

Geachte Provinciale Staten van Limburg,

Op 21-10-25 heeft u van GS de Tweede voortgangsrapportage MAA ontvangen, die volgens planning op 21-11-25 in ESA behandeld wordt. Ten behoeve van die behandeling ontvangt u nadere informatie in bijgevoegde notitie “*Samenvatting notitie ontwikkeling omzet MAA en andere aspecten van de luchthaven*” die ook op internet staat op <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Samenvatting-ontwikkeling-omzet-MAA.pdf>

De uitgebreide notitie “*Ontwikkeling omzet MAA en andere aspecten van de luchthaven*” staat ook op internet: <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf>

Over de inhoud van de voortgangsrapportage kunnen o.a. de volgende opmerkingen gemaakt worden.

1. Wat betreft aantallen passagiers en tonnen vracht
 - a. worden opgehoogde cijfers gepresenteerd, wat verwarring wekt,
 - b. worden geen tijdreeksen gegeven, waardoor huidige niveaus niet in historisch perspectief geplaatst kunnen worden en
 - c. wordt alleen op pagina 72 en 73 in “Deel II Overige informatie G Grafiek passagiers- en cargovluchten” informatie gegeven over de verhouding tussen verwachting en realisatie zonder concluderende tekst.
2. Er wordt geen compleet beeld van inzet provinciale middelen gegeven
3. Wat betreft financiën wordt geen verwachting voor 2025 gepresenteerd terwijl het jaar toch al bijna om is.
4. Er wordt geen haalbaarheidsstudie naar de marktintroductie van elektrisch vliegen uitgevoerd door MAA terwijl de Provincie daarom gevraagd had.

Deze onderwerpen worden hierna verder uitgewerkt op basis van de informatie uit de notitie “*Ontwikkeling omzet MAA en andere aspecten van de luchthaven*”

1a Opgehoogde cijfers

In het *Businessplan 2022* en tot en met de *Basisrapportage peildatum 1 juli 2024* van 5-11-2024 werd uitgegaan van cijfers van het CBS wat betreft passagiers en vracht.

Het aantal passagiers van 2024 werd in de *Eerste voortgangsrapportage* van 8-4-2025 opgehoogd met general aviation. Ruim een maand later werd dat cijfer op de website naar boven bijgesteld. Dit cijfer staat ook in de *Tweede voortgangsrapportage*.

Het aantal tonnen vracht van 2024 werd in de *Eerste voortgangsrapportage* van 8-4-2025 opgehoogd via een dubbeltelling. Na vragen hierover werd het ruim een maand later op de website weer verlaagd naar het cijfer van het CBS. In de *Tweede voortgangsrapportage* is het cijfer weer verhoogd, nu met “gereden luchtvracht” die niet met het vliegtuig maar met vrachtwagens naar MAA komt of daarvan vertrekt. Daarvoor heb je geen luchthaven nodig.

Waarom verhoogt MAA de cijfers, waardoor er verwarring ontstaat en de cijfers niet overeenkomen met de definitie van het Businessplan?

1b Tijdreeksen

In Provinciale Staten is gevraagd om ten aanzien van de vervoerscijfers tijdreeksen te geven. Dat is niet gebeurd. Als dat wel gebeurd zou zijn dan zou daaruit het volgende geconcludeerd kunnen worden:

gezien het dalingstempo van het aantal passagiers kan verwacht worden dat volgend jaar het aantal passagiers op MAA het laagste wordt in bijna 30 jaar, afgezien van de corona-jaren 2020 en 2021.

De hoeveelheid vracht was vorig jaar het laagste in 25 jaar.

Waarom worden geen tijdreeksen gegeven overeenkomstig het verzoek vanuit Provinciale Staten?

1c Verhouding tussen realisatie en verwachting

In de Voortgangsrapportage staat op pagina 40: *“Gedeputeerde Staten constateren dat de ontwikkeling van MAA achterblijft bij de in het Businessplan 2022 beschreven groei.”*

Maar nergens staat hoeveel de vervoerscijfers achterblijven.

In de afgelopen 12 maanden was het aantal passagiers al gezakt naar ongeveer een derde van de verwachting. Deze daling gaat nog door.

De hoeveelheid vracht is ongeveer een vijfde van de verwachting. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat dit substantieel groeit.

Waarom wordt geen duidelijk inzicht gegeven in verhouding tussen realisatie en verwachting?

2 Inzet provinciale middelen

In het overzicht van de inzet van provinciale middelen wordt de uitbetaalde NEDAB van 2023 en 2024 niet genoemd, beide 5,5 miljoen euro. Ook de toegezegde NEDAB voor 2026 t/m 2029 wordt niet genoemd, in totaal 22 miljoen euro.

Wordt de NEDAB van 2023 en 2024 meegeteld alsook dat wat uitbetaald is in de periode half 2014 tot eind 2022, dan is er in de afgelopen 11 jaar ongeveer 135 miljoen euro naar MAA gegaan. Dat is gemiddeld ruim 12 miljoen per jaar ofwel 1 miljoen per maand.

Waarom wordt geen compleet beeld gegeven van de inzet van provinciale middelen?

3 Financiën

In 2023 en 2024 is fors verlies geleden. Hoewel het jaar 2025 bijna om is wordt geen verwachting gegeven voor dit jaar.

Het volume van de omzet, passagiers en vracht samen uitgedrukt in Work Load Units, is in 2025 naar verwachting maar enkele procenten hoger dan in 2024. Zonder extra subsidie zal het verlies in 2025 wellicht ongeveer even groot zijn als in 2024, maar waarschijnlijk wordt het minder omdat dan extra NEDAB-subsidie wordt uitbetaald: 4,3 miljoen euro van de 10,9 miljoen inhaal NEDAB, die bedoeld was voor achterstallig onderhoud.

Waarom wordt geen verwachting gegeven ten aanzien van de orde van grootte van het verwachte verlies in 2025?

Klopt het dat zonder extra NEDAB-subsidie het verlies in 2025 ongeveer even groot wordt als in 2024?

Volgens pagina 47 van het jaarverslag van 2024 mag het verlies tot en met 30 juni 2026 gefinancierd worden met geld van de Provincie dat bedoeld was voor achterstallig onderhoud. <https://www.maa.nl/maastricht-aachen-airport-presenteert-jaarcijfers-2024/>

Hoe wordt het verlies na 1 juli 2026 gefinancierd?

4 Haalbaarheidsstudie

Op pagina 18 staat: “Aandeelhouder Provincie Limburg heeft, conform toezegging 9669 van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten, tijdens de laatste aandeelhoudersvergadering ingebracht om een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar de marktintroductie van elektrisch vliegen. MAA begrijpt en ondersteunt de beweegredenen voor dit verzoek, maar vindt de markt en de ontwikkelingen in de markt van eAviation vooralsnog niet zodanig stabiel dat het zinvol is om op dit moment een haalbaarheidsstudie uit te voeren.” Dat zou toch juist de reden moeten zijn om wél een haalbaarheidsstudie te laten uitvoeren om te weten of de verwachting in het Businessplan van 2022 ten aanzien van eAviation nog realistisch is. **Is men bang voor de uitkomst?**