

Deze nieuwsbrief, een uitgave van Alliantie pleinAIR Maastricht, verschijnt wanneer hier aanleiding toe is. De Alliantie is altijd bereid om met politici van alle partijen in gesprek te gaan over MAA. Neem hiertoe contact op d.m.v. onderstaand e-mailadres. contact@pleinairmaastricht.nl www.pleinairmaastricht.nl www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg

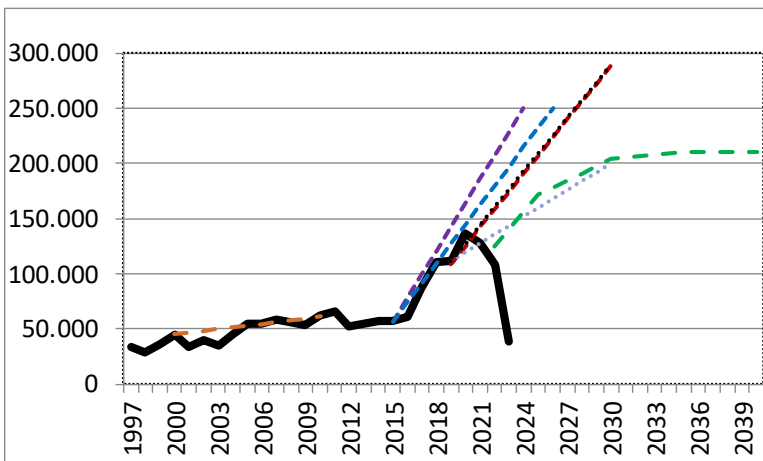
Pagina 1 van 4

Dramatische daling omzet en andere aspecten van MAA

01 Vrachtvervoer

Het luchtvrachtvervoer is van levensbelang voor MAA. Tijdens de coronacrisis was er tijdelijk sprake van veel vracht, maar nu bevindt de vracht op MAA zich in een duikvlucht. De huidige daling op jaarbasis (ongeveer -70%) zal wel minder worden, maar het einde van de daling is nog niet in zicht.

Tonnen vracht MAA, realisatie sinds 1997 en diverse prognoses;
2023 gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie



Voor nadere toelichting over de inhoud van deze nieuwsbrief, zie <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf>

Nu is er een daling van -70% vrachtvervoer, en het einde van de daling is nog niet in zicht.

02 Passagiersvervoer

Het passagiersvervoer herstelt zich in Nederland geleidelijk na de coronacrisis, maar bij MAA is in juli 2023 een daling op jaarbasis ingezet (ongeveer -15%).

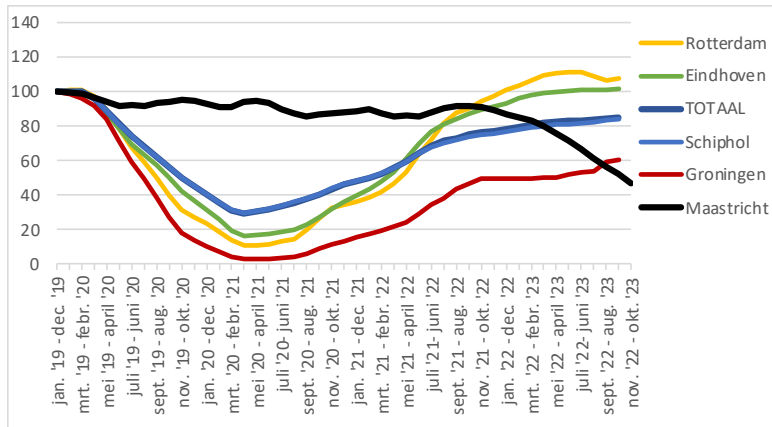
Het passagiersvervoer daalt met ongeveer -15%.

03 Omzet

De omzet bij de Nederlandse luchthavens herstelt zich of is zelfs al hersteld na de coronacrisis, maar bij MAA zit de omzet in een dalende lijn (op jaarbasis ongeveer -55%). In 2023 wordt de omzet bij MAA zeer waarschijnlijk het laagste sinds 1998

Omzet (Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht),
per 12 maanden, 2019=100;

2023 bij MAA gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie



Omzet is gedaald met 55%.

04 Werkgelegenheid

Werkgelegenheid is geen argument meer om een bedrijf overeind te houden, omdat er een structureel tekort aan arbeidskrachten bestaat als gevolg van de vergrijzing.

