

Tweede herziene basisrapportage MAA

Reactie van Alliantie pleinAIR Maastricht

23 mei 2023

alliantie@plainairmaastricht.nl



Per brief van 14 mei 2024 (verzonden 15 mei 2024) heeft Gedeputeerde Staten van Limburg de Tweede herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport aangeboden aan Provinciale Staten. <https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/457bb2ea-22dd-4af9-a60e-6bd236ccec57>

In deze notitie wordt commentaar geven op die basisrapportage. De belangrijkste conclusies uit deze notitie zijn:

- Het cijfer van het aantal passagiers in 2023 is fout, waardoor er van 2022 naar 2023 een groei is weergegeven in plaats van feitelijke aanzienlijke een daling.
- Van de acht grafieken zijn er vier fout, waardoor er een minder negatief c.q. een veel positiever beeld van de ontwikkelingen rond MAA gegeven wordt dan werkelijk het geval is.
- Voor de vervoerscijfers van 2024 wordt een niet onderbouwde positieve verwachting gegeven.
- In het overzicht van beschikbaar gestelde subsidie voor MAA ontbreekt een bedrag van € 33 miljoen.
- Over de financiën van MAA wordt voor 2023 geen informatie gegeven, laat staan een verwachting voor 2024, zoals bij de vervoerscijfers.

INHOUD

1 Paragraaf 3.2 Inzetten op groei luchtvracht en passagiers

2 Foute grafieken

3 Risico's en financiën

Tabel 1 Vervoerscijfers MAA per jaar

Tabel 2 Vervoerscijfers MAA per kwartaal

Tabel 3 Gemeenschapsgeld naar MAA

1 Paragraaf 3.2 Inzetten op groei luchtvracht en passagiers

In paragraaf 3.2 “Inzetten op groei luchtvracht en passagiers” worden op pagina 16 cijfers vermeld van de ontwikkeling van het aantal passagiers en het aantal ton cargo, is op pagina 17 een grafiek opgenomen over de groei luchtvracht en passagiers en wordt in de tekst informatie gegeven over de ontwikkeling van de hoeveelheid vracht.

Naar aanleiding van de cijfers, grafiek en tekst kan het volgende opgemerkt worden.

Fout cijfer

Op pagina 16 in de tabel “Feitelijk gerealiseerde cijfers” wordt bij *Passagiers* voor 2023 een aantal genoemd van 273.152. Dit cijfer is fout. CBS geeft een aantal van 223.152. Ook op de website van MAA staat een aantal van 223.152 (<https://www.maa.nl/over-ons/cijfers/>) Het vermelde aantal voor 2023 is dus 50.000 te hoog in de basisrapportage. Het cijfer van 2022 klopt wel.

Het aantal passagiers is van 2022 naar 2023 dus niet gegroeid met 7.120 (2,7%) zoals vermeld in de Basisrapportage maar gedaald: -42.880 (-16,1%).

Onbegrijpelijk cijfer

In de tabel op pagina 16 staat bij *Ton gereden vracht* voor 2022 het cijfer 11.120 ton en voor 2023 het cijfer 32.275, dus bijna een verdrievoudiging. Deze cijfers komen overeen met de informatie op de website van MAA. Bij *Trucking (bewegingen)* staat een forse daling van 29.285 in 2022 naar 19.040 in 2023. **Kloppen die cijfers wel?**

Fouten in grafiek

In de grafiek op pagina 17 zit bij passagiers dezelfde fout als in de tabel. **Die grafiek laat van 2022 naar 2023 een groei van het aantal passagiers zien terwijl er in werkelijkheid een aanmerkelijke daling was.**

De grafiek is onduidelijk wat betreft Cargo. *Cargo verwacht* is inclusief trucking. *Cargo feitelijk* betreft alleen gevlogen vracht, dus exclusief trucking.

De grafiek is ook fout wat betreft *Trucking*. Daar zou een stijgende lijn moeten staan met cijfers van *Ton gereden vracht* uit de tabel op de voorafgaande pagina: 11.120 in 2022 en 31.056 in 2023. Dicht bij de nullijn staat een licht dalende lijn.

