



Regionale luchthaven neemt grote vlucht (als hij de ruimte krijgt!)

"Dit vliegveld heeft nooit 'Beek' geheten. Beek is wel een plaats hier in de buurt, maar het vliegveld heeft altijd 'Maastricht Airport' geheten en sinds kort hebben we een nieuwe naam: 'Maastricht-Aachen Airport'". Public Relations Manager Cor Leverdingen klinkt licht geprikkeld. AGORA spreekt met hem over de rol van het vliegveld in Zuid-Limburg, de problemen met de omwonenden en het economisch belang van het vliegveld voor Zuid-Limburg.

RIENTS DIJKSTRA*

In de Randstad horen wij vooral over de problemen rond de aanleg van de nieuwe Oost-West baan en de nachtvluchten.

Daar hebben we inderdaad problemen mee gehad. Maar op het ogenblik zijn we in gesprek met de twee actiegroepen van de om-

wonenden: de 'Vereniging tegen Uitbreiding Vliegveld Beek' en de 'Boze Moeders'. Wat niet vergeten mag worden is dat het hele idee voor de Oost-West baan juist geboren is doordat de huidige baan de omwonenden zoveel overlast bezorgt. Bij de huidige baan liggen de eerste dorpen als Meerssen aan de ene kant en Geveerik en Beek aan de andere kant, op slechts 750 meter afstand van de baan en recht onder de aanvliegeroute. De nieuwe Oost-West baan is zo gepland dat er minstens 2200 meter ruimte is tussen het uiteinde van de baan en de eerste bebouwing onder de vliegeroute. Voor de omwonenden betekent dat een belangrijk teruggang van de hoeveelheid lawaai. Bij de oude baan zijn er zo'n 4600 woningen waarvoor de grens van 40 'Kosteneenheden' wordt overschreden (Een Kosteneenheid is een maat voor de lawaai-belasting, red.), terwijl dit voor de nieuwe baan slechts 1300 woningen betreft. Verder is al in 1992 besloten vliegtuigen met lawaaiige motoren, die onder het zogeheten 'Chapter 2' vallen, na 2002 van het vliegveld te weren. Ook dat zal een aanzienlijke verbetering zijn.

Denkt u dat de nachtvluchten onverminderd door zullen gaan? Of zullen de actiegroepen hun zin krijgen en zullen de nachtvluchten verboden worden?

Het zal waarschijnlijk ergens in het midden uitkomen. Het is in de huidige maatschappij niet meer mogelijk om te doen waar je zin in hebt en net zoveel nachtvluchten uit te voeren als je wilt. Daar staat tegenover dat de nachtvluchten belangrijk zijn voor het vliegveld. Vooral omdat het vrachtvervoer vaak juist 's nachts plaatsvindt. Bovendien moet opgemerkt worden dat in de ons omringende landen helemaal niet zo'n aversie tegen nachtvluchten heerst. Dat heeft er nu al toe geleid dat een aantal vrachtmaatschappijen zijn uitgeweken naar luchthavens als Brussel en Keulen. In feite is dat gewoon concurrentievervalsing.

De nachtvluchten leveren een belangrijke bijdrage aan de opbrengsten van de luchthaven. Heeft de nieuwe baan wel economisch bestaansrecht wanneer de nachtvluchten niet volledig door kunnen gaan?

Jazeker. Het is de bedoeling dat de baan in het jaar 2000 operationeel zal zijn en dat hij vijftien tot twintig jaar later volledig tot ontwikkeling zal zijn gekomen. In eerste instantie was de bedoeling dat de overheid al vrij snel na de eeuwwisseling zou stoppen met het afdekken van de verliezen van de luchthaven. Wanneer de nachtvluchten niet, of alleen in beperkte mate doorgang kunnen vinden, kan dat schema niet meer worden aangehouden. Het zal dan navenant langer duren voordat de baan zichzelf terugverdient. Dat is de prijs voor de betere leef-omgeving.

Sinds kort heet de luchthaven 'Maastricht-Aachen Airport'. Waarom die naam?

De IHK (de Duitse kamer van koophandel) in Aachen is sinds enige tijd aandeelhouder van de luchthaven. Dat is weliswaar maar voor tien procent, maar het geeft toch aan dat de stad Aachen onze luchthaven ziet als een belangrijke toegang tot de internationale infrastructuur. Vanuit Aachen is Maastricht-Aachen Airport (MAA) maar 25 minuten rijden.

Er is natuurlijk een belangrijke samenwerking tussen een luchthaven als MAA en de omliggende regio. Wat merkt u van de ontwikkelingen in de Euregio, en van de opkomst van Maastricht en Aachen als regionale centra?

