

Reactie op Basisrapportage MAA 1 juli 24

van Alliantie pleinAIR Maastricht

13 november 2024

alliantie@pleinairmaastricht.nl



Per brief van 5 november 2024 (verzonden 8 november 2024) heeft Gedeputeerde Staten van Limburg een Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, naar Provinciale Staten gestuurd

<https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/8a693465-241d-4a17-b6f6-5fb5166f8ff2>

Op de 11^{de} pagina van dat document begint het document

Transitie Maastricht Aachen Airport, Basisrapportage, peildatum 1 juli 2024, november 2024.

In de voorliggende notitie plaatst de Alliantie pleinAIR Maastricht kanttekeningen bij het stuk van GS. Eerst wordt ingegaan op cijfers en grafieken en in de tweede paragraaf volgen andere punten. Verwijzing naar verdere informatie over MAA is opgenomen in de derde paragraaf. Tot slot wordt in de vierde paragraaf naar de toekomst gekeken.

Belangrijkste conclusie

Er worden deze keer geen foute cijfers en grafieken gepresenteerd, maar er ontbreken cijfers en grafieken, waardoor een onvolledig beeld gegeven wordt van de negatieve ontwikkelingen bij MAA.

1 Cijfers en grafieken

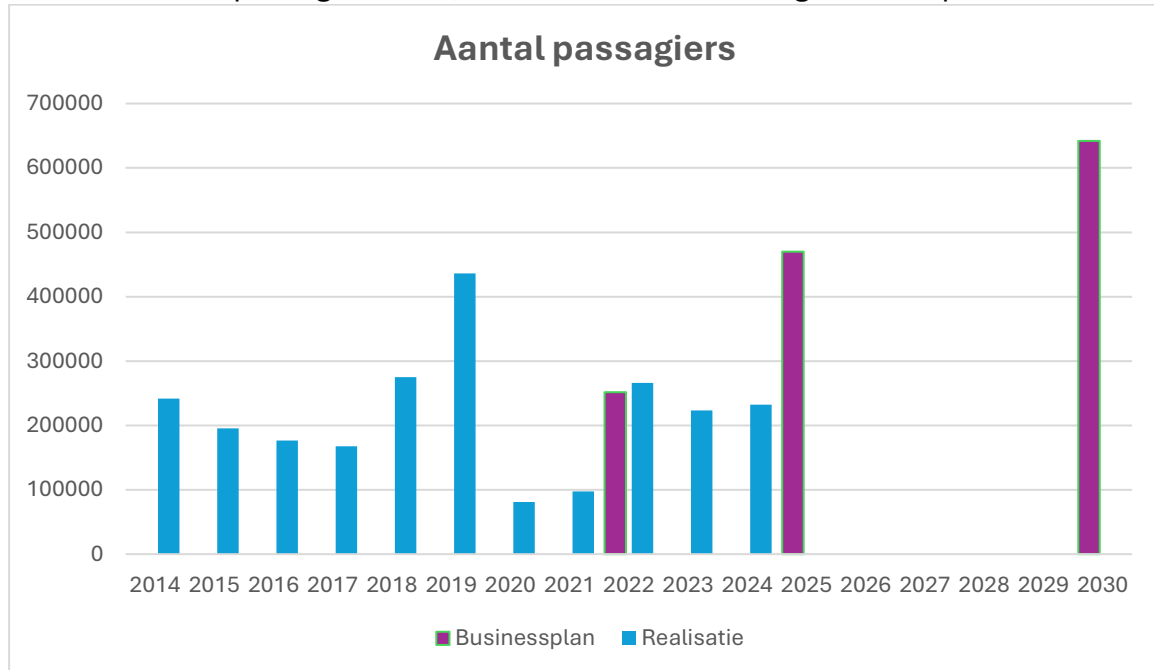
De Basisrapportage bevat geen foute cijfers en grafieken, zoals in de Tweede herziene basisrapportage van 14-5-24. Wel ontbreken er nu cijfers en grafieken.

In de vergadering van de commissie ESA van PS op 31-5-24 is o.a. door het CDA uitdrukkelijk gevraagd informatie te geven over de ontwikkelingen vanaf 2014. In de voorliggende rapportage gebeurt dat op pagina 32 wel ten aanzien van melders en meldingen van hinder. Over de ontwikkeling van het aantal passagiers en tonnen vracht wordt dat echter niet gedaan. Daarover wordt alleen informatie gegeven met ingang van 2022. Dit betreft bovendien alleen cijfers en geen grafieken; een grafiek is een manier om informatie beter over te kunnen dragen. Bij melders en meldingen van hinder worden daarentegen wel grafieken gegeven.