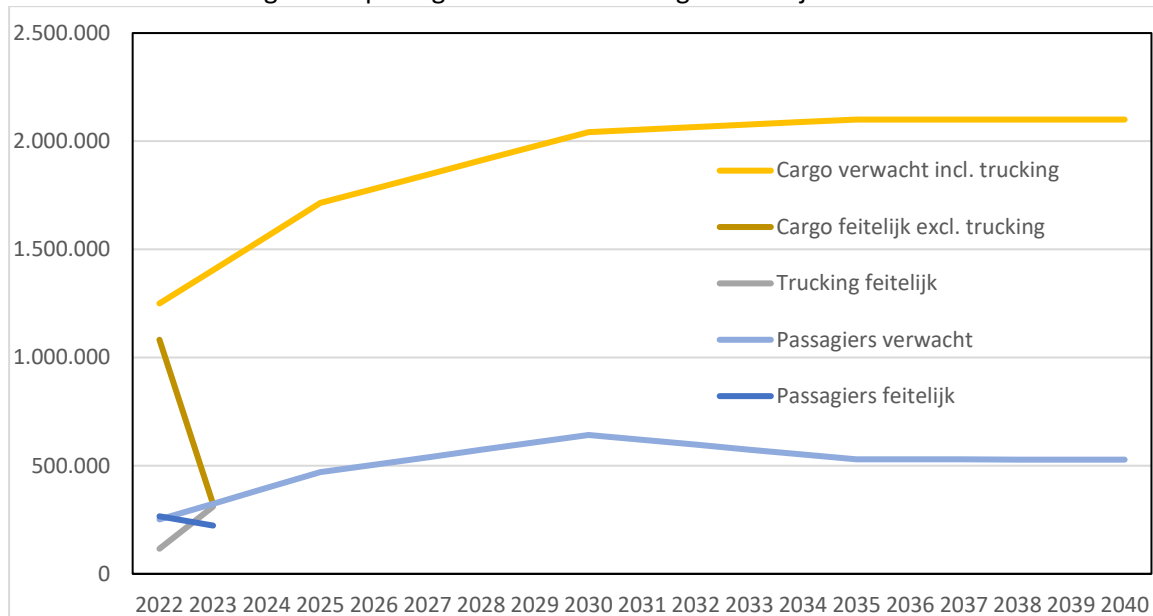
Onverantwoorde grafische weergave Basisrapportage

Op pagina 17 staat een grafiek met de titel “Groei luchtvracht en passagiers”. In die grafiek wordt het niveau weergegeven van het aantal passagiers en het aantal ton (1.000 kg) luchtvracht (cargo) en Trucking. Twee volstrekt onvergelijkbare grootheden (1 passagier en 1.000 kg vracht) worden in de grafiek echter met dezelfde verticale as weergegeven. Dit is een onverantwoorde en misleidende grafische weergave. **Het beeld ontstaat dat iets groots en dus iets belangrijks (het aantal passagiers) licht groeit en dat iets kleins, dus iets onbelangrijks (het aantal tonnen vracht), daalt. Dit geeft een fout beeld. Een ton vracht is voor de exploitatie van MAA veel belangrijker dan een passagier.** Is hier sprake van ondeskundigheid of bewuste misleiding?

Verantwoorde alternatieve grafische weergave

Passagiers en vracht kunnen vergelijkbaar gemaakt worden in de betekenis voor de luchthaven met de gangbare meeteenheid “Work Load Unit” (WLU) ofwel verwerkingseenheid. Daarbij komt 1 passagier overeen met 100 kg vracht. Hiermee kunnen passagiers en vracht met elkaar vergeleken worden en “opgeteld” om de totale ontwikkeling van de activiteiten op de luchthaven weer te geven. Navolgende grafiek 1 is een verantwoord alternatief voor de grafiek op pagina 17 in de Basisrapportage.

