



**Klacht op 15 april 2026 ingediend door de Alliantie pleinAIR Maastricht  
tegen de Provincie Limburg en Maastricht Aachen Airport  
vanwege het niet voldoen van het bestuursverslag  
in de Jaarrekening 2024 van NV HBLM  
aan de eisen van het Burgerlijk Wetboek**

15 april 2026

[alliantie@pleinairmaastricht.nl](mailto:alliantie@pleinairmaastricht.nl)

# Inhoudsopgave

## 1. De klacht

## 2. Introductie

## 3. Kritiek van de Alliantie pleinAIR Maastricht

### 3.1. Uit: BW Boek 2 Artikel 391 - Bestuursverslag - Lid 1:

"Het bestuursverslag bevat, in overeenstemming met de omvang en de complexiteit van de rechtspersoon en groepsmaatschappijen, een evenwichtige en volledige analyse van de toestand op de balansdatum, de ontwikkeling gedurende het boekjaar en de resultaten."

### 3.2. Uit: BW Boek 2 Artikel 391 - Bestuursverslag - Lid 1:

"Indien noodzakelijk voor een goed begrip van de ontwikkeling, de resultaten of de positie van de rechtspersoon en groepsmaatschappijen, omvat de analyse zowel financiële als niet-financiële prestatie-indicatoren, met inbegrip van milieu- en personeelsaangelegenheden."

### 3.3. Uit: BW Boek 2 Artikel 391 - Bestuursverslag - Lid 3:

"Ten aanzien van het gebruik van financiële instrumenten door de rechtspersoon en voor zover zulks van betekenis is voor de beoordeling van zijn activa, passiva, financiële toestand en resultaat, worden de doelstellingen en het beleid van de rechtspersoon inzake risicobeheer vermeld.

Daarbij wordt aandacht besteed aan het beleid inzake de afdekking van risico's verbonden aan alle belangrijke soorten voorgenomen transacties. Voorts wordt aandacht besteed aan de door de rechtspersoon gelopen prijs-, krediet-, liquiditeits- en kasstroomrisico's."

## Bijlagen:

- Bijlage 1: Term sheet - Ontbindende voorwaarden en aanvullende financiering
- Bijlage 2: Staat van Maastricht Aachen Airport - 4 februari 2025 door Neo Observatory

## 1. De klacht

Op 16 mei 2025 is de jaarrekening van de N.V. HBLM - de overkoepelende organisatie van MAABI BV en MAA BV - opgemaakt. In de jaarrekening is het bestuursverslag opgenomen. Dit bestuursverslag dient te voldoen aan diverse in het Burgerlijk Wetboek beschreven vereisten. De Alliantie pleinAIR Maastricht is tot de bevinding gekomen dat de N.V. HBLM, voorts 'MAA', hierbij ernstig in gebreke is gebleven. Daarom dient de Alliantie bij deze een klacht in tegen provincie Limburg (meerderheidsaandeelhouder in MAA) en MAA zelf.

### De klacht bestaat uit drie onderdelen:

- Er is in de verste verte geen sprake van een evenwichtige en volledige analyse van de toestand op de balansdatum, ontwikkeling gedurende het boekjaar en de resultaten.

Derhalve voldoet het Jaarverslag niet aan het in het BW beschreven vereiste.

- In het bestuursverslag resp. jaarverslag ontbreekt de analyse van zowel financiële als niet-financiële prestatie-indicatoren, met inbegrip van milieuaangelegenheden."

Derhalve voldoet het Jaarverslag niet aan het in het BW beschreven vereiste.

- Het beleid van MAA inzake risicobeheer schiet schromelijk tekort.

De beschrijving van hoe risico's worden afgedekt verhult (bewust?) de ernst van de financieel-economische toestand van MAA. De aandacht die gegeven wordt aan liquiditeits- en kasstroomrisico's is minimaal, bagatelliseert de desastreuze toestand van MAA en is misleidend van aard.

Hieronder wordt steeds aan de hand van het betreffende artikel van het Burgerlijk Wetboek verder uitgewerkt wat er mis is met het bestuursverslag: wat er ontbreekt, hoe het verhult en soms zelfs misleidt.

## 2. Introductie

- In de samenvatting van het Jaarverslag (JV) op p. 4/5 ontbreekt elke verwijzing naar de in 2024 desastreuze behaalde resultaten die mijlenver verwijderd zijn van de beoogde prognoses zoals opgenomen in de businesscase 2022;
- Op p. 4 wordt gesteld dat duurzaamheid een van de speerpunten in de strategie voor de komende jaren is, waarvan elektrificatie van de Ground Support Equipment een belangrijk onderdeel zou vormen. In werkelijkheid heeft Ground Support een aandeel van maar een paar procent in de uitstoot van CO<sub>2</sub> van de totale luchthaven. De Commissie MER constateert overigens dat met de beoogde groei er sprake zal zijn van een forse toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met wel 60%;
- In de passage over het businessplan op p. 6 worden de in dit plan geprognosticeerde noch de gerealiseerde volumes genoemd;
- In het voorwoord op p. 7/8 worden wel de gerealiseerde cijfers genoemd, maar niet de geprognosticeerde, noch de ontwikkeling t.o.v. 2023, waardoor geen inzicht gegeven wordt in het desastreuze verloop tijdens 2024. Ook vermijdt men te benoemen dat de duur van de operatie t.o.v. 2023 bijna 2 maanden langer was, 12 in plaats van 10 maanden (baanrenovatie), maar het verlies bijna € 5 miljoen groter;
- Op p. 10 wordt trots verklaard dat MAA de op één na grootste vrachtluchthaven van Nederland is. Er zijn er echter maar twee... .

Los hiervan is er in 2022 in opdracht van de provincie Limburg zélf een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse uitgevoerd met als uitkomst dat sluiting van MAA voor de provincie het profijtelijkst is omdat de kosten voor de provincie, d.w.z. haar inwoners, zijn terwijl de baten juist buiten de provincie neerslaan.