De ontwikkeling van passagiers en vracht is minstens even belangrijk als de ontwikkeling van melders en meldingen van hinder. De ontwikkeling van passagiers en vracht blijkt de belangrijkste bepalende factor voor de ontwikkeling van melders en meldingen van hinder te zijn en deze relatie moet daarom ook in beeld worden gebracht.

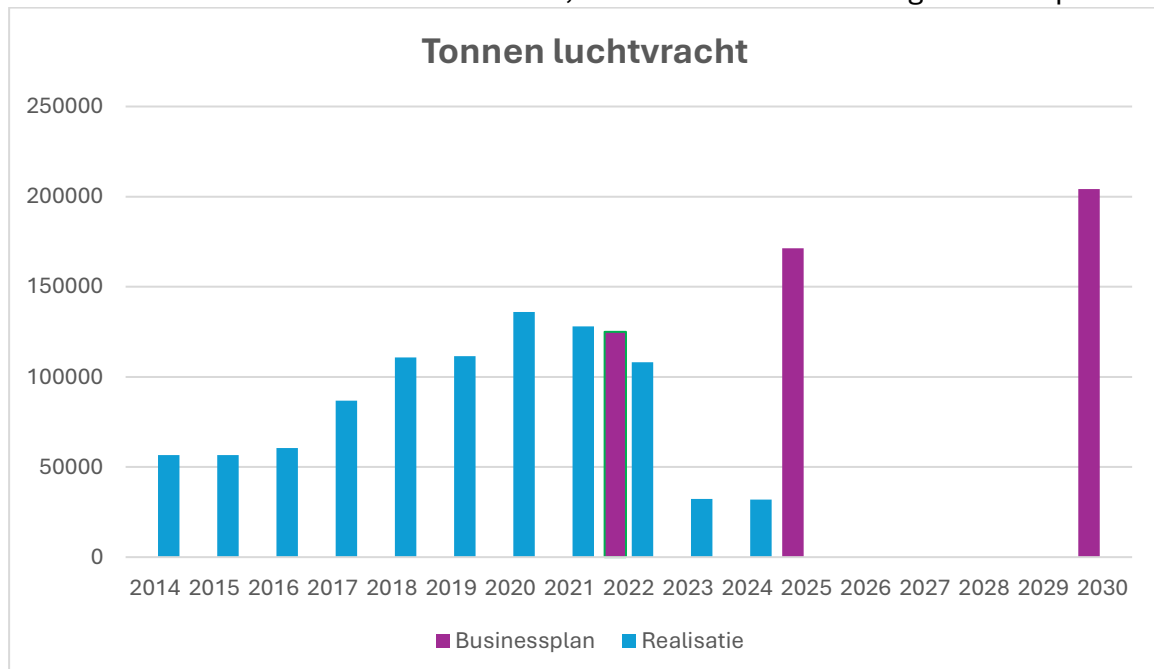
Op de navolgende grafieken hadden in de Basisrapportage moeten staan. Als extra informatie is een raming van de realisatie voor 2024 toegevoegd. De raming is gebaseerd op de beschikbare informatie tot nu toe. Een dergelijke raming had MAA ook kunnen maken ten behoeve van de basisrapportage.

Grafiek 1 Aantal passagiers MAA, realisatie en verwachting Businessplan



Bron: CBS voor realisatie, 2024 geraamd door Alliantie.

