



**Klacht op 15 april 2026 ingediend door de Alliantie pleinAIR Maastricht
over PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. (PwC)
bij de Accountantskamer
inzake de goedkeuring van de jaarrekening 2024 van NV HBLM,
de overkoepelende organisatie van MAABI BV en MAA BV,
met name ten aanzien van continuïteitsveronderstelling**

15 april 2026

alliantie@plainairmaastricht.nl

Inhoudsopgave:

1. De klacht

2. Introductie

3. De continuïteitsveronderstelling

- 3.1. Wanneer is er sprake van ernstige onzekerheid over de continuïteit?
- 3.2. Welke actie dient genomen te worden indien ernstige onzekerheid omtrent de continuïteit van de betreffende onderneming geconstateerd wordt?
- 3.3. Wie is hiervoor verantwoordelijk?
- 3.4. Welke informatie dient in het bestuursverslag van het JV, met name de risicoparagraaf en toekomstparagraaf te worden opgenomen?
- 3.5. Welke toelichting dient in het JV inzake de continuïteit te zijn opgenomen?

4. Verantwoordelijkheid van de accountant

- 4.1. Standaard 700
- 4.2. Standaard 570
- 4.3. Gebeurtenissen of omstandigheden die afzonderlijk of collectief gereede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit - MAA - om haar continuïteit te handhaven
- 4.4. Risicomanagement
- 4.5. Risicomatrix - Jaarverslag 2024
- 4.6. PwC Spotlight 2022 - 01 over de continuïteitsveronderstelling
 - is er (financiële hulp) nodig?
 - is het realistisch om te rekenen op deze hulp die nog niet verkregen is?
- 4.7. Rapportage door de accountant
- 4.8. Termijn van beoordeling van continuïteitsveronderstelling
- 4.9. NBA over continuïteit en maatschappij
- 4.10. Maatschappelijke verantwoordelijkheid van de accountant
- 4.11. Beschrijving van het maatschappelijk belang van MAA ontbreekt

Bijlagen:

Bijlage 1: Staat van Maastricht Aachen Airport - 4 februari 2025 door Neo Observatory

Bijlage 2: Term sheet - Ontbindende voorwaarden en aanvullende financiering

Bijlage 3: Uitgeschreven interview van L1 met Laurent Jossart, CEO van Luchthaven Luik

1. De klacht

- in het door de accountant geaccordeerde Jaarverslag (JV) wordt de gerede twijfel aan de veronderstelling dat het geheel der werkzaamheden van MAA kan worden voortgezet genegeerd;
- er wordt ontkend dat er sprake is van 'ernstige onzekerheid' of de aanvullende medewerking van belanghebbenden zal worden verkregen of voldoende zal zijn;
- specifieke informatie in het bestuursverslag van het JV 2024 t.a.v. de risicoparagraaf en de toekomstparagraaf ontbreekt;
- specifieke toelichting in het JV inzake de continuïteit ontbreekt;
- essentiële zaken t.a.v. de continuïteitsveronderstelling zijn niet, onjuist of slechts deels beschreven;
- de accountant accepteert dat het bestuur geen uitspraak doet over wat er na 30 juni 2026 inzake liquiditeit moet cq gaat gebeuren, ondanks het feit dat een tijdelijke noodmaatregel dan eindigt;
- de accountant voldoet niet aan de maatschappelijke verwachtingen t.a.v. zijn rol inzake bedrijfscontinuïteit;
- de accountant ontloopt zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid.

De Alliantie pleinAIR Maastricht, de indiener van deze klacht, vraagt dat de betreffende accountant berispt wordt en bij herhaling een substantiële boete opgelegd krijgt.

2. Introductie

Eind 2022 hebben Provinciale Staten van Limburg besloten op basis van het toen voorliggende businessplan luchthaven MAA open te houden middels provinciale steun van vele tientallen miljoenen euro.

Dat de vervoersprognoses die aan het businessplan ten grondslag liggen veel positiever zijn dan het meest optimistische scenario dat onderzoeksbureau Decisio toen had uitgewerkt, werd genegeerd.

Dat de liquiditeitsbehoefte niet geheel gefinancierd was, werd buiten beschouwing gelaten.

Van het ontbreken van een uitgewerkt worst case scenario werd geen notitie genomen.

Dat er geen risicoanalyse was, werd in de wind geslagen.

Van de afwezigheid van een marktanalyse/-onderzoek trekt en trok de provincie zich niets aan.

Dat er verzuimd was om strategieën uit te werken, lapt men aan zijn laars.

Het gegeven dat de Provincie zélf voor 100% van de exploitatieverliezen zal moeten opdraaien, werd weggewuifd.

Vanaf eind 2022 nemen de vervoerscijfers een duikvlucht.

Bij PwC hadden reeds bij het opmaken van het Jaarverslag over 2023 alle alarmbellen moeten afgaan, want:

Over 2023 was er sprake van:

- een afname van de omzet met 29%
- een verlies voor belastingen van **min € 9,1 miljoen** op
- een netto-omzet van € 11,7 miljoen.

Over 2024 is er sprake van:

- een verlies van **min € 11,5 miljoen** op
- een netto-omzet van € 16,9 miljoen, waarbij de aantekening dat de groei voornamelijk te danken was aan de toename van getruckte vracht, die inmiddels weer noodgedwongen, want nauwelijks rendabel en sterk beperkt in het Ontwerp Natuurvergunning, wordt afgebouwd.

Cargo (de belangrijkste activiteit op MAA) is in 2024 teruggelopen tot **19%** (minder dan eenvijfde!) van de prognose uit de onderliggende businesscase en passagiers teruggelopen tot **56%**.

Een robuuste oorzaakanalyse ontbreekt; men heeft er zelfs geen behoefte aan!

Welke interne en externe factoren hebben geleid tot de huidige financiële desastreuze situatie blijft een onbeantwoorde vraag.

Hoe mitigerende acties zich verhouden tot de oorzaken blijft ongewis.

Zonder het hoogste provinciale orgaan, Provinciale Staten van Limburg, daarin te kennen voert de gedeputeerde in 2025 een boekhoudkundige financiële noodgreep uit, die slechts respijt geeft tot 1 juli 2026.

Noot: voor het gemak spreken we van MAA terwijl officieel de naam van de onderneming HBLM is.

3. De Continuïteitsveronderstelling

De continuïteitsveronderstelling vormt het fundament van de jaarverslaggeving van ondernemingen en organisaties. De continuïteitsveronderstelling en de situatie van gereede twijfel over de continuïteit zijn van grote invloed op de weergave van het resultaat, het eigen vermogen en de financiële positie in de jaarrekening; deze zijn verankerd in het Burgerlijk Wetboek, Boek 2, Artikel 384, Lid 3:

"Bij de waardering van activa en passiva wordt uitgegaan van de veronderstelling dat het geheel der werkzaamheden van de rechtspersoon waaraan die activa en passiva dienstbaar zijn, wordt voortgezet, **tenzij die veronderstelling onjuist is of haar juistheid aan gereede twijfel onderhevig is**; alsdan wordt dit onder mededeling van de invloed op vermogen en resultaat in de toelichting uiteengezet."