Opmerkelijk: van de inhoud van deze MKBA valt NIETS terug te vinden in het JV.

### 3. Kritiek van de Alliantie pleinAIR Maastricht

#### 3.1. Uit: BW Boek 2 Artikel 391 - Bestuursverslag - Lid 1:

"Het bestuursverslag bevat, in overeenstemming met de omvang en de complexiteit van de rechtspersoon en groepsmaatschappijen, een evenwichtige en volledige analyse van de toestand op de balansdatum, de ontwikkeling gedurende het boekjaar en de resultaten."

#### Reactie op bestuursverslag: 'Terugblik 2024' - p. 46/47 Jaarverslag 2024

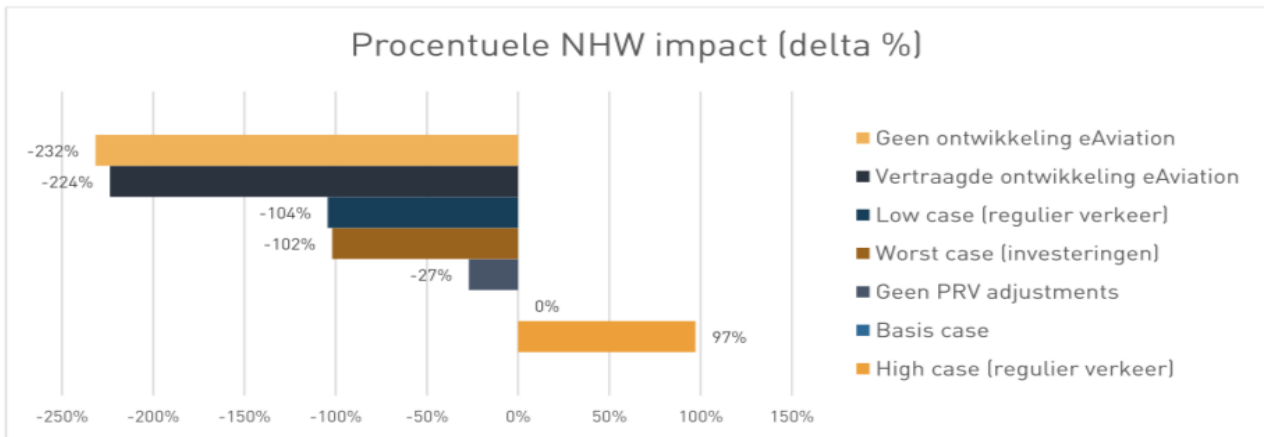
De vereiste evenwichtige en volledige analyse van de toestand op de balansdatum, de ontwikkeling gedurende het boekjaar en de resultaten ontbreekt vrijwel volledig. Een van de belangrijkste omissies is het gegeven dat de volumes op MAA dramatisch laag zijn vergeleken met de beoogde volumes zoals opgenomen in het businessplan uit 2022. Luchtvracht presteerde slechts 20% (een vijfde!), passagiersvervoer ong. 50% en e-Aviation in het geheel niets.

Deze onthutsende percentages spreken boekdelen maar worden verzwegen, waardoor de economische en financiële rampzalige en uitzichtloze toestand waarin de luchthaven verkeert, bewust(?) verhuld wordt.

In de gevoeligheidsanalyse die onderdeel uitmaakt van de businesscase wordt gesteld dat bij tegenvallende volumes van vracht of passagiers, of uitstel van eAviation dit substantiële gevolgen zal hebben voor de NHW ofwel netto contante waarde.

(NHW: De netto contante waarde (NCW), ook wel bekend als NHW, is een financiële indicator die wordt gebruikt om de winstgevendheid van een investeringsproject of een bedrijf te evalueren. NCW vertegenwoordigt het verschil tussen de som van de contante waarde van toekomstige kasstromen (d.w.z. kasstromen gecorrigeerd naar hun huidige waarde) en de initiële kosten van de investering).

Tot slot is een nadere risicoanalyse gedaan (inclusief niet-financiële risico's), deze is te vinden in bijlage III.



Grafiek 6: Procentuele NHW impact (delta %)

Citaat uit de businesscase: " Zo wordt zichtbaar dat geheel uitblijven van eAviation, dan wel tragere technologische vooruitgang een stevige impact heeft. Maar ook een 10% reductie in volume van regulier verkeer heeft stevige consequenties."

Nu blijkt dat de volumes niet met 10% zijn afgenomen, maar cargo met 80%, passagiers met 50% en dat eAviation in het geheel niet van de grond komt. Hier wordt in het Jaarverslag geen letter aandacht aan besteed.

Een analyse van de enorme terugval in de volumes is nooit gemaakt. Enige, grotendeels dubieuze, redenen ter verklaring van het buitensporige inzakken van de volumes die in 2023 werden aangedragen, zoals het zogenaamd wereldwijd inzakken van de luchtvracht, golden niet meer voor 2024. Dit geldt ook voor de renovatie van de baan waardoor MAA in 2023 bijna 2 maanden gesloten was. Dus, ondanks dat MAA in 2024 bijna 2 maanden langer operabel was dan in 2023, waren de resultaten in 2024 nog aanzienlijk slechter dan in 2023... .

### **Conclusie:**

Er is in de verste verte geen sprake van een evenwichtige en volledige analyse van de toestand op de balansdatum, ontwikkeling gedurende het boekjaar en de resultaten. Derhalve voldoet het Jaarverslag niet aan het in het BW beschreven vereiste.

