

Ontwikkeling omzet MAA en andere aspecten van de luchthaven

11 april 2024

alliantie@pleinairmaastricht.nl

Actuele versie van deze notitie staat op

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf>



Omzet MAA in duikvlucht

De vracht, die voor Maastricht Aachen Airport (MAA) zeer belangrijk is, daalt snel, maar ook het aantal passagiers is gedaald. De ontwikkeling van de hoeveelheid omzet op jaarbasis is nu ongeveer MIN 60%.

De gerealiseerde omzet is gedaald naar minder dan een derde (30%) van de verwachte omzet volgens het businessplan.

Het einde van de daling is nog niet in zicht.

Bij de andere luchthavens in Nederland is er groei van de omzet.

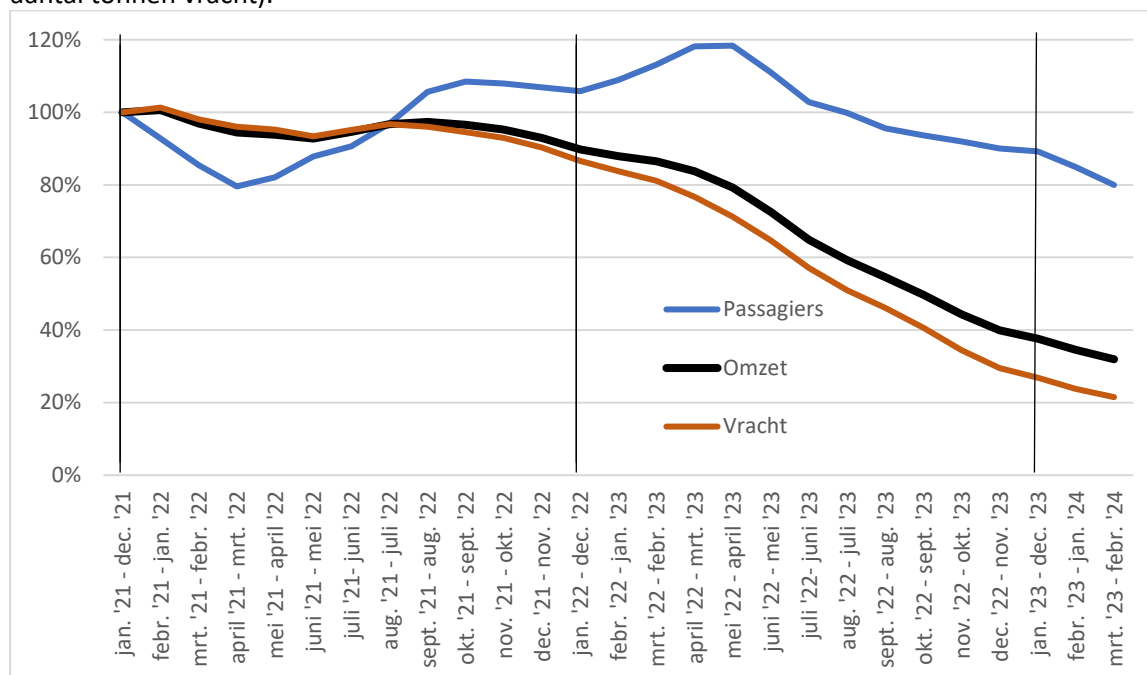
Vracht daalt snel

De vracht zou volgens alle wensprognoses uit de afgelopen jaren fors gaan stijgen bij MAA, maar in werkelijkheid is er sprake van een dramatische daling. De hoeveelheid vracht in de afgelopen 12 maanden laat een sterke daling zien ten opzichte van de 12 maanden daarvoor: ongeveer -70%. Het niveau van de realisatie in de afgelopen 12 maanden is gezakt naar ongeveer 22% van de verwachting in het Businessplan. In de afgelopen kwart eeuw is de hoeveelheid vracht nog nooit zo laag geweest.

Aantal passagiers is gaan dalen

Na de coronacrisis kwam het passagiersvervoer weer op gang, maar MAA blijft hierbij duidelijk achter bij de ontwikkeling op andere luchthavens in Nederland. Bij MAA was er met ingang van 2023 geen groei, maar een daling. Ook in de afgelopen 12 maanden was er een duidelijke daling ten opzichte van de 12 maanden daarvoor: -28% (gecorrigeerd voor de tijdelijke sluiting -16%). Het niveau van de realisatie in de afgelopen 12 maanden is gezakt naar ongeveer 76% van de verwachting in het Businessplan.

Grafiek 1 Vervoerscijfers MAA, realisatie in procenten van verwachting volgens Businessplan MAA 2022; passagiers, vracht en hoeveelheid omzet (WLU, Work Load Unit: aantal passagiers plus 10 maal aantal tonnen vracht).



Bron realisatie: CBS; laatste maand is door Alliantie pleinAIR Maastricht geraamd op basis van aantal passagiersvluchten en vrachtluchten.

Bron verwachting: MAA Businessplan 2022. Jaarcijfers van verwachting zijn geïnterpoleerd.

Verdere informatie is te vinden in het vervolg van deze notitie.

INHOUD

- 1 Vracht
- 2 Passagiers
- 3 Omzet (Work Load Unit)
- 4 Correctie voor tijdelijke sluiting
- 5 Werkgelegenheid
- 6 Belastinggeld naar MAA
- 7 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)
- 8 Alternatieve invulling luchthaventerrein

1 Vracht

De hoeveelheid luchtvracht bij MAA is na 2017 gaan stijgen naar een top van 136.000 ton in 2020. MAA heeft wat betreft vracht geprofiteerd van de coronacrisis. Een groot deel van de luchtvracht gaat namelijk mee met passagiersvliegtuigen. Passagiersvluchten waren er zeer weinig in de coronatijd. Daarom waren er extra veel vrachtluchten. Na 2020 is op MAA een daling van de vracht begonnen. Die daling gaat tot nu toe in een hoog tempo door, zoals blijkt uit onderstaande tabel. In de afgelopen 12 maanden was de hoeveelheid vracht ongeveer 70% lager dan in de twaalf maanden daarvoor. Daarmee is het niveau in de afgelopen 12 maanden het laagste van de afgelopen kwart eeuw. Het einde van de forse daling is nog niet in zicht.

Het Businessplan van 2022 geeft een verwachting van de toekomstige ontwikkeling van de vracht. De gerealiseerde daling in 2022 ging sneller dan verwacht. De realisatie werd in 2022 gelijk aan 87% van de verwachting. De verwachting in het Businessplan gaf in 2023 een verdere daling, vooral als gevolg van de tijdelijke sluiting. In werkelijkheid versnelde de daling zo sterk dat de realisatie in 2023 is gezakt naar ongeveer 27% van de verwachting in het Businessplan. In de afgelopen 12 maanden was de realisatie verder gezakt naar ongeveer 20% van de verwachting.

Naast de afhandeling van luchtvracht vindt op MAA ook overslag plaats van vrachtwagen naar vrachtwagen, de zogenaamde getruckte vracht. De cijfers van getruckte vracht zitten niet in de cijfers van het CBS over de (lucht)vracht van MAA omdat de overslag van vrachtwagen naar vrachtwagen geen luchthaven nodig heeft. Nu de luchtvracht enorm daalt en de getruckte vracht niet, wordt de getruckte vracht voor MAA relatief belangrijker in de bedrijfsvoering.