Onderzoeksbureau Ecorys, dat voor de provincie Limburg de werkgelegenheid op MAA bijhoudt, schat dat bij sluiting van MAA ongeveer 550 personen hun werk verliezen. Het in opdracht van de provincie Limburg uitgevoerde onderzoek (MKBA) uit 2022 schat het netto-verlies aan arbeidsplaatsen bij sluiting van MAA op tussen de 216 en 267. Overigens heeft de Alliantie pleinAIR Maastricht felle kritiek op de berekening van de werkgelegenheid bij MAA door Ecorys. Zie: <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/11-dec2022.-over-Ecorysrapport2.pdf>

05 Aantal ernstig gehinderden

Het aantal ernstig gehinderden is veel groter dan waarvan tot nu toe is uitgegaan volgens recent onderzoek van de GGD. Het maximaal aantal is niet het berekende aantal van 5.600 maar ligt veel hoger, mogelijk zelfs meer dan 28.000. In de gemeenten Meerssen ervaart 23% en in de gemeente Beek 19% ernstige geluidhinder door vliegverkeer van MAA.. Dit zijn al extreem hoge percentages maar gemiddelden. In sommige wijken loopt het percentage op tot ruim 35%. Zie o.a. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Aantal-ernstig-gehinderden-door-MAA-2-11-22.pdf>

06 Luchtverontreiniging

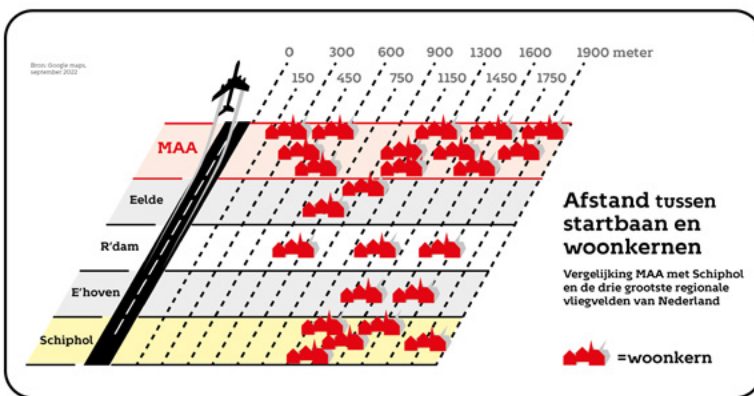
Bij luchtverontreiniging werd tot nu toe geen rekening gehouden met het zeer schadelijke ultrafijnstof. Uit metingen blijkt dat de uitstoot daarvan extreem hoog is. Zie o.a. <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/grote-zorgen-over-hoeveelheid-ultrafijnstof-rond-vliegveld-maastricht-bij-opstijgen-en-landen-vliegtuigen/> (27-7-23) en het rapport waarop

Uit een recent onderzoek van de GGD kwam naar voren dat het aantal ernstig gehinderden veel groter is dan tot nu toe aangenomen.

deze uitzending is gebaseerd op: <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/dgmr-Fijnstofmetingen-Analyse-29-9-23.pdf> Ook de uitstoot van Zeer Zorgwekkende (lees: kankerverwekkende) Stoffen (ZZS) is nooit meegenomen. Gebleken is dat op MAA de uitstoot van sommige hiervan de norm voor de industrie tientallen malen overschrijden.

Hinder en gezondheidsschade door MAA zijn extra groot omdat MAA uitzonderlijk dicht bij woonkernen ligt. Zie o.a. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/WelofGeenSubsidieMAA-dec-2021DEF.pdf>

Hinder en gezondheidsschade door MAA zijn extra groot omdat MAA uitzonderlijk dicht bij woonkernen ligt.



07 MAA, subsidie-slurpend bedrijf

MAA, een subsidie-slurpend bedrijf. Sinds medio 2014 is meer dan € 210 miljoen subsidie toegezegd, waarvan in ieder geval al € 80 miljoen is uitbetaald per 30-12-21. Dat is € 9 miljoen per jaar. Dit betreft zowel incidentele als structurele jaarlijkse subsidie.

De structurele jaarlijkse subsidie (NEDAB) is nu € 5,5 miljoen. Dit houdt in dat per instandgehouden arbeidsplaats er € 23.000 aan subsidie verstrekt wordt, alleen al via de NEDAB. De kosten voor achterstallig onderhoud en investeringen zijn hier niet bij inbegrepen. Zie o.a. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf> De Provincie gaat haar subsidiebeleid kritisch bekijken. Daar mag MAA dan ook wel bij betrokken worden.

Aan MAA is € 210 miljoen subsidie toegezegd.