3.1. Wanneer is er sprake van ernstige onzekerheid over de continuïteit?

Wanneer de juistheid van de continuïteitsveronderstelling aan gereede twijfel onderhevig is, is er sprake van 'ernstige onzekerheid' (ook wel onzekerheid van materieel belang) genaamd. Die doet zich voor 'wanneer onzekerheid bestaat of de aanvullende medewerking van belanghebbenden zal worden verkregen of voldoende zal zijn, maar er wel een reële kans bestaat dat het geheel van de werkzaamheden van de rechtspersoon zal kunnen worden voortgezet'. Met andere woorden, op het moment dat de benodigde steun van derden nog niet is verkregen, maar er wel een reële kans is op die steun, dan is er sprake van een ernstige onzekerheid.

3.2. Welke actie dient genomen te worden indien ernstige onzekerheid omtrent de continuïteit van de betreffende onderneming geconstateerd wordt?

'Indien ernstige onzekerheid bestaat over de continuïteit van het geheel van de werkzaamheden van de rechtspersoon, dient een adequate uiteenzetting van de omstandigheden waarin de rechtspersoon verkeert, in de toelichting te worden opgenomen.'

3.3. Wie is hiervoor verantwoordelijk?

Het bestuur van de onderneming is verantwoordelijk voor de beoordeling van de

continuïteitsveronderstelling, toepassing van de juiste periode en tijdige openbaarmaking van de jaarverslaggeving.

3.4. Welke informatie dient in het bestuursverslag van het JV, met name de risicoparagraaf en toekomstparagraaf te worden opgenomen?

- Specifieke informatie over de continuïteitsrisico's in de risicoparagraaf en de toekomstparagraaf inclusief de beoordeling door het bestuur van het effect daarvan op de continuïteitsveronderstelling
- Uiteenzetting van de materiële onzekerheden die resteren ondanks het inzetten van mitigerende acties en plannen.

3.5. Welke toelichting dient in het JV inzake de continuïteit te zijn opgenomen?

- Uiteenzetting van belangrijke risico's voor de continuïteit.
- Adequate toelichting van de belangrijkste gebeurtenissen of omstandigheden die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de onderneming/organisatie om haar continuïteit te handhaven.
- Uiteenzetting van de mitigerende maatregelen en/of plannen van het bestuur om met deze gebeurtenissen of omstandigheden om te gaan.
- Daarnaast zal in de toelichting vermeld moeten worden dat er sprake is van een onzekerheid van materieel belang met betrekking tot gebeurtenissen of omstandigheden die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid om de continuïteit te handhaven en vermelding dat daardoor de onderneming/organisatie mogelijk niet in staat zal zijn in het kader van de normale bedrijfsvoering haar activa te realiseren en haar verplichtingen na te komen.

4. Verantwoordelijkheid van de accountant

Vanaf 2022 zijn accountants verplicht om in de controleverklaring een aparte sectie op te nemen over continuïteit. Overweging bij de invoering was onder meer dat continuïteit bij uitstek een thema is waarbij het publiek belang in het geding is en dat het accountantsberoep moet tonen hierbij zijn verantwoordelijkheid te nemen.

4.1. Standaard 700

Er zijn controle- en overige standaarden van hoge kwaliteit vastgesteld voor gebruik door alle accountants om het openbaar belang te dienen. De NBA heeft Standaard 700 aangepast met als doel de accountant in de controleverklaring meer te laten rapporteren over o.m. het onderwerp continuïteit.

De gewijzigde Standaard 700 schrijft voor dat de accountant het volgende rapporteert:

- op welke wijze hij heeft ingespeeld op de door de onderneming toegepaste continuïteitsveronderstelling;
- op welke wijze hij heeft ingespeeld op gebeurtenissen of omstandigheden die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de onderneming om haar continuïteit te handhaven.

Hoe gedetailleerd de accountant moet rapporteren is een kwestie van professionele oordeelsvorming en hangt af van de specifieke omstandigheden en complexiteit van de controle. Volgens Standaard 700 kan de accountant een of meer van de volgende elementen beschrijven:

- de aangelegenheden die aandacht vereisten bij de controle;
- een verwijzing naar eventuele toelichtingen in de financiële overzichten;
- een kort overzicht van de uitgevoerde werkzaamheden;
- een indicatie van de uitkomst van de werkzaamheden van de accountant;
- belangrijke waarnemingen met betrekking tot de aangelegenheid.

Indien er echter gebeurtenissen of omstandigheden bestaan die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de onderneming om haar continuïteit te

handhaven die van de accountant significante aandacht vereisten bij het uitvoeren van de controle, dient de accountant hierover zeer uitgebreid te rapporteren.

De controlestandaarden omschrijven een (mogelijk) continuïteitsrisico als: 'gebeurtenissen of omstandigheden die gereede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven'. **Let op:** dit betreft het 'bruto risico', dus het risico dat de onderneming loopt zonder de implementatie van enige beheersingsmaatregelen.

4.2. Standaard 570

Standaard 570 bepaalt dat er sprake is van een onzekerheid van materieel 'wanneer de omvang van de mogelijke impact ervan en de waarschijnlijkheid dat zij zich voordoet van dien aard is dat, op grond van de oordeelsvorming van de accountant, een passende toelichting over de aard en implicaties van de onzekerheid noodzakelijk is'.

In hoeverre er een onzekerheid van materieel belang is, zal in grote mate afhangen van de (verwachte) effectiviteit van de door het management genomen of te nemen maatregelen, in hoeverre het management zelf volledig de beheersing heeft over de uitkomsten van die maatregelen en de timing van die maatregelen.

In standaard 570, die de verantwoordelijkheden van de accountant inzake de controle van financiële overzichten met betrekking tot continuïteit en de implicaties voor de controleverklaring behandelt, worden onder 'toepassingsgerichte en overige verklarende teksten' gebeurtenissen of omstandigheden opgesomd die afzonderlijk of collectief gereede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven. NBA, de Koninklijke Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants stelt dat van een accountant wordt verwacht dat hij handelt wanneer de levensvatbaarheid van de betrokken onderneming alarmerend laag is.

Het is de verantwoordelijkheid van de accountant om voldoende en geschikte controle-informatie te verkrijgen met betrekking tot, en om te concluderen over, de geschiktheid van het hanteren door het management van de continuïteitsveronderstelling bij het opstellen en presenteren van de financiële overzichten en om te concluderen, gebaseerd

op de verkregen controle-informatie, of er sprake is van een onzekerheid van materieel belang met betrekking tot de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven.

In de toepassingsgerichte en overige verklarende teksten van Standaard 570 worden gebeurtenissen of omstandigheden die afzonderlijk of collectief gereede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven genoemd, waaruit wij de hiernavolgende van toepassing op MAA achten.