Tabel 1 Vracht MAA in tonnen; 2023 wel en niet gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie

	Jaren					april '23 t/m maart '24	2024
	2019	2020	2021	2022	2023		
Niveau							
<i>Wel gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting</i>					36.500	29.300	
Niet gecorrigeerd	111.457	135.984	127.994	108.218	32.275	25.000	
Procentuele verandering op jaarbasis							
<i>Wel gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting</i>					-66%	-69%	
Niet gecorrigeerd		22%	-6%	-15%	-70%	-74%	
2019 = 100							
<i>Wel gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting</i>					33	26	
Niet gecorrigeerd	100	122	115	97	29	22	
Verwachting in Businessplan MAA 2022							
			127.994	125.000	120.000	127.500	150.000
Realisatie in % van verwachting							
			100%	87%	27%	20%	
Getruckte vracht op MAA: overslag van vrachtwagen naar vrachtwagen							
			11.610	31.056			

Bron realisatie: CBS. Laatste maand is door Alliantie pleinAIR Maastricht geraamd op basis van het aantal vrachtluchten in die maand.

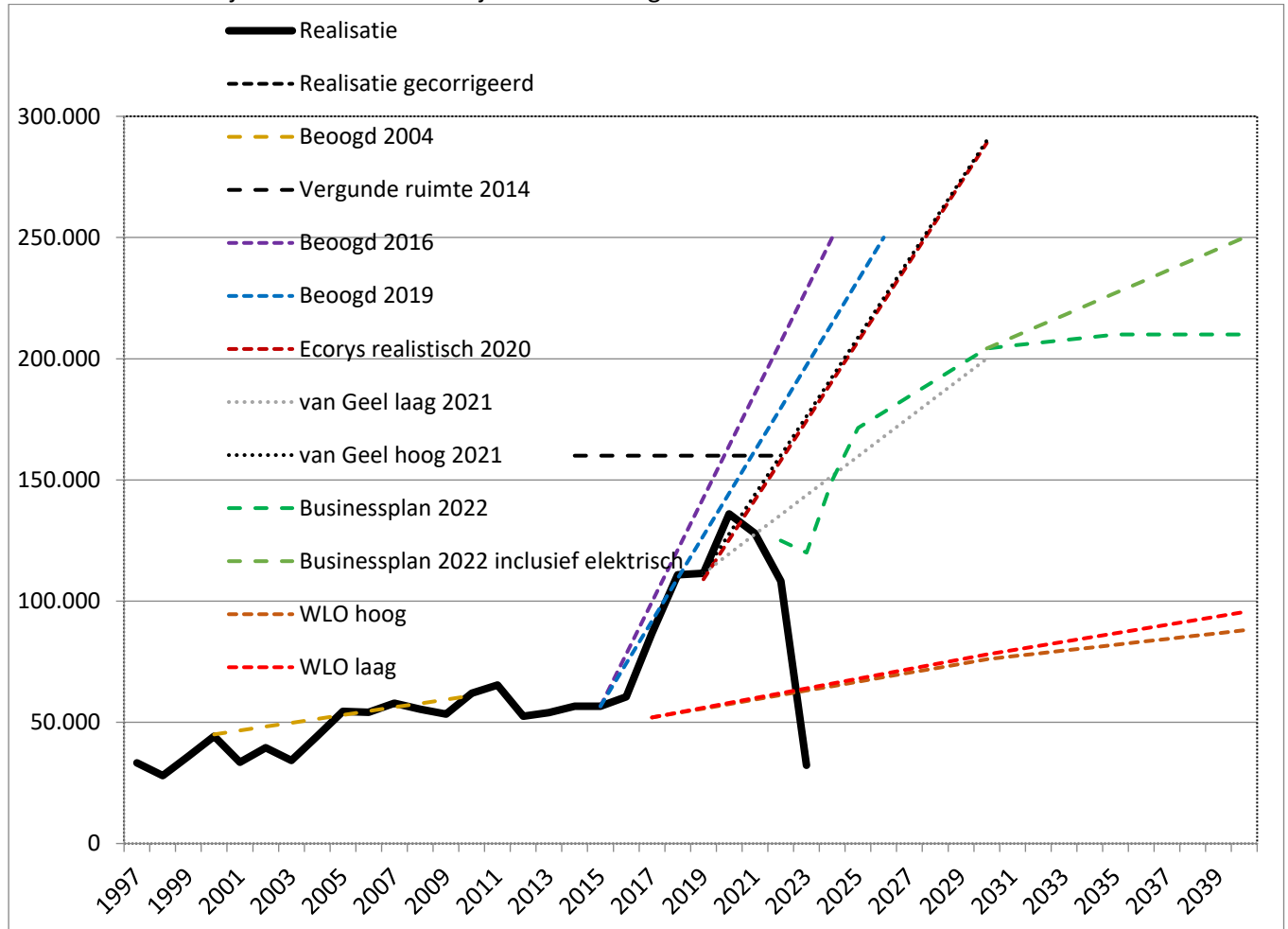
Bron verwachting: Businessplan pagina 31 en grafiek pagina 82 en interpolatie tussen 2023 en 2024

Bron getruckte vracht: MAA

Grafiek 2 laat zien dat de verwachtingen van de mogelijke toekomstige ontwikkeling altijd een forse overschatting gaven van de werkelijke ontwikkeling. Ook in het Businessplan van 2022 werd een veel te positief beeld geschetst. De toekomstige ontwikkeling is zeer onzeker gezien de enorme

maatschappelijke veranderingen en prijsstijgingen waarmee de luchtvaart te maken heeft en krijgt. De concurrentie tussen vliegvelden is reeds moordend en zal alleen maar toenemen. De grafieken 2 en 4 laten een duikvlucht zien van de hoeveelheid vracht op MAA. De duikvlucht gaat tot nu toe nagenoeg onverminderd door.