### **3.2. Uit: BW Boek 2 Artikel 391 - Bestuursverslag - Lid 1:**

**"Indien noodzakelijk voor een goed begrip van de ontwikkeling, de resultaten of de positie van de rechtspersoon en groepsmaatschappijen, omvat de analyse zowel financiële als niet-financiële prestatie-indicatoren, met inbegrip van milieu- en personeelsaangelegenheden."**

Op financieel gebied wordt een mist opgetrokken. Men schrijft dat om het - zeer nijpende! - liquiditeitstekort op te lossen beide aandeelhouders 'ondersteund' zouden hebben. In de praktijk is het zo dat enerzijds de Schiphol Group (40% aandeelhouder van MAA) geen euro heeft bijgedragen en hiertoe ook niet verplicht kan worden, en anderzijds een ruime meerderheid in Provinciale Staten aan betreffende gedeputeerde maar al te duidelijk heeft gemaakt dat er geen cent extra in de luchthaven gestoken mag worden. Het is daarom dat de provincie een truc uit heeft moeten halen, waardoor er enerzijds beknot wordt op achterstallig onderhoud (waardoor toekomstige resultaten gehypothekeerd worden), terwijl anderzijds het betreffende bedrag in 2029 terugbetaald dient te worden, hetgeen alleen mogelijk is bij een exorbitante toename van de omzet, waarvoor op dit moment geen enkele grond of aanwijzing bestaat. Integendeel zelfs. In **Bijlage 2** vindt u 13 redenen opgesomd die uitleggen waarom MAA nooit rendabel zal zijn.

Uit een door de Alliantie uitgevoerde analyse blijkt dat MAA vliegmaatschappijen enorme kortingen geeft, waardoor de conclusie gerechtvaardigd is dat men concurreert op prijs en niet op kwaliteit (van afhandeling) zoals zo vaak beweerd wordt. Dit vormt een extra illustratie van de overbodigheid van de luchthaven, met 7 andere luchthavens op ong. een uur rijden en vrachtluchthaven Luik op 40 km. dat ca. 30 maal zoveel luchtvracht afhandelt dan MAA en in exact dezelfde sectoren actief is, een gigantisch investeringsoffensief ontplooit, wil uitgroeien tot een van de grootste, zo niet de grootste luchtvrachthaven van Europa en uitgeroepen is tot een van de vijf beste luchtvrachthavens ter wereld.

#### **Reactie op bestuursverslag: 'Vooruitblik voor 2025' - p. 47 Jaarverslag 2024**

De markt zou kansen bieden, schrijft het bestuur. Maar hoe, waarom, waarin en wanneer is volstrekt onduidelijk, vooral ook omdat marktverkenning- en onderzoek

ontbreken. Het lijkt niet meer dan een loze kreet te zijn. Zie ook **Bijlage 2: 'Staat van Maastricht Aachen Airport'**, waarin 13 redenen genoemd staan die onderbouwen waarom MAA GEEN kans zal zien te profiteren van marktontwikkelingen.

Men wil MAA ontwikkelen tot een:

- **duurzame luchthaven,**

terwijl uit het businessplan blijkt dat het duurzame gegeneerd door eAviation BOVENOP de gangbare praktijk komt en niet in de plaats van. Bovendien komt de ontwikkeling van eAviation sowieso niet van de grond. Een recent rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) getiteld 'Klimaatneutrale Luchtvaart in 2050' schrijft op p. 33: "Voor 2050 wordt batterij-elektrisch vliegen daarom niet als realistische optie gezien voor grootschalige commerciële luchtvaart".

- **omgevingsbewuste luchthaven,**

terwijl men in zee is gegaan met het in dit opzicht meest onbetrouwbare bedrijf dat men zich in kan denken, namelijk de Schiphol Groep. Dusdanig onbetrouwbaar dat er zelfs het werkwoord 'schiphollen' van afgeleid is! **Schiphollen** behelst het steeds opnieuw afspraken maken met burgers terwijl de overheid die dit doet van tevoren weet dat ze die niet zal nakomen, als gevolg waarvan de burger de overheid onbetrouwbaar zal gaan vinden. Het werkwoord heeft een negatieve connotatie. Van Dale heeft de term inmiddels opgenomen als "misleiden door manipulatie, leugens, het verdraaien van feiten enz. (welke handelwijze wel wordt toegeschreven aan Schiphol in relatie tot de omwonenden van die luchthaven)".

In 2024 is het percentage meest luidruchtige toestellen op MAA toegenomen i.p.v. verminderd!!

- **toekomstbestendige luchthaven,**

waarbij elke onderbouwing ontbreekt hoe tot een financieel gezonde situatie te komen. Sterker nog: de Schiphol Groep is gerechtigd om een deel van de ooit(?) te realiseren winst op te eisen, die daardoor worden onttrokken aan de onderneming, terwijl in dat geval MAA alleen dankzij de door de provincie gefourneerde NEDAB-bijdrage van miljoenen euro zogenaamd zwarte cijfers schrijft.

Men zegt te willen investeren in de kwaliteit van de (vracht)afhandeling terwijl die juist

in diverse vrij recente rapporten, uitspraken van medewerkers van MAA en zelfs in het JV zélf geroemd werd/wordt. Ook wil men achterstallig onderhoud aanpakken, maar daar wordt juist op bezuinigd vanwege aanhoudende liquiditeitstekorten... .

Er is een acuut financieringsgat tijdelijk gedicht d.m.v. een boekhoudkundige truc buiten Provinciale Staten om, maar hoe na 30 juni 2026 dit probleem kan worden opgelost, is volstrekt onduidelijk. En tevens strijdig met de continuïteitsveronderstelling die het bestuur van een onderneming dwingt om bij ernstige financieringsproblemen verder te kijken dan 12 maanden.

Het bestuur is ervan overtuigd dat het businessplan haalbaar lijkt richting 2030, terwijl hiervoor geen enkele onderbouwing gegeven wordt noch beschikbaar is. Maar wél een door het bestuur en provincie structureel genegeerde second opinion en Nota over de Staat van MAA, die beide tal van beperkingen benoemen waardoor MAA nooit rendabel kan worden. In de genoemde Nota staat bijv. vermeld dat het Voorontwerp Natuurvergunning de in het businessplan opgenomen streefvolumes substantieel beperkt. Zie voorts **Bijlage 2** - 'Staat van Maastricht Aachen Airport'.

