

Sonderend Herziene Basisrapportage MAA

Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport Herziene Basisrapportage (2e herziening)

Bij brief van GS van 11/13 december 2023

<https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/dbf0d96a-0866-4d1b-969b-deb9d2168014>

Alliantie pleinAIR Maastricht
alliantie@pleinairmaastricht.nl
7 januari 2024



1 Vervoerscijfers

Ten behoeve van de besluitvorming in Provinciale Staten over het voortbestaan van MAA is door MAA een Businessplan opgesteld dat op 18-11-22 openbaar is geworden. Zie *G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022 (GS DOC-00335925)* vanaf pagina 43 in <https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/f766d31f-a715-447b-a41b-8d5a3c12df83>

In het Businessplan worden cijfers gegeven van gerealiseerde en verwachte ontwikkeling tot 2040 van aantal passagiers en vracht, regulier en elektrisch (eAviation), van steekjaren in tabellen en van alle jaren in grafieken.

In onderstaande tabel is een samenvatting gemaakt, waarbij de verwachtingen voor 2023 en 2024 zijn geraamd op basis van de grafieken in het Businessplan en waarbij de realisatie is aangevuld met 2022 en 2023. Hierbij is 2023 geraamd op basis de huidige beschikbare informatie.

Vervoerscijfers MAA: verwacht en gerealiseerd

	2021	2022	2023	2024	2025	2030	2035	2040
--	------	------	------	------	------	------	------	------

Verwacht volgens Businessplan 2022, regulier plus eAviation (elektrisch)

Passagiers	97.646	251.515	250.000	380.000	470.039	711.288	999.109	1.168.294
Vracht	127.994	125.000	120.000	150.000	171.424	205.230	230.500	250.000
WLU	1.377.586	1.501.515	1.450.000	1.880.000	2.184.279	2.763.588	3.304.109	3.668.294

Realisatie volgens CBS, 2023 geraamd op basis van huidige beschikbare informatie

Passagiers	97.646	266.032	227.000
Vracht	127.994	108.218	31.000
WLU	1.377.586	1.348.212	537.000

Realisatie in % verwachting

Passagiers	100%	106%	91%
Vracht	100%	87%	26%
WLU	100%	90%	37%

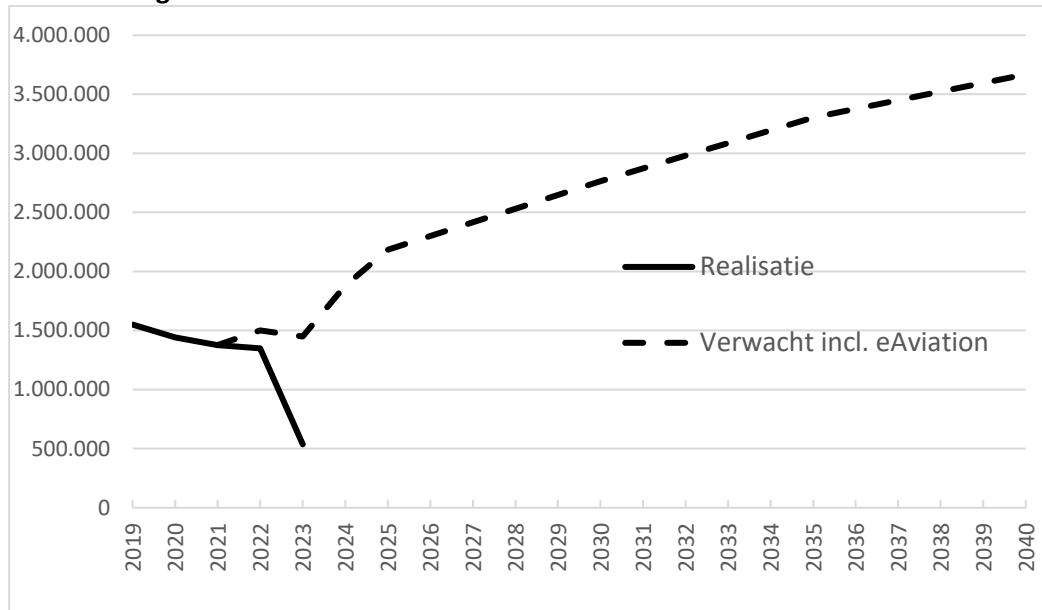
WLU: Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht. Hoeveelheid omzet.

Bron van Verwacht: Businessplan 2022 tabellen pagina 9 en 31 en grafiek pagina 82

Bron van Realisatie: CBS

In 2022 was het aantal passagiers groter dan verwacht (realisatie 106% van de verwachting), maar bleef het volume aan vracht sterk achter bij de verwachting (realisatie 87%). In 2023 was het aantal passagiers gezakt naar ongeveer 91% van de verwachting en was het volume aan vracht sterk afgenomen tot ongeveer 26% van de verwachting.