Grafiek 1 Ontwikkeling aantal passagiers en aantal 100 kg vracht bij MAA

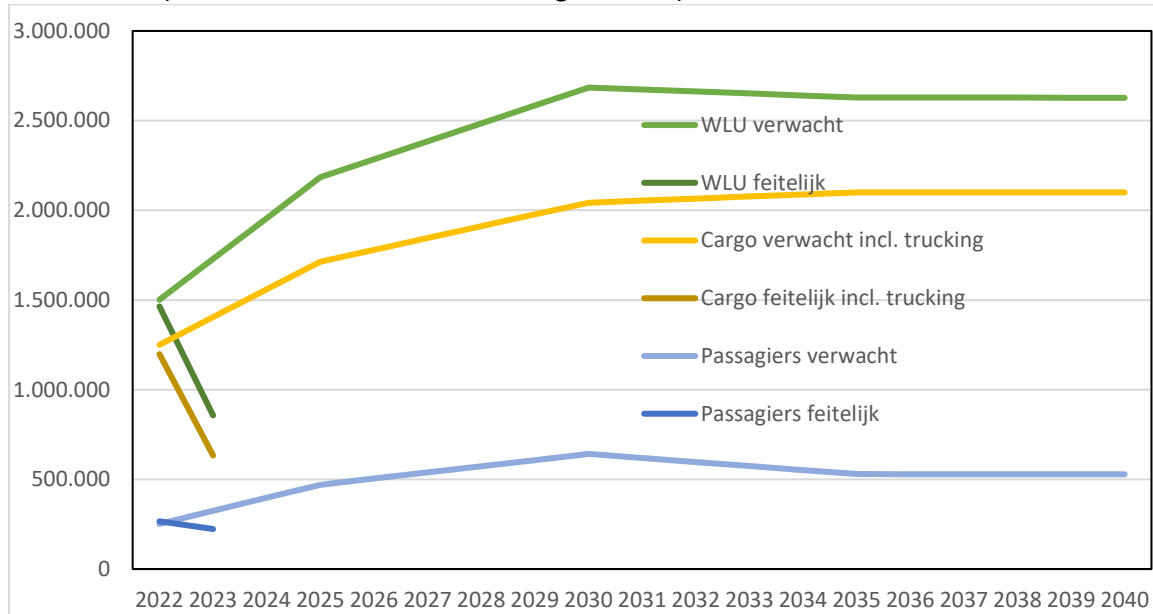


Omdat de verwachting van vracht in het businessplan 2022 inclusief trucking is, ligt het voor de hand om ook in de grafiek de feitelijke ontwikkeling van luchtvracht en trucking samen te voegen. De grafiek wordt daardoor ook eenvoudiger en dus duidelijker. Bovendien kan dan ook de meeteenheid WLU (Work Load Unit) worden toegevoegd om de ontwikkeling van de totale hoeveelheid omzet van MAA in beeld te brengen. Dit is gebeurd in grafiek 2.

Paragraaf 3.7 van de basisrapportage gaat over de ontwikkeling van het aantal meldingen van overlast. Daarin wordt in grafieken in beeld gebracht dat vanaf 2019 het aantal meldingen is gedaald. Waarom wordt de ontwikkeling van passagiers en vracht niet vanaf 2019 in beeld gebracht? De ontwikkeling van passagiers en vracht is toch belangrijker en ligt ten grondslag aan de ontwikkeling van de overlast. Sterker nog: er bestaat een directe correlatie tussen de toe- en afname van zwaar luchtvrachtverkeer en de toe- en afname van het aantal meldingen van overlast. Hier wordt nu volledig aan voorbijgegaan.

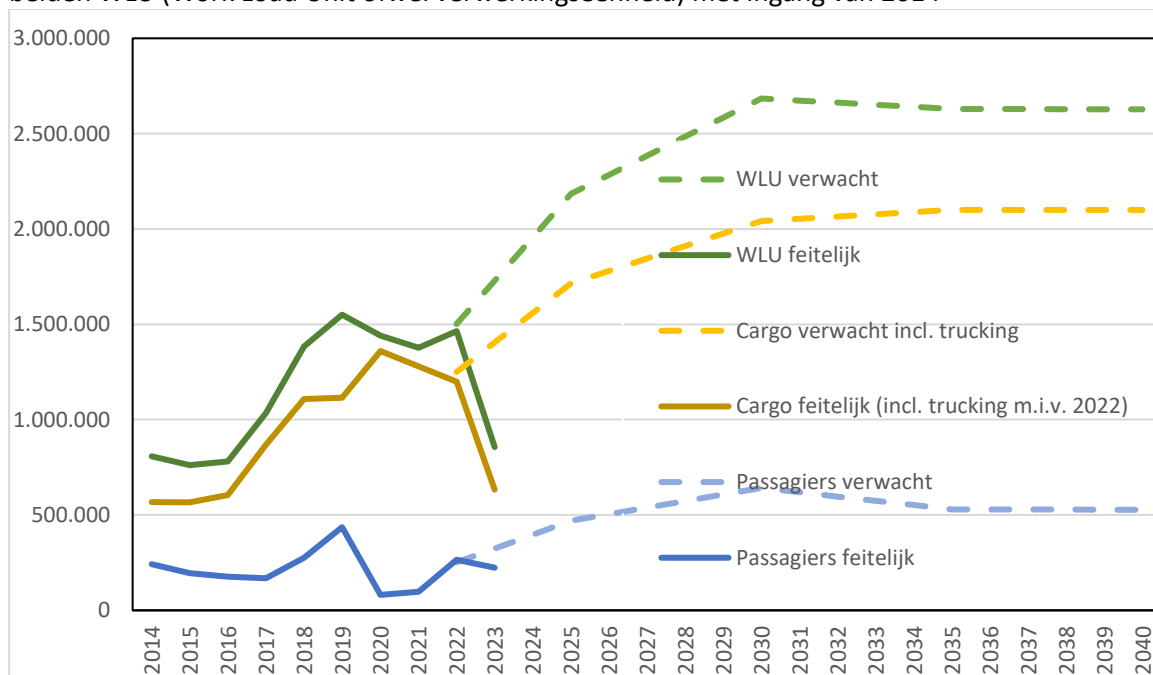
Paragraaf 3.7 over de ontwikkeling van meldingen overlast beslaat 4 pagina's. De paragraaf over de ontwikkeling van passagiers en vracht beslaat slechts 2 pagina's, de helft, terwijl die ontwikkeling toch veel belangrijker is.

Grafiek 2 Ontwikkeling vervoerscijfers MAA: aantal passagiers, aantal 100 kg vracht en som van beiden WLU (Work Load Unit ofwel verwerkingseenheid)



In navolgende grafiek 3 is de ontwikkeling van passagiers en vracht wel vanaf 2019 in beeld gebracht. In de begeleidende brief van GS staat dat de wens is uitgesproken om in de rapportage cijfers op te nemen van aantallen passagiers en vracht sinds de Provincie eigenaar is van MAA c.q. sinds 2014. Aan die wens is ook voldaan in onderstaande grafiek.