Het financiële herstel 'zou langzamer verlopen', terwijl van herstel helemaal geen sprake was. Integendeel, de verslechtering in 2024 werd alleen maar heviger.

De kasstromen zijn niet 'minder positief' maar waren in 2024 (nog) negatiever dan gevreesd.

Over milieuaangelegenheden, uitstoot van o.m. CO2, stikstof, (ultra)fijnstof, kankerverwekkende Zeer Zorgwekkende Stoffen is i.t.t. het vereiste in het BW niets gepubliceerd.

### **Conclusie:**

In het bestuursverslag resp. JV ontbreekt de analyse van zowel financiële als niet-financiële prestatie-indicatoren, met inbegrip van milieu- en personeelsaangelegenheden." Derhalve voldoet het Jaarverslag niet aan het in het BW beschreven vereiste.

### 3.3. Uit: BW Boek 2 Artikel 391 - Bestuursverslag - Lid 3:

Ten aanzien van het gebruik van financiële instrumenten door de rechtspersoon en voor zover zulks van betekenis is voor de beoordeling van zijn activa, passiva, financiële toestand en resultaat, worden de doelstellingen en het beleid van de rechtspersoon inzake risicobeheer vermeld.

Daarbij wordt aandacht besteed aan het beleid inzake de afdekking van risico's verbonden aan alle belangrijke soorten voorgenomen transacties. Voorts wordt aandacht besteed aan de door de rechtspersoon gelopen prijs-, krediet-, liquiditeits- en kasstroomrisico's.

### Belangrijkste zaken uit de in het jaarverslag 2024 opgenomen Risicomatrix met kritiek hierop van de Alliantie

#### 1. Continuïteit

Men constateert dat er in technische zin sprake is van een risico t.a.v. de continuïteit, maar beweert dat van mogelijke discontinuïteit ondanks de 'tegenvallende financiële resultaten' over 2023 én 2024 en 'het magere vooruitzicht' over 2025 geen sprake is.

- "Vanuit beide aandeelhouders is een sterk commitment afgegeven voor de toekomst"
  - De aandeelhouder Schiphol kan juridisch niet verplicht worden ook maar 1 cent bij te dragen aan MAA en doet dat ook niet. Zie **bijlage 1** - Term Sheet. De verliezen uit 2023 en 2024 en daarna worden daarom volledig door de andere aandeelhouder, provincie Limburg, gefinancierd.
  - Uiteindelijk zijn het Provinciale Staten die wel of niet de stekker uit MAA trekken en een ruime meerderheid heeft te kennen gegeven geen cent extra meer in MAA te willen steken. Dat 'sterk commitment' kan het best gekenschetst worden als misleidend.
- "Ten aanzien van cashflowmanagement kan de vennootschap steunen op afspraken binnen het financieringsarrangement met aandeelhouders"
  - Er zijn afspraken gemaakt om een aanzienlijk deel van de gelden bestemd voor

achterstallig onderhoud te gebruiken om exploitatietekorten te dekken. Deze stap hypothekeert de beoogde groei. Bovendien dienen de hiervoor aangewende gelden t.z.t. (Gedeputeerde spreekt van 2029) weer teruggestort te worden, hetgeen slechts mogelijk is bij het maken van substantiële winst de komende jaren. Voor deze verwachting ontbreekt echter elke onderbouwing. Overigens zijn genoemde afspraken buiten PS om gemaakt hetgeen bij haar behoorlijk wat chagrijn teweeg heeft gebracht met de waarschuwing dit nooit meer zo te doen.

- "Om onze huidige operationele tekorten te financieren heeft de directie, met instemming van de Raad van Commissarissen, met aandeelhouders Provincie Limburg en Schiphol Nederland B.V. de afspraak gemaakt dat, bij wijze van voorfinanciering en binnen de kaders van de eerder gemaakte financieringsafspraken, gelden ten behoeve van achterstallig onderhoud tijdelijk kunnen worden ingezet op deze tekorten. Zowel directie als Raad van Commissarissen van de vennootschap zijn zich ervan bewust dat bovenstaande afspraak het financieringsvraagstuk ten aanzien van de operationele tekorten niet structureel heeft opgelost, maar slechts tijdelijk is uitgesteld." - P. 38 jaarverslag
- het is overduidelijk dat er sprake is van een tijdelijke noodconstructie die slechts werkt tot 1 juli 2026. Hoe het daarna verder moet is volstrekt onduidelijk.

## 2. Draagvlak regionale politiek en stakeholders

- "Er is sprake van een broos politiek draagvlak bij de stakeholders"
- Er is bij de meeste politieke partijen binnen Provinciale Staten van Limburg sprake van een groeiende weerzin tegen het verder financieel ondersteunen van de bodemloze put MAA. De luchthaven is er zelf van overtuigd dat het zinloos is om haar hand bij de Staten op te houden en doet dit dan ook niet. Zie ook hierboven onder 'Continuïteit'.

## 3. Operationele beperkingen luchthaven

- "De concurrentiepositie van de luchthaven wordt negatief beïnvloed door de maximaal te benutten baanlengte van 2.500 meter en de nachtsluiting van de luchthaven."
- MAA hoopt met een nieuwe Luchthavenbesluit (LHB) gebruik te kunnen maken van de volledige baanlengte. Dit zou volgens de vorige CEO Meijs cruciaal zijn

om de prognoses van de businesscase te kunnen realiseren. Echter, het nieuwe LHB komt (als het al komt...) op zijn vroegst in de tweede helft van 2027, terwijl voor de zwaarste vliegtuigen w.o. de B747-400 de 2.500 meter-baan nu reeds geschikt is.

