

Inspreektekst 9 juni door Paul Sprangers namens de Alliantie pleinAIR Maastricht

Geachte Statenleden, In de voorliggende rapportages wordt gewag gemaakt van een werkgelegenheid door MAA van bijna 1.900 WP. Vanwege de tijd kan ik slechts een paar kritiekpunten noemen.

De methodiek die Ecorys voor de bepaling van dit aantal gebruikt heeft, was eerder door de Erasmus Universiteit toegepast. Vanwege een klacht keurde de Integriteitscommissie van Erasmus deze methodiek af en bestempelde zij de resultaten van die methodiek als onbetrouwbaar.

Geachte Statenleden, Hoe kunt u akkoord gaan met een werkgelegenheidsaantal dat het resultaat is van een methodiek die door de Erasmus Universiteit Rotterdam is afgekeurd en waarvan de uitkomsten bestempeld zijn als onbetrouwbaar?

Om de kritiek op het Ecorys-onderzoek te pareren heeft men de voorwaarden verruimd waaraan een bedrijf moet voldoen om de werkgelegenheid mee te mogen tellen.

Dat houdt in dat niet alle bedrijven een øøn-op-øøn relatie met de luchthaven hoeven te hebben, maar dat de nabijheid of beschikbaarheid van bedrijventerreinen nabij een luchthaven een reden voor vestiging is."

Geachte Statenleden, Hoe kunt u akkoord gaan met een werkgelegenheidsaantal voortkomend uit een onderzoek waarbij de definitie zo is geformuleerd dat het aantal WP van zowat elk bedrijf in de directe omgeving van MAA erin meegeteld kan worden?

Uit de MKBA blijkt dat van twee bedrijven de werkgelegenheid onterecht is meegeteld. Dit is nooit gecorrigeerd. Flash the Netherlands en Collins Aerospace.

Geachte Statenleden, Hoe kunt u akkoord gaan met een getal van ong. 1.900 WP waarbij de samenstellers van de MKBA schreven dat zeker 300 directe WP van twee bedrijven er onterecht aan toegeschreven zijn?

Uit de MKBA blijkt dat bij sluiting van MAA tussen 216 en 268 banen zouden verdwijnen.

Geachte Statenleden, Hoe kunt u akkoord gaan met een getal van ong. 1.900 WP indien de samenstellers van de in opdracht van de Provincie uitgevoerde MKBA hebben berekend dat bij sluiting van MAA niet meer dan tussen de 216 en 268 banen verloren zouden gaan.

Saneringskosten:

- hoort het niet zo te zijn dat 'de vervuiler betaalt'? Dus MAA dient geld te reserveren voor het opruimen van de door hun veroorzaakte rotzooi en vervuiling
- aangezien in het plan van pleinAIR alle gebouwen en de baan worden hergebruikt is van saneringskosten geen of nauwelijks sprake
- een ambtenaar klapte uit de school door met ons te delen dat de Provincie de kosten van sanering zo hoog had opgevoerd om de sluitingsvariant zo onaantrekkelijk mogelijk te maken.

Overigens: waarom wordt nergens in de rapportages ingegaan op die MKBA?

Ter opfrissing: de uitkomst was dat sluiting van MAA voor Limburg én voor Nederland als geheel verreweg het beste zou zijn.

Ik herhaal...

Onderzoeken van Ecorys lagen ook ten grondslag aan het Rapport van van Geel.

Luchtvrachtanalist Paul Parramore, een autoriteit op dit gebied, en jarenlang voorzitter van de luchtvrachtlobbyclub ACN, Air Cargo Netherlands. noemt deze onderzoeken in een contra-expertise (in Nieuwsblad Transport van 21-1-2020) "zwak" en "natte vingerwerk". Zo hekelt hij het ontbreken van een marktonderzoek. Tevens stelt hij de prognoses op vrachtgebied ernstig in twijfel. Citaat: "Zelden heb ik zulke gebakken lucht gezien en zo'n misleidend verhaal gelezen. Maar het zal

de opdrachtgevers zeker plezieren".

Genoemde contra-expertise is destijds aan de Provincie aangeboden, maar... er is niets mee gedaan.

Half december vorig jaar heeft PS besloten om door te gaan met MAA. Men had immers een partner gevonden waarmee een opmerkelijke constructie werd opgetuigd: de Provincie betaalt zowat **alle** investeringen; de Provincie, lees: de Limburgse belastingbetaler, staat garant voor de verliezen, maar de winsten zijn grotendeels voor de Schiphol Groep.

De Alliantie heeft op het business plan een second opinion laten uitvoeren. Daarin stonden tal van kritiekpunten. Ik noem er slechts twee:

o er is geen marktverkenning gemaakt, ofwel de behoefte aan MAA is niet onderzocht

Waarom, denkt u, zouden marktverkenningen steeds ontbreken?!

= Hier kan naar gevraagd worden =

Omdat daaruit zou blijken dat MAA geen enkel bestaansrecht heeft, er is doodeenvoudig geen behoefte aan, want

- het achterland is veel te klein
- de grootste concurrent, Luik, die inmiddels tientallen malen meer luchtvracht vervoert dan MAA, ligt op slechts 40 km afstand
- MAA is gelegen tussen 7 andere vliegvelden op minder dan een uur rijden.

Tussen die vliegvelden heerst een moordende concurrentie. Daardoor is de verdienmarge voor MAA uiterst mager.

- de luchtvaartmaatschappijen die MAA aandoen zijn footloose. Dwz. zij voelen zich geenszins gebonden aan MAA. Als het ergens ietsje goedkoper kan, vertrekken ze weer.

Het verleden én het heden van MAA tonen dit overduidelijk aan.

- slechts eenachtste van de luchtvracht is bestemd voor de regio.
- van de Limburgers maakt maar tussen de 2 en 5% gebruik van MAA.

Op al deze informatie zit de Provincie niet echt te wachten.

Want: wat niet weet, wat niet deert!!

o de vervoersprognoses in het businessplan zijn buitengewoon optimistisch

En dat **blijkt** nu wel.

De luchtvracht - economisch verreweg het belangrijkste - kent vanaf medio 2022 een dramatische teruggang.

In december, toen hier door PS de toekomst van MAA werd besproken, was de luchtvracht al 40% minder dan het jaar daarvoor. Een maand later in januari - 43%, in februari - 47%, in maart - 61% en in april - 73%.

Bron: CBS.

En niets wijst op een herstel...

Conclusie: MAA is en blijft een overbodig vliegveld en een bodemloze put.

Ik sluit af.

De Alliantie roept de Staten op bij een volgend verzoek om financieel bij te springen bij MAA dit verzoek in het belang van Limburg én de gezondheid - ook financieel - van de Limburgers af te wijzen.

Geen cent meer voor MAA!

Laat het vrijkomende geld besteed worden aan zaken waar de Limburgers wél wat aan hebben: woningbouw, economie, landbouw, veiligheid, kunst, cultuur, bereikbaarheid, energietransitie en zo voort.

Ik verwijs tot slot naar de stukken van de Alliantie die meer achtergrond en verdere onderbouwing geven en die als bijlage aan de agenda zijn toegevoegd:

- ontwikkeling omzet MAA
- nieuwsbrief 11, werkgelegenheid MAA