Grafiek 3 Ontwikkeling vervoerscijfers MAA: aantal passagiers, aantal 100 kg vracht en som van beiden WLU (Work Load Unit ofwel verwerkingseenheid) met ingang van 2014



Beschrijving ontwikkeling

Om een goed beeld te krijgen van de ontwikkeling van de vervoerscijfers van MAA in de afgelopen tijd zijn onderaan deze notitie twee tabellen toegevoegd. Op basis daarvan en de voorafgaande grafiek kan de volgende informatie gegeven worden. Voor verdere informatie kan ook verwezen worden naar <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf> In die notitie zijn de ontwikkelingen vanaf 1997 weergegeven evenals eerdere prognoses. Ook wordt MAA vergeleken met de andere luchthavens in Nederland.

Het aantal van 223.152 **passagiers** in 2023 is veel lager dan de top van 435.977 in 2019. Terwijl bij andere luchthavens het aantal passagiers groeide in 2023 was er bij MAA een daling (-16%), mede onder invloed van de tijdelijke sluiting van MAA in verband met de baanrenovatie. Maar toen de baan weer open was bleef het aantal passagiers dalen ten opzichte van het jaar ervoor: -17% in het 3^{de} kwartaal 2023, -19% in het 4^{de} kwartaal en -23% in het 1^{ste} kwartaal van 2024. **Tot en met het eerste kwartaal van 2024 is de ontwikkeling van het aantal passagiers bij MAA dus uitgesproken negatief.** Om in 2024 het niveau van de verwachting in het businessplan 2022 te bereiken zou het aantal passagiers van 2023 naar 2024 moeten groeien met 78%.

Van getruckte **vracht** zijn tot nu toe alleen jaarcijfers over 2022 en 2023 beschikbaar.

Het aantal van 32.275 ton luchtvracht in 2023 is veel lager dan de top van 135.984 in 2020. Bij MAA is in 2023 de luchtvracht gedaald (-70%), mede onder invloed van de tijdelijke sluiting van MAA. In 2023 is de getruckte vracht aanzienlijk gestegen vergeleken met het jaar ervoor (+167%). (Voor de afhandeling van getruckte vracht is geen luchthaven nodig.) De totale hoeveelheid vracht is echter fors gedaald (-47%). Toen de baan weer open was bleef de luchtvracht dalen ten opzichte van het jaar ervoor: -76% in het 3^{de} kwartaal 2023, -64% in het 4^{de} kwartaal en -48% in het 1^{ste} kwartaal van 2024. **Tot en met het eerste kwartaal van 2024 is de ontwikkeling van de luchtvracht bij MAA dus uitgesproken negatief.** (Van getruckte vracht zijn nog geen kwartaalcijfers beschikbaar. Deze zijn op 17-5-24 wel opgevraagd bij MAA.) Om in 2024 het niveau van de verwachting in het businessplan 2022 te bereiken zou de vracht (lucht plus getruckt) van 2023 naar 2024 moeten groeien met 146%.

Niet onderbouwd optimisme over 2024

Op pagina 16 van de Basisrapportage staat het volgende de ontwikkeling van de vervoerscijfers van MAA.

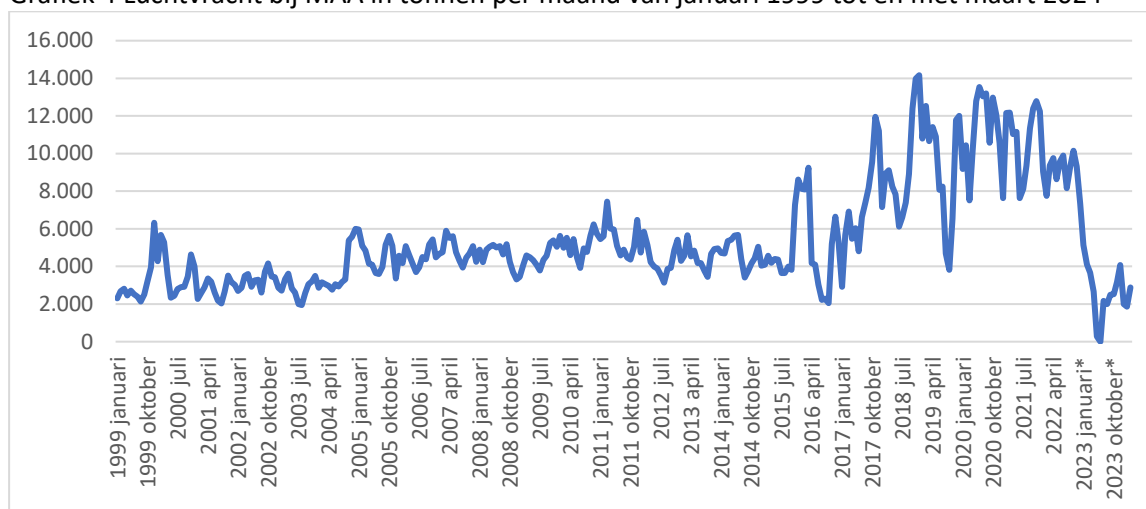
Uit voorgaande tabel blijkt dat het aantal ton gevlogen vracht in 2023 lager was dan in 2022. Dit wordt verklaard door enerzijds de sluiting van de baan en anderzijds de situatie op de mondiale luchtvrachtmarkt.