Ontwikkeling hoeveelheid omzet: WLU: Work Load Units



Omdat het einde van de daling van aantal passagiers, maar met name van het volume aan luchtvracht nog lang niet in zicht is terwijl de verwachte ontwikkeling in het Businessplan een aanzienlijke groei laat zien, zal de realisatie voorlopig steeds verder achterblijven bij de verwachting. In de tweede helft van 2023 is de gerealiseerde omzet (WLU) gezakt tot onder de helft van de verwachting volgens het businessplan. In de eerste helft van 2024 wordt de realisatie vrijwel zeker minder dan een derde van de verwachting.

Nadere informatie over de ontwikkeling van vracht, passagiers en hoeveelheid omzet bij MAA, realisatie en prognoses, sinds eind vorige eeuw is te vinden op <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf> In die notitie wordt ook een vergelijking gemaakt met de ontwikkeling op andere luchthavens in Nederland. Daaruit blijkt dat de ontwikkeling van de omzet op MAA tegengesteld is aan de ontwikkeling op andere luchthavens: op MAA een dramatische daling, elders een stijging. Deze notitie wordt voortdurend geactualiseerd en bevat ook de hierboven genoemde informatie over de verhouding tussen realisatie en verwachting.

Opmerkingen bij Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport Herziene Basisrapportage

- Op pagina 82 van het Businessplan zijn in de grafieken alle afzonderlijke jaren opgenomen, dus bijvoorbeeld ook van 2023 en 2024. In de tabel op pagina 7 van de Basisrapportage staan geen cijfers van 2023 en 2024 waardoor de realisatie in die jaren niet vergeleken kan worden met de verwachting.
- Bij een luchthaven gaat het om luchtvracht. Alle cijfers over vracht bij MAA hebben tot nu toe betrekking op luchtvracht, ook de cijfers over de realisatie in het Businessplan en daarmee ook de cijfers van de verwachting. In de tabel op pagina 7 Basisrapportage staat bij vracht “inclusief trucking”. In het Businessplan wordt nergens vermeld dat de cijfers over vracht inclusief trucking zijn. Als cijfers over trucking opgenomen worden in de Basisrapportage dan moeten die niet toegevoegd worden aan de luchtvracht, maar moeten ze apart vermeld worden, zodat ook de cijfers van het CBS over vracht bij MAA terug te vinden zijn in de basisrapportage en vergeleken kunnen worden met de verwachting uit het Businessplan.
- In de tabel eAviation (pagina 9) zijn alleen van cijfers gegeven van passagiers en niet van vracht zoals in grafieken in Businessplan pagina 82.

- Voor MAA is het totale volume aan passagiers en vracht, regulier en eAviation van belang. In de Basisrapportage worden nergens totaalcijfers gegeven.

2 Andere opmerkingen bij Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport Herziene Basisrapportage

Aantal ernstig gehinderden

- Paragraaf 3.3, Pagina 7: Ten aanzien van het aantal ernstig gehinderden worden alleen cijfers gegeven over het maximum aantal dat toegestaan is. Waarom worden geen jaarlijkse cijfers gegeven van het gerealiseerde aantal met ingang van 2022 zodat die vergeleken kunnen worden met het maximum aantal?
- Als je elke ochtend om 7 uur wakker gemaakt wordt door het kabaal van een vliegtuig en je meldt dit elke dag, waarom krijg je dan de negatief klinkende kwalificatie van veelmelder?

Financiën MAA

- Waarom wordt er geen enkele informatie gegeven over de financiën van MAA en daaraan gerelateerde bedrijven?
- Op pagina 86 van het Businessplan staan resultaten van de doorrekening van scenario's om de gevoeligheid in beeld te brengen. Een 10% reductie in volume van regulier verkeer blijkt stevige consequenties te hebben. Uit bovenstaande tabel blijkt dat het volume van regulier verkeer in 2023 meer dan 60% achterblijft bij de verwachting. De ontwikkeling van eAviation is nog zeer onzeker. Als de realisatie achterblijft bij de verwachting heeft dat grote gevolgen volgens de gevoeligheidsanalyse. Er is alle reden om in de Basisrapportage ook aandacht te besteden aan de financiën bij de gerealiseerde exploitatie.

Toerisme

- Op pagina 4 staat: *“De luchthaven draagt bij aan logistieke en toeristische sectoren van de economie in Limburg.”* De toeristische sector in het Heuvelland ziet MAA echter als een bedreiging voor het toerisme: *“Een neergang van het toerisme hangt in de lucht”*.
<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Factsheet-MAA-en-toerisme-26-4-22.pdf>

Weren grote overlast gevende toestellen

- De transitie naar een duurzame en omgevingsbewuste luchthaven vormde de basis van het besluit om MAA open te houden. Nu zien we in de praktijk het tegendeel. Luchtvrachtmaatschappijen worden aangetrokken die vliegen met uiterst lawaaiig en vervuilende toestellen: de B 747-400. Hoe is dit te rijmen met het uitgangspunt van duurzaam en omgevingsbewust? Kan in de voortgangsrapportage het aantal lawaaiige en vervuilende vrachtluchten - en wel specifiek met de B747-400 en -800 - gemonitord worden, opdat inzichtelijk wordt of en hoeverre dat beoogde doel van duurzaam en omgevingsbewust gerealiseerd gaat worden?