



Vliegfantasme over de rug van de belastingbetaler en het klimaat

Pieter Pauw

terug naar www.pieterpauw.eu

Maastricht-Aachen Airport (MAA) verkeert in zware financiële nood, ondanks een subsidie van bijna 50 miljoen. 'Maastricht Airlines', net opgericht en ook verlies draaiend, kreeg ook 330.000 euro subsidie. Vliegverkeer zou goed zijn voor de lokale economie en Maastricht op de kaart moeten zetten, maar het is weggegooid geld. En met alle kennis over klimaatverandering en de kosten daarvan, is het toch vreemd dat de overheid een van 's werelds meest vervuilende industrieën subsidieert.

De overheid gaf MAA 48.2 miljoen euro 'investeringsubsidie' bij de privatisering in 2004. Met toestemming van de provincie is een deel daarvan gebruikt om exploitatietekorten te dekken, maar dat heeft de problemen niet opgelost. Van dit bedrag is ook nog eens 10 miljoen euro oneigenlijk gebruikt voor het verwerven van grond, de financiering van kantoorpanden en de aankoop van een hotel, maar dat even terzijde. Volgens de directie van de luchthaven is overheidssteun noodzakelijk om een faillissement af te wenden. Het Limburgse provinciebestuur sloot zich daarbij aan en heeft staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu om extra subsidie gevraagd. En dat in een situatie waarin teveel regionale vliegvelden elkaar kapotconcurreren om te weinig reizigers.

Het barst van de vliegvelden in de buurt van Maastricht: Düsseldorf, Keulen/Bonn, Weeze, Luik, Brussel, Antwerpen, Charleroi, Eindhoven – allemaal binnen een straal van 125 kilometer. Vooral Duitse vliegvelden zijn berucht om het verlies dat er gedraaid wordt - en de belastingbetaler die daarvoor opdraait. Tickets worden voor bodemprijzen aangeboden. 'Ich hab 27,99 bezahlt und find es wahnsinnig günstig' zei een reiziger die op Dortmund Airport door *Das Erste* werd geïnterviewd. Daarna rekende de Duitse televisiezender uit dat het door de gemeente gedragen verlies van de luchthaven, 19.5 miljoen in 2011, neerkomt op 34 euro per Dortmundster. Vliegt u goedkoop vanaf Dortmund, neem dan uw hoed even af voor de Dortmundse belastingbetaler. Dat geldt overigens ook voor Belgen en Duitsers die vanaf MAA vliegen.

Dan Maastricht Airlines. De nieuwe maatschappij wil Maastricht eerst met Amsterdam, Berlijn en München verbinden. Volgens de oprichter Kerboua kun je met zijn vliegtuigen sneller reizen dan met de trein. Afstanden afleggen bedoelt hij. Want bij vliegen moet je ook van en naar de vliegvelden reizen, inchecken, door de paspoortcontrole, boarden, etc. Uiteindelijk kost vliegen meer tijd, en je moet veel in de rij staan en wachten. Wie met de trein of auto reist is gemiddeld bovendien veel goedkoper uit.

Maastricht Airlines wil uitbreiden en in 2014 al 250.000 passagiers vervoeren. Maar volgens Dagblad de Limburger zijn er tussen 25 maart en 1 mei slechts 260 tickets geboekt. Eerder lukte het bijvoorbeeld KLM en Germanwings al niet om vanaf MAA rendabel naar Amsterdam of Berlijn te

vliegen, waarom zou het Kerboua (bekend van het eerder failliet verklaarde Amsterdam Airlines) wel lukken? De eerste vlucht is overigens om allerlei redenen keer op keer uitgesteld.

Toch subsidiëren de Provincie Limburg en gemeente Maastricht de nieuwe vliegmaatschappij, omwille van economische ontwikkeling en nieuwe banen. Tot nog toe levert het zo'n 60 banen op. Maar, 'Onze stadsnaam in het logo zorgt voor enorme exposure', en 'een hoogwaardige luchtverbinding is bovendien een belangrijke randvoorwaarde voor versterking van het congresstoerisme en betekent een impuls voor het vestigingsklimaat', aldus burgemeester Hoes van Maastricht. Fantasme ten top.

Volgens Hoes heeft het stadsbestuur zich actief ingezet voor een nieuwe lijnverbinding Schiphol-Maastricht. Subsidie past in dat plaatje. Hoes en consorten kiezen ervoor om de meest energieintensieve en vervuilende vervoersmodus mogelijk te maken, op afstanden zo kort dat er voldoende alternatieve reismogelijkheden zijn. TNO, Universiteit Utrecht en ECN berekende dat de economische waarde van vervoer door de lucht in Nederland 468 miljoen euro is, maar dat de daarvoor benodigde energie meer dan anderhalf miljard kost. In 2005 had maar liefst 95% van de wereldbevolking nog nooit in een vliegtuig gezeten, maar veroorzaakte vliegen naar schatting 5% van de mondiale opwarming.

Er is ontzettend veel kennis beschikbaar over hoe de uitstoot van broeikasgassen klimaatverandering veroorzaakt, en over wat de gevolgen daarvan zijn voor mens, natuur en economie. Het is niet van deze tijd dat de overheid subsidie steekt in sectoren die minimale winst genereren maar maximale klimaatschade veroorzaken. Dat betreft subsidies voor regionale vliegvelden en vliegmaatschappijen, maar ook de internationale afspraak dat er over kerosine geen belasting betaald wordt, waardoor de Nederlandse staat miljarden misloopt. Ook belastingvrij inkopen op vliegvelden is een oneerlijk voorrecht van de vliegindustrie.

Gelukkig geeft Mansveld vooralsnog geen gehoor aan de oproep van de Provincie Limburg om financieel bij te springen. Dat komt deels omdat zij bang is dat de EU dit af zal straffen. Als Dortmund Airport door de EU bestraft wordt voor het ontvangen van miljoenen aan ongeoorloofde staatssteun, kan het failliet gaan. Andere regionale vliegvelden die voortbestaan door subsidie lopen ook grote risico's. Wie naar de feiten kijkt ziet dat veel regionale vliegvelden geen toekomst hebben. Maar ouderwets ingestelde overheden zoals die van Maastricht en Limburg houden ze overeind, over de rug van de belastingbetaler en het klimaat.