4.3. Gebeurtenissen of omstandigheden die afzonderlijk of collectief gereede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit - MAA - om haar continuïteit te handhaven

- **negatieve operationele kasstromen in historische of toekomstgerichte financiële overzichten**

Het geconsolideerd Kasstroomoverzicht over 2024 laat een negatieve kasstroom zien van **min € 10.468.000** op een netto-omzet van € 16.857.000 (!).

Over 2025 verwacht het bestuur wederom een fors negatieve kasstroom.

De liquiditeitsbehoefte zoals beschreven in het businessplan is niet geheel gefinancierd en wordt voor een groot deel ingevuld met bijdragen aan NEDAB-kosten, die ongespecificeerd blijven en (mogelijk) in strijd zijn met Europese regels voor staatssteun.

- **ongunstige belangrijke financiële verhoudingscijfers**

De financiële positie verslechtert: er is sprake van een negatieve EBITDA en dalende kaspositie (€ 15,7 mln → € 5,24 mln) en tevens is er sprake van een verminderde solvabiliteit.

Middelen gereserveerd voor achterstallig onderhoud zijn en worden (deels) gebruikt om verliezen te dekken.

- **substantiële operationele verliezen**

Het nettoverlies steeg van **min € 6,8 mln.** in 2023 naar **min € 11,5 mln.** in 2024. Voor 2025 wordt geen substantiële verbetering voorzien.

- **onmogelijkheid om financiering te verkrijgen voor ontwikkeling van essentiële nieuwe producten of voor andere essentiële investeringen**

Er bestaat geen meerderheid binnen Provinciale Staten van Limburg om ook nog maar 1 cent extra in MAA te steken. De andere aandeelhouder, Schiphol, laat het ook afweten en kan ook niet gedwongen worden geld in MAA te steken. De geleden verliezen komen volledig voor rekening van de Provincie.

Zie ook: **Bijlage 2 - Term sheet, paragraaf 23 over aanvullende financiering.**

- **het vertrek van kernpersonen in het management zonder dat in hun vervanging wordt voorzien**

Dit punt is niet letterlijk van toepassing, maar we constateren wel dat de een na de andere CEO verschijnt en dan weer snel verdwijnt, hetgeen volgens ingewijden desastreus inwerkt op het vertrouwen van vliegmaatschappijen in MAA. In vier jaar tijd hebben er 5 verschillende CEO's aan het roer van MAA gestaan.

- **het verlies van een belangrijke markt, belangrijke klant(en), franchiseconcessie, licentie, of belangrijke leverancier(s)**

Door corona kwam de zogenoemde bellyvracht, luchtvracht vervoerd door passagierstoestellen, zo goed als te vervallen. Daardoor kreeg de luchtvracht vervoerd door full freight carriers een grote impuls. Hier heeft MAA van kunnen profiteren. Bovendien was er door corona sprake van een groot ziekteverzuim op Airport Luxemburg en Luik. Als gevolg daarvan kwam o.m. Qatar Airways tijdelijk naar MAA. Dit was de situatie in 2022 toen het besluit over wel of niet doorgaan met MAA genomen werd. MAA/de Provincie heeft zich toen ten onrechte rijk gerekend, en weigerde zich te (willen) realiseren dat de relatieve voorspoed slechts te danken was aan tijdelijke omstandigheden.

MAA geeft geen afdoende verklaring voor het wegbleven van belangrijke cargo-

maatschappijen na de baanrenovatie. Dat men dat niet weet noch er onderzoek naar doet (wil doen!), is tekenend voor de onkunde en het amateurisme van het bestuur. Blijkbaar kwam het als een verrassing!

- **het opkomen van een zeer succesvolle concurrent**

De luchthaven van Luik, op slechts 40 km afstand en waar in het Jaarverslag (JV) 2024 geen woord aan besteed wordt (!), is booming. Werd op Luik enige jaren geleden nog zo'n 6 maal de hoeveelheid luchtvracht afgehandeld vergeleken met MAA, inmiddels is dit opgelopen tot zo'n 30 maal. Bovendien wil men de komende jaren nog zo'n half miljard euro investeren en de volumes meer dan verdubbelen. Luik is onlangs uitgeroepen tot een van de 5 beste vrachtluchthavens ter wereld! De directeur verklaarde vorig jaar de toekomst ligt bij de grote vrachtvliegvelden en dat de kleintjes - zoals MAA - het nakijken hebben.

Luik is 24/7 open met 2 landingsbanen, een van 2.340 m en een van 3.700 m., terwijl MAA het voorlopig moet doen met een landingsbaan van 2.500 m, zonder taxibaan en met allerlei - deels - operationele beperkingen.

Zie hiervoor: **Bijlage 1 - Staat van Maastricht Aachen Airport - 2025 - Neo Observatory.**

Overigens opereert Luik in exact dezelfde sectoren/niches als waar MAA zich op richt. Waar MAA de voorbije 4 jaar vijf verschillende CEO's had, kent Luik sedert 2021 steeds dezelfde: Laurent Jossart.

Zie verder: **Bijlage 3 - Interview met Laurent Jossart, CEO van vliegveld Luik, bij L1 op 20 januari 2025.**

- **veranderingen in wet- of regelgeving of overheidsbeleid die de entiteit naar verwachting nadelig zullen beïnvloeden**

MAA is de 6de grootste stikstofuitstoter van Limburg. Dat MAA een Natuurvergunning krijgt waarin ruimte beschikbaar is om de prognoses uit de businesscase te realiseren is verre van zeker. De uitspraak van de Raad van State eind december 2024 over intern salderen zal grote negatieve, want beperkende, gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering.

- **het laattijdig deponeren van de jaarrekening bij de Kamer van Koophandel**

De jaarrekening van 2023 werd pas op 21 oktober 2024 gedeponereerd bij de Kamer van Koophandel.

Toevoegingen door de Alliantie plein AIR Maastricht:

- **de businesscase is als een reus op lemen voeten**

De businesscase voorziet een stralend economisch en financieel toekomstbeeld voor de luchthaven met geprognosticeerde volumes die nooit eerder behaald zijn. Echter, elke serieuze onderbouwing ontbreekt. Marktonderzoek/-verkenning zijn afwezig en zijn klaarblijkelijk ook niet gewenst.

De bij realisatie van de prognoses catastrofale gevolgen voor de toeristische sector - die economisch tientallen malen belangrijker is voor de Provincie - worden genegeerd.

Een uiterst kritische second opinion over het businessplan van MAA en de 'Staat van MAA' (zie **bijlage 1**) waarin de grootste en bepalende (structurele) beperkingen van MAA worden beschreven, worden door het provinciaal bestuur consequent genegeerd. Vragen erover worden niet inhoudelijk beantwoord.

in de businesscase uit 2022 wordt in de 'gevoeligheidsanalyse' gemeld dat bij geen of vertraagde ontwikkeling van eAviation en bij low case (- 10%) er reeds een grote negatieve impact op de NHW is. Laat nu beide het geval zijn, en wat betreft vracht en passagiers is de terugval veel en veel groter dan de genoemde 10%: in 2024 betrof de realisatie van luchtvracht 19% (!) van de prognoses; van passagiers 56%, ofwel een terugval van resp. 81 en 44%.

