

## Voorstel aan CRO-MAA inzake onderzoek elektrisch vliegen op MAA

Peter de Gijssel en Kees Schröer (Natuur en Milieu Federatie Limburg (NMFL))

*“Dames en heren, we kunnen er niet omheen. Er is geen Planet B. Alles moet anders. Ik voorspel u dat Limburg het nieuwe Houston wordt. Het nieuwe Houston, compleet met de kweekburger, de Einsteintelecoop en met de eerste Nederlandse luchthaven van waaruit je in 2030 volledig met elektrische vliegtuigen vliegt. Maar bovenal voorspel ik ook dat wij allen veel meer in balans raken met onze omgeving. Hoe we hierin werken, leven en bestaan.”*

Aldus Theo Bovens, Commissaris van de Koning van de Provincie Limburg in zijn nieuwjaarstoespraak van 2 januari 2020.

Voor iedereen die de discussie over de toekomst van MAA in de afgelopen maanden heeft gevolgd moet de uitspraak van de gouverneur buitengewoon verrassend zijn.

In de thans lopende discussie over de toekomst van MAA is het idee om van MAA de eerste Nederlandse elektrische luchthaven te maken tot nu geen thema alhoewel juist deze optie voor de stakeholders van MAA een bijdrage zou kunnen betekenen om de geluidsoverlast, gezondheidsschade en milieuvervuiling door MAA te verminderen en een gunstig effect op het Nationaal Landschap Zuid-Limburg en de recreatieve sector aldaar kan hebben. Bovendien zou daarmee MAA ten opzichte van omliggende vliegvelden een minder omstreden, want toegevoegde waarde kunnen verkrijgen.

Door het vertrek van de exploitant van MAA en het besluit van de Provinciale Staten van Limburg om tot 2022 de exploitatie van MAA voor haar rekening te nemen en die tijd te benutten voor een provinciale invulling van de Nationale Luchtvaartnota 2020-2050 is een situatie ontstaan waarin de toekomstige ontwikkeling van MAA opnieuw ter discussie staat. Een begin is gemaakt door Provinciale Staten die als voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit in het kader van de Nationale Luchtvaartnota 2020-2050 kenbaar hebben gemaakt van MAA een duurzame, innovatieve luchthaven te willen maken die van toegevoegde waarde voor haar omgeving zal zijn. *“De economische en maatschappelijke effecten van de luchthaven worden bij het proces van de provinciale vertaling van de Luchtvaartnota in kaart gebracht met oog voor de duurzame toekomst op de lange termijn. Deze regionale vertaling bevat de uitgangspunten voor een toekomstbestendige en duurzame luchthaven die in balans is met de leefomgeving. Dit moet een visie opleveren die een verdere invulling geeft aan de ontwikkelrichting in economische zin, de duurzaamheidsambities en een verbeterde balans met de leefomgeving.”* (Provincie Limburg, 2019, blz. 3)

De duurzaamheidsambities van de provincie doen automatisch de vraag ontstaan hoe belangrijk elektrisch vliegen voor de provincie zal zijn. In dit verband wijst de gedeputeerde Joost van de Akker er in zijn toelichting op dat Gedeputeerde Staten in september 2019 € 1,9 miljoen ter beschikking hebben gesteld voor de aanschaf van onder andere elektrische voorzieningen die stationair motorgebruik van vliegtuigen vervangt (APU- gebruik) waardoor overlast voor de omgeving afneemt. Het is niet duidelijk of de gedeputeerde zich hier door een visie heeft laten leiden die stimulering van elektrisch vliegen als een belangrijke stap in een duurzame ontwikkeling van MAA ziet. Zo'n maatregel zou aansluiten bij de zienswijze van milieu- en natuurorganisaties in Nederland zoals deze in hun Position Paper Luchtvaartnota (2019)<sup>1</sup> is uitgewerkt. In dit Position Paper leveren zij argumenten waarom het klimaatprobleem tot direct ingrijpen in de luchtvaart noopt en naar een stevig beleid van de Nederlandse overheid op de luchtvaartsector vraagt. De reden voor deze organisaties is dat alleen met een combinatie van volumebeleid, prijsbeleid en stimulering van

technologische innovatie de sector de noodzakelijke klimaatdoelen kan halen. Elektrisch vliegen wordt in dit paper tot de maatregelen gerekend om de klimaatschadelijke emissies te beperken. In dit verband moet verwezen worden naar het recente advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek onder voorzitterschap van oud-minister Johan Remkes.

Door het afhaken van de exploitant van MAA wegens een te laag rendement van MAA en gebrek aan voldoende ontwikkelingsvooruitzichten en bestaande restricties door de tot 2500 meter beperkte landingsbaan en het nachtvluchtverbod is de financiële kwetsbaarheid van MAA opnieuw zichtbaar geworden. Deze kwetsbaarheid is niet nieuw. Hiernaar werd al in de verkenning van Provincie Limburg, Roland Berger(2010, blz. 16) verwezen: *"Passagiers aantallen blijven... subkritisch en inkomsten uit passagiersvervoer blijven beperkt – kwetsbaarheid blijft daarmee bestaan...vracht lijkt op MAA een reële groeipotentie te hebben, echter MAA forecast is gebaseerd op ~2x marktgroei en is daarmee ambitieus. Vracht draagt significant bij tot omzetting en financieel resultaat is gevoelig voor schommelingen in gerealiseerde groei"*.

