

Reactie op Eerste voortgangsrapportage

'Groot Project Transitie MAA'

Alliantie pleinAIR Maastricht

alliantie@pleinairmaastricht.nl

05 mei 2025



Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA',
brief GS van 8-4-2025 (GS DOC-00739336)

<https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/b8ff201d-ad59-4993-b6fa-c98b075ff746>

Enkele belangrijke conclusies

Zijn de beoogde vervoerscijfers uit het Businessplan 2022 nog haalbaar?

Tot nu toe blijven de resultaten sterk achter bij de verwachtingen. Het aantal passagiers daalt op jaarbasis en bedraagt inmiddels slechts ongeveer 55% van wat werd voorzien, en de luchtvracht blijft zelfs steken op slechts ongeveer 20%.

In zowel het Ontwerp Natuurvergunning als de aanvraagprocedure voor het Luchthavenbesluit wordt uitgegaan van de vervoerscijfers voor 2025 zoals die opgenomen zijn in het Businessplan. Deze cijfers liggen echter aanzienlijk lager dan die voor 2030: 37% minder passagiers en 19% minder luchtvracht.

Om de gewenste groei van de luchtvracht te kunnen realiseren wordt het gebruik van 2.750 meter van de start- en landingsbaan noodzakelijk geacht. Maar de bijbehorende veiligheidszones zouden in dat geval deels buiten het luchthaventerrein komen te liggen. Dit is in strijd met internationale verdragen waaraan Nederland volgens de rechter gehouden is. Daarom is er inmiddels een Handhavingsverzoek ingediend. Het is zelfs mogelijk dat de toegestane baangebruikslengte moet worden teruggebracht tot minder dan de huidige 2.500 meter.

"Voor de toekomst van de luchthaven is eAviation van groot belang", aldus de Statenonderzoeker. Echter, voor elektrisch vliegen is in het nieuwe Luchthavenbesluit helemaal geen ruimte aangevraagd...

Zou de conclusie dan ook niet moeten luiden dat het Businessplan 2022 stilaan volstrekt onrealistisch is geworden want inmiddels ver af staat van de feitelijke situatie?

Desondanks valt op pagina 33 van de Voortgangsrapportage te lezen:

"Gedeputeerde Staten zijn van mening dat er thans geen aanleiding is om het Businessplan 2022 bij te stellen."

In de Voortgangsrapportage zijn tevens vijf risicogebieden voor de Provincie beoordeeld. In alle gevallen wordt de kans op realisatie van de risico's als (zeer) onwaarschijnlijk ingeschat. De Alliantie daarentegen acht elk van deze risico's juist (zeer) waarschijnlijk en onderbouwt dit ook. **Het lijkt er sterk op dat de Provincie Limburg deze risico's stelselmatig onderschat.**

De informatie over de vervoerscijfers is sterk verbeterd ten opzichte van de Basisrapportage van vorig jaar in mei. De huidige Voortgangsrapportage bevat toch nog twee fouten. In de tabel op pagina 25 zijn de aantallen van 2024 volgens een andere definitie bepaald dan de voorgaande jaren, terwijl dat niet duidelijk is aangegeven in de tabel zelf. Nu wordt de indruk gewekt dat het aantal passagiers aanzienlijk is gegroeid, terwijl er in werkelijkheid vrijwel geen groei was, en dat de hoeveelheid vracht met bijna een vijfde is toegenomen, terwijl er in werkelijkheid een daling plaatsvond met bijna een tiende. In de grafiek over de ontwikkeling van het aantal passagiers op pagina 26 ontbreekt het meest relevante jaar 2024.

Hier volgt de volledige reactie van de Alliantie pleinAIR Maastricht

Ad Begeleide brief van 8 april 2025

Benchmarking

Bij benchmarking vergelijk je de prestaties van verschillende bedrijven of organisaties. Zij kunnen zich dan met elkaar vergelijken. De kwaliteit van organisaties wordt zo beter.

Pagina 2 toezegging 9629 betreffende benchmarken met andere luchthavens.
Status: *“De mogelijkheden om te benchmarken worden nog onderzocht.”*

De uitkomst van de benchmarking is pijnlijk. Passagiers en vracht bij Nederlandse luchthavens groeien of zijn gegroeid naar het niveau van 2019, het laatste jaar voor de coronacrisis. In 2024 hadden Eindhoven en Rotterdam al meer passagiers dan in 2019, Schiphol nog niet (-7%) maar bij MAA bleek het verschil met 2019 nog zeer groot: -49%. Ook t.a.v. vracht zat Schiphol in 2024 nog wat onder het niveau van 2019 (-5%), maar MAA zat daar ver onder: -74%. Bij passagiers wordt bij MAA het verschil met 2019 tot nu toe nog steeds groter. (Zie tabel 2 in <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf>)

In opdracht van de Alliantie pleinAIR Maastricht heeft NEO Observatory in mei 2024 een marktonderzoek uitgevoerd voor de luchtvracht op MAA waarbij ook gekeken is naar de positie ten opzichte van andere luchthavens: <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Marktonderzoek-luchtvracht-MAA-21052024-NEO-WM.pdf> In februari 2025 is dat onderzoek geactualiseerd: <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Staat-van-MAA-7-2-25.pdf> Het beeld dat hier naar voren komt over de marktpositie van de luchtvracht op MAA is zeer negatief. Er is alleen al het gegeven dat MAA zeer klein is, onder meer omdat hier te weinig luchtvracht aangeboden wordt om vrachtvliegtuigen weer volgeladen te laten vertrekken. Dit geeft structureel een kostennadeel ten opzichte van grote luchthavens.

