

## MAAsterplan-01 en wat nu?

Enkele maanden geleden, mei 2021, publiceerden we het MAAsterplan-01. ([www.maasterplan.eu](http://www.maasterplan.eu)), een schets voor alternatief gebruik van het luchthaventerrein van MAA als energiepark. In ons plan rekenden we voor dat met tamelijk eenvoudige middelen de eeuwig verliesgevende luchthaven omgebouwd kan worden tot een commercieel aantrekkelijk, duurzaam zonnepark. Daarnaast schetsten we enkele innovatieve varianten die verstrekkende gevolgen kunnen hebben voor de duurzame energieopwekking in de regio. MAAsterplan-01 beschrijft een levensvatbaar mega-energiepark voor wind en zon van ongeveer 300 Ha op en om het terrein van MAA dat bovendien voldoet aan zeer hoge eisen van milieu en landschap. Het plan omschrijft drie varianten:

variant	middels	N woningen elektrisch	verduurzaamd thermisch
E	Elektrisch: PV-zonnepanelen	40.000	
ET	Elektrisch-Thermisch: PV-thermische zonnepanelen i.c.m. warmtebuffer i.c.m. Chemelot	38.000	25.000 95.000
WET	ET uitgebreid met 7 windmolens i.c.m. Chemelot	58.000	25.000 95.000

Voorzichtigheidshalve gingen we toen uit van een zeer bescheiden jaarlijks verlies van de luchthaven. Intussen blijkt dat veel groter te zijn. Op het moment dat dit rapport gemaakt werd, heerste er bij de Provincie nog de stellige overtuiging dat er geen vergelijking gemaakt hoefde te worden met niet-luchtvaart gebonden opties. Men hield men vast aan uitsluitend luchtvaart gebonden opties, die onzes inziens getuigen van een volslagen gebrek aan werkelijkheidszin, zoals elektrisch vliegen zonder enige onderbouwing of een businessplan, of vrachtverkeer dat niet ten goede komt aan de provincie.

Wat er sindsdien gebeurd is, mag in alle bescheidenheid een omwenteling genoemd worden. Vlak voor het verschijnen van de studie MAAsterplan-01 lag er al een studie van de commissie Van Geel in opdracht van de Provincie/MAA en was er een verschenen van Leo Bus in opdracht van de Alliantie (volledige naam **de Alliantie tegen Uitbreiding van MAA**, een samenwerkingsverband van 15 groepen en organisaties van omwonenden).

Beide studies beperkten zich in eerste instantie tot sombere, luchthaven gebonden perspectieven, maar het rapport Bus ging verder en noemde de expliciet de noodzaak van een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) met daarin ter vergelijking ook niet luchthaven gebonden opties.

Intussen is er afgelopen weken een nieuwe studie van het SEO (Stichting Economisch Onderzoek, een onafhankelijk instituut binnen de UvA) over MAA verschenen. In deze studie wordt aangetoond dat de luchthaven niet rendeert en nooit zal renderen. Weliswaar maakte MAA recent een bescheiden winst van 2 miljoen, onder andere door de uitzonderlijke corona-omstandigheden (vliegtuig parkeergelden, *sic*), maar wordt permanent in de lucht gehouden door subsidies van jaarlijks om en nabij de 8 miljoen, op te brengen door Provincie Limburg en enkele grote gemeenten als Maastricht, Heerlen en Sittard. Bovendien toont het SEO-rapport overtuigend aan dat de lasten voor de Provincie Limburg zijn en een eventuele economische uitstraling, voor zover aanwezig, niet ten goede kome aan Limburg, maar overwegend daarbuiten. De onkosten om de baan in de nabije toekomst te verbeteren en achterstallig onderhoud uit te voeren bedragen ook nog eens vele tientallen miljoenen. Weggegooid geld, zowel van de Provincie als de gemeenten.

Er is dus een duidelijke kentering gaande. Niet alleen gaat de provincie de discussie over eventuele sluiting niet meer uit de weg, er is ook een overweldigende negatieve publiciteit over MAA, met uitgebreide berichtgeving in zowel De Limburger als landelijke kranten (NRC, Trouw, Volkskrant).

In de laatste SEO-studie wordt ingegaan op het eventuele alternatieve baangebruik. Hier worden onder andere genoemd een woonfunctie, vergroenen, en last but not least tot ons grote genoegen, de mogelijkheid om tot een zonnepark te komen. De Provincie kan dit SEO-rapport waarin het verspillen van overheidsgeld gedetailleerd onderbouwd wordt, onmogelijk negeren.

Het MAasterplan-01 biedt op dit moment het meest concrete uitgangspunt voor een alternatief. Zelfs de meest eenvoudige variant van Masterplan biedt uitzicht op rendement en kan een belangrijke bijdrage leveren in de productie van de 1,1 TWh die de regio Zuid-Limburg als resultaatverplichting heeft opgenomen (RES-ZL, 2021).