- **de businesscase is betekenisloos**

In de businesscase zijn alleen volumes (passagiers en cargo) opgenomen die uiteindelijk zouden moeten leiden tot een rendabele luchthaven. De in het businessplan geprognosticeerde aantallen passagiers en tonnen vracht zeggen niets over hoeveel ermee verdiend gaat worden. Daarvoor is van belang te weten hoeveel MAA voor zijn diensten kan vragen.

- **irreële veronderstellingen en uitgangspunten voor de businesscase**

De businesscase is gebaseerd op veronderstellingen die volkomen losstaan van beschikbare marktdata, objectieve inbreng van insiders, verwachtingen van analisten. De vervoersprognoses die aan het businessplan ten grondslag liggen, zijn gebaseerd op een zeer optimistisch scenario, dat positiever is dan het optimistische scenario dat Decisio voor de Provincie Limburg uitwerkte. Er is geen worst case scenario uitgewerkt.

MAA communiceert dat de toekomst van MAA verzekerd is vanwege de groeiverwachtingen inzake de wereldwijde luchtvrachtmarkt. Wat men echter verzwijgt is waar in de wereld deze groei wordt voorzien (Zuid-Oost Azië), waar in Europa (op de grote (vracht)luchthavens zoals Luik), en waarom en hoe MAA daarvan zou profiteren, terwijl 'booming' Luik met twee landingsbanen, 24/7 openingstijden en velerlei logistieke voordelen op slechts 40 km. afstand gelegen is.

- **het verdienmodel van MAA deugt niet**

MAA communiceert naar buiten toe dat het concurreert op kwaliteit, maar uit het JV 2024 blijkt dat het vooral concurreert op prijs. Uit berekeningen blijkt dat de theoretische opbrengst van havengelden in 2024 uit louter de 'passengers fee' en 'security tax' voor passagiers € 2,85 miljoen had moeten bedragen. Maar het JV 2024 laat zien dat de havengelden, **inclusief** de landingsrechten voor de toestellen (cargo, passagiers en private jets) € 2,70 miljoen bedroegen... .

MAA moet met zijn tarieven ook wel laag gaan zitten om op prijs (überhaupt) te kunnen concurreren. En daar zit de spanning: want bij een te lage prijs dek je te weinig kosten (per afgehandelde eenheid) en bij een te hoge prijs haal je het volume niet om kosten te kunnen dekken. Linksom of rechtsom levert dat bij MAA verlies op. Voor het vliegveld is er geen markt groot of "exclusief" (als nichespeler) genoeg om het vliegveld rendabel te krijgen.

• de luchthaven voert een inconsistent beleid

In 2023 leek MAA een nieuwe markt aangeboord te hebben: getruckte vracht. Uit het JV 2024 blijkt dat de netto-opbrengst daarvan maar schamel is (kennelijk tot grote verrassing van het bestuur) en kondigt men aan dat het wordt afgebouwd "omdat het niet tot de core business behoort", waarmee verzwegen wordt dat het Voorontwerp Natuurvergunning de ruimte ervoor substantieel beperkt tot slechts 1.000 ton per maand. In 2024 werd op MAA circa 5.000 ton per maand getruckte vracht afgehandeld.

In de businesscase wordt hoog opgegeven van de toekomst inzake eAviation, evenwel zonder enige serieuze onderbouwing. In 2023/2024 werd door de toenmalige CEO van Stekelenburg bekendgemaakt dat in het nieuwe Luchthavenbesluit zelfs geen ruimte voor eAviation was aangevraagd.

In diverse, ook recente, uitspraken van medewerkers van MAA zelf en diverse rapporten werd gewag gemaakt van de kwalitatief uitstekende afhandeling op MAA. Maar zodra CEO Meijs aan het roer kwam werd zowat in elk interview juist die 'kwalitatief uitstekende afhandeling' ernstig bekritiseerd.

• ongefundeerd optimisme bij bestuur MAA

"De businesscase blijft haalbaar" vormt reeds jarenlang het mantra van de Provincie en van MAA, evenwel zonder enige objectieve onderbouwing. Met een realisatie van:

- passagiers in 2023: **69%** en in 2024: **56%**
- cargo in 2023: **23%** en in 2024: **19%**
- eAviation: niets is dat mantra niet als realistisch te kenschetsen.

• er lopen juridische procedures tegen MAA

De Alliantie pleinAIR Maastricht en OmwonendenMAA zijn de voorbije jaren diverse procedures tegen MAA opgestart. Een selectie:

- procedure vanwege de veiligheidszones die in strijd met wet- en regelgeving buiten de start- en landingsbaan liggen
- handhavingsverzoek inzake vortex
- procedure inzake ultrafijnstof

- klacht economisch delict vanwege ontbreken Natuurvergunning
Goed om te weten is dat MAA illegaal in bedrijf is. Luchthavenbesluit,
Natuurvergunning en Milieuvergunning ontbreken.

• **over het nieuwe, aan te vragen Luchthavenbesluit (LHB)**

- met het nieuwe LHB krijgt MAA de beschikking over de gehele baanlengte van 2.750 m. Volgens (inmiddels al weer vertrokken) CEO Meijs zou dat cruciaal zijn om de prognoses uit de businesscase te halen. Volgens kenners zal het weinig uitmaken omdat er op MAA weinig luchtvracht wordt aangevoerd en de brandstofkosten hoger zijn dan elders. Alleen d.m.v. het geven van aanzienlijke kortingen op de havengelden kunnen deze structurele nadelen gecompenseerd worden, hetgeen uiteraard zwaar negatieve consequenties heeft voor het verdienmodel van MAA;

- elektrisch vliegen zou substantieel aan de omzet gaan bijdragen maar was zelfs in de aanvraag van het nieuwe Luchthavenbesluit niet opgenomen. Volgens een recent rapport van het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving - 2024) is commerciële elektrische luchtvaart op enige schaal pas op zijn vroegst rond 2050 te verwachten;

- het Voorontwerp Natuurvergunning, gepubliceerd voor de impactvolle uitspraak van de Raad van State van half december 2024 over beperkingen inzake intern salderen, beperkt de geprognosticeerde volumes aan passagiers, cargo en getruckte vracht in de businesscase op MAA substantieel;

- volgens de MOB van Johan Vollenbroek is het uiterst onzeker of dat MAA een Natuurvergunning kan krijgen. Het uitblijven ervan geeft de huidige minderheidsaandeelhouder het recht om zich terug te trekken, zoals bepaald in de 'term sheet', de overeenkomst met de Provincie.