- Wat men verzwijgt is dat in het nieuwe LHB de nachtsluiting verlengd wordt van 6.00 uur 's morgens naar 7.00 uur, hetgeen juist een verslechtering van de concurrentiepositie teweegbrengt. Dit wordt onderstreept door het feit dat nu regelmatig vrachtvliegtuigen voor 7.00 uur op MAA landen.
- Ook zouden na het ingaan van het nieuwe LHB de zwaarste cq vervuileendste vliegtuigen uitgefaseerd worden, terwijl deze nu substantieel bijdragen aan de omzet en het aandeel ervan juist is toegenomen.
- Volgens vervoerseconoom Walter Manshanden van Neo Observatory zal de ingebruikname van de volledige baan ook weinig uitmaken omdat er op MAA domweg te weinig vracht wordt aangeboden om vrachtmaatschappijen over te halen hier te landen, want niet rendabel, hetgeen gecompenseerd moet worden met (veel) lagere landingsgelden, hetgeen aanzienlijk ten koste gaat van het verdienvermogen van MAA. De markt toont dat MAA overbodig is, maar de politiek weigert dit te erkennen.

#### 4. Wet- en regelgeving

- "De luchtvaart kenmerkt zich door specifieke wet- en regelgeving rondom milieu- en geluidsnormen, aanbestedingsprocedures, voedsel- en warenwetgeving alsmede specifieke eisen op het gebied van informatiebeveiliging, veilig werken en kwaliteitseisen aan personeel."
- Één van de belangrijkste voorwaarden voor het verkrijgen van een nieuw LHB is een Natuurvergunning. Het is uiterst onzeker of dat MAA die in de wacht kan slepen, en indien dat toch het geval is, is de kans levensgroot dat de in de businesscase beoogde volumes substantieel beperkt worden, zoals ook reeds in het Voorontwerp Natuurvergunning vermeld staat. Volgens de MOB van Johan Vollenbroek is het vrijwel uitgesloten dat MAA een Natuurvergunning krijgt voor volumes t.b.v. een rendabele businesscase. Het uitblijven van een Natuurvergunning en/of LHB is overigens een ontbindende voorwaarde in de overeenkomst met de Schiphol Groep inzake de deelneming van 40% in MAA. Zie **bijlage 1** - Term Sheet. Bovendien vereist het LHB een economische onderbouwing. En die valt onmogelijk te maken.

## 5. Kwaliteit afhandelingsorganisatie

- "De integratie van de afhandelingsorganisatie in ons luchthavenbedrijf vormt een sterk concurrentievoordeel, mits kwalitatief goed georganiseerd."
  - In recente rapporten en uitingen door MAA zelf in de pers werd keer op keer de loftrumpet gestoken over de snelle en kwalitatief hoogstaande afhandeling van luchtvracht op MAA. Hoe dat te rijmen valt met een totale ommekeer in waardering en perceptie vanaf de komst van de inmiddels alweer vertrokken CEO Meijs blijft volstrekt onduidelijk. Zelfs in het voorliggende JV wordt gewag gemaakt van een kwalitatief goede afhandeling: P. 21 - Sales: "In de praktijk staat MAA in de markt bekend als luchthaven met een kwalitatief goede vrachtafhandeling. Er is sprake van flexibiliteit in de operatie en we bieden alle vrachtafhandeling services aan".

## 6. Technische staat fysieke assets

- "Een ontoereikende technische staat van onze fysieke assets heeft een negatieve uitstraling van onze luchthaven tot gevolg. Bovendien kunnen operationele werkzaamheden hierdoor mogelijk niet efficiënt en / of veilig uitgevoerd worden."
  - Doordat gelden voor het wegwerken van achterstallig onderhoud nu gebruikt worden om exploitatieverliezen te dekken, hypothekeert MAA toekomstige groei omdat daardoor de technische staat van de fysieke assets ontoereikend blijft.

## 8. Samenwerking met Schiphol (vrachtstrategie)

- "Schiphol als nieuwe aandeelhouder opent de deur naar kennis en een gezamenlijke vrachtstrategie. Het risico bestaat dat partijen elkaar door de verschillende grootheden, andere focus en belangen in de kennisuitwisseling niet kunnen vinden en dat de kennis niet, of in onvoldoende mate wordt uitgewisseld."
  - Geheel onvoorzien doemt, zoals hierboven beschreven, een nieuw risico op, waarvan de gevolgen niet te overzien zijn en blijken alle mooie verhalen over de vruchten die de samenwerking met Schiphol zouden gaan opleveren, niet meer dan sprookjes te zijn die wellicht slechts dienden om PS over te halen met de verkoop van 40% van de aandelen van MAA aan Schiphol akkoord te gaan.

## 9. Klantenbinding

- "De hoeveelheid passagiers en vracht is op een dieptepunt waardoor er geen

gezonde bedrijfsvoering is door gebrek aan investeringen, verkeerde besluitvorming en inmiddels sterke concurrentie."

- Onder de merkwaardige kop 'klantenbinding' wordt hier aan het slot van de opsomming het allergrootste risico op faling van MAA benoemd: gebrek aan omzet, waarmee de door diverse deskundigen herhaalde malen solide onderbouwde bevinding dat MAA een overbodige luchthaven is bewaarheid wordt.
- Ook wordt hier benoemd dat "er zonder politieke inmenging het bedrijf kan worden gerund." Of dat dat gezien de bedroevende resultaten een voordeel is, valt ernstig te betwijfelen.
- En ten slotte over klantenbinding: MAA heeft in de verste verte niet aan zien komen dat na de baanrenovatie meerdere luchtvaartmaatschappijen niet terugkwamen. Dit tekent het gebrek aan professionaliteit en kundigheid van de luchthaven. Ook het zwalkend beleid t.a.v. truckvracht is hier een illustratie van. Tot slot draagt de aanhoudende wisseling van CEO's in korte tijd niet bepaald bij aan vertrouwen bij de klanten, terwijl volgens ingewijden juist stabiliteit en persoonlijke vertrouwensrelaties in deze sector inherent zijn voor kans op succes.