Sinds augustus 2023 is de getruckte en gevlogen vracht meer dan verviervoudigd. In 2024 verwacht MAA in de buurt te komen van de verwachtingen in het businessplan 2022; zowel qua luchtvracht als qua passagiers

In augustus 2023 was er 1.993 ton luchtvracht. Cijfers van luchtvracht per maand zijn bij het CBS beschikbaar vanaf januari 1999. Die cijfers zijn in grafiek 4 in beeld gebracht. Afgezien van de maanden van de tijdelijke sluiting (mei en juni 2023) is het sinds in de afgelopen 25 jaar vier keer voorgekomen dat de hoeveelheid luchtvracht bij MAA lager was dan 2.000 ton namelijk in juli 2003 (1.992), augustus 2003 (1.953), augustus 2023 (1.993) en februari 2024 (1.860). Augustus 2023 was dus uitzonderlijk laag. Het is dan geen bijzondere prestatie om het aantal relatief veel te laten toenemen. Overigens is het aantal van februari 2024 het laagste van alle maanden in de afgelopen 25 jaar. Van het "herstel" na augustus 2023 is dus niet veel over.

Van getruckte vracht zijn nog geen maandcijfers beschikbaar. (Die zijn 17-5-24 wel opgevraagd bij MAA.) Of er sprake is van meer dan verviervoudiging van totale vracht kan dus (nog) niet gecontroleerd worden, maar lijkt onwaarschijnlijk.

Grafiek 4 Luchtvracht bij MAA in tonnen per maand van januari 1999 tot en met maart 2024



Bron: CBS

In de Basisrapportage staat dat MAA in 2024 verwacht in de buurt te komen van de verwachtingen in het businessplan, zowel qua luchtvracht als qua passagiers. Terwijl tot en met het eerste kwartaal 2024 zowel bij luchtvracht al bij passagiers het niveau lager is dan een jaar eerder, zal in 2024 als geheel het aantal passagiers 78% hoger moeten worden dan in 2023 om het niveau van de genoemde verwachting te bereiken. De vracht zou in dit geval moeten groeien met 146%. Dit lijkt een illusie.

Marktanalyse nodig

De uitzonderlijk optimistische verwachtingen van de groei van vervoer op MAA in het Businessplan van 2022 zijn niet onderbouwd met een marktanalyse.

De uitzonderlijk optimistische verwachting van MAA over de ontwikkeling in 2024 zoals vermeld in de Basisrapportage is op geen enkele wijze onderbouwd.

Omdat een marktanalyse ontbreekt heeft de Alliantie opdracht gegeven voor de uitvoering van een marktanalyse voor luchtvracht MAA. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Marktonderzoek-luchtvracht-MAA-21052024-NEO-WM.pdf>. Enkele conclusies uit die marktverkenning zijn:

“Uit voorgaande is duidelijk dat de verwachte groei van de luchtvracht in het businessplan van MAA uit 2022 uitzonderlijk hoog is. Het is veel hoger dan na nationale prognoses en hoger dan de trend op basis van de ontwikkeling uit het verleden. De beperkte marktanalyse laat zien dat er geen enkele grond is voor zo’n hoge groeiverwachting. Het verdient aanbeveling om op basis van een onafhankelijke gedegen marktanalyse te komen tot realistische verwachtingen over de toekomstige ontwikkeling van de hoeveelheid vracht op MAA.”

“De conclusie is dat een beschrijving van de totale hoeveelheid luchtvracht in het verleden en een ambitie dan wel projectie zonder onderliggend verklarende analyse en kwantitatief model te weinig basis is voor een financieel verantwoorde beslissing over een besteding van €182,9 miljoen ten behoeve van instandhouding van de afhandeling van luchtvracht op Maastricht Aachen Airport. Met andere woorden, het is een onverantwoordelijke beslissing.”

Gezien de grote consequenties die een teruggang van de vracht heeft volgens het businessplan - bij een vermindering van 10% van de vracht is er sprake van een afname van de NHW (netto contante waarde van de kasstromen) van meer dan 100% - lijkt het onverantwoord om zomaar op de huidige wijze door te gaan met MAA. In 2023 was de vracht 47% minder dan een jaar eerder. In het eerste kwartaal van 2024 was de luchtvracht 48% minder dan een jaar eerder. De vracht is inmiddels gedaald naar minder dan 45% van de verwachting. Een door een deskundig en onafhankelijk bureau

uit te voeren marktanalyse is onontbeerlijk om te voorkomen dat elke euro die nu nog in MAA gestoken wordt weggegooid geld blijkt en ten koste gaat van sectoren die wel dienstbaar zijn aan economie en welzijn van de Limburgers. De Alliantie pleinAIR Maastricht heeft inmiddels een beperkte marktanalyse voor de luchtvracht van MAA laten uitvoeren. Zie *link naar Manshanden*

Over het totaal niet onderbouwde wensdenken ten aanzien van elektrisch vliegen, waarvan uitstel respectievelijk afstel financieel nog veel grotere consequenties heeft, hebben we het dan nog niet gehad.