Zie hiervoor: **Bijlage 2 - Term sheet, paragraaf 5 over Ontbindende voorwaarden;**

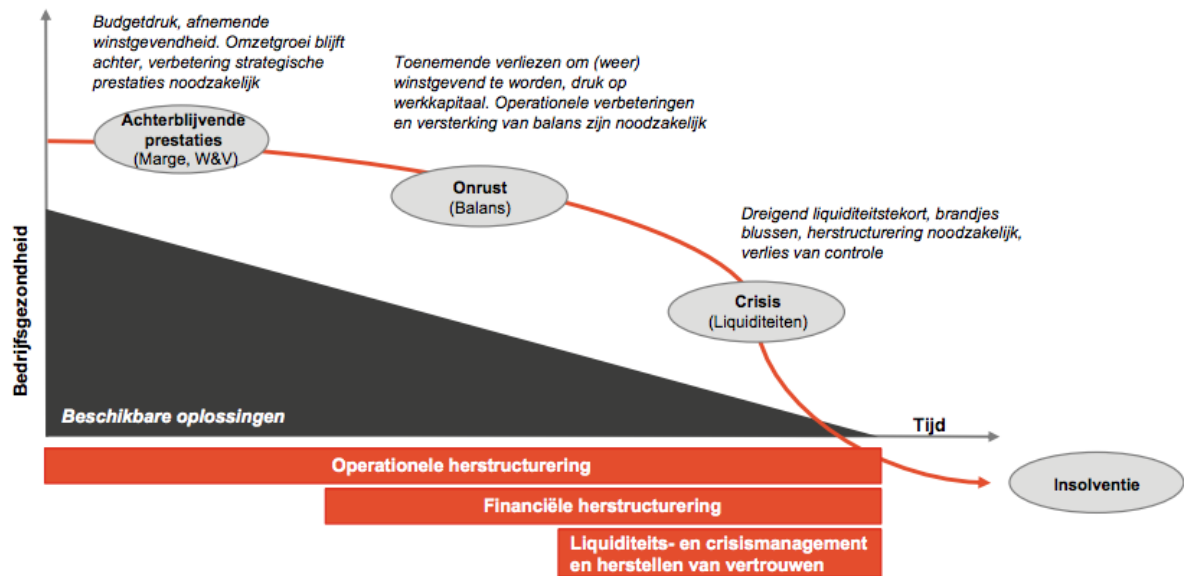
- volgens afspraken dient de CO2-uitstoot van vliegvelden te dalen. Als gevolg van het businessplan van MAA stijgt deze juist (met 60%!);

- volgens het nieuwe LHB moeten de meest lawaaiige en vervuilende toestellen, waaronder o.m. de B747's, uitgefaseerd worden. Uit het JV 2024 blijkt dat het

percentage van dit soort toestellen dat landt op MAA juist is toegenomen! Wat de financieel-economische gevolgen van het uitfaseren zullen zijn is onbekend.

De toestand waarin MAA zich financieel-economisch bevindt wordt hieronder weergegeven in een veelzeggende grafiek:

Figuur 1 De corporatie demise curve



Hierbij is de conclusie meer dan gerechtvaardigd dat MAA zich in de derde fase bevindt:

- dreigend liquiditeitstekort
- brandjes blussen
- herstructurering noodzakelijk
- verlies van controle.

Het lijkt slechts een kwestie van tijd lijkt te zijn dat MAA in een toestand van insolventie terecht gaat komen.

4.4. Risicomanagement - p. 35 JV 2024

"MAA hanteert een dynamisch risicomanagementproces, waarin interne beheersmaatregelen continu worden geëvalueerd en verbeterd. Deze interne beheersingsmaatregelen zijn en worden geïmplementeerd en verbeterd binnen alle geledingen van de organisatie. Vanuit onze governancestructuur tot concrete instructies op de werkvloer: alle maatregelen zijn gericht op het

managen van onze risico-exposure met als doel het vergroten van de haalbaarheid van onze organisatiedoelstellingen".

Commentaar van de onafhankelijke Statenonderzoeker op de risicobeschrijving/-beheersing in de halfjaarlijkse Basisrapportages:

De paragraaf risico's is onvolledig en bevat te weinig concrete informatie. In artikel 5 lid 4 van de Regeling Grote Projecten 2020 staat duidelijk opgenomen waaraan een risicoanalyse dient te voldoen.

- Aan het project verbonden risico's --> dit is omschreven
- Risico's in omvang --> hier is niet op ingegaan
- Impact van de risico's --> dit is aangegeven, maar er is niet verklaard waarom er impact is en hoe groot deze impact is
- Financiële gevolgen van de risico's en hoe deze beheerst worden --> slechts summier toegelicht en financiële gevolgen niet uitgewerkt en gekwantificeerd
- Hoe worden de risico's beheerst --> geen nadere toelichting
- Kans maal omvang van elk risico --> geen nadere toelichting

De beheersmaatregelen zijn bij elk risico vrijwel identiek; soms iets nader toegelicht, maar overall hetzelfde. Reeds bij de analyse van de basisrapportage is aangegeven dat het goed zou zijn niet alleen aan te geven dat er gemonitord en aangesproken wordt, maar ook wat er dan per risico precies gebeurt en wat voor afspraken er worden gemaakt en vastgelegd.

Bovenstaand commentaar door de Statenonderzoeker op de achtereenvolgende halfjaarlijkse Basisrapportages is elke keer vrijwel identiek; er verandert niets.

4.5. Risicomatrix - p. 36 JV 2024

1. Continuïteit

Op basis van de financiële resultaten over 2023 en 2024 is er in technische zin sprake van een risico t.a.v. de **continuïteit** van de vennootschap.

Ondanks de tegenvallende financiële resultaten over zowel 2023 als 2024 én het magere vooruitzicht over 2025 is er geen sprake van een reëel risico op **discontinuïteit**. Vanuit beide aandeelhouders is er een sterk commitment afgegeven voor de toekomst. Ten aanzien van cashflowmanagement kan de vennootschap steunen op afspraken binnen het financieringsarrangement met aandeelhouders. De organisatie zal in 2025 verder investeren in mensen, assets en procedures om de organisatie professioneler, slagvaardiger en competitiever in de markt te zetten.