Bij Schiphol bestond de totale hoeveelheid luchtvracht gemiddeld over de afgelopen 25 jaar uit 51% geloste goederen en 49% geladen goederen. Bij Bierset (Luik) zijn deze percentages 49% en 51%. Bij MAA was er helemaal geen evenwicht: 67% gelost en 33% geladen. Geladen vracht beslaat dus minder dan de helft van geloste vracht. In de afgelopen 3 jaar is de disbalans zelfs opgelopen tot 73% gelost en 27% geladen. Bovendien blijkt dat de hoeveelheid vracht per vlucht de afgelopen jaren is afgenomen.

Ad Deel I Kern informatieverschaffing aan Provinciale Staten Scope, doelrealisatie, risico's en financiën

Algemeen

Transitie MAA

Is er eigenlijk wel sprake van transitie van MAA? Afgezien van de reductie van CO₂ op de marginale grondgebonden activiteiten is er bij de beoogde realisatie van het Businessplan juist sprake van een toename van de uitstoot van CO₂ met wel 60%(!) Saillant detail: MAA omschreef in de MER-beoordeling die toename als beperkt. Dat vormde dan ook een van de belangrijke kritiekpunten van de Commissie MER op de MER-beoordeling MAA. Verder betreft transitie de inzet op elektrisch vliegen. Afgezien van het feit dat volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) grootschalig elektrisch vliegen niet eerder (wel later!) verwacht kan worden dan in 2050, komt volgens het Businessplan elektrisch vliegen niet in plaats van maar BOVENOP de huidige praktijk. Ook ontbreekt een marktonderzoek/-verkenning over de plaats die MAA zou kunnen innemen indien elektrisch vliegen (ooit) van de grond komt.

Overigens heeft men de nieuwe directeur Meijs tot nu toe niet kunnen betrappen op ook maar enige uitspraak ten gunste van (een transitie naar) een duurzame luchthaven.

Ad 6. Doelmonitoring en doelrealisatie

Pagina 12 van de rapportage: **CO₂-reductie**

Stand van zaken per 1 juli 2024. *“MAA heeft in maart 2024 een accreditatie ontvangen op level 3 binnen het Airport Carbon Accreditation Program.”*

Het Instrumenten-vliegverkeer (IFR) van MAA heeft in 2023 naast de landing-, taxi-, start- en hulpaandrijvingseenheid-emissies (LTO&APU-emissies) ook tijdens de Climb, Cruise & Decent passage-emissies (CCD) tot aan of vanaf de landsgrenzen 8.083 ton CO₂ veroorzaakt. Met welke maatregelen heeft MAA welke aantal tonnen CO₂-emissies kunnen reduceren?

Pagina 13 van de rapportage: **Net-zero gasverbruik**

“Sinds 2024 is het gasverbruik van MAA CO₂-neutraal, door volledige compensatie met certificaten. Deze certificaten garanderen dat de CO₂-uitstoot volledig wordt gecompenseerd. Op korte termijn vormt dit een effectieve oplossing voor het verduurzamen van de uitstoot van aardgas.”

Er wordt op internationale schaal ernstig en grootschalig gefraudeerd met dit soort certificaten. Welke garantie heeft MAA dat dit met haar certificaten niet het geval is?

Pagina 13 van de rapportage: **Netverzwaring**

"MAA heeft bij netbeheerder Enexis een aanvraag ingediend voor de verhoging van de capaciteit van de hoofdaansluiting naar 10MW, evenals een uitbreiding van de teruglevercapaciteit. Deze netverzwaring is cruciaal om de verduurzamingsinitiatieven van de luchthaven in de toekomst verder te ondersteunen, zoals uitbreiding van duurzame energiebronnen en de elektrificatie van de grondoperatie."

Er is sprake van netcongestie. Heeft dit invloed op de verduurzamingsinitiatieven? NOS Nieuws 21-5-25: 'De verzwaring van elektriciteitsnetten kan forse vertraging oplopen nu er in de Voorjaarsnota geen afspraken zijn gemaakt over stikstofmaatregelen.' Dat zegt netbeheerder Liander. De netbeheerder vreest dat de verzwaring van het elektriciteitsnet de komende tijd vastloopt. Directeur Baud: "Duidelijkheid vanuit Den Haag is essentieel voor de toekomst. Ermee wachten heeft gevolgen voor de stroomnet-uitdagingen in heel Nederland."

Pagina 14 van de rapportage: **A3 Het verduurzamen van het vliegverkeer door in te zetten op elektrisch vliegen (e-Aviation).**

"In juni 2024 is MAA een pilot gestart als thuisbasis voor de eerste, voor het publiek toegankelijke elektrische vluchten tussen Nederland, België en Duitsland. Met deze pilot kunnen passagiers emissievrij vervoerd worden tussen de regionale luchthavens en internationale hubs in Europa."

Volgens IATA zal geen enkel scenario de luchtvaart in staat stellen een netto-nul CO₂-uitstoot te bereiken. Tegenwoordig kan het e-vliegtuig Pipistrel Velis Electro met twee zitplaatsen maximaal voor een vluchtduur van 50 minuten plus 30 minuten reservetijd in de lucht blijven. Net voldoende vliegtijd om de maximaal 170 kg gewicht van piloot en passagier zonder bagage rondom MAA te vervoeren. Met welke e-vliegtuigen zou naar de internationale hubs Londen, Parijs, Frankfurt en Amsterdam gevlogen worden? En waar blijft de toegezegde evaluatie van de pilot?

Pagina 17/18 van de rapportage: **Informatievoorziening omwonenden**

"Actualiseren website MAA waar omwonenden informatie kunnen vinden over o.a. volumes."