Pagina 2 van begeleiden brief staat:

Omdat de ontwikkelingen en actualiteiten bij MAA zich niet zo snel opvolgen, stellen wij u voor het aantal ijkmomenten (in casu de voortgangsrapportages) terug te brengen naar één keer per jaar (peildatum 1 januari).

Dit is onbegrijpelijk omdat er tot en met het eerste kwartaal op jaarbasis een daling is in het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht. Het is dus hoogst relevant om per half jaar te volgen of de dalende lijn door gaat of dat er groei komt. Als er groei komt, gaat het niveau dan in de richting van de verwachting volgens het businessplan uit 2022?

2 Foute grafieken

Hiervoor is de fout in de grafiek van in paragraaf 3.2 besproken. *Conclusie uit die foute grafiek: Het aantal passagiers is zeer belangrijk en is licht gestegen. Het aantal tonnen vracht is wel sterk gedaald maar is veel minder belangrijk dan het aantal passagiers.*

In paragraaf 3.3 is met cirkeldiagrammen de besloten vermindering van het maximaal aantal ernstig gehinderden in beeld gebracht. In 2022 zijn dat er 13.600 en in 2025 zijn dat er 5.600. Het aantal in 2025 is gelijk aan 41% van het aantal in 2022. De doorsnede van de cirkel van 2023 is gelijk aan 41% van de doorsnede van de cirkel van 2022. Bij dergelijke grafieken gaat het echter om het verschil in oppervlakte van de cirkel en niet de doorsnede. De oppervlakte van de cirkel van 2023 is gelijk aan slechts 17% van de oppervlakte van de cirkel van 2022. Hiermee wordt een volstrekt verkeerd beeld gecreëerd en lijkt de daling van het aantal ernstig gehinderden ongeveer 2,5 keer groter. *Conclusie uit foute grafiek: Het aantal ernstig gehinderden gaat enorm dalen.*

In paragraaf 3.4 gebeurt hetzelfde met onnodig grote cirkeldiagrammen van de groei van e-Aviation. De groei in de cirkeldiagrammen wordt 9 keer groter weergegeven dan in de groei in de cijfers. *Conclusie uit foute grafiek: Het elektrisch vliegen gaat enorm stijgen.*

In paragraaf 3.7 gebeurt hetzelfde met twee onnodig grote afbeeldingen van aantal meldingen en aantal melders in 2022 en 2023. De daling van het aantal meldingen van overlast van 2022 naar 2023 wordt ongeveer 2,5 keer groter weergegeven dan in werkelijkheid het geval is. *Conclusie uit foute grafiek: het aantal meldingen van overlast is enorm gedaald.*

De cirkeldiagrammen geven ook de verhoudingen tussen het aantal melders en het aantal meldingen. Het aantal melders van overlast is in verhouding tot het aantal meldingen wordt in de cirkeldiagram 30 à 40 keer kleiner weergegeven dan in werkelijkheid het geval is. *Conclusie uit foute grafiek: De meldingen van overlast komen van een zeer klein aantal mensen.*

Grafieken in paragraaf 3.2, 3.3, 3.4 en 3.7 geven een foute weergave van de cijfers. In paragraaf 3.2 betreft dat een andere fout dan in de andere paragrafen. In alle gevallen is de fout gunstig voor MAA: groei van passagiers in plaats van daling, onderschatting van de betekenis van de sterke daling van vracht, overschatting van de daling van het aantal ernstig gehinderden, overschatting van de daling van het aantal meldingen van overlast en onderschatting van het aantal melders in verhouding tot

het aantal meldingen van overlast. Van de 8 grafieken in de basisrapportage geven 4 grafieken, dus de helft, een fout beeld ten gunste van de (gewenste) ontwikkeling bij MAA.

Kan dit tot een andere conclusie leiden dan dat er sprake is van bewuste misleiding?