Commentaar:

- het bestuur identificeert een continuïteitsrisico van de vennootschap 'in technische zin';
- men benoemt de enorme verliezen - in 2023 **€ 6,8 miljoen**, in 2024 **€ 11,5 miljoen** -, die nog schrijnender zijn indien afgezet tegen de netto-omzet, als 'tegenvallend';
- men omschrijft het nergens geconcretiseerde vooruitzicht voor 2025 als 'mager', terwijl er op dat moment geen enkele reden is om te veronderstellen dat het resultaat in 2025 beter zal zijn dan in de voorgaande jaren;
- men schrijft dat 'vanuit beide aandeelhouders er een sterk commitment is afgegeven voor de toekomst', hetgeen feitelijk gebakken lucht is (zie ook volgende bladzijde);
- men schrijft dat de vennootschap t.a.v. het cashflowmanagement' kan steunen op afspraken binnen het financieringsarrangement met aandeelhouders. In feite heeft de gedeputeerde tot groot chagrijn van Provinciale Staten op eigenhoutje het **tijdelijke** financieringsarrangement bedisseld. Dit 'arrangement' gaat op termijn ten koste van de omzet, want gelden bestemd voor achterstallig onderhoud worden nu ingezet voor het dekken van exploitatieverliezen;

4.6. PwC Spotlight 2022 - 01 over de continuïteitsveronderstelling

PricewaterhouseCoopers (PwC) Nederland, waar ook de accountant toe behoort die de jaarrekening van MAA heeft goedgekeurd, geeft in haar digitale brochure 'Spotlight 2022 - 01' invulling aan het begrip continuïteitsveronderstelling: voor iedere jaarrekening geldt dat het bestuur afweegt of de continuïteitsveronderstelling gehandhaafd kan worden.

Volgens PwC Spotlight is er sprake van 'ernstige onzekerheid' (ook wel onzekerheid van materieel belang) 'wanneer onzekerheid bestaat of de aanvullende medewerking van belanghebbenden zal worden verkregen of voldoende zal zijn, maar er wel een reële kans bestaat dat het geheel van de werkzaamheden van de rechtspersoon zal kunnen worden voortgezet'. Met andere woorden, op het moment dat de benodigde steun van derden nog niet is verkregen, maar er wel een reële kans is op die steun, dan is er sprake van een ernstige onzekerheid.

Volgens Spotlight is er sprake van blijvende gereede twijfel en materiële twijfel over de continuïteit wanneer de benodigde hulp van derden (provincie Limburg, de Schiphol Groep) reëel is, maar nog niet is verkregen. Deze zin bevat twee elementen:

- **is er (financiële) hulp nodig?**

Ja, er is dringend financiële hulp nodig. In het JV 2024 staat vermeld:

"dat gegeven de negatieve operationele kasstromen van 2023 en 2024 (respectievelijk **- € 6.4 miljoen** en **- € 7.5 miljoen**) men in in 2025 scherp zicht houdt op de liquiditeitspositie. Men verwacht dat er minstens tot en met 2026 sprake zal zijn van operationele verliezen, zoals ook in het businessplan beschreven zou zijn."

"Om deze 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. Deze tijdelijke inzet van middelen betreft een afspraak welke loopt **tot en met 30 juni 2026**. Met deze afspraak is er voldoende financiële ruimte om de operatie het komende jaar te kunnen financieren en wordt een stabiele oplossing geboden om tekorten **tijdelijk** op te vangen **en om achterstallig onderhoud weg te werken**."

"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."

- **is het realistisch om te rekenen op deze hulp die nog niet verkregen is?**

Nee, het is niet realistisch om op deze hulp te rekenen.

In het JV staat weliswaar: "Vanuit beide aandeelhouders is er een sterk commitment afgegeven voor de toekomst. Ten aanzien van cashflowmanagement kan de

vennootschap steunen op afspraken binnen het financieringsarrangement met aandeelhouders."

Maar de realiteit is geheel anders. De overheersende stemming in Provinciale Staten, die uiteindelijk moeten beslissen over deze hulp, is uiterst kritisch tot (zwaar) negatief. De kans dat Provinciale Staten ingaat op een nieuw verzoek tot financiële ondersteuning van dit zwaar verlieslatende bedrijf, is nihil. Vandaar dat een dergelijk verzoek dan ook niet gedaan wordt.

Het zogenaamde commitment van de andere aandeelhouder, de Schiphol Groep, stelt in de praktijk niets voor. Sterker nog, in de overeenkomst die met de Schiphol Groep is opgesteld t.b.v. haar deelneming in MAA, de term sheet, is de passage opgenomen dat zij niet verplicht kan worden bij te dragen aan exploitatieverliezen.

Zie hiervoor: **Bijlage 2** - Paragraaf 5 over Aanvullende financiering.

Het zogeheten sterke commitment wordt slechts met de mond beleden en geldt alleen voor de Bühne.

Bovendien is er bij het bestuur van MAA een saillant nieuw inzicht ingedaald. In het JV staat namelijk onder 'risicomatrix' bij punt 8:

"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."

Uit bovenstaande kan slechts één conclusie volgen: er bestaan serieuze zorgen over de continuïteit van MAA.

Daarom diende er specifieke informatie over de continuïteitsrisico's in de risico- en toekomstparagraaf van het bestuursverslag, inclusief de beoordeling door het bestuur van het effect daarvan op de continuïteitsveronderstelling te zijn opgenomen. En een uiteenzetting van de materiële onzekerheden die resteren ondanks het inzetten van mitigerende acties en plannen.

In de toelichting in de jaarrekening had t.a.v. de continuïteit moeten worden opgenomen:

- een uiteenzetting van de belangrijkste risico's voor de continuïteit
- een adequate toelichting van de belangrijkste gebeurtenissen of omstandigheden

die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de onderneming om haar continuïteit te handhaven

- een uiteenzetting van de mitigerende maatregelen en/of plannen van het bestuur om met deze gebeurtenissen en/of omstandigheden om te gaan
- daarnaast had in de toelichting vermeld moeten worden dat er sprake is van een onzekerheid van materieel belang m.b.t. gebeurtenissen/omstandigheden die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid om de continuïteit te handhaven en vermelding dat daardoor de onderneming mogelijk niet in staat zal zijn i.h.k.v. de normale bedrijfsvoering haar activa te realiseren en haar verplichtingen na te komen.

Consequentie van bovenstaande is o.m. dat de waardering van belastinglatentie op de balans moeten worden afgewaardeerd. Deze staat op de balans voor een bedrag van € 2.342.000,-.

4.7. Rapportage door de accountant

Als er één of meerdere continuïteitsrisico's zijn geïdentificeerd én er sprake is van een onzekerheid van materieel belang, heeft de accountant twee opties om te rapporteren. In ieder geval neemt de accountant de sectie 'Onzekerheid van materieel belang omtrent de continuïteit' op in de controleverklaring. Vervolgens kan de accountant ervoor kiezen om ook in die sectie te rapporteren over zijn werkzaamheden en eventuele bevindingen. De NBA geeft in de gewijzigde Standaard 700 ook de optie om de rapportage in een aparte sectie 'Controleaanpak continuïteit' op te nemen, naast de sectie 'Onzekerheid van materieel belang omtrent de continuïteit'.

