

MAA op tweesprong

Concept 2-5-22



Vanuit maatschappelijke invalshoek is sluiting van MAA en gebiedsontwikkeling veruit het beste. Het aantal mensen dat bij sluiting van MAA eenmalig van baan moeten veranderen is slechts een fractie van het aantal mensen dat levenslang hinder ondervindt als MAA door blijft gaan. Bovendien liggen de banen nu voor het oprapen.

Als de Provincie besluit om te stoppen met MAA kan het winstgevend afscheid nemen van een hoofdpijndossier met steeds terugkerende financiële problemen.

1 Stoppen of doorgaan?

De Provincie Limburg staat op een tweesprong wat betreft Maastricht Aachen Airport (MAA): stoppen of doorgaan.

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben op 20-4-22 aan Provinciale Staten [informatie](#) verschaft om de keuze te maken.

Als niet gekozen wordt voor sluiting en alternatieve gebiedsontwikkeling dan kan ten aanzien van doorgaan gekozen worden uit drie scenario's

1. Scenario "Groeirimte benut";
2. Scenario "Omgevingsbewuste luchthaven";
3. Scenario "Innovatief en duurzaam vliegen";

Ten behoeve van de besluitvorming is eerder een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd in opdracht van de provincie [7a] (Zie Bronnen op het einde van deze notitie.) Daarbij zijn naast het alternatief sluiting en alternatieve gebiedsontwikkeling vier alternatieven doorgerekend:

- Alternatief 1: benutting volledige geluidsruimte
- Alternatief 2: 50% benutting van de geluidsruimte
- Alternatief 3: groei/verdien model op basis van maximaal 5.250 ernstig gehinderden
- Alternatief 4: klein luchtverkeer en verkeer van het maintenance-cluster

Als gekozen wordt voor stoppen, dan zou een gebiedsontwikkeling kunnen plaatsvinden in de trant van [pleinAIR](#) van Francien Houben.

Als gekozen wordt voor doorgaan, dan zou de Schipholgroep eventueel de nieuwe exploitant kunnen worden. [24]

2 Welke keuze is het beste?

Voor de beantwoording van de vraag welke keuze het beste is, kan een aantal invalshoeken gekozen worden.

2.1 Maatschappelijke invalshoek

In een maatschappelijke 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. Uit de MKBA in opdracht van de Provincie blijkt dat het alternatief sluiting en alternatieve gebiedsontwikkeling een maatschappelijke winst oplevert van ongeveer 500 miljoen euro ten opzichte van de huidige situatie en ongeveer 600 miljoen winst ten opzichte van de alternatieven 1 en 2. (Nadere [toelichting](#), ook van de navolgende second opinion.)

Er is een second opinion uitgevoerd op de MKBA. Hieruit blijkt dat de maatschappelijke winst van sluiting en gebiedsontwikkeling zelfs 1,2 à 1,3 miljard euro is.

In de sonderende notitie van GS worden de hiervoor genoemde scenario's gewaardeerd aan de hand van een reeks 'publieke waarden': gezondheid, veiligheid, klimaat, natuur en landschap, economie, mobiliteit, ruimte en regionale verankering. Hieruit blijkt dat sluiting en herontwikkeling van het luchthaventerrein op alle terreinen een minimaal gelijkwaardige en in de meeste gevallen superieure variant is. Behalve op het onderdeel 'mobiliteit' en het onderdeel 'economie' ([toelichting](#))

Vanuit maatschappelijke invalshoek is sluiting en gebiedsontwikkeling dus veruit het beste.

2.2. Menselijke invalshoek

2.2.1 Aantal arbeidsplaatsen

Als MAA gesloten wordt zullen enige honderden mensen eenmalig van baan moeten veranderen in een tijd dat de banen voor het oprapen liggen. Omdat de uitstroom van ouderen uit de arbeidsmarkt groter is dan instroom van jongeren zitten we in een periode van een structureel tekort aan arbeidskrachten. Het aantal arbeidsplaatsen dat vervalt bij sluiting van MAA wordt geraamd op **550**. (Pagina 18 Statenvoorstel [Statenvoorstel](#))

2.2.2 Aantal gehinderden

Als MAA doorgaat en zelfs groeit dan zullen duizenden mensen hun leven lang ernstige hinder hebben en tienduizenden hinder. Het berekende aantal **ernstig gehinderden** is bij scenario 1 maximaal 13.400, bij scenario 2 maximaal 5.250 en bij scenario 3 aanvankelijk maximaal 5.250 en na 2030 circa 4.240. ([25] pagina 8 op basis van 48 Lden).

Op basis van twee [enquêtes](#) blijkt dat er daarnaast een veelvoud van **gehinderden** is. Volgens de enquête van Toponderzoek hadden in het najaar van 2021 ongeveer **90.000 mensen** veel overlast van MAA. Volgens de enquête van Motivaction ervaren begin 2022 ongeveer 65.000 mensen het geluid van MAA als hinderlijk tot zeer hinderlijk en hadden daarnaast ongeveer 97.000 mensen soms hinder. Dit geeft een totaal van **162.000 personen** die (soms) hinder hebben. Beide enquêtes zijn uitgevoerd in een tijd dat er relatief weinig gevlogen werd.