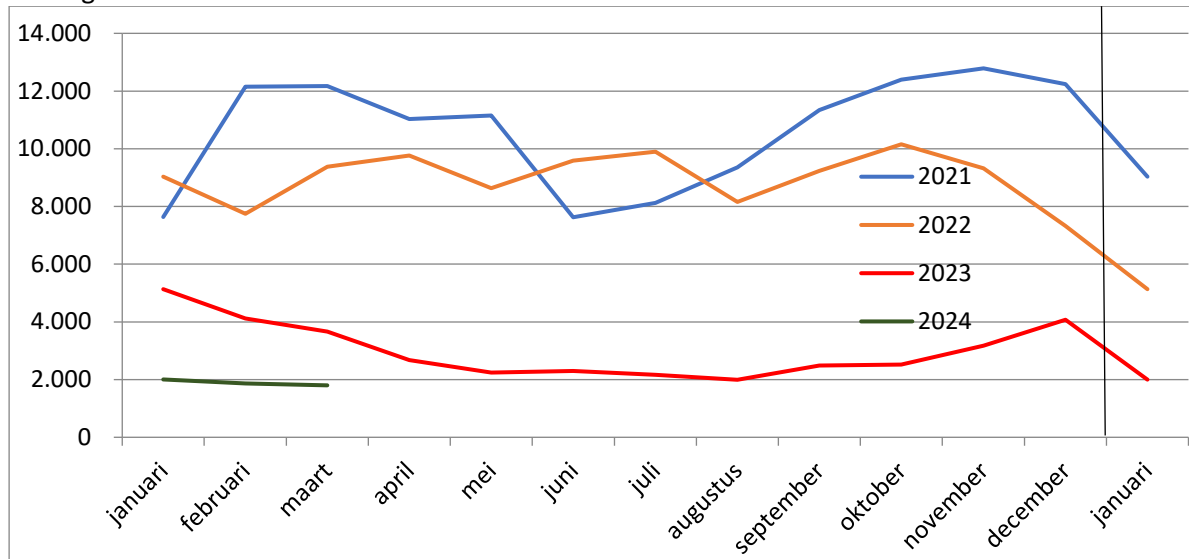
Grafiek 2 Tonnen vracht MAA per jaar: realisatie sinds 1997 en diverse prognoses; 2023 wel en niet gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie. De daling gaat zo snel dat de lijn na correctie samenvalt met de lijn voor correctie. De lijn na correctie gaat iets minder ver naar beneden.



Bronnen:

- Realisatie: CBS.
- Beoogd 2004: Bijlage E van *Aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht, tekst sedert 24 augustus 2006*
- Beoogd 2019: MAA, *Position Paper, Luchtvaartnota 2020-2050*, september 2019
- Realistisch 2020: Ecorys, *Economische betekenis Maastricht Aachen Airport, Eindrapport*, 24 november 2020
- Pieter van Geel, *Op zoek naar verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021-2030*, januari 2021
- Maastricht Aachen Airport, *Businessplan, Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven*, 2022, pagina 31. Inclusief elektrisch pagina 82.
- Bron WLO: Significance, *AEOLUS Luchtvaart-referentieprognoses 2022*, maart 2023, pagina 14 cijfers van 2017, 2030 en 2050. Tussenvallende jaren zijn berekend via interpolatie.

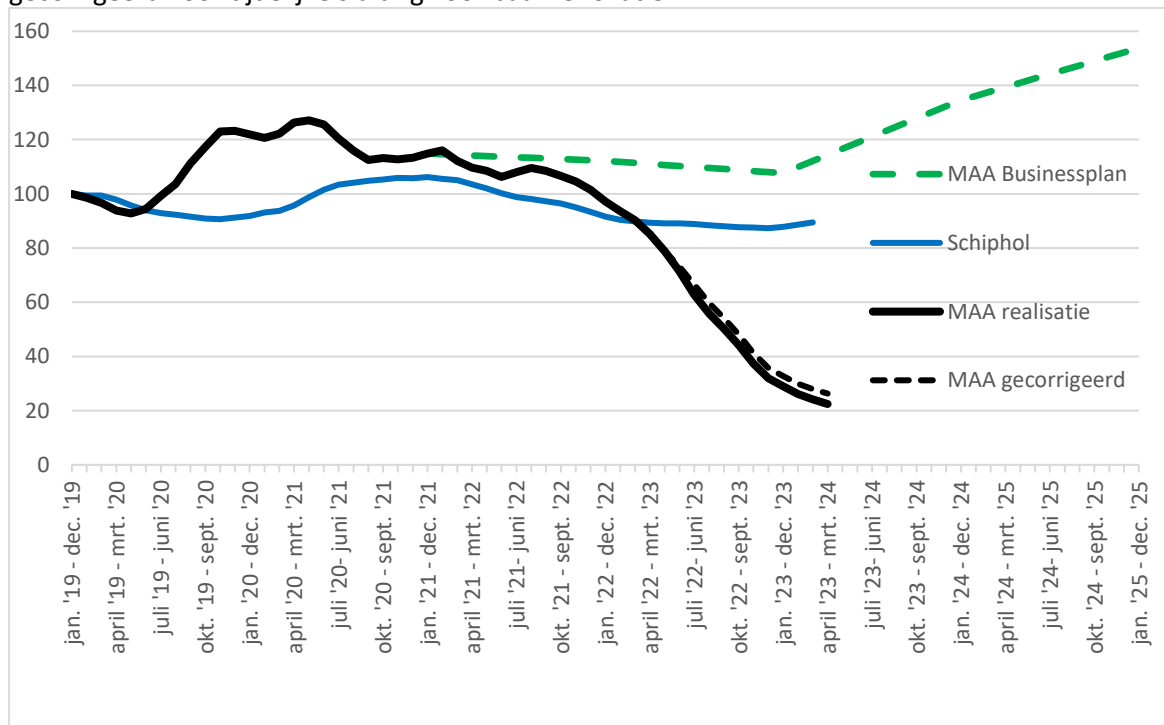
Grafiek 3 Tonnen vracht MAA per maand sinds januari 2021; 2023 gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie



Bron: CBS. De laatste maand is door de Alliantie pleinAIR Maastricht geraamd op basis van het aantal vrachtluchten.

In Nederland zijn twee luchthavens waarop luchtvracht vervoerd wordt: Schiphol en MAA. In grafiek 4 is de ontwikkeling van vracht op MAA en Schiphol met elkaar vergeleken. Het jaar 2019 was het laatste normale jaar voor corona. Dat jaar is op 100 gesteld. Verder is een periode van 12 maanden genomen vanwege de schommelingen door het jaar.

Grafiek 4 Tonnen vracht MAA en Schiphol, per 12 maanden, 2019=100; 2023 bij MAA wel en niet gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie



Bron: CBS. Voor MAA is een maand extra geraamd door Alliantie pleinAIR Maastricht op basis van het aantal vrachtluchten.

Uit grafiek 4 blijkt dat het vrachtvervoer op MAA meer geprofiteerd heeft van de coronacrisis dan op Schiphol.

In 2021 is zowel op MAA als op Schiphol een dalende trend ingezet. Inmiddels is op beide vliegvelden de vracht minder dan in 2019. Op Schiphol is een einde te zijn gekomen aan de daling. Op MAA gaat de daling tot nu toe in een hoog tempo door.

De veronderstelde groei van de luchtvracht in het businessplan van MAA is dus helemaal niet realistisch gebleken. Dit werd overigens al duidelijk gesteld in de second opinion op het businessplan MAA.

De hoeveelheid vracht op MAA was in 2022 gelijk aan 7,5% van de hoeveelheid op Schiphol. Inmiddels is dat percentage gezakt tot minder dan 2%.

2 Passagiers

Het jaar 2019 was voor passagiers op MAA een topjaar met een aantal van 436.000. Dit aantal daalde als gevolg van corona naar 81.000 in 2020. Daarna begon een herstel. Tot en met april 2023, dus tot de maand dat het vliegveld tijdelijk dicht ging voor de baanrenovatie, was het aantal passagiers iedere maand hoger dan in de maand van het voorgaande jaar. Met ingang van juli 2023, dus toen het vliegveld weer open was, is het aantal passagiers juist lager dan in dezelfde maand van het voorafgaande jaar. In de afgelopen 12 maanden was het aantal passagiers 28% lager in de 12 maanden daarvoor (gecorrigeerd voor de tijdelijke sluiting 16% lager).