Het potentieel van een luchthaven als MAA wordt bepaald door de omvang van deze regio



Omwonenden protesteren tegen nachtvluchten. foto: Maastricht-Aachen Airport



"Vliegveld Beek heeft altijd Maastricht Airport geheten." foto: Maastricht-Aachen Airport

(bijna vier miljoen inwoners) en door de aanwezigheid van steden als Maastricht, Aaken en Luik. In Aaken is de grootste technische hogeschool van Europa gevestigd en mede daardoor is die stad bezig zich te ontwikkelen tot een belangrijk centrum van high-tech industrie. Zo is daar bijvoorbeeld Vobis gevestigd, een nieuwe computerfabrikant met een keten van meer 300 winkels in Duitsland en Nederland. Dit soort industrieën leveren klanten op voor luchtvaartmaatschappijen.

Ook zijn er vanuit de universiteit en het 'Aachens Gesellschaft fur Innovation und Angewandte Technik und Transport'(AGIT) studies gedaan naar de mogelijkheden van MAA als luchthaven. Men is daar zeer geïnteresseerd in goede verbindingen met de rest van Duitsland en met name met München. Op het ogenblik zitten wij, samen met de IHK-Aaken en de luchtvaartmaatschappijen aan tafel om te bezien hoe wij het best kunnen inspelen op de vervoersbehoeften van de handel en industrie. We praten dan over het soort verbindingen dat er moet komen, hoe frequent die verbindingen moeten zijn, met wat voor vliegtuigen daarop gevlogen wordt, enzovoorts.

Binnenkort komt er een delegatie van zeventig man van de grote Duitse autofabrikanten op bezoek. Die willen misschien een research-centrum vestigen in Aaken. En de bereikbaarheid van Aaken via MAA speelt een belangrijke rol in de beslissing daarover.

Kunt u iets vertellen over het economisch belang van MAA voor de regio Zuid-Limburg?

In 1990 is een promotie-onderzoek gedaan waaruit bleek dat de bijdrage van de luchthaven aan de regionale economie in 1989 ongeveer 90 miljoen gulden bedroeg. De werkgelegenheids multiplier voor MAA bleek ongeveer 1,8 te bedragen. Dat is lager dan de multiplier van 4,2 bij Schiphol, maar het is toch hoger dan wij zelf gedacht hadden.

Hoeveel passagiers vervoert u ongeveer en waar komen die vandaan?

In 1994 heeft MAA ongeveer 320.000 passagiers verwerkt. Dat is minder dan één veertigste van Schiphol. Daarvan was ongeveer tien á vijftien procent Duits en ongeveer tien procent Belgisch.

Speelt toerisme ook een grote rol in het vervoersaanbod voor MAA?

Onze luchthaven is een redelijk belangrijk vertrekpunt voor chartervluchten naar diverse vakantiebestemmingen. Vorig jaar gingen 110.000 van de 320.000 passagiers die wij verwerkten via chartervluchten. Het zou echter overdreven zijn om te stellen dat de aanwezigheid van MAA een belangrijke factor is in het aantrekken van 'incoming tourism'.

Merkt u ook iets van de invloed van het verdrag van Maastricht, bijvoorbeeld door een toegenomen internationale bekend-

heid of door stijging van het aantal klanten dat op culturele gebeurtenissen in Maastricht afkomt?

In hoeverre het verdrag van Maastricht heeft bijgedragen aan de bekendheid van de regio is niet duidelijk. Het is wel opvallend dat Maastricht in een studie onder Amerikanen die overwegen in Europa op vakantie te gaan als derde stad in Nederland wordt genoemd, na Amsterdam en Rotterdam. De International Fine Arts Fair die onlangs in Maastricht is gehouden heeft zo'n 52.000 bezoekers getrokken; daarvan is zeker een gedeelte via ons gekomen.

Welke positie neemt MAA in binnen het net van Europese luchtlijnen, en hoe zijn de aansluitingen met de andere luchtlijnen en luchthavens?

MAA heeft bijzonder goede verbindingen; zowel met de grote luchthavens in (West-)Europa, als met de kleinere concurrenten in de omgeving. De kern van ons vluchtschema is dat wij vijf maal per dag aansluiten op 'doorverbindingen' van de grote luchthavens Schiphol, Orly en London. Voor de meeste reizigers vormt de vlucht van of naar MAA het vóór- of natraject van een langere reis tussen de grote luchthavens. Voor klanten die vanaf Schiphol met de KLM reizen bieden wij daarom goedkope combinatietickets.

*Redactie AGORA