Reeds in oktober 2024 werden op de website van MAA de behaalde volumes over november en december in de vorm van staafdiagrammen weergegeven. Pas na aandringen door de Alliantie werden die maanden later aangepast aan de realiteit: met 40% resp. 60% teruggebracht. Tot op heden ontbreekt elke weergave van de behaalde volumes in de voorbije maanden.

Pagina 20 van de rapportage: **Businessplan: Uitfasering van 747-400**

"Ontmoedigen van de 747-400 per nieuw Luchthavenbesluit (eind 2024 / begin 2025) met minimaal 100% verhoogd tarief landing/take-off. "

"Bij het opstellen van het Businessplan 2022 is reeds rekening gehouden met de uitfasering van genoemde vliegtuigen. Om die reden heeft de uitfasering geen additionele gevolgen voor de rentabiliteit van MAA."

Nu het nieuwe Luchthavenbesluit steeds maar wordt uitgesteld en “uitfasering geen additionele gevolgen voor de rentabiliteit van MAA” heeft, bestaat er geen enkele reden om langer te wachten met het ontmoedigen van de 747-400 door de landingsgelden ervan met minimaal 100% te verhogen.

Wat houdt 'definitief uitfaseren per 2030' in? Duurt het dan nog een tijd voordat de 747-400 verdwijnt?

Pagina 23 van de rapportage: **Bestand vastgoed**

“In verband met de ingezette doorontwikkeling van MAA en de hierin aangebrachte focus, verbetering kwaliteit goederenafhandeling, zal als gevolg van een gewijzigde prioriteitsstelling de planning van de opgave achterstallig onderhoud wijzigen en de einddatum verschuiven van 2027 naar 2029.”

Welke garantie is er dat met de gelden bestemd voor achterstallig onderhoud niet de investeringen t.b.v. verbetering kwaliteit goederenafhandeling gefinancierd worden?

Pagina 23 van de rapportage: **Diverse externe ontwikkelingen**

“Diverse externe ontwikkelingen zoals de ontwikkeling van luchthaven Liège Airport (Luik) hebben (in)direct invloed (positief én negatief) op de bedrijfsvoering en resultaten van MAA zonder dat MAA deze ontwikkelingen kan sturen c.q. controleren. MAA focust nu voornamelijk op de commerciële activiteiten en de interne organisatie. Zodat de kwaliteit van de afhandeling waar MAA om bekend staat, nog verder kan worden verbeterd tot een relevant concurrentievoordeel. Met een excellente afhandeling kan MAA een belangrijke speler zijn en blijven voor specifieke markten en klanten waar flexibiliteit, efficiency en snelheid de voornaamste wensen vormen.”

Wat zijn de positieve invloeden op de bedrijfsvoering en resultaten van MAA veroorzaakt door de ontwikkeling van luchthaven Liege Airport? Waarom worden de negatieve gevolgen van de enorme groei en verdere perspectieven van luchthaven Liege Airport voor MAA verzwegen? Waarom wordt de boodschap in een recent interview met L1 van de succesvolle directeur van deze boomende luchthaven t.a.v. MAA niet vermeld: de grote luchthavens worden groter en de kleintjes hebben het nakijken? Waarom worden sowieso alle uitingen van onderbouwde kritiek op het blinde geloof in de toekomst van MAA structureel weggelaten? Dient de Voortgangsrapportage de aandeelhouders niet een zo volledig en objectief mogelijk beeld voor te houden over de huidige ontwikkeling en het toekomstperspectief van MAA?

MAA staat kennelijk bekend om haar kwaliteit van de afhandeling. Desondanks heeft de huidige directeur in diverse interviews deze juist afgekraakt. Hoe zit het nu?

Pagina 24 van rapportage: **C2 Groei van passagiers- en cargovluchten.**
Stand van zaken 1 januari 2025

“Uit deze tabel blijkt dat de aantallen passagiers en tonnen gevlogen vracht achterblijven bij de in het Businessplan genoemde aantallen. Dit is onder andere een gevolg van de baansluiting in het voorjaar van 2023, de mondiale situatie in de vrachtsector en het niet optreden van de verwachte schaarste qua slots op andere vrachtluchthavens. Verder is duidelijk geworden dat de luchthaven intern een aantal zaken en systemen in de vrachtafhandeling nog niet op orde heeft.”

De aantallen passagiers en tonnen gevlogen vracht blijven niet gewoon achter, maar zéér ver achter bij de in het businessplan genoemde aantallen. Qua vracht wordt slechts 20% gerealiseerd! Dat men de gevolgen van de baansluiting niet goed heeft ingeschat is direct aan het management van MAA te wijten. En hoe lang gaat men dit argument nog gebruiken? Waarom zijn de vliegmaatschappijen niet teruggekeerd, ondanks dat MAA 'bekend staat om haar kwaliteit van de afhandeling'? Hoe lang houdt men zichzelf en de politiek nog voor de gek door de conclusies van het Marktonderzoek Luchtvracht MAA door Neo Observatory (Manshanden) te negeren, dat op een heldere wijze structurele beperkingen van MAA benoemt? De mondiale situatie als argument gebruiken is behoorlijk zwak. Elders zijn de volumes min of meer weer op het niveau van voor de coronacrisis. Op MAA is het huilen met de pet op.

**Pagina 25 van rapportage: C2 Groei van passagiers- en cargovluchten.
Stand van zaken 1 januari 2025**

In de regels met het aantal passagiers en aantal ton vracht wordt voor 2024 een andere definitie gebruikt dan voor 2022 en 2023. Dit geeft een misleidend beeld, met name bij vracht. Uit onderstaand overzicht blijkt dat volgens de tabel in de Voortgangsrapportage de luchtvracht van 2023 naar 2024 is gestegen met 18%, terwijl volgens cijfers van het CBS de luchtvracht is gedaald met 9%. Bij passagiers is het effect van het definitieverschil minder groot, maar is het ook hier onjuist om een tijdreeks te geven, waarin een definitieverandering zit.