Het Businessplan van 2022 geeft een verwachting van de toekomstige ontwikkeling van het aantal passagiers. De gerealiseerde stijging in 2022 ging sneller dan verwacht. De realisatie werd in 2022 gelijk aan 106% van de verwachting. De verwachting in het Businessplan gaf in 2023 ongeveer eenzelfde niveau als in 2022. In werkelijkheid is er een daling begonnen in 2023. De realisatie in 2023 was ongeveer 89% van de verwachting in het Businessplan. In de afgelopen 12 maanden was de realisatie nog maar ongeveer 76% van de verwachting.

Tabel 2 Passagiers MAA, aantallen; 2023 wel en niet gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie

	Jaren					april '23 t/m maart '24	2024
	2019	2020	2021	2022	2023		
Niveau							
<i>Wel gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting</i>					259.033	250.700	
Niet gecorrigeerd	435.977	81.080	97.646	266.032	223.152	214.800	
Procentuele verandering op jaarbasis							
<i>Wel gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting</i>					-3%	-16%	
Niet gecorrigeerd		-81%	20%	172%	-16%	-28%	
2019 = 100							
<i>Wel gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting</i>					59	58	
Niet gecorrigeerd	100	19	22	61	51	49	
Verwachting in Businessplan MAA 2022			97.646	251.515	250.000	282.500	380.000
Realisatie in % van verwachting			100%	106%	89%	76%	

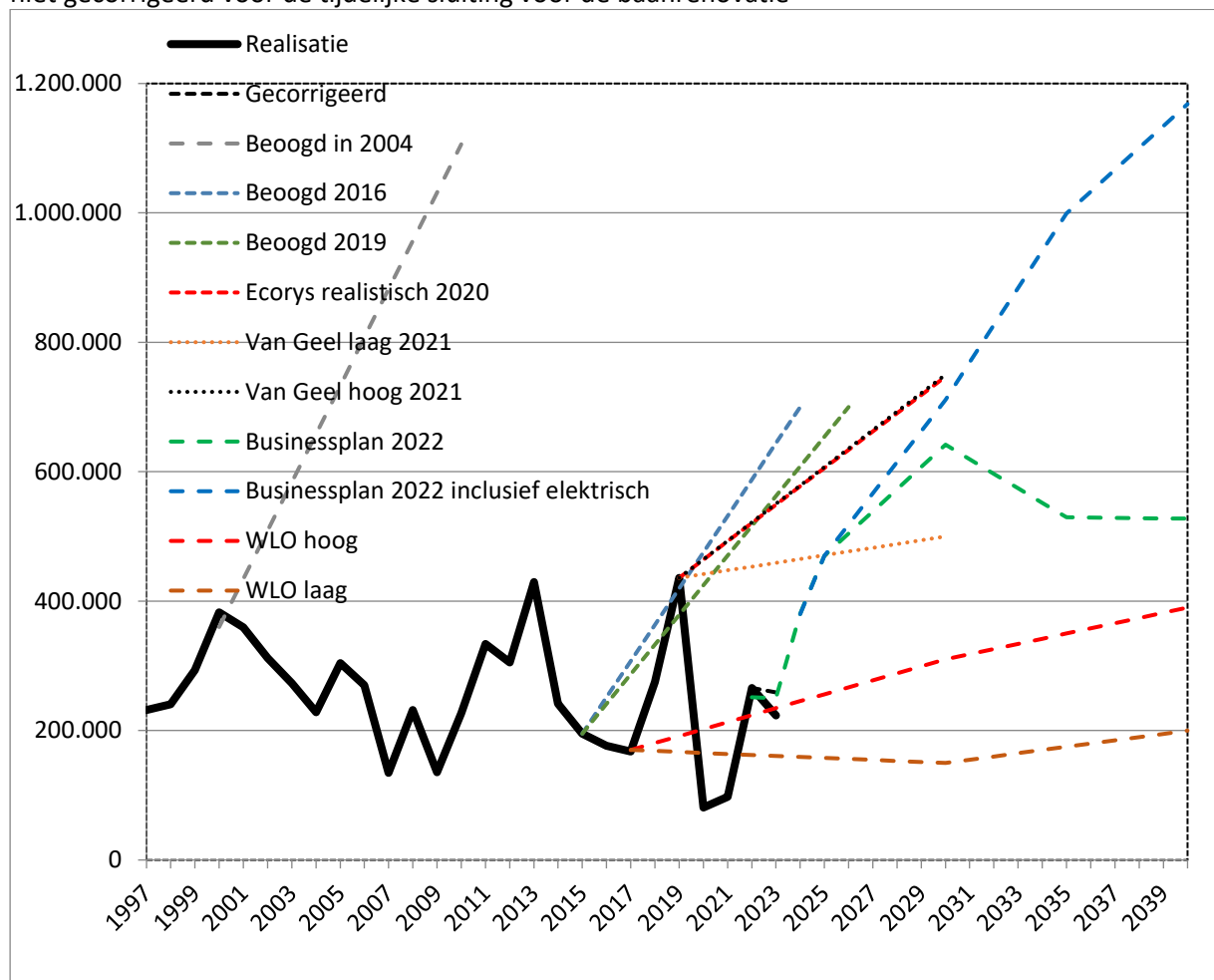
Bron realisatie: CBS. De laatste maand is door de Alliantie pleinAIR Maastricht geraamd op basis van het aantal passagiersvluchten.

Bron verwachting: Businessplan pagina 31 en grafiek pagina 82 en interpolatie tussen 2023 en 2024

Grafiek 5 laat zien dat de verwachtingen van de mogelijke toekomstige ontwikkeling altijd een overschatting gaven van de werkelijke ontwikkeling. De toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van de luchtvracht zijn sowieso zeer onzeker gezien de enorme maatschappelijke

veranderingen waarmee de luchtvaart zich geconfronteerd weet en die zeker tot substantiële prijsverhogingen zal leiden.