Wanneer gekeken wordt naar geprognosticeerde passagiersaantallen en vrachtvervoer in 2020 door BCI en AAE (2009) wordt duidelijk dat de huidige ambitieuze doelstellingen van de luchthaven niet gehaald zullen worden. BCI en AAE prognosticeerden voor 2020 minimaal 800.000 vertrekkende passagiers (BCI en AAE (2009), blz. 10). Vergeleken met de daadwerkelijke aantal vertrokken reizigers in 2018 (141.526 ) en 2019 (211.177 tot november 2019, bron: CBS) wordt duidelijk dat de prognoses van BCI en AAE te optimistisch waren.

De betekenis van elektrisch vliegen voor MAA zal in de periode 2020-2050 in belangrijke mate afhankelijk zijn van de invulling van MAA als een regionale luchthaven. In dit verband kan het zinvol zijn de visie van Provincie Limburg, Roland Berger (2010) te vergelijken met een kijk op een zo mogelijk nieuw regionale functie van MAA. De visie van de Provincie Limburg is gebaseerd op de inschatting dat MAA in de toekomst vooral een functie in de regio zou moeten hebben:

*" Ontwikkelingen in de regio kunnen versterkt en versneld worden door een actieve rol van de luchthaven:*

- *MAA kan een integraal onderdeel zijn van ontwikkelingen in de regio*
- *Met de functie die verder gaat dan infrastructuur-provider worden ontwikkelingen in de regio ondersteund en versneld en voor de luchthaven nieuwe vraag gecreëerd"* (Provincie Limburg, Roland Berger (2010, blz. 22)<sup>2)</sup>

Deze ambitie van MAA zal tot een stijging van geluidsbelasting en milieuvervuiling leiden, aangezien vrachtvervoer de groeimotor van MAA is en hiervoor zware vrachtvliegtuigen benodigd zijn. Dit geldt waarschijnlijk ook voor grote passagiersvliegtuigen. MAA blijft dan gevangen in haar huidige positie die gekenmerkt wordt door bestaansonzekerheid gezien de concurrentie van nabijgelegen grotere luchthavens waarvan ze zich onvoldoende onderscheidt en door verzet vanuit de samenleving die vraagt om beperking van de overlast.

De aan het begin van dit voorstel aangehaalde uitspraak van de Commissaris van de Koning lijkt meer tegemoet te komen aan de problemen die MAA als conventionele luchthaven in deze regio schept en zal blijven scheppen. Zijn visie houdt een nieuwe realiteit in, namelijk dat vanaf 2030 uitsluitend kleine hybride en volledig elektrisch aangedreven vliegtuigen kunnen vliegen van en op MAA. Afhankelijk van de termijn waarbinnen ook grotere en zwaardere vliegtuigen elektrisch aangedreven worden, kunnen ook deze voor of anders na 2030 in de gelegenheid gesteld worden om gebruik te maken van MAA. Dus een omschakeling van een conventionele luchthaven naar een luchthaven dat in het teken staat van onderzoek naar, ontwikkeling van en opleidingen in besturing en onderhoud

van elektrisch aangedreven vliegtuigen zou perspectief kunnen bieden op een meer solide en onomstreden voortbestaan van MAA.

Elektrisch vliegen zal zeker aan betekenis toenemen. Nu in elektrisch vliegen investeren kan om deze reden voor MAA een first mover advantage creëren en MAA tijdig aantrekkelijk maken voor low cost carriers zoals Easy Jet die momenteel in de ontwikkeling van een elektrovliegtuig investeert dat in 2030 ingezet kan worden op korte afstand vluchten zoals Amsterdam-Londen. Om technische redenen zal in de komende 10 jaren met name in kleine vliegtuigen geïnvesteerd kunnen worden hetgeen een positieve impact op de ontwikkeling van general aviation zal hebben. Hiervoor zal echter in de infrastructuur van MAA geïnvesteerd moeten worden. Hierbij kan onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden om onderzoekstellingen aan te trekken die zich richten op de ontwikkeling van elektrisch vliegen. Omdat Aken een partner van MAA is kan gekeken worden of samenwerking met de RWTH Aachen en de Fachhochschule Aachen mogelijk is die actief bezig zijn met de ontwikkeling van kleine elektrische vliegtuigen. Hiervoor is onlangs een onderzoekscentrum voor elektrisch vliegen op de luchthaven Würselen-Merzbrück opgericht. Ook kunnen op MAA onderwijsinstellingen gevestigd worden die voorzien in opleidingen gericht op de besturing en onderhoud van elektrische vliegtuigen.

