

Conclusies uit MKBA en second opinion

In een maatschappelijk kosten-batenanalyse (MKBA) worden van een aantal alternatieven alle positieve en negatieve maatschappelijk effecten zoveel als mogelijk in geld uitgedrukt. Het totale saldo per alternatief kan dan gebruikt worden om te bepalen welk alternatief maatschappelijk het beste is.

In opdracht van de Provincie Limburg is voor 5 alternatieven van de toekomst van MAA een MKBA uitgevoerd. SEO economisch onderzoek, DECISIO economisch onderzoek en advies en to70, *MKBA Maastricht Aachen Airport, Maatschappelijk kosten-batenanalyse van verschillende toekomstopties voor Maastricht Aachen airport*, Eindrapport 2022

Op pagina 7 staat onder conclusies:

“Alternatief 5 (sluiting) laat voor de provincie Limburg een positief saldo van gekwantificeerde kosten en baten zien. Dat komt doordat de hinder en financiële tekorten van de luchthaven in de provincie neerslaan en een groot deel van de baten buiten de provincie. Ook op dit schaalniveau geldt dat het sluitingsalternatief de grootste bandbreedte in kosten en baten kent en dat een aantal regionale effecten niet goed gekwantificeerd kan worden. De gevoeligheidsanalyses laten desondanks een vrij robuust beeld zien.”

De samenvattende tabel 1.1 van het hoog groeiscenario op pagina 5 en tabel 1.2 van het laag groeiscenario op pagina 6 bevatten samen 16 totalen per alternatief (4 ten aanzien van de basisanalyse en 12 ten aanzien van de 25 gevoeligheidsanalyses). Die 16 totalen zijn samengevat in de tabel op de volgende pagina. Voor al die 16 totalen geldt dat alternatief 5 sluiting maatschappelijk het beste scoort.

Het gemiddelde van de 4 totalen van de basisanalyse (de vetgedrukte kolom in de tabel op de volgende pagina) geeft aan dat sluiting (alternatief 5) € 477 miljoen beter is dan de huidige situatie en € 572 à € 619 miljoen beter is dan doorgaan met groot handelsverkeer (alternatieven 1, 2 en 3).

Sluiting van MAA levert volgens de MKBA in opdracht van de Provincie dus een maatschappelijke winst van ongeveer 600 miljoen euro ten opzichte van groei van MAA.

Er is een second opinion uitgevoerd op de MKBA, mede op basis van pleinAIR Maastricht. (Leo Bus en Walter Manshanden, *Maatschappelijke Kosten en Baten van PleinAIR Maastricht*, schaal Limburg, voorlopige raming, 18 april 2022 <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Kosten-en-Baten-PleinAIR-Maastricht-20220418.pdf>) Cijfers van het alternatief sluiting zijn opgenomen in navolgende tabel.

Terwijl sluiting en gebiedsontwikkeling in de MKBA in opdracht van de Provincie een maatschappelijke winst oplevert van bijna 500 miljoen euro ten opzichte van de huidige situatie, is dat in de second opinion meer dan 1.350 miljoen euro, dus meer dan 1,3 miljard euro.

Saldi maatschappelijke kosten en baten van alternatieven voor MAA

SEO economisch onderzoek, DECISIO economisch onderzoek en advies en to70, MKBA Maastricht Aachen Airport, Maatschappelijk kosten-batenanalyse van verschillende toekomstopties voor Maastricht Aachen airport, Eindrapport 2022

Pagina 5 en 6 Tabel 1.1 en 1.2, Schaal Limburg, mln €, exclusief PM

Leo Bus en Walter Manshanden, Maatschappelijke Kosten en Baten van PleinAIR Maastricht, schaal Limburg, voorlopige raming, 18 april 2022, pagina 10

		Ten opzichte van huidige situatie																
		Basisanalyse					Resultaten 25 gevoeligheidsanalyses											
		Groeiszenario				Ge- mid- deld	Groeiszenario				Groeiszenario				Groeiszenario			
		Hoog		Laag			Hoog		Laag		Hoog		Laag		Hoog		Laag	
		Min.	Max.	Min.	Max.		Min.	Max.	Min.	Max.	negatief	positief	negatief	positief	<-100 mln	>+100 mln	<-100 mln	>+100 mln
		Alternatief 1	Benutting volledige geluidsruimte	-175	-147	-133	-116	-143	-289	-26	-184	-29	25	0	24	0	22	0
Alternatief 2	50% benutting van de geluidsruimte	-164	-139	-138	-122	-141	-262	-22	-182	-32	25	0	24	0	22	0	17	0
Alternatief 3	Groei/verdien model op basis van maximaal 5.250 ernstig gehinderden	-135	-78	-114	-53	-95	-213	39	-151	20	25	1	24	1	20	0	16	0
Gemiddelde van alternatieven 1, 2 en 3						-126												
Alternatief 4	Klein luchtverkeer en verkeer van het maintenance-cluster	163	190	320	349	256	-276	421	-311	561	3	22	2	22	2	20	1	22
Alternatief 5	Sluiting en alternatieve gebiedsontwikkeling	351	441	511	603	477	-56	641	-89	783	2	23	1	23	0	23	0	23
Alternatief 5	Volgens Leo Bus en Walter Manshanden	1.330	1.354	1.378	1.399	1.365												
		Ten opzichte van alternatief 5 Sluiting en alternatieve gebiedsontwikkeling																
Alternatief 1	Benutting volledige geluidsruimte	-526	-588	-644	-719	-619	-233	-667	-95	-812	23	-23	23	-23	22	-23	17	-23
Alternatief 2	50% benutting van de geluidsruimte	-515	-580	-649	-725	-617	-206	-663	-93	-815	23	-23	23	-23	22	-23	17	-23
Alternatief 3	Groei/verdien model op basis van maximaal 5.250 ernstig gehinderden	-486	-519	-625	-656	-572	-157	-602	-62	-763	23	-22	23	-22	20	-23	16	-23
Alternatief 4	Klein luchtverkeer en verkeer van het maintenance-cluster	-188	-251	-191	-254	-221	-220	-220	-222	-222	1	-1	1	-1	2	-3	1	-1
Alternatief 5	Sluiting en alternatieve gebiedsontwikkeling	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Bewerking: Alliantie pleinAIR Maastricht