### **Verzwegen risico:**

- De kans is groot de MER-Commissie negatief adviseert. Het advies van de Commissie t.a.v. de mer-beoordeling was uiterst kritisch. Hieronder volgt de samenvatting:

**"De Commissie concludeert op basis van de notitie dat het voornemen leidt tot ten minste een nadelig effect: de toename van 60% in CO2-uitstoot. De Commissie constateert daarnaast dat op basis van de notitie niet is uit te sluiten dat er aanzienlijke negatieve milieueffecten zijn. De Commissie schat in dat de effecten van het voornemen eerder negatief dan neutraal of positief zijn. Daarbij weegt de Commissie de locatie, het voornemen en de te verwachten effecten mee; door de locatie van het voornemen dichtbij woningen, de inzet van meer zwaardere vliegtuigen kan de hinder van het taxiën toenemen. De kans op schade aan dakpannen door vortices neemt toe."**

## Bovendien:

- eAviation-ambities zijn optimistisch geformuleerd op basis van het businessplan 2022 zonder geüpdatete groeiscenario's of een haalbaarheidsstudie. Volgens een recent rapport van het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) is commerciële elektrische luchtvaart op enige schaal pas op zijn vroegst rond 2050 te verwachten;
- Realisatiecijfers voor passagiers en cargo liggen ver onder de businessplanverwachtingen; oorzaken en herstelmaatregelen zijn niet concreet of kwantitatief onderbouwd;
- De financiële positie verslechtert: het nettoverlies steeg van - € 6,8 mln. in 2023 naar - **€ 11,5 mln.** in 2024, er is sprake van een negatieve EBITDA, dalende kaspositie (€ 15,7 mln. → € 5,24 mln.) en tevens van een verminderde solvabiliteit; middelen bestemd voor achterstallig onderhoud zijn deels gebruikt om verliezen te dekken;
- Een begroting voor 2025 en gedetailleerde prognoses ontbreken, hetgeen sturing op resultaten moeilijker maakt;
- Als het gaat om aandeelhouderssturing en controle door de provincie Limburg als meerderheidsaandeelhouder zijn de afspraken niet concreet genoeg om risico's op financieel gebied te beheersen;
- Aan de concurrentie door vliegveld Bierset bij Luik wordt geen letter gespendeerd in het jaarverslag. Dit terwijl hier de komende periode € 500 miljoen wordt geïnvesteerd, het luchtvrachtvolume er meer dan verdubbelt, de luchthaven 24/7 geopend is, nu reeds ongeveer 30 maal zoveel luchtvracht verwerkt als op MAA en recent is uitgeroepen tot één van de vijf 's werelds beste vrachtluchthavens. Bovendien heeft de directeur van het florerende vliegveld zich enige tijd geleden uiterst kritisch uitgelaten over de toekomst van kleine vrachtluchthavens;
- Er lopen diverse procedures tegen MAA, o.m. omdat de veiligheidszones buiten

het luchthaventerrein liggen. Dit is in strijd met internationale wetten en regelgeving;

- T.b.v. een nieuw Luchthavenbesluit is een economische onderbouwing vereist. Het is uitgesloten dat deze geloofwaardig opgesteld kan worden;
- Het Jaarverslag 2024 verzwijgt de verstrekkende uitspraak van de **Raad van State** over intern salderen van half december 2024 die grote negatieve consequenties zal hebben voor de businesscase van MAA, vooropgesteld dat een Natuurvergunning verkregen kan worden. De MOB van Johan Vollenbroek is ervan overtuigd dat dit niet zal plaatsvinden. Met de uitspraak in de Greenpeace-zaak zijn de kansen nog verder verminderd.

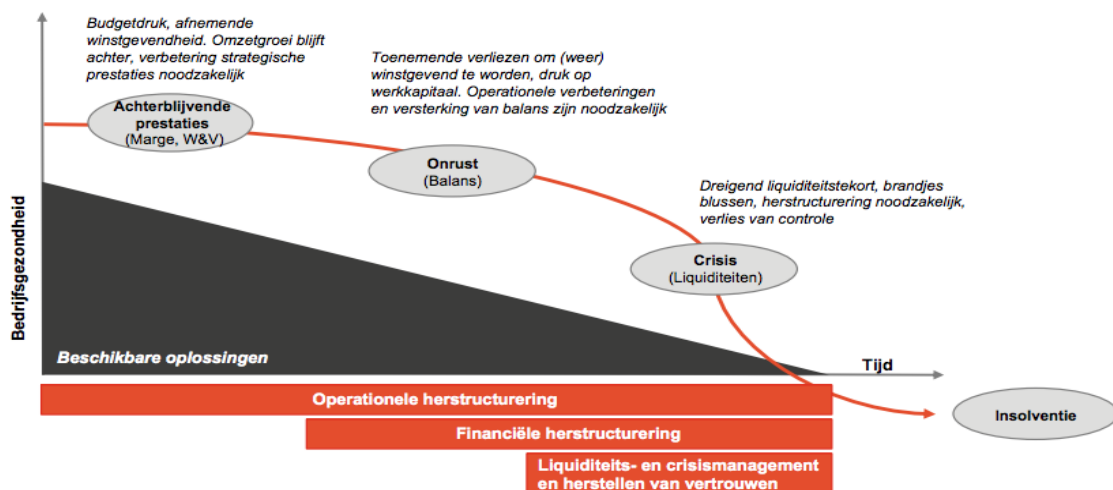
### Conclusie:

Het beleid van MAA inzake risicobeheer schiet schromelijk tekort.

