeveelheid vracht was in december 2020 echter weer 10 tot 20 % lager dan een jaar eerder. Wat blijft er over van de vracht op MAA nu er volop ruimte is op andere vliegvelden?

Wat zijn de blijvende gevolgen van de coronacrisis voor passagiersvervoer? Zal Corendon nog op MAA blijven?

Luchtvaartnota

De Luchtvaartnota van het Rijk komt na de verkiezingen opnieuw in het Kabinet en daarna in de Tweede Kamer. De beperkingen aan de groei van luchtvaart en daarmee ook aan de mogelijkheden van de regionale luchthavens worden naar alle waarschijnlijkheid aangescherpt als er meer rekening gehouden wordt met milieu.

Volledige informatie voor besluitvorming

Aan uw commissie wordt vandaag gevraagd een aantal richtinggevende uitspraken te doen. Als laatste betreft dat de op te stellen maatschappelijke kosten en baten analyse (mkba). Dat daarin ook de variant van een kleine innovatieve luchthaven wordt meegenomen is geweldig.

Zojuist heb ik echter geschetst dat in de afgelopen jaren de omstandigheden van de luchtvaart in het algemeen en van MAA in het bijzonder fundamenteel zijn veranderd. Het is daarom noodzakelijk dat nut en noodzaak van een luchthaven in het dichtbevolkte en kwetsbare Zuid-Limburg opnieuw aangetoond moet worden.

Voor een goede besluitvorming is het daarom noodzakelijk dat in de mkba ook de variant van sluiting en gebiedsontwikkeling onderzocht wordt, omdat hiermee hoogst relevantie informatie beschikbaar komt.

Bij gebiedsontwikkeling kan aan een aantal zaken gedacht worden die ook in de toekomst een echte meerwaarde hebben voor de regio zoals een ECO-campus gericht op duurzaamheid: circulaire economie, energietransitie, verduurzaming Chemelot en een GEO-campus in verband met de Einstein telescoop.

Afsluiting

Ik wens u namens de Alliantie veel succes met een toekomstgerichte besluitvorming over het gebruik van het terrein van MAA, een gebruik met een optimale meerwaarde voor Limburg.

Tot zover mijn bijdrage, die ik op papier naar de griffier heb gestuurd met daarin een bronvermelding.

Ik dank u voor de aandacht.