In de Voortgangsrapportage wordt dus een misleidend beeld gegeven, met name ten gunste van de ontwikkeling van de hoeveelheid luchtvracht.

Vervoerscijfers MAA

	Niveau			Procentuele verandering t.o.v. voorgaande jaar	
	2022	2023	2024	2023	2024
Aantal passagiers	Er staat: 266.032	223.152	228.359	Hieruit berekend: -16%	+2%
Aantal passagiers Volgens definitie CBS Volgens definitie MAA	Er had moeten staan: 266.032	223.152	223.507 228.359	Hieruit berekend: -16%	+0%
Aantal ton gevlogen vracht	Er staat: 108.218	32.275	38.132	Hieruit berekend: -70%	+18%
Aantal ton gevlogen vracht Volgens definitie CBS Volgens definitie MAA	Er had moeten staan: 108.218	32.275	29.448 38.132	Hieruit berekend: -70%	-9%

Definitie MAA:

Passagiers inclusief general aviation.

Gevlogen vracht inclusief vracht die over de weg wordt aangevoerd en met een vliegtuig de luchthaven verlaat.

Er lijkt echter meer aan de hand.

Wat betreft de definitie CBS voor gevlogen vracht gelden voor 2024 de volgende cijfers:

Goederenvervoer totaal	29.448 ton
Geloste goederen	22.008 ton
Geladen goederen	7.440 ton

Volgens MAA is de totale gevlogen vracht 8.684 ton hoger dan volgens het CBS namelijk 38.132 ton. In de Voortgangsrapportage staat daarover:

“Opmerking 1: Met ingang van 2024 rekent MAA vracht die over de weg wordt aangevoerd en met een vliegtuig de luchthaven verlaat tot ‘gevlogen vracht’. In 2022 en 2023 werd deze vracht gerekend tot ‘gereden vracht’.”

Dit betreft dus geladen luchtvracht bij MAA. Waarom zou die niet in het cijfer van het CBS zitten? In dagblad De Limburger van 12-4-25 staat: *“Een woordvoerder legt uit dat vracht voor Schiphol vaak in Beek wordt gelost en per vrachtwagen naar Schiphol wordt gebracht. Dat werd als gereden vracht beschouwd, maar vanaf vorig jaar zien wij het als gevlogen vracht.”* Dit betreft dus geloste luchtvracht bij MAA. Waarom zou die niet in het cijfer van het CBS zitten? Op de website van MAA wordt het verschil met de definitie van CBS aldus aangeduid: *“transitvracht (vracht die bijv. op MAA landt en vervolgens per truck naar een andere luchthaven gaat).”* Dit betreft dus opnieuw geloste luchtvracht bij MAA. **Alles wijst erop dat bij de definitie van MAA sprake is van dubbeltelling bij de luchtvracht.**

Het aantal passagiersbewegingen is volgens de tabel op pagina 25 van de Voortgangsrapportage in 2024 gelijk aan 1.534. Volgens de website van MAA is dat 767. Welk cijfer is fout?

Het aantal vrachtbewegingen is volgens de tabel in de Voortgangsrapportage in 2024 gelijk aan 1.399. Volgens de website van MAA is dat 700. Welk cijfer is fout?

Conclusie op basis van de cijfers

Onder de tabel staat als eerste:

“In de tweede jaarhelft van 2024 heeft geen verbetering plaatsgevonden van de volumes. Dit is overigens conform verwachting gedurende 2024.”

De belangrijkste conclusies ontbreken echter.

Bij passagiers is de realisatie in 2024 ongeveer 45% lager dan de verwachting in het businessplan.

Bij vracht is de realisatie in 2024 ongeveer 80% lager dan de verwachting in het businessplan.

Zie de grafiek op pagina 58 van de Voortgangsrapportage. Waarom staat deze belangrijke grafiek verstopt in het **Deel II Overige informatie** en is die niet opgenomen in de paragraaf **C2 Groei van passagiers- en cargovluchten?**

Zie ook tabel 1 in <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf>

Pagina 25 van rapportage: **C2 Groei van passagiers- en cargovluchten.**

Stand van zaken 1 januari 2025

“Een belangrijk concurrentievoordeel van MAA ten opzichte van andere luchthavens is het feit dat MAA over haar eigen afhandelingsbedrijf beschikt.”

Moeten voor een evenwichtig en verantwoord beeld ook niet de concurrentiële nadelen van MAA genoemd worden, zoals vermeld in het Marktonderzoek Luchtvracht MAA door NeoObservatory?

Pagina 26 van de rapportage: grafiek **Ontwikkeling passagiers vanaf 2014**

Het meest recente jaar, 2024, ontbreekt.

Pagina 30 van de rapportage: **C3 Financieel gezond in 2035**

Stand van zaken per 1 januari 2025

“De financiële resultaten over 2024 zullen worden gerapporteerd in de tweede voortgangsrapportage met als peildatum 1 juli 2025. De jaarcijfers zijn momenteel nog niet samengesteld; de audit door PWC vindt plaats in april.”

Is het niet onbegrijpelijk en onverantwoord dat men geen enkele toelichting geeft over het - te verwachten - resultaat over 2024, na de grote verliezen uit 2023. Terwijl bekend is dat de volumes van passagiers en luchtvracht in 2024 nauwelijks gestegen of zelfs gedaald zijn t.o.v. 2023. En wat de financiële gevolgen voor de provincie zullen zijn?