Grafiek 5 Aantal passagiers MAA: realisatie sinds 1997, vergund en diverse prognoses; 2023 wel en niet gecorrigeerd voor de tijdelijke sluiting voor de baanrenovatie

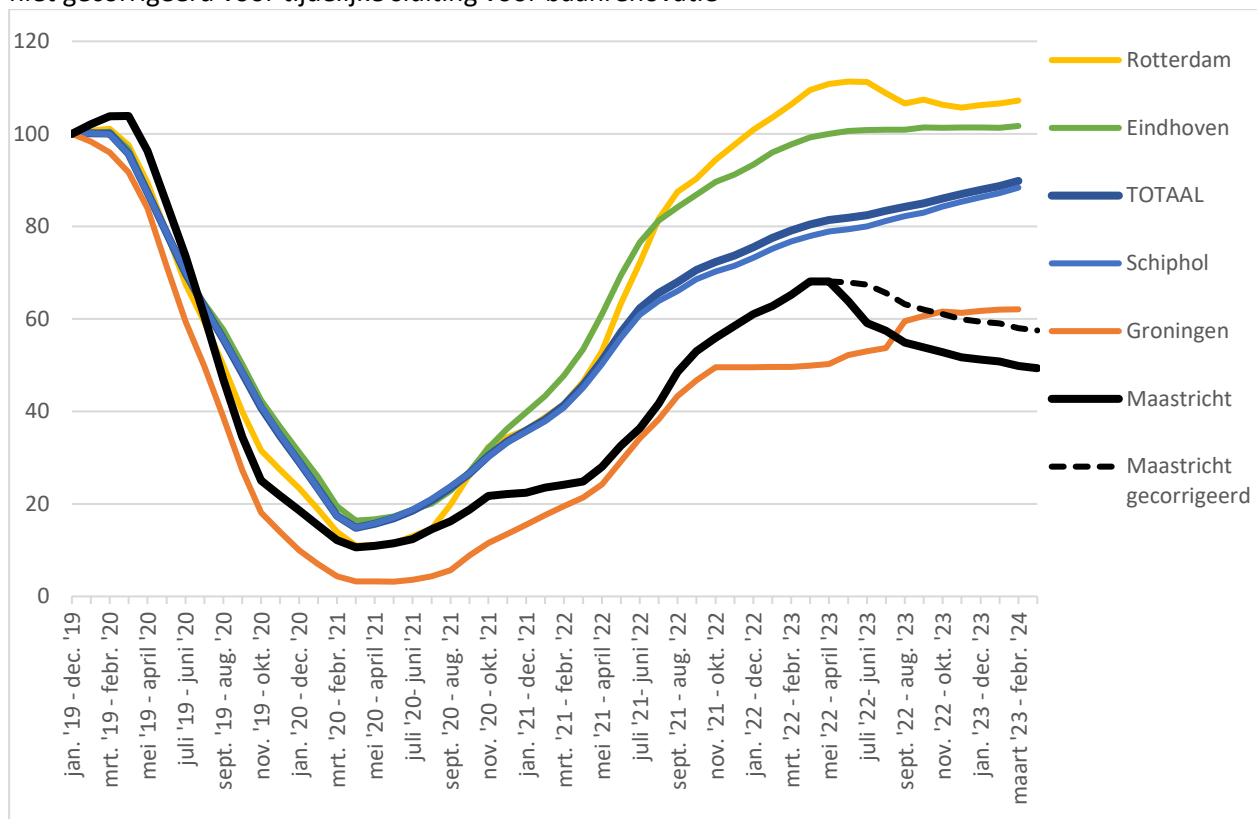


Bronnen:

- Realisatie: CBS.
- Beoogd 2004: Bijlage E van *Aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht, tekst sedert 24 augustus 2006*
- Beoogd 2019: MAA, *Position Paper, Luchtvaartnota 2020-2050*, september 2019
- Realistisch 2020: Ecorys, *Economische betekenis Maastricht Aachen Airport, Eindrapport*, 24 november 2020
- Pieter van Geel, *Op zoek naar verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021-2030*, januari 2021
- Maastricht Aachen Airport, *Businessplan, Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven*, 2022, pagina 31; inclusief elektrisch pagina 82.
- Bron WLO: Significance, *AEOLUS Luchtvaart-referentieprognoses 2022*, maart 2023, pagina 14 cijfers van 2017, 2030 en 2050. Tussenvallende jaren zijn berekend via interpolatie.

In grafiek 6 is de ontwikkeling van het aantal passagiers van de diverse luchthavens in Nederland met elkaar vergeleken. Het jaar 2019 was het laatste normale jaar voor corona. Dat jaar is op 100 gesteld. Verder is een periode van 12 maanden genomen vanwege de schommelingen door het jaar heen. Op Rotterdam en Eindhoven is het aantal passagiers inmiddels weer terug op het niveau van 2019. Op Schiphol is het aantal passagiers nu nog steeds 11% lager dan in 2019. Op MAA is met ingang van juli 2023 het aantal passagiers lager dan in de betreffende maanden van vorig jaar. Het aantal passagiers was in de afgelopen 12 maanden ruim 50% lager dan in 2019. De ontwikkeling van het aantal passagiers op MAA blijft dus duidelijk achter bij de ontwikkeling op de andere vliegvelden.

Grafiek 6 Aantal passagiers grote luchthavens, per 12 maanden, 2019=100; 2023 bij MAA wel en niet gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie



Bron: CBS. Voor MAA is een maand extra geraamd door de Alliantie pleinAIR Maastricht op basis van het aantal passagiersvluchten.

3 Omzet (Work Load Unit)

De meeteenheid “Work Load Unit” (WLU) ofwel verwerkingseenheid komt bij een luchthaven overeen met 1 passagier of 0,1 ton (dus 100 kg) vracht. Hiermee kunnen passagiers en vracht “opgeteld” worden om de totale ontwikkeling van de activiteiten op de luchthaven weer te geven. Grafiek 5 laat zien dat de activiteiten op MAA in 2017 en vooral in 2018 sterk zijn gestegen. In 2019 is een top bereikt, waarna een daling is ingezet, in 2020 door het teruglopend aantal passagiers en daarna door de afname van de vrachtafhandeling. Inmiddels is de omzet ruim 65% lager dan in 2019. In de laatste kwart eeuw was de hoeveelheid omzet nog nooit zo laag als nu.

De gerealiseerde hoeveelheid omzet was in 2022 gelijk aan 90% van de verwachting in het Businessplan. In 2023 is de omzet sterk gedaald naar ongeveer 38% van de verwachting in het Businessplan. In de afgelopen 12 maanden was de realisatie minder dan een derde (30%) van de verwachting.

Tabel 3 Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht; 2023 wel en niet gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie

	Jaren					april '23 t/m maart '24	2024
	2019	2020	2021	2022	2023		
Niveau							
<i>Wel gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting</i>					624.400	543.600	
Niet gecorrigeerd	1.550.547	1.440.920	1.377.586	1.348.212	545.902	465.100	
Procentuele verandering op jaarbasis							
<i>Wel gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting</i>					-54%	-57%	
Niet gecorrigeerd		-7%	-4%	-2%	-60%	-63%	
2019 = 100							
<i>Wel gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting</i>					40	35	
Niet gecorrigeerd	100	93	89	87	35	30	
Verwachting in Businessplan MAA 2022							
			1.377.586	1.501.515	1.450.000	1.557.500	1.880.000
Realisatie in % van verwachting			100%	90%	38%	30%	

Bron realisatie: CBS. Laatste maand is geraamd op basis van aantal vluchten.