Per arbeidsplaats ontvangt MAA € 23.000,- subsidie.

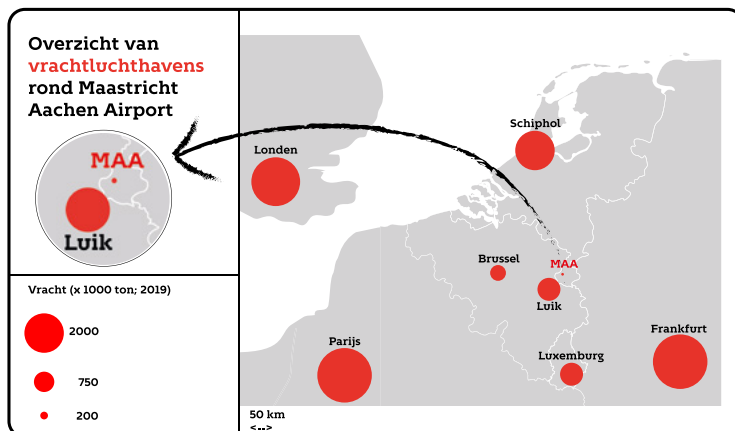
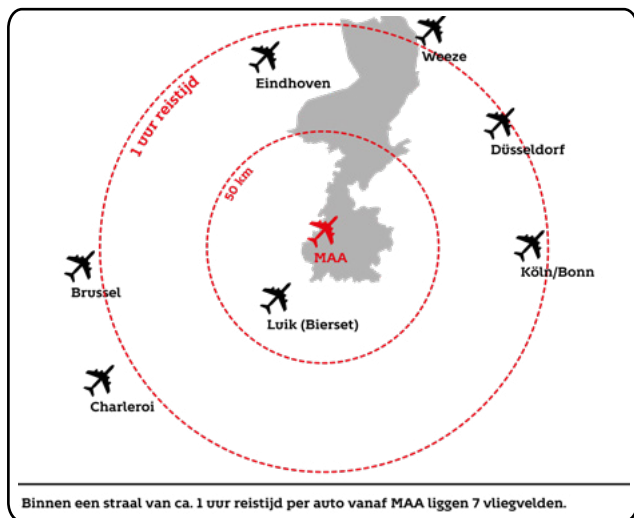
Exclusief kosten achterstallig onderhoud.

09 Regio is beter af zonder MAA

De regio is beter af zonder luchthaven blijkt uit een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit 2022 in opdracht van de Provincie. Zie o.a. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf>

10 MAA is overbodig

MAA is een overbodig vliegveld omdat 7 luchthavens op minder dan een uur rijden liggen. Zie o.a. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/WelofGeenSubsidieMAA-dec-2021DEF.pdf>



11 Alternatieve invulling MAA terrein

Er zijn aantrekkelijke alternatieve invullingen mogelijk na sluiting van MAA, die wel waardevol zijn voor de regio.

Zie o.a. <https://pleinairmaastricht.nl/>

12 MAA juridisch niet in orde

Er is nog geen nieuwe exploitatievergunning (luchthavenbesluit). Er is nog geen natuurvergunning, hoewel MAA op plaats 6 staat bij de grootste uitstoters van stikstof in Limburg. Die vergunning is ruim 2,5 jaar geleden aangevraagd. Kennelijk zit hier een groot probleem. Er lopen drie juridische procedures betreffende de ontbrekende natuurvergunning. De veiligheidszone ligt gedeeltelijk buiten het luchthaventerrein. Dat is in strijd met internationale regels. Binnenkort start daarover een juridische procedure.

13 Conclusie

Gezien de dramatische daling van de luchtvracht, gezien het ontbreken van enige lijnverbinding na het wegvallen van de verbinding met Londen en gezien het karakter van het resterende passagiersvervoer (toeristen wegbrengen naar verre bestemmingen) is het duidelijk dat MAA geen meerwaarde heeft voor de regio. Ook uit de MKBA van de Provincie blijkt dat de regio beter af is als MAA sluit.

MAA is geen basisinfrastructuur, zoals destijds gesteld werd om de subsidiestroom te rechtvaardigen, maar MAA is een vervuilend, overlastgevend en subsidie-slurpend overbodig bedrijf.

PleinAIR is een alternatief voor het terrein van MAA waar Limburg en de Limburgers veel baat bij zullen hebben. Het biedt tal van mogelijkheden om de 'nieuwe economie' te stimuleren.

MAA handelt in strijd met de internationale wet- en regelgevingen.