Een kwalitatieve indicatie van de financiële resultaten over 2024 wordt wel gegeven in paragraaf 5 van <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf>. Daar staat: “Op basis van de reeds over 2024 bekende passagiersaantallen en tonnages vracht komt het aantal WLU's over afgelopen jaar 5% lager uit dan in 2023. Het verlies in 2024 zal dus zeer waarschijnlijk minstens even groot zijn als in 2023.”

Ad 7. Visie Gedeputeerde Staten

Pagina 31 van de rapportage: **Stoplichten**

A. Duurzame luchthaven. A3 Het verduurzamen van het vliegverkeer eAviation. Kleur is geel: Op dit moment is nog niet duidelijk of het lange termijn doel wordt behaald.

- het PBL stelt in haar rapport uit maart 2024 "Klimaatneutrale luchtvaart in 2050" op blz. 33 dat grootschalig commercieel batterij-elektrisch vliegen voor 2050 niet als realistische optie wordt gezien
- voor eAviation op MAA ontbreekt elke marktverkenning en -onderzoek
- voor eAviation is in het nieuwe Luchthavenbesluit geen ruimte aangevraagd
- het businessplan gaat uit van 69.000 passagiers in 2030, 469.000 passagiers in 2035 en 641.000 passagiers in 2040
- de directeur van MAA heeft laten optekenen dat deze prognoses met de huidige kennis niet meer als zodanig zouden worden opgesteld.

Conclusie; dit stoplicht had **niet geel maar rood** moeten zijn: Indicatie dat doel (op termijn) niet wordt behaald.

B. Omgevingsbewuste luchthaven. B2 Uitfaseren meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen. Kleur is groen: Doel behaald.

In 2022 werd voorzien dat er uiterlijk in 2025 een nieuw Luchthavenbesluit (LHB) zou komen, waarbij vanaf de inwerkingtreding ervan MAA zou beginnen met het uitfaseren van de B747-400 door de landingsgelden met minstens 100% te verhogen. Echter, nu blijkt dat het nieuwe LHB met minstens een jaar wordt uitgesteld (en mogelijk nog (veel) langer), dreigt dit een loze belofte naar de omgeving te worden. Daardoor dient de kleur **niet groen maar geel** te zijn.

C. Toekomstbestendige luchthaven.

C2.1 Groei van passagiers. Kleur is geel: Op dit moment is nog niet duidelijk of het lange termijn doel wordt behaald.

Het volume van het aantal passagiers maakt inmiddels haast eenzelfde glijvlucht naar beneden door als dat van de luchtvracht. Het Voorontwerp Natuurvergunning MAA beperkt het aantal passagiers dat op MAA vervoerd mag worden tot ruim 470.000 per jaar na inwerkingtreding van een nieuw LHB. Het aantal van 642.000 dat in de businesscase voor 2030 genoemd wordt, is dus per definitie niet haalbaar. De kleur dient dus **niet geel maar rood** te zijn.

C2.2 Groei van cargovluchten. Kleur is geel: Op dit moment is nog niet duidelijk of het lange termijn doel wordt behaald.

Op dit moment wordt wat betreft luchtvracht ongeveer 20% van de door de businesscase beoogde volumes gerealiseerd. Het Voorontwerp Natuurvergunning MAA beperkt het volume aan luchtvracht tot 171.000 ton vanaf de inwerkingtreding van het nieuwe LHB. In de businesscase wordt echter voor 2030 een volume van 204.000 ton voor beide samen genoemd.

In diverse interviews heeft de huidige directeur verkondigd dat het gebruik van de volledige baan essentieel is voor het bereiken van de voor 2030 gestelde doelen.

Inmiddels heeft de Alliantie pleinAIR Maastricht een Handhavingsverzoek uit laten gaan naar het Ministerie van IenW omdat bij het gebruik van de volledige baan veiligheidszones buiten het luchtvaartterrein komen te liggen, hetgeen in strijd is met internationale afspraken en regelgeving. De kleur dient dus **niet geel maar rood** te zijn.

Pagina 33 van de rapportage: Stoplichten. Toelichting

Er staat: "Zoals de heer Meijs op diverse momenten ook in het openbaar heeft aangegeven acht hij de in het Businessplan 2022 voor het jaar 2030 genoemde doelstellingen haalbaar."

Uit onderstaande tabel blijkt dat de aantallen voor 2030 in het Businessplan volstrekt onhaalbaar zijn.

- Ten opzichte van 2024 moet het aantal passagiers stijgen met 187% en het aantal tonnen vracht met 594%.
- Er is nog geen Luchthavenbesluit waarin het gebruik van de volledige baan met 2.750 meter is toegestaan. Dit wordt noodzakelijk geacht om de beoogde hoeveelheid luchtvracht in 2030 te kunnen halen. Het Luchthavenbesluit komt op zijn vroegst(!) in 2026.
- In het huidige traject van aanvraag Luchthavenbesluit wordt uitgegaan van aantallen passagiers en hoeveelheid vracht die duidelijk **lager** zijn dan de aantallen voor 2030 in het Businessplan 2022. Het betreffen namelijk de aantallen van 2025 uit het Businessplan. Om de aantallen voor 2030 in het Businessplan te mogen

realiseren moet een nieuw traject van aanvraag Luchthavenbesluit gestart worden. (In 2016 is begonnen met de aanvraag Luchthavenbesluit. Dat besluit is er nog steeds niet.)