Grafiek 2 Aantal tonnen luchtvracht MAA, realisatie en verwachting Businessplan



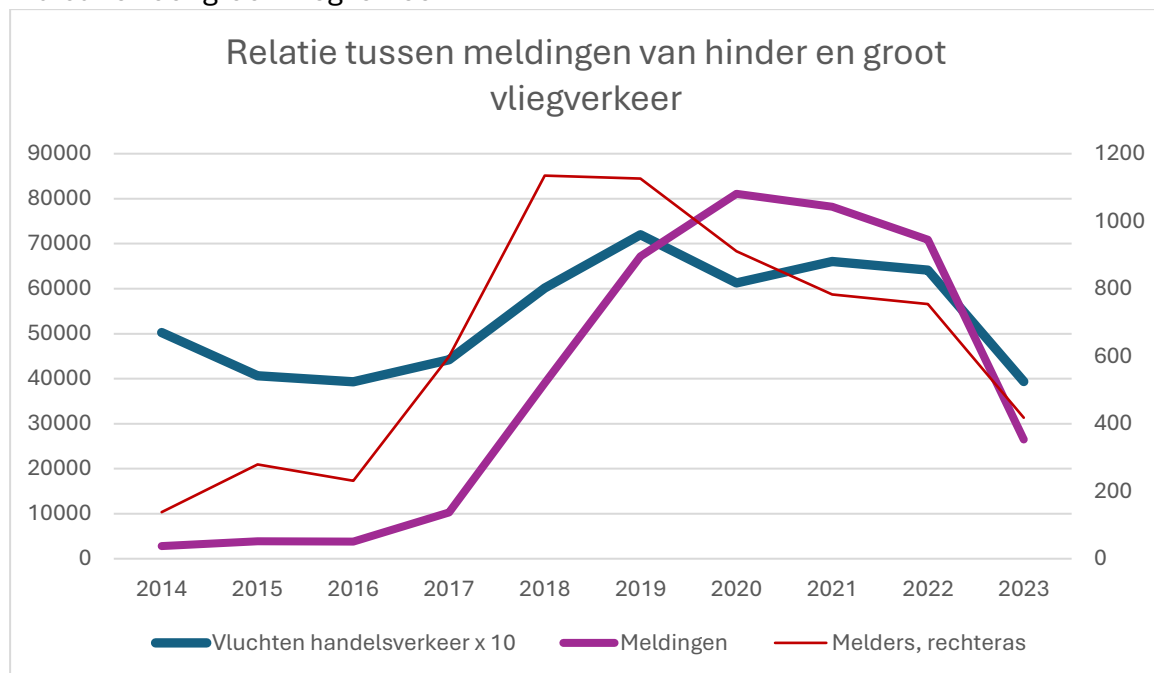
Bron: CBS voor realisatie, 2024 geraamd door Alliantie

De grafieken laten zien dat de verwachtingen voor 2025 in het Businessplan volstrekt niet haalbaar zijn. Van 2024 naar 2025 zou het aantal passagiers moeten verdubbelen en

zou de hoeveelheid vracht moeten verviervoudigen. De verwachtingen in het businessplan waren niet onderbouwd en kunnen het beste gekwalificeerd worden als wensdenken. Dat geldt trouwens voor alle prognoses ten aanzien van de economische ontwikkeling van MAA, die de afgelopen kwart eeuw zijn opgesteld. Zie daarvoor de grafieken 2 en 5 in de notitie [Ontwikkeling omzet MAA](#) (In die notitie is overigens de ontwikkeling van passagiers en vracht weergegeven sinds eind vorige eeuw.)

Uit grafiek 3 blijkt dat de meldingen van overlast steeds meer parallel lopen met het volume aan groot vliegverkeer op MAA. De daling van de overlast is dus niet het resultaat van “stillere” vliegtuigen, maar van daling van het aantal vliegtuigen.

Grafiek 3 Meldingen en melders van hinder, vluchten handelsverkeer maal 10 als indicatie voor groot vliegverkeer



Bron: CBS voor handelsverkeer, KICL voor melders en meldingen hinder.

2 Verdere opmerkingen

In de begeleidende brief van GS staat op de 2^{de} pagina onderaan: “De rapportage laat op het eerste oog overall positief beeld zien van de ontwikkelingen die MAA sinds de besluitvorming in 2022 heeft doorgemaakt en de mate waarin thans invulling wordt gegeven aan het Businessplan.”

Het is volstrekt onduidelijk wat hiermee bedoeld wordt. Het enige positieve beeld is dat de overlast minder wordt als gevolg van minder vluchten. Dit zal wellicht niet bedoeld zijn met “overall positief”.

In de begeleidende brief van GS staat op de 3^{de} pagina bovenaan: *“Wij realiseren ons dat dit de nodige inspanningen zal vergen, maar hebben er vertrouwen in dat onder een strikte sturing van de nieuwe bestuurder, daarin ondersteunt door zijn managementteam, stappen voorwaarts zullen worden gezet.”*

GS heeft er vertrouwen in dat stappen voorwaarts worden gezet, maar onduidelijk is wat voorwaarts inhoudt. Betreft dat groei van MAA in de richting van de verwachtingen van het businessplan of is dat afbouw van MAA omdat duidelijk is dat het einde in zicht is? En welke stappen dat zouden moeten of kunnen zijn blijft volstrekt vaag.

