

Persbericht

Second opinion Businesscase MAA

29 november 2022

alliantie@pleinairmaastricht.nl



Dit persbericht heeft betrekking op een second opinion op de businesscase, onderdeel van het Businessplan van Maastricht Aachen Airport (MAA), dat vrijdag 2-12-22 besproken wordt in de commissie FEB van Provinciale Staten van Limburg. De second opinion:

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Second-opinion-businesscase-MAA-Manshanden-e-a-28-11-22.pdf>

Vervoersprognoses onwaarschijnlijk hoog

De vervoersprognoses die aan het businessplan ten grondslag liggen, zijn gebaseerd op een zeer optimistisch scenario, dat positiever is dan het optimistische scenario dat door een onderzoeksbureau voor de Provincie Limburg is uitgewerkt. Er is bovendien geen worst case scenario uitgewerkt.

Liquiditeitsbehoefte is niet geheel afgedekt en is mogelijk in strijd met Europese regels

De liquiditeitsbehoefte is niet geheel gefinancierd en wordt voor een groot deel ingevuld met bijdragen ten behoeve van NEDAB-kosten (Niet Economische Diensten van Algemeen Belang zoals brandweer en beveiliging), die ongespecificeerd blijven en (mogelijk) in strijd zijn met Europese regels voor staatssteun. Er is geen risicoanalyse uitgevoerd. Gezien de zeer optimistische prognoses voor het vervoersvolume en de omzet moet er rekening mee gehouden worden dat er al op korte termijn een nieuwe liquiditeitsbehoefte zal ontstaan, die de Provincie Limburg mogelijk alleen moet financieren en waaraan Schiphol niet meebetaalt.

Geen marktanalyse

Er is geen marktanalyse uitgevoerd. Het businessplan beschouwt de concurrentie in het drukke luchthavenlandschap rondom het vliegveld niet en werkt geen strategie uit. Dat geldt ook ten aanzien van elektrisch vliegen.

Provincie Limburg de lasten, Schiphol de lusten

In 60/40-constructie van de eigendom van de aandelen waarvoor gekozen is, zijn zowel de Provincie Limburg als Schiphol eigenaar en exploitant. In de praktijk draagt vooral de Provincie Limburg het risico voor de hele onderneming.

Voor Schiphol betekent de 60/40 constructie een laagdrempelige investering met weinig risico en potentieel een groot rendement (op geïnvesteerd kapitaal). Voor de Provincie Limburg is het precies andersom.

Businessplan van MAA

Het businessplan van MAA staat vanaf de 43^{ste} pagina in *G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022 (GS DOC-00335925).pdf*. Dit bestand is te vinden op [G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022 \(GS DOC-00335925\) Limburg - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

Over de second opinion

Deze second opinion is opgesteld door Walter Manshanden (NEO Observatory), Leo Bus (LeoBus.nl) en Michel Brouwers (michelbrouwers.com). Manshanden en Bus hebben jarenlange ervaring als regionaal econoom, respectievelijk vervoersecconoom en hebben bijzondere interesse in welvaartsvraagstukken waaronder de luchtvaart; Brouwers is financieel econoom en schreef als journalistiek commentator meermaals over het vliegveld.

Nadere inlichtingen

Walter Manshanden, een van de samenstellers van de second opinion

06 8396 5929

info@neo-observatory.nl

Wim Derks van de Alliantie PleinAIR Maastricht, opdrachtgever van de second opinion

043 364 3740 of 06 4284 1848

alliantie@pleinairmaastricht.nl

Aanvulling door de Alliantie pleinAIR Maastricht

Alle vervoersprognoses in de afgelopen 20 jaar veel te hoog

In de second opinion is aangegeven dat prognoses over de toekomstige ontwikkeling van vracht en passagiers op MAA hoog zijn ingeschat. Uit de grafieken op de volgende pagina blijkt dat de prognoses van het vervoer bij MAA in de afgelopen 20 jaar altijd veel te hoog werden ingeschat.

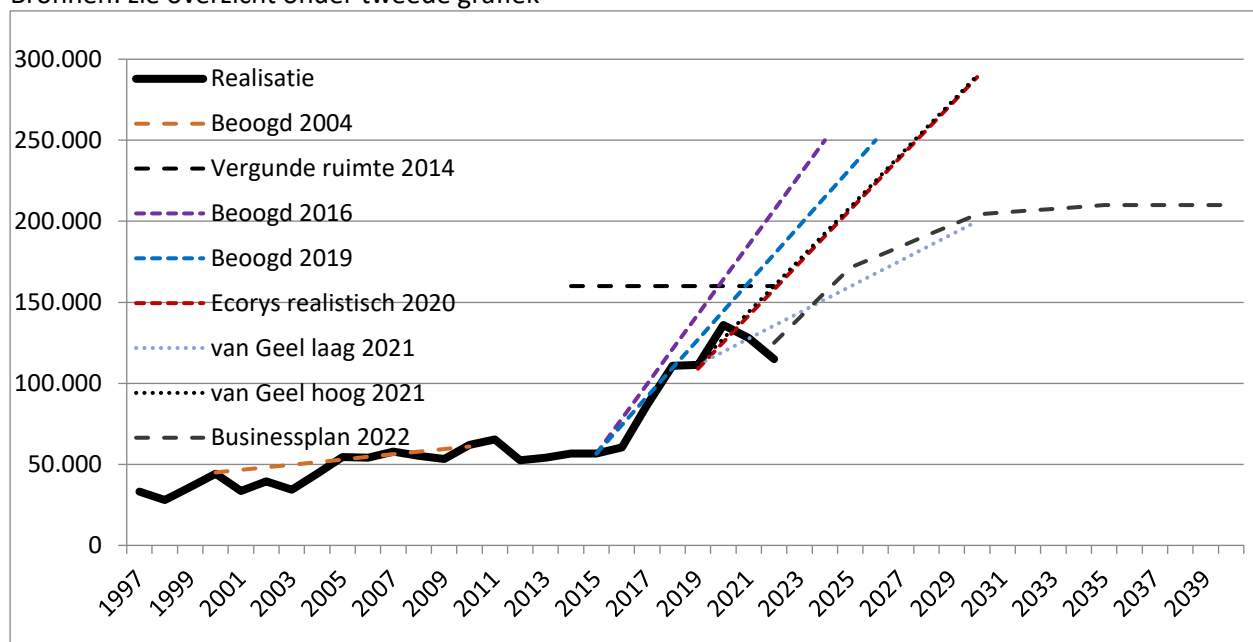
Wat betreft vracht laat de eerste grafiek zien dat 2020 een topjaar was en dat daarna een daling is ingezet. De daling zou volgens de prognose nu moeten omslaan in een stijging.