- Het aantal ernstig gehinderden moet in 2030 duidelijk lager zijn dan in 2019. De vervoerscijfers kunnen dan in 2030 vrijwel zeker niet hoger zijn dan in 2019.
- Het zeer waarschijnlijk dat de volledige baan van 2.750 meter nooit gebruikt mag worden. Dan ligt immers een deel van de veiligheidszone buiten het luchthaventerrein en dat is in strijd met internationale regels. Volgens de rechter moet Nederland zich aan die regels houden. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Persbericht-veiligheidszone-MAA-6-3-25.pdf>

Cijfers MAA

						Businessplan 2030 t.o.v.	
	2019	2022	2024	2025	2030	Realisatie in 2019 2024	Maximaal toegestaan
Passagiers, aantallen							
Realisatie	435.977	266.032	223.507				
Businessplan		251.515		470.039	641.865	+47%+187%	
Maximaal toegestaan					470.039		+ 37%
Luchtvracht, tonnen							
Realisatie	111.457	108.218	29.449				
Businessplan		125.000		171.424	204.230	+83%+594%	
Maximaal toegestaan					171.424		+ 19%
Aantal ernstig gehinderden maximaal							
	5.600			5.600	5.250		

Bronnen

Realisatie volgens CBS

Businessplan MAA 2022

Maximaal toegestaan > vanaf inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit volgens pagina 4 van Ontwerpbesluit WNB-vergunning exploitatie MAA van 26-11-24 en voorgenomen gebruik in Mer-beoordeling zoals o.a. staat op pagina 6 van Mer-beoordeling aanvraag Luchthavenbesluit MAA, deelrapport onderzochte situaties van augustus 2024.

Maximaal aantal ernstig gehinderden > volgens besluit PS 2022.

Conclusie

Het Businessplan 2022 is volstrekt onhaalbaar en heeft geen relatie meer met de werkelijkheid.

Desondanks staat er op pagina 33: "Gedeputeerde Staten zijn van mening dat er thans geen aanleiding is om het Businessplan 2022 bij te stellen."

Ad 8. Risico's

Pagina 34 en 35 van de rapportage **Belangrijkste risico's voor Provincie Limburg**

1. Provinciale voorwaarden om MAA de transitie te laten doormaken naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven wordt niet behaald, omdat één of meer van de doelen die MAA zich in het kader van het Businessplan 2022 zelf heeft gesteld niet worden gerealiseerd.

Dit risico wordt onwaarschijnlijk geacht.

Het businessplan 2022 gaat uit van de volgende aantallen passagiers die elektrisch vervoerd worden:

Jaar	2022	2025	2030	2035	2040
eAviation Passagiers	0	200	69.423	469.609	640.794

- Het PBL ziet grootschalig commercieel elektrisch vliegen op zijn vroegst(!) plaatsvinden vanaf 2050
- Er is het komend luchthavenbesluit geen ruimte aangevraagd voor elektrisch vliegen
- eAviation komt niet in de plaats van maar **bovenop** de huidige praktijk
- Directeur Meijs: "Met de huidige kennis van zaken zouden we deze prognoses niet opgesteld hebben."

Conclusie had moeten zijn dat dit **risico** niet onwaarschijnlijk maar **zeer waarschijnlijk** is.

2. De doelen die de onderneming zich in het Businessplan 2022 heeft gesteld worden geheel of gedeeltelijk niet behaald waardoor mogelijk een heroverweging plaats zal vinden door beide aandeelhouders. Indien die afweging tot het besluit leidt dat de luchthaven dient te worden gesloten, leidt dit tot verlies van een infrastructurele voorziening die van regionaal en nationaal belang is.

Dit risico wordt zeer onwaarschijnlijk geacht.

De doelen in het Businessplan 2022 zijn voor 2030:

- luchtvracht 204.230 ton. Het Voorontwerp WnB limiteert het volume tot 171.424
- passagiers fossiel: 641.865 passagiers. Het Voorontwerp WnB beperkt het volume tot 470.239 passagiers
- passagiers elektrisch: 69.423 passagiers. In het Voorontwerp WnB is elektrisch vliegen niet opgenomen omdat het zelfs niet aangevraagd is
- In de Voortgangsrapportage staat op blz. 63 (Bijlage 2): 'Inmiddels, begin 2025, blijkt dat de marktontwikkeling achterloopt op de oorspronkelijke verwachtingen, zoals geschetst in het businessplan'
- Volgens de Statenonderzoeker is eAviation op MAA van groot belang voor de toekomst van de luchthaven

Conclusie had moeten zijn dat dit **risico** niet zeer onwaarschijnlijk maar **zeer waarschijnlijk** is.

3. Op dit moment lopen procedures in het kader van de vaststelling van een Luchthavenbesluit, de besluitvorming ten aanzien van het PIP Proefdraaien en de verlening van de daarvoor benodigde Wnb-vergunning en de Omgevingsvergunning activiteit milieu.

Wanneer één of meer van deze trajecten vertraging oplopen of wanneer de besluiten niet van kracht worden, dan kan dit doorwerken in het behalen van de doelstellingen die de onderneming zich heeft gesteld en daarmee van invloed zijn op het behalen van de provinciale doelstelling van het Groot project 'Transitie MAA'.

Dit risico wordt zeer onwaarschijnlijk geacht.

Op pagina 11 van deze zelfde voortgangsrapportage staat echter het volgende:

"Verwachting is dat delen van de m.e.r.-beoordeling (met name natuur- en stikstofdepositie) opnieuw uitgewerkt dienen te worden en dat dit leidt tot een aanzienlijke vertraging in het Luchthavenbesluit traject".

Bovendien is het lang niet zeker of MAA een definitieve vergunning WnB krijgt. Zeker niet nu de Raad van State intern salderen met terugwerkende kracht zo goed als onmogelijk gemaakt heeft.

Conclusie had moeten zijn dat dit **risico** niet zeer onwaarschijnlijk maar **zeer waarschijnlijk** is.