Gezien de positieve impact die elektrisch vliegen voor een duurzame ontwikkeling van de luchthaven, de natuur en de leefomgeving van de omwonenden zal hebben stelt NMFL voor dat er voorbereidingen getroffen worden om een plan van omschakeling met een concreet tijdpad te ontwikkelen. Het nu nog door de Provincie Limburg geplande onderzoek naar drie verschillende scenario's zou op de kortst mogelijke termijn, liefst voor medio 2020, aangevuld moeten worden met een haalbaarheidsstudie naar de strategische betekenis van elektrisch vliegen op MAA in de periode 2020-2050.

Bronnen:

*BCI en AAE (2009)*, Buck Consultants International en Amsterdam Aviation Economics, Nut en noodzaak vervoersmix MAA, Nijmegen, 2009

*Position Paper Luchtvaartnota (2019)*, Natuur & Milieu, Greenpeace, Natuur en Milieu Federatie Noord-Holland, Position Paper Luchtvaartnota, 2 januari 2019

*Advies Luchtvaartsector(2020)* van het Adviescollege Stikstofproblematiek, Den Haag, 15 januari 2020

*Provincie Limburg, Roland Berger (2010)*, Provincie Limburg, Roland Berger Strategy Consultants, Terugblik en vooruitzien voor Maastricht Airport, Achtergronddocument PS, Maastricht 2010

*Provincie Limburg (2019)*, Provincie Limburg, Mededeling portefeuillehouder inzake Maastricht Aachen Airport (afdoening toezegging 8516 en toezegging 8518, Maastricht, 3 december 2019

## Noten:

1) De samenvatting van het Position Paper Luchtvaartnota luidt als volgt.

Het IPCC stelt dat we voor 2030 een stevige CO<sub>2</sub> -reductie nodig hebben om catastrofale klimaatverandering tegen te gaan, in 2050 moeten alle sectoren, dus ook de luchtvaart naar netto 0 CO<sub>2</sub>-emissie;

De Nederlandse luchtvaartsector zal daarom minimaal dezelfde CO<sub>2</sub> -doelstellingen als de Nederlandse transportsector in 2030 moeten realiseren;

Zonder aanvullend beleid zal de CO<sub>2</sub> -emissie van de Nederlandse luchtvaartsector in 2050 verdubbeld zijn ondanks een gemiddelde 0,7% per jaar efficiëntiegroei;

Dit betekent een CO<sub>2</sub> -reductie van 15% t.o.v. 1990 in 2030. Dit komt uit op een totale CO<sub>2</sub> -emissie van ruim 4 megaton in 2030 t.o.v. van zo'n 12 megaton op dit moment. Voor 2050 moet de luchtvaartsector bij benadering emissievrij zijn;

Internationaal beleid, Nederlandse sectorinitiatieven en het huidige technologepad zijn onvoldoende om deze CO<sub>2</sub> -doelstellingen te halen;

De Nederlandse overheid moet daarom stevig beleid voeren op de luchtvaartsector. Alleen met een combinatie van volumebeleid, prijsbeleid en stimulering van technologische innovatie zal de sector de noodzakelijke klimaatdoelen halen. Krimp van het aantal vliegbewegingen is een reële optie.

2) De visie van de Provincie Limburg kort samengevat.

Provincie Limburg, Roland Berger (2010, blz. 27) definiëren een viertal specifieke rollen additioneel aan business as usual:

### *"Focus op high-end business jet verkeer*

- *Focus op business jets biedt additionele logistieke ondersteuning voor evenementen in de regio*
- *Bij met name evenementen die in het hoger segment (voor High Net Worth Individuals) worden geprofileerd biedt een duidelijke focus op business-jets (met bijpassende infrastructuur) meerwaarde*
- *Services op luchthaven en lokale bestedingen genereren baten voor luchthaven, maar met name in de regio*

### *Air taxi hub*

- *Middels Air Taxi's wordt de Euregio meer ontsloten voor belangrijke (in de voorziene regionale ontwikkelingen) passagiers groepen: kenniswerkers, zakenverkeer en op bijzondere evenementen & congressen gericht verkeer*
- *Air taxi's is een groeiende industrie (weliswaar vertraagd door economische crisis); Maastricht is zeer centraal gelegen tussen alle belangrijke hubs (DUS, FRA, AMS, BRU, LHR, CDG) wat een geschikte locatie geeft voor een regionale hub*

### *Life-science transport (passagiers en vracht)*

- *Life-science is een cluster met behoefte aan bijzonder vracht-als personenverkeer (o.a. specialistische cargo, transport van kenniswerkers)*
- *De luchthaven kan intensief samenwerken met andere partijen in de clusters om deze te versterken of te versnellen: bijv. door het ontwikkelen van logistieke concepten, bieden van benodigde infrastructuur of verder liggende markten te ontsluiten*

### *Low-volume, high value cargo vervoer*

- *Ontwikkelingen in Technologische Top Regio resulteert in ontwikkeling van "high-value density" producten (laag volume, hoge waarde) voor een wereldwijde markt*
- *Vanwege "high-value density", wereldwijde markt, benodigde snelheden en bijzondere veiligheidsprocedures is luchtvervoer een belangrijke modaliteit voor deze producten"*