Bron verwachting: Businessplan pagina 31 en grafiek pagina 82 en interpolatie tussen 2023 en 2024

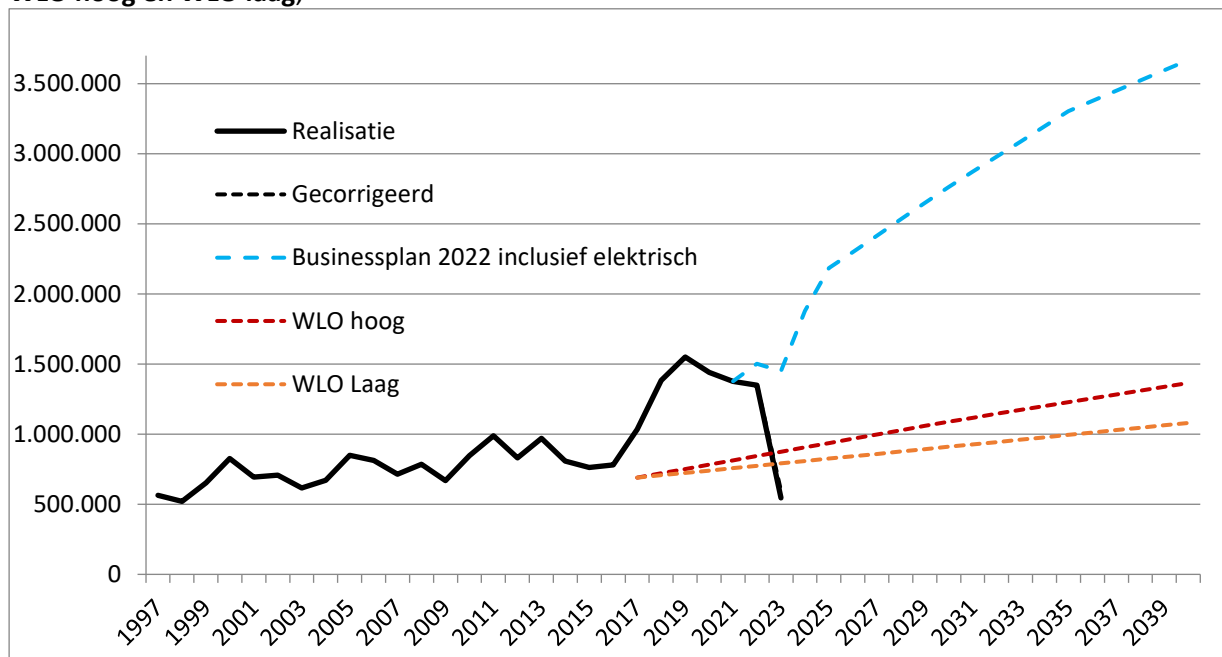
In 2019 kon “winst” gemaakt worden door MAA als gevolg van het historisch hoge niveau van activiteiten op MAA. Bij deze “winst” is overigens geen rekening gehouden met de jaarlijkse subsidie van de Provincie en er is geen reservering gemaakt voor groot onderhoud en toekomstige investeringen ter waarde van vele tientallen miljoenen euro’s. Gezien de ontwikkeling van de omzet zal MAA in 2023 een groot verlies geleden hebben. Het Businessplan van 2022 geeft een veel te positief beeld van de toekomstige ontwikkeling.

In de second opinion op het businessplan is al eerder aangegeven dat de vervoersprognoses onwaarschijnlijk hoog zijn. Er is geen marktanalyse uitgevoerd. Het businessplan beschouwt de concurrentie in het drukke luchthavenlandschap rondom het vliegveld niet. Zie verder: <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Persbericht-second-opinion-businesscase-MAA-29-11-22.pdf>

Hierboven is aangegeven dat het einde van de daling van vracht nog niet in zicht is. Dus ook het einde van de daling van de omzet is niet in zicht.

In grafiek 7 is de ontwikkeling van WLU van de diverse luchthavens in Nederland met elkaar vergeleken. Het jaar 2019 was het laatste normale jaar voor de corona. Dat jaar is op 100 gesteld. Verder is een periode van 12 maanden genomen vanwege de schommelingen door het jaar heen. In de coronatijd wist MAA de omzet op peil te houden door de toegenomen vracht. Vanaf september 2022 is de omzet bij MAA gaan dalen als gevolg van de daling van de vracht, terwijl bij de andere luchthavens het herstel na de coronacrisis blijft doorgaan als gevolg van de toename van het aantal passagiers. Inmiddels is bij MAA de omzet gezakt naar minder dan de helft van die uit 2019. In Nederland als geheel stijgt de omzet van de luchtvaart gestaag en heeft nu 89% van het niveau van 2019 bereikt.

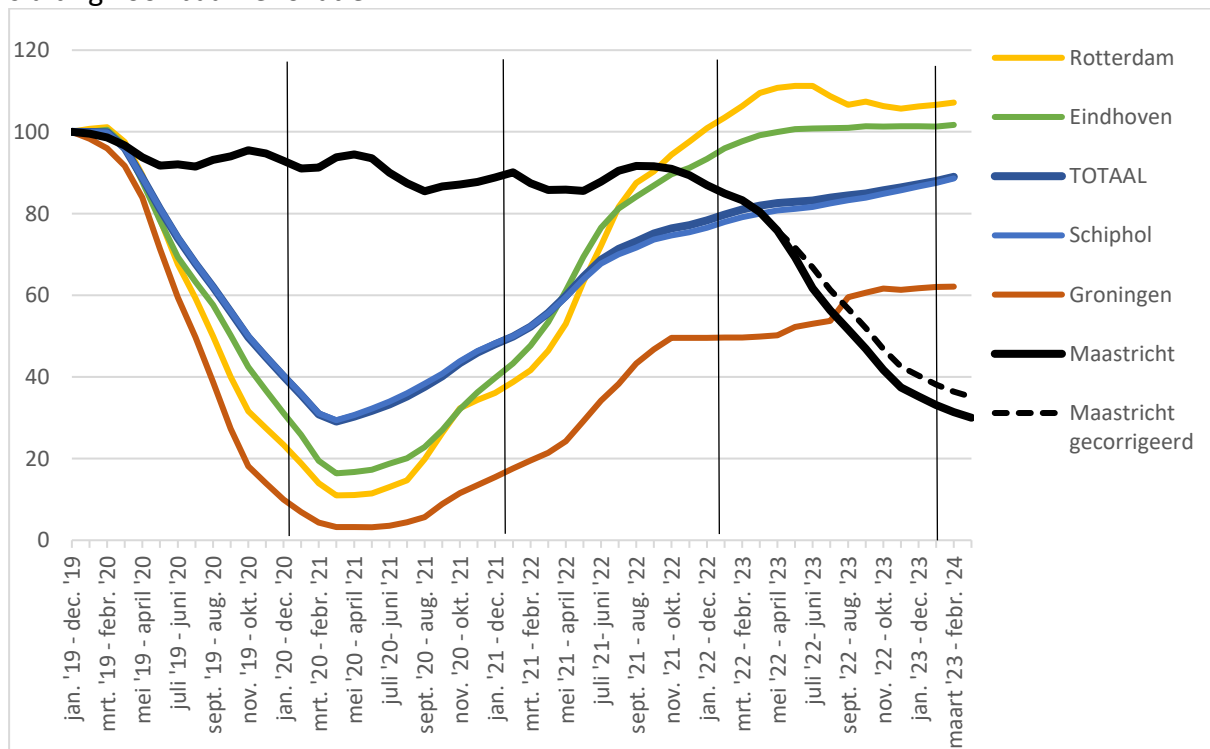
Grafiek 7 Hoeveelheid omzet: Work Load Units (WLU): aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht. **sinds 1997, realisatie (2023 wel en niet gecorrigeerd voor de tijdelijke sluiting voor de baanrenovatie), verwachting in Businessplan 2022 en AEOLUS Luchtvaartreferentie prognoses, WLO hoog en WLO laag;**



Bron realisatie: CBS. Bewerking Alliantie pleinAIR Maastricht.