4. Voor de doelstelling 'een toekomstbestendige luchthaven' is het belangrijk dat de luchthaven op termijn financieel gezond is. Risico is dat alvorens dit bereikt wordt kapitaalverlies kan optreden of dat er meer middelen benodigd zijn.

Dit risico wordt onwaarschijnlijk geacht.

Over 2023 werd een verlies geleden van € 6.800.000. Over 2024 wordt eenzelfde verlies verwacht. 2025 zal niet veel beter zijn. Acute kasproblemen zijn binnen afzienbare tijd te verwachten.

In de businesscase staat op blz. 86 in de gevoeligheidsanalyse te lezen:

- bij geen of vertraagde ontwikkeling eAviation is de impact op de NHW (netto-cashwaarde van de investeringen) min 232 resp. min 224%
- bij low case van 't regulier verkeer bedraagt de impact min 104%.

De situatie is nu dat er sprake is van én het uitblijven van eAviation én een (very) low case.

Conclusie had moeten zijn dat dit **risico** niet onwaarschijnlijk maar **zeer waarschijnlijk** is.

5. De Provincie loopt het risico dat de rente en aflossingen op de verstrekte leningen niet of niet geheel kunnen worden terugbetaald.

Dit risico wordt onwaarschijnlijk geacht.

Zie onder 4.

Conclusie had moeten zijn dat dit **risico** niet onwaarschijnlijk maar **zeer waarschijnlijk** is.

Ad 9. Inzet provinciale middelen

Pagina 36 van de rapportage **Financieel overzicht Maastricht Aachen Airport**

In de tabel “Financieel overzicht Maastricht Aachen Airport” wordt NEDAB genoemd. De weergegeven bedragen roepen een aantal vragen op.

Waarop is het bedrag van € 10.900.000 eenmalig NEDAB gebaseerd?

Wat waren de totale NEDAB-kosten (MAA plus MAABI BV) in de periode 2014 t/m 2022?

Hoeveel is in totaal uitbetaald aan NEDAB in de periode 2014 t/m 2022?

Welk deel daarvan is naar MAA gegaan en welk deel naar MAABI BV?

Met ingang van 2023 is de jaarlijkse NEDAB € 5.500.000. Volgens de tabel is dit bedrag alleen in 2023 uitbetaald en niet in 2024. Waarom niet?

In paragraaf 7 van <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf> is informatie over NEDAB bij elkaar gezet en komen de nodige vragen aan de orde.

Ad Deel II Overige informatie

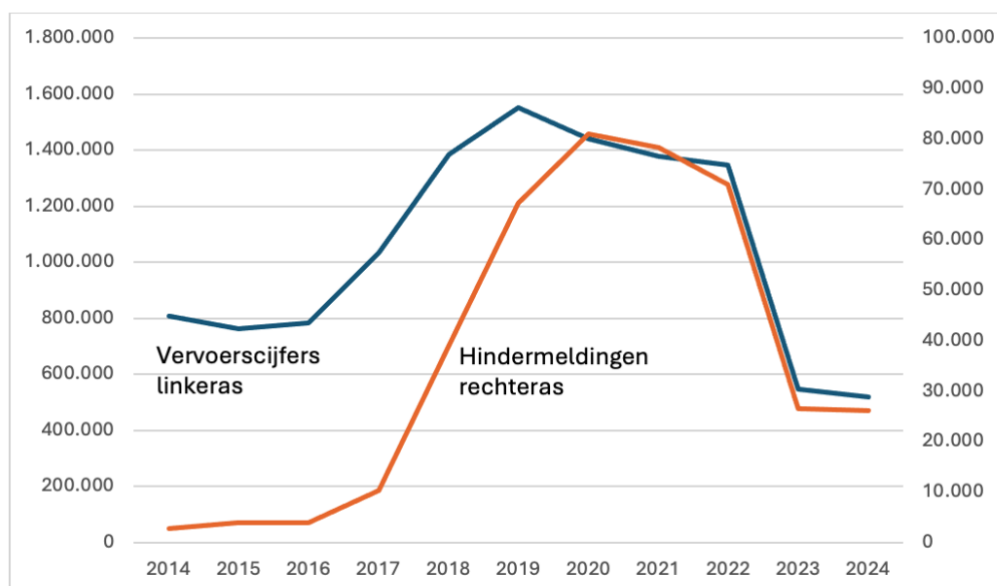
Pagina 45 van de rapportage **A. Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer**

Vanuit de Commissie ESA is destijds aan gedeputeerde het verzoek gedaan om de relatie aan te geven tussen de intensiteit van het vliegverkeer en het aantal meldingen van overlast. Ondanks de belofte van gedeputeerde om dit soort verzoeken te honoreren, is dat met dit verzoek tot op heden niet gebeurd. Waarom toch? Wat wil men verhullen? Daarom heeft de Alliantie pleinAIR Maastricht deze lacune opgevuld.

Uit onderstaande grafiek blijkt dat de daling van het aantal hindermeldingen sinds 2020 volledig samenvalt met de daling van de vervoerscijfers van MAA.

Vervoerscijfers MAA in WLU* en hindermeldingen via KICL

* Work Load Unit: Aantal passagiers plus 10 maal aantal tonnen luchtvracht



- In 2023 heeft het groot vliegverkeer op MAA 91 ton zeer zorgwekkende stoffen (ZZS=NOx, SOx, CO, PM, VOS, cZZS) geproduceerd met daarin 3 ton van de acht erkend carcinogene Zeer Zorgwekkende Stoffen (cZZS). Zie <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/MfE-emissieverspreiding-luchtverkeer-ZL-2023.pdf> De Voortgangsrapportage besteedt alleen aandacht aan cZZS en niet aan Stikstofoxide (NOx) en de andere zeer zorgwekkende stoffen voor de gezondheid en het milieu.
- *“Iedere vijf jaar moet aan het bevoegd gezag (gemeente Beek) worden gerapporteerd over de vermijding en reductie van ZZS via een Vermijdings- en Reductie Programma (VRP).”*

Voor een beoordeling van de haalbaarheid van een vermijding en reductie van ZZS ontbreekt het VRP en de revisievergunning.