Het bestuur van de Provincie Limburg heeft eerder de 20 provinciale energie coöperaties geholpen te professionaliseren. Ligt hier niet een prachtige uitdaging om er gezamenlijk de schouders onder te zetten en met een breed draagvlak aan burgerparticipatie een dergelijk plan verder uit te werken en uit te helpen voeren?

*Willem Fermont*

N woorden 668

Enkele maanden geleden, mei 2021, publiceerden we het MAasterplan-01. ([www.maasterplan.eu](http://www.maasterplan.eu)), een schets voor alternatief gebruik van het luchthaventerrein van MAA als energiepark. In ons plan rekenden we voor dat met tamelijk eenvoudige middelen de eeuwig verliesgevende luchthaven omgebouwd kan worden in een commercieel aantrekkelijk, duurzaam zonnepark. Daarnaast schetsten we enkele innovatieve varianten die verstrekkende gevolgen kunnen hebben voor de duurzame energieopwekking in de regio. MAasterplan-01 beschrijft een levensvatbaar mega-energiepark voor wind en zon van ongeveer 300 Ha op en om het terrein van MAA dat bovendien voldoet aan zeer hoge eisen van milieu en landschap. Het plan omschrijft drie varianten:

- Variant E** Elektrisch op basis van Polyvoltaïsche zonnepanelen. Goed voor 40.000 woningen
  - Variant ET** Elektrisch 38.000, thermisch 25.000 (en met Chemelot ca 95.000) woningen op basis van Polyvoltaïsch-Thermische zonnepanelen in combinatie met een warmwaterbuffer.
  - Variant WET** Elektrisch 58.000, thermisch 25.000 (of met Chemelot ca 95.000) woningen
- De derde variant, de grootste, is een uitbreiding van variant ET met 7 windmolens.

Voorzichtigheidshalve gingen we uit van een zeer bescheiden jaarlijks verlies van de luchthaven, dat intussen nog veel groter blijkt. Op het moment dat dit rapport gemaakt werd heerste bij de Provincie nog de stellige overtuiging dat er geen vergelijking gemaakt hoefde te worden met niet-luchtvaart gebonden opties. Men hield men vast aan uitsluitend luchtvaart gebonden opties, die onzes inziens getuigen van een volslagen gebrek aan werkelijkheidszin, zoals elektrisch vliegen zonder enige onderbouwing of een businessplan, of vrachtverkeer dat niet ten goede komt aan de provincie.

Wat er sindsdien gebeurd is mag in alle bescheidenheid een omwenteling genoemd worden. Vlak voor het verschijnen van de studie MAasterplan-01 waren er al een studie van de commissie Van Geel in opdracht van de Provincie/MAA en Leo Bus in opdracht van de Alliantie verschenen. Beide studies beperkten zich tot sombere, luchthaven gebonden perspectieven, maar het rapport Bus ging verder en noemde de expliciet de noodzaak van een MKBA, met daarin ter vergelijking niet luchthaven gebonden opties.

Intussen is er afgelopen weken een nieuwe studie van SEO over MAA verschenen. In deze studie wordt aangetoond dat de luchthaven niet rendeert, nooit zal renderen. Weliswaar maakte MAA recent een bescheiden winst van 2 miljoen, onder andere door de uitzonderlijke corona-

omstandigheden (vliegtuig parkeergelden, *sic*), maar wordt permanent in de lucht gehouden door subsidies van jaarlijks om en nabij de 8 miljoen, op te brengen door Provincie Limburg en enkele grote gemeenten als Maastricht, Heerlen en Sittard. Bovendien toont het SEO-rapport overtuigend aan dat de lasten voor de Provincie Limburg zijn en een eventuele economische uitstraling, voor zover aanwezig, niet ten goede komt aan Limburg, maar overwegend daarbuiten. De onkosten om de baan in de nabije toekomst te verbeteren en achterstallig onderhoud uit te voeren bedragen ook nog eens vele tientallen miljoenen. Weggegooid geld, zowel van de Provincie als de gemeenten.

Er is een duidelijke kentering gaande. Niet alleen gaat de provincie de discussie over eventuele sluiting meer uit de weg. Er is ook een overweldigende negatieve publiciteit over MAA, met uitgebreide berichtgeving in zowel de Limburger als landelijke kranten (Trouw, NRC, Volkskrant, o.a).

In de laatste SEO-studie wordt ingegaan op het eventuele alternatieve baangebruik. Hier worden onder andere genoemd een woonfunctie, vergroenen, en, last not least tot ons grote genoegen, de mogelijkheid om tot een zonnepark te komen. De Provincie kan deze studie waarin het verspillen van overheidsgeld gedetailleerd onderbouwd wordt, onmogelijk negeren. Het MAasterplan-01 biedt op dit moment het meest concrete uitgangspunt voor een alternatief. Zelfs de meest eenvoudige variant van Masterplan biedt uitzicht op rendement en kan een belangrijke bijdrage leveren in de productie van de 1,1 TWh die de regio Zuid-Limburg als resultaatverplichting heeft opgenomen (RES-ZL, 2021).

Het wachten is nu op een grote speler in de energiesector die een dergelijk plan verder wil uitwerken en kan uitvoeren.