Bron WLO: Significance, AEOLUS Luchtvaart-referentieprognoses 2022, maart 2023, pagina 14 cijfers van 2017, 2030 en 2050. Tussenvallende jaren zijn berekend via interpolatie.

Grafiek 8 Hoeveelheid omzet: Work Load Units (WLU): aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht, **per 12 maanden, 2019=100; 2023 bij MAA wel en niet gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie**



Bron: CBS. Bewerking Alliantie pleinAIR Maastricht

4 Correctie voor tijdelijke sluiting

Van 8 mei tot 1 juli 2023 was MAA tijdelijk dicht ten behoeve van de baanrenovatie. De cijfers die voor deze notitie gebruikt zijn, zijn daarvoor gecorrigeerd, tenzij anders vermeld. Voor vracht en passagiers is de procentuele verandering van april en juli 2023 ten opzichte van deze maanden in 2022 berekend. Voor mei en juni 2023 zijn fictieve procentuele veranderingen bepaald door interpolatie van de cijfers van april en juli. Vervolgens zijn met die procentuele veranderingen en niveaus van 2022 aantallen en hoeveelheden voor mei en juni 2023 berekend.

5 Werkgelegenheid

Er is nu een tekort aan arbeidskrachten. Overbodige, vervuilende, overlast gevende en gezondheidsbedreigende economische activiteiten zoals MAA kunnen beter stoppen zodat de arbeidskrachten voor andere toekomstgerichte waardevolle economische activiteiten beschikbaar komen.

Tot voor enkele jaren was werkgelegenheid een belangrijk argument voor degenen die MAA ten koste van alles wilden openhouden.

Uit tabel 5 blijkt dat men er niet voor schuwde om abnormaal hoge cijfers over de werkgelegenheid te hanteren. In een brief aan de Tweede Kamer van 21-1-2020 hanteerde GS een cijfer van 3.300 arbeidsplaatsen voor de vrachtafhandeling op MAA (direct plus indirect). Dat cijfer is na het dreigen met een integriteitsklacht van de Alliantie bijgesteld naar 1.741. Toen de Alliantie daadwerkelijk een klacht vanwege schending van de wetenschappelijke integriteit indiende, was het gevolg dat dit aantal als wetenschappelijk onbetrouwbaar werd bestempeld. <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/juli-2021-Werkgelegenheid-MAA-in-duikvlucht.pdf>

Het cijfer dat nu door GS gebruikt wordt voor de directe plus indirecte werkgelegenheid voor vracht plus passagiers is 1.860. MAA hanteert zelf op de website het aantal van 2.480. De Denktank MAA noemt een cijfer van 560. GS noemt bij MAA direct een aantal van 890. MAA zelf noemt op de website een aantal van 219 voor het aantal mensen dat bij MAA in dienst is.

Volgens een in opdracht van de provincie Limburg uitgevoerd onderzoek (MKBA) wordt het netto-verlies aan arbeidsplaatsen bij sluiting van MAA geschat op tussen de 216 en 267. Met de uitslag van deze MKBA is overigens niets gedaan. Nadere informatie over cijfers werkgelegenheid:

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/11-dec2022.-over-Ecorysrapport2.pdf>

Het is duidelijk dat er een grote mist hangt rond de werkelijke werkgelegenheidsbetekenis van MAA.

Tabel 5 Werkgelegenheidsbetekenis MAA

	2018			2019	2020	2021	2022
	Concept	Definitief	Herzien				
Vracht							
1	Direct plus indirect. Vracht	3.300	2.835	1.741			
Vracht plus passagiers							
2	Direct plus indirect Nederland						2.480
3	Direct plus indirect regionaal			1.760	1.870	1.860	
4	Direct plus indirect			1.508	1.571		
5	Direct plus indirect					560	
6	MAA, direct			670	830	890	
7	MAA, direct					400	
8	MAA direct (Airport cluster)			430	380		
9	MAA						219

Bronnen

- 1 **3.300:** 30-11-2019 Dagblad De Limburger, alleen vracht. Bron concept Luchtvrachtmonitor door ACN van EUR. Cijfer is door Provincie gebruikt in van brief 21-1-2020 aan TK over luchtvrachttaks: <https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/6fcd2c4d-991f-49e4-aea8-81119fd469ab>. **2.835:** Definitieve Luchtvrachtmonitor door ACN van EUR. Cijfer is door Provincie gebruikt in brief van 21-1-2020 aan EK over luchtvrachttaks. **1.741:** Herziene luchtvrachtmonitor door ANC van EUR na integriteitsklacht van Alliantie.
- 2 <https://www.maa.nl/over-ons/cijfers/> op 27-10-23
- 3, 5, 6, 8 Voortgangsrapportage groot project Maastricht Aachen Airport
Bron: Denktank. <https://drive.google.com/file/d/14yj9S3bl6lLgBtw-Udg6F1OcTAVmGpXU/view>
- 4, 7
- 9 <https://www.maa.nl/over-ons/cijfers/> op 27-10-23

6 Belastinggeld naar MAA

Gezien de dramatische daling van de vracht, gezien het ontbreken van enige lijnverbinding, na het wegvallen van de verbinding met Londen en gezien het karakter van het resterende passagiersvervoer (louter toeristen wegbrengen naar verre bestemmingen) is het duidelijk dat MAA vrijwel geen meerwaarde heeft voor de regio. MAA is zeker geen basisinfrastructuur. Desondanks gaat er zeer veel Limburgs belastinggeld naar MAA.

Uit navolgend overzicht blijkt dat sinds medio 2014 meer dan € 210 miljoen subsidie is toegezegd aan MAA, waarvan in ieder geval al € 80 miljoen is uitbetaald per 30-12-21. Dat is € 9 miljoen per jaar ofwel € 743.000 per maand. Naast deze subsidie van de regionale overheden is er de algemene “subsidie” voor de luchtvaart: geen belastingen op kerosine en vliegtickets.

Jaarlijkse subsidie

In bovengenoemde bedragen zit jaarlijkse subsidie en eenmalige subsidie bijvoorbeeld voor achterstallig onderhoud en investeringen. Er is ook een jaarlijkse subsidie met name voor NEDAB kosten (niet economische diensten van algemeen belang zoals brandweer, douane en beveiliging). In december 2022 heeft Provinciale Staten besloten om de jaarlijks bijdrage voor de NEDAB te verhogen naar € 5,5 miljoen. (De vraag is of dit niet in strijd is met Europese regels ten aanzien van ongeoorloofde overheidssteun.) Als MAA sluit komt jaarlijks € 5.5 miljoen beschikbaar voor zaken die wel een meerwaarde hebben voor Limburg.