Standaard 700 biedt de optie om bevindingen te rapporteren. Nog beter zou zijn geweest als dit geen keuze was maar een vereiste als er sprake is van een onzekerheid van materieel belang omtrent de continuïteit. Want als er alleen wordt gerapporteerd over de verrichte werkzaamheden, kan de gebruiker wellicht met nog meer vragen achterblijven. De accountant kan bijvoorbeeld het volgende beschrijven: 'Wij hebben de door het management uitgevoerde sensitiviteitsanalyse op de liquiditeitsbehoefte voor de komende twaalf maanden kritisch bevraagd en gecontroleerd, waarbij wij gebruik hebben gemaakt van externe marktdata'. Dit kan onder andere de volgende vragen oproepen:

- Wat zijn de belangrijkste uitgangspunten die daarbij zijn gehanteerd?

- Zijn die gewijzigd ten opzichte van voorgaand jaar? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?
- Vindt de accountant dit een aanvaardbare analyse mede gelet op zijn ervaring binnen de sector?
- Waarom is hier gekozen voor twaalf maanden?
- Van welke externe data heeft de accountant gebruikgemaakt? Waaruit blijkt dat die data betrouwbaar zijn?

Ondanks dat Spotlight 2022 - 1 - uitgebracht door PwC! - aandringt op het publiceren van de bevindingen van de accountant t.a.v. de belangrijkste veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de conclusie van het management om de continuïteitsveronderstelling te kunnen blijven hanteren, en niet alleen het beschrijven van de werkzaamheden die de accountant heeft verricht, ontbreekt dit aspect in het accountantsrapport van PWC. Er wordt 'overwogen', 'bevroegd', 'geëvalueerd' en 'vastgesteld', maar inhoudelijk is deze accountantsverklaring een lege huls.

4.8. Termijn van beoordeling van continuïteitsveronderstelling

Voor de beoordeling van de continuïteitsveronderstelling moet het bestuur ten minste een jaar vooruitkijken vanaf de datum van het opmaken van de jaarrekening. Ook als na afloop van het boekjaar blijkt dat er onzekerheden over de continuïteit zijn, moet dit nog in de jaarrekening aan bod komen. Spotlight schrijft: "Daarbij zal het bestuur ook belangrijke ontwikkelingen vlak daarna in ogenschouw moeten nemen, als deze de continuïteit kunnen raken." En iets explicieter: "Als er na 12 maanden wederom een liquiditeitsprobleem/continuïteitsrisico voor kan doen - is het geval! - dan moet dit vermeld worden."

In het JV staat het volgende over het financieren van de enorme en aanhoudende operationele tekorten:

"Om deze 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. Deze tijdelijke inzet van middelen betreft een afspraak welke loopt tot en met 30 juni

2026. Met deze afspraak is er voldoende financiële ruimte om de operatie het komende jaar te kunnen financieren en wordt een stabiele oplossing geboden om tekorten tijdelijk op te vangen en om achterstallig onderhoud weg te werken.

Aanvullend heeft de vennootschap een vordering op Businesspark (MAA) B.V. van groot € 5.5M. De verwachting is dat deze vordering in 2025 wordt geïnd waarmee de financieringsbehoefte met eenzelfde bedrag wordt verminderd.

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. We zijn ervan overtuigd dat het businessplan 2022 haalbaar lijkt richting 2030. Er is echter tijd nodig om de luchthaven duurzaam, toekomstbestendig en omgevingsbewust te maken. We zijn ons bewust dat het financiële herstel momenteel langzamer verloopt dan we ten tijde van het businessplan hadden ingeschat en dat de impact op resultaat en kasstromen minder positief is dan verwacht. Wij hebben er vertrouwen in dat de beschikbare financiering MAA voldoende liquiditeitsruimte geeft tot medio 2026. De in de jaarrekening gehanteerde grondslagen voor waardering en resultaatbepaling zijn op deze continuïteitsveronderstelling gebaseerd."

Uit bovenstaande volgen de volgende bemerkingen:

- er worden gelden t.b.v. achterstallig onderhoud ingezet op de lopende (en voortdurende) operationele tekorten te dekken. Daarmee wordt toekomstige opbrengsten gehypothekeerd, want het is o.m. het bestaan van achterstallig onderhoud dat negatief uitwerkt op de opbrengsten;
- er staat expliciet dat het een **tijdelijke** maatregel betreft die loopt tot en met 30 juni 2026. Wat er daarna gebeurt of moet gebeuren is totaal onzeker. Zoals eerder beschreven is er geen enkel zicht op financiële ondersteuning vanuit Provinciale Staten of mede-aandeelhouder Schiphol.
- men is er van overtuigd dat het businessplan haalbaar lijkt richting 2030. Dit is echter een loze kreet omdat er geen enkele onderbouwing, bijv. in de vorm van marktverkenning en/of -onderzoek bestaat die de betreffende prognoses ondersteunt resp. rechtvaardigt.
- men schrijft dat er tijd nodig is om de luchthaven duurzaam, toekomstbestendig en omgevingsbewust te maken. Dit berust op louter greenwashing:
 - een vliegveld zal de komende tientallen jaren niet duurzaam zijn. eAviation komt BOVENOP de huidige praktijk van (zware) lawaaiige en vervuilende toestellen die gewoon wordt voortgezet.
 - MAA zal nooit toekomstbestendig kunnen zijn vanwege tal van operationele en andere beperkingen, zoals vermeld in de 'Staat van Maastricht Aachen Airport - 2025' door Neo Observatory (zie **bijlage 1**);

- MAA zal nooit 'omgevingsbewust' kunnen zijn vanwege haar ligging temidden van tal van woonkernen op zeer korte afstand.

- men schrijft "dat het financiële herstel momenteel langzamer verloopt dan we ten tijde van het businessplan hadden ingeschat en dat de impact op resultaat en kasstromen minder positief is dan verwacht". Dit is ronduit een leugen. Uit het JV blijkt dat het verlies over 2024 (nog) hoger is dan in 2023 en de kasstromen (nog) negatiever.

Ook is verzwegen dat er moeizame onderhandelingen met de belangrijkste passagiersmaatschappij op MAA, Ryanair, gaande waren. Deze hebben uiteindelijk geleid tot het vertrek ervan in het najaar.

Dat de accountant deze door het bestuur van MAA verstrekte informatie kennelijk zomaar heeft geslikt, is uiterst bedenkelijk. MAA staat voortdurend negatief in het nieuws. De onafhankelijke Statenonderzoeker is in zijn halfjaarlijkse rapportages uiterst kritisch t.a.v. het wel en wee van de luchthaven. De regionale pers publiceert geregeld over de slechte staat van de luchthaven. Er waren voor de accountant dus volop mogelijkheden om zich op een objectieve wijze te vergewissen van de werkelijke staat van MAA: deplorabel, met ernstige zorgen t.a.v. de continuïteit.