2.2.3 Conclusie

Het aantal mensen dat bij sluiting van MAA eenmalig van baan moeten veranderen is slechts een fractie van het aantal mensen dat levenslang hinder ondervindt als MAA door blijft gaan. Bovendien liggen de banen nu voor het oprapen.

De activiteiten van MAA vormen daarnaast een bedreiging van de baan van werknemers in de toeristische sector in het Heuvelland. [Een neergang van het toerisme hangt in de lucht!](#)

2.3. Financiële invalshoek

Voor Provinciale Staten is de maatschappelijke invalshoek met een perspectief van 100 jaar verder weg dan de kosten voor de Provincie in de eerstkomende jaren met een tijdshorizon tot 2035 zoals gekozen is in het statenvoorstel. Ook als het tijdvak 2022-2035 als horizon wordt genomen is sluiting voordeliger dan doorgaan met MAA.

2.3.1 Sluiting

Bij sluiting van MAA zijn de opbrengsten min de kosten voor de provinciale begroting **min 239,63** miljoen euro omdat daarbij de opbrengsten van het energielandschap niet meegeteld worden. ([26] pagina 24 en 32.)

In de MKBA is het saldo van opbrengsten min kosten gelijk aan **min 97,9 à min 142,9** miljoen euro, waarbij de opbrengsten van het energielandschap wel meegeteld zijn. ([7a] pagina 34). Bij een doorrekening van het pleinAIR komt het saldo van opbrengsten uit op **plus 266,0 à plus 283,3** miljoen euro, met name omdat de kosten van sloop en sanering veel minder zijn dan in de MKBA. De baan en veel gebouwen worden dan immers hergebruikt. ([toelichting op bedragen](#))

2.3.2 Doorgaan

Als besloten wordt om door te gaan met MAA moet er onder andere geïnvesteerd worden in baanrenovatie en groot onderhoud van vastgoed. Ook gaan dan de bijdragen in de NEDAB-kosten door.

Het saldo van opbrengsten en kosten is dan volgens de MKBA gelijk aan **min 208,0** miljoen euro en volgens het Statenvoorstel **min 156,2 à min 205,2** miljoen euro tot en met 2035. ([toelichting](#))

Met dit bedrag is dan voldaan aan twee van de voorwaarden die door de Schipholgroep zijn gesteld ([24] pagina 3):

- de kosten voor de noodzakelijke baanrenovatie en overig achterstallig onderhoud worden gedekt door de huidige aandeelhouder;
- de subsidie voor NEDAB kosten wordt gegarandeerd voor een periode waarin het nog nodig is om exploitatieverliezen te compenseren;

Hiermee is nog niet duidelijk of voldaan kan worden aan de andere voorwaarden die de Schipholgroep stelt zoals:

- het besluit van de provincie Limburg over de toekomst van MAA kan binnen afzienbare tijd een positieve financiële business case faciliteren en houdt daarbij uitdrukkelijk rekening met de impact op de omgeving, verduurzaming van de luchtvaart en elektrisch vliegen;
- voor MAA wordt tijdig een nieuwe gebruiksvergunning vastgesteld (luchthavenbesluit), waarbij de maximale gebruiksruimte bij voorkeur wordt vastgesteld op basis van één criterium. De gebruiksruimte zou voor MAA een positieve business case mogelijk moeten kunnen maken, waarin verdere groei verdiend kan worden en eveneens het omgevingsbelang maximaal beschermd wordt;
- MAA verkrijgt een natuurvergunning;
- een robuust plan en oplossing voor de overlast situatie in Geverik/Schietecoven, o.a. door middel van een effectieve inzet van een Omgevingsfonds

Al wordt door de Provincie ongeveer 200 miljoen euro in MAA geïnvesteerd dan is dat nog geen garantie dat de Schipholgroep daarna alle lusten en financiële lasten overneemt. (De lasten wat betreft overlast blijven overigens altijd voor rekeningen van de Limburgers.)

2.3.3. Conclusie

Als de Provincie besluit om te stoppen met MAA kan het winstgevend afscheid nemen van een hoofdpijndossier met steeds terugkerende financiële problemen (en een blijvende, relatief zeer grote overlast gevende economisch activiteit met weinig meerwaarde voor Limburg en schadelijk voor de toeristische sector in het Heuvelland.)

Bronnen

De diverse rapporten die samengesteld zijn als achtergrond voor de besluitvorming over de toekomst van MAA staan op [Toekomst Maastricht Aachen Airport - Provincie Limburg](#)
De nummers hierna verwijzen naar het nummer van het rapport op die pagina.

[7a] SEO economisch onderzoek, Decisio economisch onderzoek en advies en to70, *MKBA Maastricht Aachen Airport, Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van verschillende toekomstopties voor Maastricht Aachen Airport, Eindrapport*

[22] Motivaction, *Hoe kijkt de Limburger naar de toekomst van Maastricht Aachen Airport?*, 14 april 2022

[23] Ecorys, *Monitor economische betekenis Maastricht Aachen Airport, Eindrapport*, 14-04-2022

[24] Brief van Schipholgroep over samenwerking Schiphol-MAA van 14 april 2022

[26] GS, *Statenvoorstel No: G-22-015*, 20 april 2022
<https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/13c21c88-0091-44e9-b129-3fc634ec1491>

Mei 2022
Alliantie pleinAIR Maastricht
alliantie@pleinairmaastricht.nl