Vortex

In onderstaande tabel staat dat € 133.000 van de Provincie beschikbaar is voor Vortex schade. Dat betreft het vastzetten van dakpannen. In augustus 2023 vielen ook weer pannen van vier daken. Tot nu toe zonder ge wonden. Daarnaast is door de Provincie, MAA en de gemeente Beek is in totaal een bedrag van € 440.000 beschikbaar gesteld voor het preventief vastzetten van pannen. Dat gaat gebeuren in straten waar door To70 is BEREKEND dat het daar nodig is. Tot nu toe vielen daar bijna nergens pannen van het dak. Maar de 30 woningen waar de afgelopen jaren wel de pannen van het dak vlogen vallen buiten het project van preventief vastzetten. Die € 440.000 is dus weggegooid belastinggeld.

Fossiele subsidies

Naast genoemde directe subsidies voor MAA, profiteert MAA van de fossiele subsidies voor de luchtvaart: <https://schipholwatch.nl/2023/11/02/luchtvaart-dit-jaar-gestut-met-44-miljard-euro-aan-fossiele-subsidies/> *“Winsten mogen naam niet dragen Winsten die in deze sector in de boeken worden geschreven mogen eigenlijk geen winsten heten met zo’n tsunami aan subsidies. Alle baten komen rechtstreeks uit de belastingpot. Met een subsidie van 200.000 euro per arbeidsplaats kan letterlijk iedereen ondernemertje spelen – het is het ultieme basisinkomen waar de rest van Nederland alleen maar over kan dromen.”*

Tabel 5 Subsidie van Provincie, gemeenten en Rijk aan MAA

	Beschikbaar	Uitbetaald 30-6-23
Totaal van overzicht hieronder	252.440.676	123.219.924
Beschikbare financiële bijdrage van Provincie, Gemeenten en Rijk aan MAA sinds 2014	209.513.068	80.292.316
Informerend stuk 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport, brief Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023 (GS DOC-00514658) https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/d929069f-e7b2-4499-b1c4-901f6a29d641		
exclusief 3 grote gemeenten		73.392.316
Totaal	195.013.068	75.792.316
NEDAB kosten (niet economische diensten van algemeen belang zoals brandweer, douane en beveiliging)	31.631.276	31.354.876
NEDAB 2023-2029	49.400.000	5.500.000
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	15.535.000	15.862.655
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	3.700.000	3.700.000
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	500.000	500.000
Procesmiddelen MAA onclusief procesmiddelen amendement 145	202.599	202.962
Vortex schade	133.000	
Omgevingsfonds 2023 t/m 2027	8.750.000	
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	15.000.000	9.576.123
Gemeenten Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen	6.000.000	2.400.000
Jaarlijkse bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur (€ 800.000 per jaar)	3.161.193	5.195.700
Bijdrage beveiligings en omgevingsmaatregelen	1.900.000	1.500.000
Lening renovatie start- en landingsbaan	35.200.000	
Achterstallig onderhoud tbv transitie MAA	23.900.000	
https://www.limburger.nl/cnt/dmf20170807_00044662/brussel-geeft-groen-licht-voot-steun-aan-maastricht-aachen-airport Provincie en Rijk Routefonds 2017; wel toestemming; (nog) niet gebruikt		
	10.000.000	
https://www.ftm.nl/artikelen/deze-geldstromen-richting-de-luchtvaartindustrie-zagen-wij-nog-over-het-hoofd?share=1 2013 en 2014 om faillissement af te wenden 2002 privatisering van MAA; voor onderhoud, veiligheid en modernisering van het Rijk		
	4.500.000	4.500.000
	32.399.907	32.399.907
Idem van de Provincie	10.527.701	10.527.701

7 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

Bij een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) worden alle positieve en negatieve maatschappelijke effecten in beeld gebracht en uitgedrukt in geld. In opdracht van de Provincie is dat voor MAA gedaan. Daaruit blijkt dat de regio beter af is als de luchthaven gesloten wordt. De maatschappelijke baten wegen niet op tegen de maatschappelijke kosten onder andere in de vorm van overlast voor omwonenden, schade voor de natuur en benodigde subsidie.

Bij de MKBA in opdracht van de Provincie is de levert MKBA ten aanzien van MAA een duidelijk negatief saldo, ondanks dat luchtvaart vriendelijke uitgangspunten zijn genomen en de kosten van sluiting onwaarschijnlijk hoog zijn ingeschat. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Conclusies-uit-MKBA.pdf>

Eerder is een MKBA in opdracht van de Alliantie uitgevoerd. Daarbij was het saldo voor MAA nog veel negatiever. Ook uit een second opinion op de MKBA in opdracht van de Provincie geeft een veel negatiever saldo. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Conclusies-uit-MKBA-en-second-opinion-19-4-22.pdf>

Voor Limburg en met name voor Zuid-Limburg is het beter als het vliegveld gesloten wordt.

MAA ligt uitzonderlijk dicht bij woonkernen waardoor er veel overlast is van luchtverontreiniging en geluid.

Zeer grote uitstoter van stikstof

MAA staat op plaats 6 in de Limburgse top van grootste uitstoters van stikstof. Zie <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/12-4-22-Maastricht-Airport-Limburgse-top6-stikstofuitstoot.pdf>

Aantal ernstig gehinderden

In de MKBA is uitgegaan van aantal ernstig gehinderden dat berekend is op basis van onderzoek van 20 jaar geleden. Inmiddels is duidelijk dat dit aantal veel hoger is. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Aantal-ernstig-gehinderden-door-MAA-2-11-22.pdf> Het berekende aantal ernstig gehinderden was in 2019 gelijk aan 5.600. Uit nieuw onderzoek blijkt dat dit aantal waarschijnlijk meer dan 28.000 is.

Ultrafijnstof

Bij de MKBA is geen rekening gehouden met de grote uitstoot van het zeer schadelijke ultrafijnstof. Uit metingen blijkt dat die uitstoot zeer verontrustend hoog is.

<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/grote-zorgen-over-hoeveelheid-ultrafijnstof-rond-vliegveld-maastricht-bij-opstijgen-en-landen-vliegtuigen/> (27-7-23).

Het rapport waarop deze uitzending is gebaseerd staat op internet: <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/dgmr-Fijnstofmetingen-Analyse-29-9-23.pdf>

In de Raad van de Gemeente Meerssen is de verontrusting uitgesproken over de grote uitstoot van ultrafijnstof door MAA en is op 14-9-23 een brief aan het Ministerie van I&W gestuurd waarin aangedrongen wordt op een volledige MER in het kader van aanvraag luchthavenbesluit, waarin ultrafijnstof meegenomen wordt

8 Mogelijke invulling luchthaventerrein na sluiting MAA

Na sluiting van MAA zijn er aantrekkelijke invullingen van het luchthaventerrein mogelijk, die wel een meerwaarde hebben voor de regio. Zie daarvoor o.a. <https://pleinairmaastricht.nl/> De onlangs gerenoveerde baan hoeft niet weggehaald te worden maar kan nieuwe bestemmingen krijgen o.a. voor de benutting van zonne-energie.