4.9. NBA over continuïteit en maatschappij

De NBA heeft een publicatie verzorgd over het onderwerp continuïteit. Het rapport is getiteld 'Oorzakenanalyse continuïteit' en behandelt de rol van de accountant bij bedrijfscontinuïteit. De auteur is Agnes Koops-Aukes, lid van de raad van bestuur van **PwC Nederland** en lid van de Stuurgroep Publiek Belang. Vanuit haar rol in de stuurgroep is zij sponsor van de Werkgroep Continuïteit. Hieronder volgt een citaat uit het rapport:

"Het jaarverslag (inclusief de jaarrekening) is vooral gericht op het verleden en het afleggen van verantwoording daarover. In de jaarlijkse verantwoording komt, op basis van de Nederlandse wet- en regelgeving, slechts beperkt expliciet de continuïteit en de toekomstbestendigheid van de organisatie aan de orde. Daarbij bestaat ook nog onduidelijkheid over het onderscheid tussen continuïteit en toekomstbestendigheid en

de lengte van de toekomstige periode waarover de organisatie moet rapporteren. Dit draagt mede bij aan een onduidelijke en daarmee eigen interpretatie door stakeholders van wat van de organisatie in haar verslaggeving mag worden verwacht. De wettelijk minimale toelichtingsvereisten voldoen daardoor **niet** aan de maatschappelijke verwachtingen."

4.10. Maatschappelijke verantwoordelijkheid van de accountant

Uit: NBA-platform voor accountants en financials - Wim Nusselder (samenvatting)

Accountants beschouwen zich als vertrouwenspersonen van het maatschappelijk verkeer. In september 2014 sprak de beroepsgroep uit dat te willen doen 'In het publiek belang'.

Het publieke belang is dat organisaties hun maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen. De rol van accountants reikt verder dan het waarborgen van de betrouwbaarheid van financiële cijfers. Ze bouwen en borgen verantwoordelijkheid in relaties tussen organisaties en hun belanghebbenden. Niet alleen aandeelhouders en andere eigenaars, maar **alle** belanghebbenden.

Accountants focussen vanouds op betrouwbaarheid van financiële cijfers. In deze tijd is betrouwbare verslaggeving niet meer voldoende voor vertrouwen in relaties tussen organisaties en belanghebbenden en in de samenleving als geheel. We hebben te maken met sterk toegenomen mogelijkheden om bijv. selectief verslag te leggen en informatie te 'ramen' en 'bij te kleuren'. De handtekening van een accountant bij cijfers weegt niet meer op tegen ons bewustzijn van al die mogelijkheden om ons met een kluitje in het riet te sturen.

4.11. Beschrijving van het maatschappelijke belang van MAA ontbreekt

De laatste zin uit de voorgaande paragraaf verwoordt exact wat m.b.t. MAA aan de hand is, want het ontbreken van het publieke belang van MAA wordt nergens vermeld. Niettemin is er sprake van een structureel verlieslatend, vervuilend, lawaaiig,

gezondheid van omwonenden bedreigend, de staat van de natuur aantastend en illegaal in bedrijf zijnde onderneming die met steeds meer gemeenschapsgeld kunstmatig in leven wordt gehouden.

Twee Maatschappelijke Kosten-Baten Analyses (MKBA's) hebben uitgewezen dat sluiting van MAA maatschappelijk het beste is voor Limburg.

Een kritische second opinion op de businesscase en een voor MAA vernietigende marktverkenning worden immer straal genegeerd.

Bovendien heeft de beoogde groei van de luchthaven aantoonbaar negatieve gevolgen voor de toeristische sector in Zuid-Limburg. Emeritus Paul Peeters van de University of Applied Sciences in Breda stelt dat de voorgestelde uitbreiding van MAA een

negatieve impact zal hebben van al gauw

€ 50 miljoen en mogelijk zelfs meer.

De accountant faalt hier volledig inzake zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid door van de hierboven genoemde, belangwekkende zaken geen enkele notitie te nemen.

Bijlage 1

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 vrachthubs 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 CO₂-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 van deze nota:

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.

Bijlage 2

Term sheet - aanvankelijk geheim gehouden afspraken tussen provincie Limburg en de Schiphol Groep t.b.v. de deelneming van de Schiphol Groep in MAA Ontbindende voorwaarden en aanvullende financiering

5. Ontbindende voorwaarden	<ul style="list-style-type: none">• 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.• Niet beschikken over een geldige natuurvergunning overeenkomstig de kaders zoals opgenomen in het business plan en de business case van 2023-2040• Niet beschikken over een milieuvergunning overeenkomstig de kaders zoals opgenomen in het business plan en de business case van 2023-2040
-----------------------------------	--

23.Aanvullende financiering	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 3

Uitgeschreven interview van L1 met L. Jossart, CEO van Luchthaven Luik, op 20 januari 2025

- tussen streepjes het commentaar van de reporter -

20 januari 2025 - L1

"Als je kijkt naar de markt wereldwijd en ook in Europa, dan was 2024 een topjaar. We vergelijken ons met vliegvelden als Frankfurt, Amsterdam en Parijs. Alle drie hadden een topjaar."

- 2024 was dus een rampjaar voor MAA. Maar wereldwijd ging het vrachtvervoer, ook wel cargo genoemd, als een trein. Luik had dus ook een topjaar. Om een paar cijfers te noemen: het was het een na beste jaar ooit. De vracht groeide er met 16%. En het aantal cargo-maatschappijen dat het vliegveld aandeed nam toe van 40 naar 48. De directie heeft dus grote verwachtingen voor de toekomst. -

"We gaan het volume verdubbelen. Van 1.1 miljoen ton naar 2,5 miljoen ton vracht. Om dat doel te bereiken moeten we € 500 miljoen investeren de komende 15 jaar."

- De komende jaren worden dus honderden miljoenen euro's geïnvesteerd in Luik. De vergelijking met het vliegveld in Beek doet steeds meer denken aan die van Klein Duimpje en de Reus. Waarbij Klein Duimpje het vooral moet hebben van de kruimels die achterblijven.-

Meijs: "De luchthaven Luik is inmiddels zo groot geworden. En wat ik zelf altijd merk, en dat merkt u waarschijnlijk ook als consument, dat héle grote partijen her en der steken laten vallen en sommige partijen, misschien niet de grootste partijen op Luik, maar de wat kleinere partijen zich wellicht niet meer 100% gehoord voelen op zo'n grote luchthaven. En juist die segmenten zouden hier misschien de volle aandacht kunnen krijgen."

- De directeur verwacht dat de grote vrachtvliegvelden steeds groter worden en dat de kleintjes het nakijken hebben. Zo heeft Luik nog onlangs Turkish Airlines overgenomen van het vliegveld in Beek. -

"Dat is het voordeel van een grote speler op de markt. Je kunt dan grote maatschappijen verbinden. Zoals een Chinese cargo die naar Luik vliegt waarna de vracht verder gaat met een Afrikaans toestel. Als je veel van die grote maatschappijen naar je toe hebt getrokken, ben je in het voordeel. De grote vrachtvliegvelden worden groter en de kleine hebben het dan steeds moeilijker."

- En daarmee lijken de problemen van MAA om binnen enkele jaren uit de rode cijfers te komen eerder groter dan kleiner te worden. -