De top van 2020 was te danken aan de coronacrisis. Een deel van de luchtvracht wordt in het laadruim van passagiertoestellen vervoerd. Omdat er in 2020 op de omringende vliegvelden weinig passagiersvluchten waren, was er behoefte aan meer vrachtluchten. Daarvan heeft MAA geprofiteerd.

In het komend jaar gaat MAA een tijd dicht vanwege de baanrenovatie. Maatschappijen moeten tijdelijk uitwijken naar andere luchthavens, zoals Corendon onlangs bekend maakte. Zullen maatschappijen daarna weer terugkomen naar MAA? Wat is de binding met MAA?

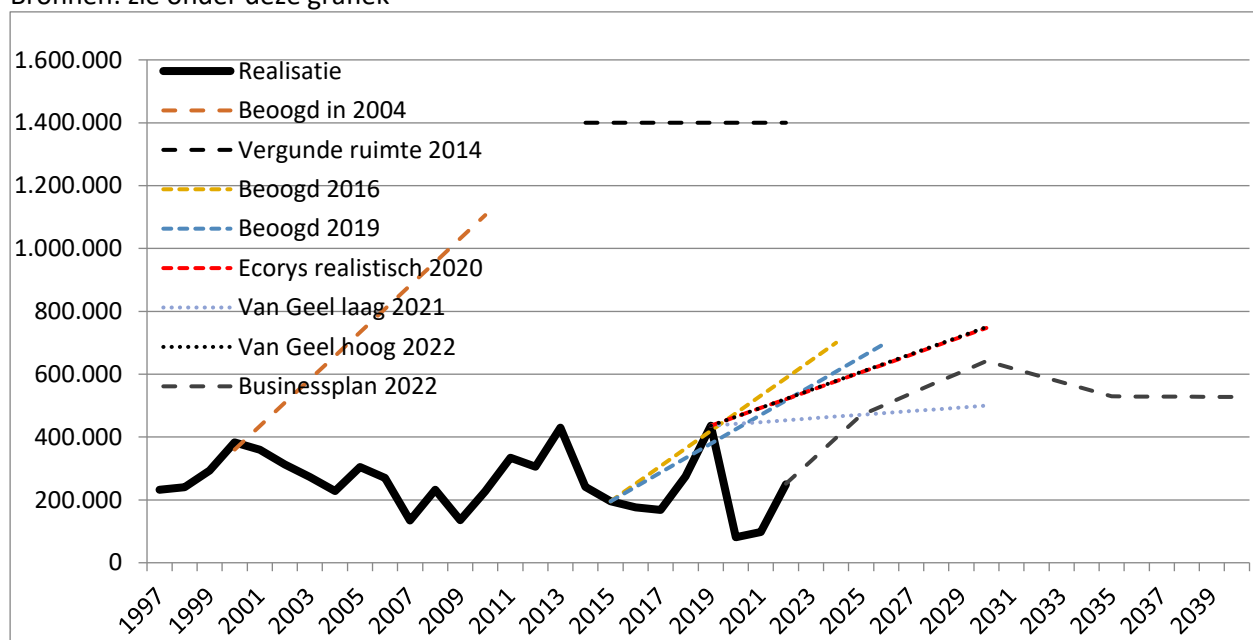
Tonnen vracht MAA: realisatie sinds 1997, vergund en diverse prognoses

Bronnen: zie overzicht onder tweede grafiek



Aantallen passagiers MAA: realisatie sinds 1997, vergund en diverse prognoses

Bronnen: zie onder deze grafiek



De grafieken zijn door de Alliantie pleinAIR Maastricht samengesteld op basis van de volgende bronnen:

- Realisatie: CBS. 2022 is geraamd op basis van beschikbare informatie tot nu toe.
- Beoogd 2004: Bijlage E van *Aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht, tekst sedert 24 augustus 2006*
- Vergunde ruimte 2014 en beoogd 2016: Lievense CSO, *m.e.r.-beoordelingsnotitie, Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport*, 28 juli 2016
- 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