- *“Op 12 december 2023 is de ontwerpvergunning vastgesteld en samen met de aanvraag ter inzage gelegd. Onderdeel van de aanvraag is een rapportage inzake ZZS*
https://www.limburg.nl/publish/pages/8248/bijlage_toelichting_5_zzs_rapport_peutz_1.pdf
Uit de berekeningen van de MTR-waarden blijkt dat er geen overschrijdingen zijn ter plaatse van de terreingrens. Daarnaast heeft het ministerie van I&W onderzoek laten uitvoeren naar de emissies en concentraties van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) op en rondom luchthavens, waaronder MAA.”

Commentaar op dit 134 pagina omvattende rapport van Peutz BV zou voor de hier beoogde opzet te ver gaan. Wel moet opgemerkt worden dat een groot aantal aannames en bepaalde werkwijzen en modelleringen gehanteerd worden die een volledig vertekend beeld geven van de feitelijke situatie van de verspreiding van de diverse emissieconcentraties. De uitgangspunten van deze Peutz-concentratie-studie zijn zeer kritisch te bezien. Bovendien wordt door de omschrijving “een rapportage inzake ZZS” gesuggereerd dat de uitstoot van alle ZZS van MAA gerapporteerd wordt. In de Peutz studie worden echter alleen het kleinste aandeel ZZS van APU, proefdraaien, tanken en platformmaterieel in kg berekend maar niet eens bij elkaar opgeteld. Het gaat volgens de Peutz-studie om 145,75 kg per jaar. In het rapport van Milieu Front Eijsden (zie <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/MfE-emissieverspreiding-luchtverkeer-ZL-2023.pdf>) zijn voor 2023 voor LTO & APU & CCD-emissies voor grote vliegtuigen alleen al 8.174 ton ZZS waarvan 3 ton erkend 8 carcinogene cZZS berekend. Een integrale beschouwing van alle ZZS emissiestoffen van MAA lijkt noodzakelijk om een reëel beeld van de schadelijke effecten voor gezondheid en milieu te verkrijgen. De Peutz-studie voldoet er geenszins aan en bagatelliseert.

- *“Onderdeel van de herinrichting van het meetnet is de start van metingen van ultrafijnstof op vier locaties in de provincie, waaronder bij MAA. De meetstations zijn operationeel per 3 juli 2024. Via de website www.luchtmeetnet.nl zijn de gemeten concentraties live te volgen.”*

Deze informatie is onjuist. Het luchtmeetnet laat tot op heden alleen de volgende 9 meetlocaties in verschillende samenstellingen Stikstofdioxide NO₂, Stikstofmonoxide NO, Ozon O₃, Zwaveldioxide (SO₂) of Roet, Houtroet en fijnstof PM₁₀ en PM_{2.5} meten. Alleen in Geleen wordt ook ultrafijnstof UFP gemeten.

- Op initiatief van omwonenden van MAA is wel ultrafijnstof UFP gemeten bij MAA en wel in Schietecoven. Daarbij werd onder andere het volgende geconcludeerd. “Startende en landende vliegtuigen verhogen vooral tijdens het taxiën dus duidelijk de UFP-concentratie in de omgeving van de luchthaven Maastricht. Dit bevestigt dat de luchthaven negatieve effecten heeft op de gezondheid van de omwonenden.” Zie pagina 15 van <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Analyse-fijnstofmetingen-MAA-Stap3.pdf>

Pagina 58 van de rapportage **G. Grafiek passagiers- en cargovluchten**

Hier staat een grafiek waarin niet het aantal vluchten, maar het aantal passagiers en aantal tonnen luchtvracht in beeld is gebracht. Het is een uitstekende grafiek, waaruit duidelijk blijkt dat aantallen passagiers en luchtvrachtvolumes niet toenemen zoals beoogd, maar ver achterblijven bij de verwachting in het Businessplan. In 2024 bedraagt het aantal passagiers nauwelijks meer dan de helft van de verwachting en het aantal tonnen luchtvracht slechts ongeveer een vijfde van de verwachting.

Waarom staat deze belangrijke grafiek verstopt in het **Deel II Overige informatie?**

Ad Bijlagen

Pagina 64 van de rapportage **Bijlage 2: Toekomstperspectief voor eAviation bij MAA (visie NV HBLM)**

Bijgestelde prognoses en praktische realiteit

'Het businessplan van 2022 schetste een ambitieuze toekomst voor eAviation, met voorspellingen van meer dan 69.000 passagiers in 2030 en ruim 469.000 in 2035. Deze prognoses waren gebaseerd op het beeld van de ontwikkeling en beschikbaarheid van elektrisch vliegen, op dat moment. Inmiddels blijkt echter dat de realiteit genuanceerder is'.

MAA/Provincie Limburg wassen hier hun handen in onschuld. Dit is volstrekt onterecht. Zie <https://delta.tudelft.nl/article/lr-decaan-henri-werij-verbolgen-over-misleiding-door-luchtvaartlobby> De decaan van Luchtvaart en ruimtevaarttechniek is met name verbolgen op de Provincie Limburg. “Het is klinkklare onzin” waar de Provincie Limburg zich beroept op onderzoek van de TU Delft als het gaat over de perspectieven voor elektrisch vliegen.