3 Risico's en financiën

Risico's

Paragraaf 6.2 over risico's en beheersmaatregelen wordt

- Risico 1, daarin wordt het niet verkrijgen van de natuurvergunning (Wnb-vergunning) genoemd. De kans daarop wordt klein ingeschat, terwijl dit een uiterst groot probleem is. Zie o.a. *Link naar brief daarover die op website komt*
- Risico 2 gaat over terugloop luchtvracht. De kans wordt als klein ingeschat. Van 2022 naar 2023 is de luchtvracht gedaald met 70%. (Zie tabel 1 onderaan deze notitie.) Hoe is het mogelijk dat de kans op terugloop van luchtvracht als klein wordt ingeschat? De impact wordt al "middel" geclassificeerd. Bij de kolom beheersmaatregelen wordt hierbij verwezen naar sensitivityanalyse in het businessplan MAA 2022 die laat zien wat er gebeurt als de vraag met 10% terugloopt. Op pagina 86 van het businessplan MAA 2022 staat echter: "Maar ook een reductie in volume van regulier verkeer *niet eAviation*) heeft stevige consequentie." Hoe is het mogelijk dat de impact niet als groot is geclassificeerd?
- Risico 5 Tegenvallende vervoersaantallen. De kans daarop wordt klein ingeschat, terwijl dit inmiddels werkelijkheid is. Het vervoersvolume (vracht plus passagiers) is gezakt naar 50% van de verwachting in het businessplan. (Zie tabel 1 onderaan deze notitie.) Hoe is het mogelijk dat de kans als klein wordt ingeschat?

Provinciale middelen

De voorganger van de basisrapportage is de voortgangsrapportage. In de laatste voortgangsrapportage (mei 2023) was er nog een paragraaf was nog een paragraaf "Financiën van het project (provinciale middelen)". In de huidige basisrapportage is er geen paragraaf meer over dit onderwerp. Zijn de provinciale middelen voor MAA zo onbelangrijk geworden?

Wel is er een bijlage in de basisrapportage met "Financieel overzicht MAA" waarin de overheidsbijdrage aan MAA vermeld is. In dat overzicht worden geen totalen gegeven en ontbreekt het grootste deel van de informatie uit de jaren voorafgaand aan 2023. **Opvallend is verder dat de toegezegde NEDAB van € 5,5 miljoen per jaar voor de jaren 2024 t/m 2029, dus samen € 33 miljoen, niet in het overzicht van beschikbaar is opgenomen.** (Zie tabel 3 onderaan in deze notitie.) Het overzicht is dus niet compleet. In het overzicht in de voortgangsrapportage van mei zit dat bedrag wel.

Uit tabel 3 blijkt dat dat sinds medio 2014 € 196 miljoen subsidie is toegezegd aan MAA, waarvan € 70 miljoen is uitbetaald per 31-12-22. Dat is € 8,2 miljoen per jaar. In 2023 is € 40,7 miljoen uitbetaald. Sinds medio 2024 is dus € 111 miljoen gemeenschapsgeld naar MAA gegaan. Er is per 1-1-24 nog € 86 miljoen belastinggeld beschikbaar voor MAA.

Financiële cijfers MAA per 31-12-2022

In de voortgangsrapportages stonden nooit financiële cijfers van MAA. In de basisrapportage staan die nu wel in een bijlage. Het betreft cijfers van 2022. Daar wordt een netto-resultaat genoemd van € 200.890. Dat het resultaat positief is, is te danken aan de betaling van NEDAB-kosten door de Provincie. Uit de voortgangsrapportages blijkt dat in de vijf jaren 2017 t/m 2021 gemiddeld per jaar € 2.699.975 voor NEDAB-kosten van de Provincie naar MAA is gegaan. In 2022 was dat € 5.568.250. Dat is € 2.868.275 meer dan gemiddeld in de vijf voorafgaande jaren. Als in 2023 het gemiddelde van de voorafgaande jaren aan NEDAB-bijdrage van de Provincie naar MAA was gegaan dan was er in 2022 een netto-resultaat geweest van € -2.667.385, dus een fors verlies in plaats van een kleine winst. Over 2023 zijn nog geen officiële cijfers van MAA gepubliceerd, maar ongetwijfeld is wel informatie bekend de orde van grootte van het netto-resultaat. Is dat weer positief dankzij de overgemaakte NEDAB van € 5.500 in 2023 of is het desondanks negatief?.

Tabellen

Tabel 1 Vervoerscijfers MAA per jaar

	2019	2020	2021	2022	2023	April '23 t/m maart '24	2024	2025
Niveau								
Passagiers, aantal								
Feitelijk	435.977	81.080	97.646	266.032	223.152	213.371		
Verwacht				251.515	324.356	342.567	397.198	470.039
Feitelijk in % van verwacht				106%	69%	62%		
Luchtvracht, ton								
Feitelijk	111.457	135.984	127.994	108.218	32.275	26.112		
Trucket vracht, ton								
Feitelijk				11.610	31.056	35.000		
Vracht, lucht plus getrukt, ton								
Feitelijk				119.828	63.331	61.112		
Verwacht				125.000	140.475	144.343	155.949	171.424
Feitelijk in % van verwacht				96%	45%	42%		
WLU: Work Load Unit: aantal passagiers plus aantal 100 kg vracht								
Feitelijk				1.464.312	856.462	824.491		
Verwacht				1.501.515	1.729.103	1.786.000	1.956.691	2.184.279
Feitelijk in % van verwacht				98%	50%	46%		
Procentuele verandering per jaar								
Passagiers, aantal								
Feitelijk		-81%	20%	172%	-16%	-28%		
Verwacht					29%		22%	18%
Luchtvracht, ton								
Feitelijk		22%	-6%	-15%	-70%	-73%		
Trucket vracht, ton								
Feitelijk					167%			
Vracht, lucht plus getrukt, ton								
Feitelijk					-47%			
Verwacht					12%		11%	10%
WLU: Work Load Unit: aantal passagiers plus aantal 100 kg vracht								
Feitelijk					-42%	-42%		
Verwacht					15%		13%	12%
Benodigde groei van 2023 naar 2024 om het niveau van de verwachting te bereiken								
Passagiers, aantal							78%	
Vracht, lucht plus getrukt, ton							146%	
WLU: Work Load Unit: aantal passagiers plus aantal 100 kg vracht							128%	