De beschrijving van hoe risico's worden afgedekt verhuult (bewust?) de ernst van de financieel-economische toestand van MAA. De aandacht die gegeven wordt aan liquiditeits- en kasstroomrisico's is minimaal, bagatelliseert de desastreuze toestand van MAA en is misleidend van aard.

Onderstaande figuur geeft aan dat MAA zich in de derde fase bevindt en dat het slechts een kwestie van tijd is voordat insolventie optreedt.

**Figuur 1** De corporatie demise curve



## Bijlage 1:

### Term sheet: ontbindende voorwaarden en aanvullende financiering

- De Schiphol kan bij uitblijven LHB en/of Natuurvergunning zelfstandig besluiten haar deelneming in MAA ongedaan te maken. Ontbindende voorwaarden opgesomd in de term sheet:

<b>5. Ontbindende voorwaarden</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Niet beschikken over een geldig luchthavenbesluit waarin gebruiksruimte kan worden verdiend en welke voorziet in één criterium op basis waarvan de gebruiksruimte wordt bepaald en welke het opschuiven van het ernstig gehinderden criterium, zoals beschreven in bepaling nummer 18 in deze termsheet, accommodeert.</li><li>• Niet beschikken over een geldige natuurvergunning overeenkomstig de kaders zoals opgenomen in het business plan en de business case van 2023-2040</li><li>• Niet beschikken over een milieuvergunning overeenkomstig de kaders zoals opgenomen in het business plan en de business case van 2023-2040</li></ul>
-----------------------------------	--

<b>23.Aanvullende financiering</b>	Indien NVHBLM financiering in aanvulling op de liquiditeit en vrije kasstromen in de onderneming benodigd zal eerst getracht worden subsidies aan te
------------------------------------	--

	<p>trekken voor de activiteiten waarvoor deze financiering nodig is.</p> <p>Indien dit niet mogelijk is, zal NVHBLM externe financiering trachten aan te trekken.</p> <p>Alleen in het geval NVHBLM niet in staat is om financiering aan te trekken op redelijke voorwaarden, zal zij haar aandeelhouders vragen om een aandeelhouderslening beschikbaar te stellen (waartoe de aandeelhouders niet verplicht zijn).</p> <p>De aandeelhouders van NVHBLM hebben de intentie om eventueel aanvullend benodigde kapitaal ter beschikking te stellen op het moment dat er zicht is op een rendabele business case voor de luchthaven MAA alsmede de business case voor een specifieke investering.</p>
--	---

## Bijlage 2

### Staat van Maastricht Aachen Airport - 4 februari 2025 door Neo Observatory

Hieronder volgt een opsomming van de in dit rapport opgesomde structurele beperkingen waarmee MAA te kampen heeft, waardoor 'toekomstbestendigheid van MAA' onrealistisch is.

#### Concurrentie met luchthaven Luik (Bierset)

Dhr. Meijs is optimistisch over de kansen voor MAA in de concurrentie met Luik. De vraag is of deze strategie toereikend is om de MAA businesscase 2022 te redden. Een analyse van het missen van de prognose in het Businessplan 2022 ontbreekt echter. Prognoses zijn in het verleden nog nooit gerealiseerd. Met de beschikbare informatie is de conclusie dat het redden van de businesscase 2022 onhaalbaar is. Daar zijn de volgende dertien redenen voor:

1. MAA heeft geen eigen thuismarkt met voldoende vraag en aanbod van luchtvracht. De vrachtoperatie in NW-Europa is geconcentreerd bij de grootstedelijke regio's van Europa (Parijs, Frankfurt, Londen, Amsterdam en Keulen/Bonn). Daar zijn de klanten die luchtvracht aanbieden en gebruiken. Tevens is op die luchthavens een marktplaats voor luchtvracht en uitwisseling tussen 'bellyfreight' (vracht in het laadruim (belly) van passagiersvliegtuigen) en 'fullfreight' (vracht in vrachtvliegtuigen) en een groot aantal bestemmingen. MAA heeft geen van deze kenmerken; de luchtvracht op MAA is 'gebiedsvreemd'.
2. Naast de vijf grote hubs voor luchtvracht in NW-Europa zijn er drie kleinere specifieke luchtvrachthubs in Europa. Dat zijn Leipzig-Halle, Luxemburg en Luik. Dat zijn luchthavens met een gespecialiseerde logistieke operator, die internationaal transport tussen aanbieder en afnemer van luchtvracht organiseert. De grote logistieke operators (Fedex, DHL, Cargolux) hebben hier elk een 'eigen' luchthaven. MAA heeft geen eigen logistieke operator.
3. De opkomst van specifieke vrachtluchthavens Leipzig-Halle, Luxemburg en Luik verklaart dat de afhandeling van luchtvracht in de toenemende mate op de 8 genoemde grote vrachtluchthavens is geconcentreerd. Op deze

luchthavens kunnen grote maatschappijen met elkaar verbonden worden voor het doorsturen van luchtvracht, hetgeen voor beide voordelig is. Dit stemt overeen met de visie van de directeur van Luik Bierset: "De grote vrachtvliegvelden worden groter en de kleine hebben het dan steeds moeilijker." Alle overige vrachtluchthavens zijn op de regionale markt voor luchtvracht aangewezen (zoals diverse steden in Frankrijk en Duitsland).