In het Statenvoorstel staat op de 4^{de} pagina op de tweede helft: *“De gerealiseerde aantallen passagiers en vracht bleven in 2023 fors achter bij de prognoses die aan het Businessplan, waar uw Staten eind 2022 kennis van hebben genomen, ten grondslag lagen. Dit heeft direct effect op het in 2023 geboekte resultaat. Ook in 2024 tekent dit beeld zich af en is er weliswaar sprake van lichte verbeteringen maar nog niet van structureel herstel.”*

In 2024 wordt de luchtvracht vrijwel zeker minder dan in 2023 en het aantal passagiers misschien iets meer dan vorig jaar. De vraag is of per saldo het resultaat daarmee beter wordt dan in 2023 en dit dan ondanks het feit dat MAA vorig jaar bijna twee maanden gesloten was! MAA moet nu voldoende informatie hebben om een verantwoorde indicatie te kunnen geven van het resultaat in 2024. MAA moet nu ook al onderbouwde verwachtingen kunnen geven voor 2025. Elk bedrijf kijkt immers vooruit en niet alleen achteruit.

In de Basisrapportage wordt op pagina 11 aandacht besteed aan eAviation. Tijdens de informatiebijeenkomst bij MAA over de MER-beoordeling op 27-5-24 gaf de CEO van MAA aan dat de verwachting ten aanzien van eAviation was bijgesteld ten opzichte van het businessplan, namelijk uitstel met minstens 4 jaar. Deze verwachting bleek namelijk te optimistisch. Deze wezenlijke informatie had ook opgenomen moeten worden in de Basisrapportage. In het Businessplan staat op pagina 86 een paragraaf over gevoeligheid en scenario's. met grafiek 6 Procentuele NHW impact (delta %). Bij “Geen ontwikkeling eAviation” staat -232%. De impact van het achterblijven van eAviation is dus zeer groot.

In de Basisrapportage wordt op pagina 12 vermeld dat MAA op haar website onder andere informatie wordt gegeven over de volumes van passagiers, luchtvracht en getruckte vracht. Die informatieverstrekking is in juli 2024 gestopt, toen duidelijk werd dat de volumes van passagiers en luchtvracht in 2024 lager waren dan in 2023 en dat ook getruckte vracht begon te dalen.

In de Basisrapportage staat op pagina 21: *“Ook in 2024 tekent dit beeld zich af en is er weliswaar sprake van lichte verbeteringen maar nog niet van structureel herstel.”* Als gecorrigeerd wordt voor de tijdelijke sluiting van de baan, dan daalt nu zowel het aantal passagiers als de hoeveelheid luchtvracht over de afgelopen 12 maanden ten opzichte van het jaar ervoor met meer dan 10%. Bij luchtvracht vertraagt de daling, bij passagiers nog niet. Van lichte verbetering is absoluut geen sprake en structureel herstel is inderdaad nog niet in zicht; wel constateren we een nog steeds voortgaande daling.

3 Nadere informatie

Voor verdere informatie over MAA wordt verwezen naar de notitie “Ontwikkeling omzet MAA en andere aspecten van de luchthaven” Deze notitie staat op <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf> en wordt daar regelmatig geactualiseerd. In die notitie komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- 1) Derde kwartaal 2024
- 2) Passagiers
- 3) Vracht
 - a) Ontwikkeling vracht
 - b) Marktonderzoek luchtvracht
 - c) Vergelijking luchtvracht Schiphol
- 4) Tabel 2 Jaarcijfers
- 5) Gemeenschapsgeld naar MAA
- 6) Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)
- 7) Alternatieve invulling luchthaventerrein

4 Komend

In de begeleidende brief van GS staat op pagina 3 in de bovenste helft: *“Tot slot memoreren wij dat de nieuwe CEO van NV HBLM, de heer Joost Meijs, in de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari a.s. aanwezig zal zijn. Enerzijds om met uw Staten kennis te maken en anderzijds om een toelichting te geven op de gang van zaken bij de luchthaven.”*

Als de CEO zou komen met de boodschap dat hij nog toekomstperspectief ziet voor MAA dan mag ervan uitgegaan worden dat Provinciale Staten vooraf een degelijke onderbouwing van die boodschap ontvangen, die opgesteld is door onafhankelijke deskundigen met een second opinion van andere onafhankelijke deskundigen. Alle prognoses voor MAA waren immers tot nu toe gebaseerd op wensdenken, waren nooit onafhankelijk onderbouwd en waren altijd veel te optimistisch.

Ook mag daarbij een degelijke reactie verwacht worden op het [Marktonderzoek luchtvracht MAA](#) van NEO Observatory (23 mei 2024). Op pagina 24 van dat onderzoek staat: *“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 was een onverantwoorde beslissing.”*