Bron feitelijk: CBS en MAA. Getrukte vracht april '23 t/m maart '24 is geraamd

Bron verwacht: Businessplan MAA, waarbij cijfers van 2023 en 2024 berekend zijn via interpolatie zoals in de grafiek op pagina 16 van de Basisrapportage

Getrukte vracht betreft het vervoeren van vracht per vrachtauto van en naar een luchthaven inclusief douane-faciliteiten. Daarvoor heb je geen luchthaven nodig, wel douane-faciliteiten.

Tabel 2 Vervoerscijfers MAA per kwartaal

	3de kwartaal 2023	4de kwartaal 2023	1ste kwartaal 2024
Niveau feitelijk			
Passagiers, aantal	112.271	48.409	33.510
Luchtvracht, ton	6.648	9.767	6.745
Trucket vracht, ton			
Vracht, lucht plus getrukt, ton			
WLU: Work Load Unit: aantal passagiers plus aantal 100 kg vracht			
Procentuele verandering ten opzichte van voorgaande jaar			
Passagiers, aantal	-17%	-19%	-23%
Luchtvracht, ton	-76%	-64%	-48%
Trucket vracht, ton			
Vracht, lucht plus getrukt, ton			
WLU: Work Load Unit: aantal passagiers plus aantal 100 kg vracht			

Bron: CBS.

Tabel 3 Gemeenschapsgeld naar MAA

	Beschikbaar	Uitbetaald per 31-12-22	Uitbetaald in 2023	Totaal uitbetaald	Restant
Totaal met ingang van 2002	243.038.077	117.516.962	40.700.000	158.216.962	86.106.877
Totaal met ingang van 2013	200.110.469	74.589.354	40.700.000	115.289.354	86.106.877
<p>Per 31-12-22: Informerend stuk inzake 12e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Maastricht Aachen Airport, brief GS van 25-4-2023 (GS DOC-00412577) https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/7d7515b7-25c8-488e-8eff-d981341a3474</p> <p>2023: Tweede herziene Basisrapportage, 14 mei 2024. 54ste pagina van https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/457bb2ea-22dd-4af9-a60e-6bd236ccec57</p>					
Totaal met ingang van medio 2014	195.610.469	70.089.354	40.700.000	110.789.354	86.106.877
Gemiddeld per jaar		8.245.806	40.700.000		
NEDAB kosten (niet economische diensten van algemeen belang zoals brandweer, douane en beveiliging)	31.631.276	31.354.876	0	31.354.876	
Eenmalige (achterstallige) NEDAB	10.900.000				10.900.000
NEDAB 2023 (jaarlijkse € 5,5 mln)	5.500.000		5.500.000	5.500.000	0
NEDAB 2024 t/m 2029	33.000.000				33.000.000
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	15.535.000	15.862.655	0	15.862.655	
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	3.700.000	3.700.000	0	3.700.000	0
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	500.000	500.000	0	500.000	0
Vortex schade	133.000			0	133.000
Omgevingsfonds 2023 t/m 2027	8.750.000			0	8.750.000
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	15.000.000	9.576.123	0	9.576.123	5.423.877
Gemeenten Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen	6.000.000	2.400.000	0	2.400.000	3.600.000
Jaarlijkse bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur (€ 800.000 per jaar)	3.961.193	5.195.700	0	5.195.700	
Bijdrage beveiligings en omgevingsmaatregelen	1.900.000	1.500.000	0	1.500.000	400.000
Lening achterstallig onderhoud (renovatie start- en landingsbaan)	35.200.000		35.200.000	35.200.000	0
Achterstallig onderhoud tbv transitie MAA	23.900.000			0	23.900.000
<p>https://www.ftm.nl/artikelen/deze-geldstromen-richting-de-luchtvaartindustrie-zagen-wij-nog-over-het-hoofd?share=1</p>					
2013 en 2014 om faillissement af te wenden	4.500.000	4.500.000		4.500.000	
2002 privatisering van MAA; voor onderhoud, veiligheid en modernisering van het Rijk	32.399.907	32.399.907		32.399.907	
Idem van de Provincie	10.527.701	10.527.701		10.527.701	