4. Uit de voorgaande drie punten volgt dat MAA te dicht op de andere vrachtluchthavens ligt, die specifieke voordelen hebben: schaal, netwerk, bestemmingen en specialisatie in de keten. MAA heeft geen thuismarkt voor luchtvracht en ook geen logistieke operator.
5. Het is gebleken dat op MAA overwegend luchtvracht wordt gelost, en weinig wordt geladen (data Eurostat, zie Manshanden en Bus, 2024). MAA ligt niet in een grootstedelijke regio ligt waar genoeg goederen voor luchtvracht worden aangeboden die naar de rest van de wereld moeten. Hierdoor hebben luchtvrachtmaatschappijen geen retourvracht op MAA. Het betekent dat de businesscase voor MAA gehalveerd is; het lossen van vliegtuigen geeft inkomsten, maar het inladen niet. Luchtvrachtmaatschappijen vertrekken dus leeg van MAA. Dat is onaantrekkelijk. De lage havengelden van MAA compenseren de luchtvrachtmaatschappijen dat zij zonder retourvracht vertrekken. Dit is echter niet genoeg; met een leeg vrachtruim vertrekken betekent dat er voor de luchtvrachtmaatschappijen geen inkomsten zijn. Zonder lading vliegen is kostenverhogend in een concurrerende markt.
6. Dit verklaart waarom MAA de goedkoopste vrachtluchthaven van NW Europa is. Het tarief ligt op ongeveer de helft van dat van Luik. Snellere afhandeling en een langere baan compenseren niet, zoals Meijs beoogt, het ontbreken van retourvracht.
7. Dit verklaart de opkomst van getruckte vracht op MAA. De afhandeling via Luik is voordeliger omdat de maatschappijen dan wél met een vol ruim vanaf Luik kunnen vertrekken. De lading voor MAA kan ook daar worden gelost, naar MAA worden gereden en daar worden ingeklaard in het Nederlandse economische verkeer. Getruckte vracht vanaf Luik is voor de luchtvrachtmaatschappijen zonder meer efficiënter dan landen op MAA en leeg vertrekken.

8. Het jaar 2024 was voor de luchtvracht uitstekend. Dit is aan MAA volledig voorbijgegaan – mogelijk juist omdat het zo goed ging. De vrachtvliegtuigen (capaciteit) werden op andere vrachtroutes ingezet die meer inkomsten opleverden. Wat voor MAA bestemd is, kan ook wel via getruckte vracht vanaf Luik. Dit scheelt ook twee keer landen en opstijgen: eenmaal op Luik, en dan een korte vlucht naar MAA is inefficiënt, ook voor de luchtvrachtmaatschappij.
9. Luik gaat de komende 15 jaar een half miljard euro (33 miljoen per jaar gemiddeld) investeren om een groei van 1,1 miljoen ton naar 2,5 miljoen ton luchtvracht mogelijk te maken.
10. Een eerdere exploitant van MAA had ervaring in de luchtvracht op Schiphol en bleek niet te slagen op MAA. Waarom zou de inniger samenwerking met Schiphol nu wel werken, als het niet de beheerder van de luchthaven is die de stroom luchtvracht aanstuurt? Wat zouden twee business developers kunnen op MAA als een logistieke operator nodig is, dan wel voldoende retourvracht? De twee business developers moeten concurreren met een logistiek bedrijf op Bierset, dat de volledige goederenketen van allerlei bedrijven en eindgebruikers organiseert en bundelt en dat voor elke stap in de vervoersketen eigen transportmiddelen heeft. In jargon is dit een 5th Party Logistics Integrator; de hoogste stap in integratie van de goederenketen. MAA biedt dit ten enenmale niet.
11. De krimp op Schiphol is niet zeker. De toekomst van MAA is afhankelijk van de ontwikkelingen op Schiphol, zonder dat er ook maar enige garantie bestaat dat bij krimp op Schiphol naar MAA wordt uitgeweken, hetgeen de afhankelijkheid van MAA van ontwikkelingen elders sterk vergroot. In Luik ligt bovendien een zeer forse ruimte voor verdere ontwikkeling. Het heeft het er inmiddels alle schijn van dat Luik Bierset de uitwijkvluchthaven voor luchtvracht van Schiphol aan het worden is.
12. Het op 26 november 2024 gepubliceerde Ontwerpbesluit Natuurvergunning biedt ruimte voor 183.500 ton vracht per jaar (waarvan 12.000 ton trucking) - ofwel maximaal 171.500 ton luchtvracht. Hetgeen fors minder is dan het businessplan beoogt. Dit volume is vastgesteld voordat de Raad van State op 18 december 2024 haar ingrijpende uitspraak t.a.v. intern salderen deed én voordat Greenpeace haar tegen de Staat aangespannen procedure won. Dit betekent dat ook die 171.500 ton nog verre van zeker is. Overigens is ook het

aantal vergunde passagiers in het Ontwerpbesluit beperkt tot 470.000, fors minder dan het in de businesscase opgenomen aantal van 642.000 voor 2030.

13. De Luchtvaartnota 2020-2050 borgt de klimaatdoelen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart: de CO<sub>2</sub>-uitstoot van uit Nederland vertrekkende vluchten in 2030 moet terug naar het niveau van 2005, in 2050 halveren, in 2070 teruggebracht zijn tot nul. In 2005 vonden er 7.192 handelsvluchten plaats die resulteerden in een volume van 304.000 passagiers en 54.500 ton vracht. De businesscase gaat voor 2030 echter uit van 642.000 passagiers en 204.000 ton vracht. De haalbaarheid van de klimaatdoelen zijn hierdoor voor MAA praktisch niet haalbaar.

### **Conclusie**

De conclusie is, dat om de projectie van 200.000 ton te halen, er 170.000 duizend ton luchtvracht dient te worden aangetrokken. Stel dat 20.000 ton uit groei afkomstig is, moet er in vijf jaar tijd 150.000 ton bij andere luchthavens vandaan te worden getrokken. Dit betekent stilstand of krimp bij andere luchthavens. Zelfs als MAA gratis zou zijn, is dit zeer onwaarschijnlijk, temeer omdat de andere luchthavens een snelle groei hebben doorgemaakt in 2024, en daar bovendien wordt geïnvesteerd. Daarnaast benoemt dhr. Meijs verschillende investeringen op MAA. De kosten van MAA lopen daardoor verder op, hetgeen gevolgen heeft voor de businesscase.

Kortom, het realiseren van de doelstelling voor 2030 is nagenoeg onhaalbaar.