

Vragen, die op 14-2-'25 gesteld kunnen worden aan de heer Meijs, de nieuwe CEO van MAA

1. Wat zegt de sterk achterblijvende hoeveelheid vracht in 2024 op MAA tegenover de sterke groei op Luik Bierset over de concurrentiepositie van MAA in Noordwest-Europa?
2. Wat is de verwachting, bij wederom een verlies voor 2024, voor de nabije toekomst en de lange termijn voor MAA? Indien het in 2024 weer negatief is, hoe gaat dit gefinancierd worden als het eigen vermogen van MAA nu al negatief is? Door de Limburgse belastingbetaler?
3. Hoe kijkt u naar de met rapporten onderbouwde bedreiging die de toeristische sector ervaart bij de groeiplannen en dus overlast en vervuiling van MAA? De toeristische sector die voor m.n. Zuid-Limburg vele tientallen malen belangrijker en waardevoller is dan het vliegveld? Moet dit niet tot de conclusie leiden dat de provincie door het openhouden van MAA haar sterkste economische troef in de waagschaal legt?
4. Hoe kijkt u er tegenaan dat een serieuze onderbouwing van de investering door de provincie t.w.v. € 182 miljoen publiek geld in de vorm van een objectieve - dus niet door belanghebbenden uitgevoerd – marktanalyse, ontbreekt, terwijl het bestaande degelijke Marktonderzoek Luchtvracht MAA door Neo Observatory wordt doodgezwegen en niet betrokken wordt bij verantwoorde afwegingen?
5. In het Marktonderzoek van Neo Observatory wordt gesteld dat vrachtvliegtuigen met minder vracht vertrekken van MAA dan zij aanvoeren, hetgeen voor de carrier onaantrekkelijk is. Kunt u deze stelling onderschrijven en vormt dit dan niet een structureel nadeel voor MAA in het fel concurrerende luchtvrachtlandschap?
6. Vindt u niet dat, ter borging van de vele tientallen miljoenen euro's publiek geld die de provincie in MAA steekt, een onderbouwing vereist is in de vorm van een marktonderzoek dat de verwachtingen en perceptie op de concurrentiekracht van MAA als luchthaven onderzoekt? Bijvoorbeeld om te voorkomen dat het geld van de Limburgers in een bodemloze put verdwijnt?
7. Het PBL voorziet in haar rapport uit 2024 getiteld: "Klimaat-neutrale luchtvaart in 2050" geen commerciële elektrische luchtvaart op substantiële schaal voor het jaar 2050 en acht dit onaannemelijk voor het jaar 2080. Hoe kijkt u daar tegenaan? En wat zijn de financiële gevolgen voor MAA (en dus ook voor de provincie) wanneer de verwachting van het PBL werkelijkheid wordt? Immers, eAviation wordt door MAA als onmisbaar voor de businesscase gezien maar kan dus niet als economische onderbouwing gezien worden. En hoe verklaart u het dat volgens uw voorganger eAviation niet in de aanvraag van het nieuwe Luchthavenbesluit is opgenomen?
8. U bent ongetwijfeld op de hoogte van het Marktonderzoek Luchtvracht MAA en de second opinion op de businesscase MAA door Neo Observatory? In de laatste werd reeds gewaarschuwd voor de niet-onderbouwde torenhoge prognoses t.a.v. vracht en passagiers. Deze second opinion is door de provincie volkomen genegeerd en niet betrokken bij een verantwoorde beoordeling waardoor de torenhoge prognoses geen enkele onderbouwing kennen. Vindt u niet dat achteraf bekeken er veel meer aandacht aan die second opinion besteed had moeten worden?
9. MAA moet een omgevingsbewuste luchthaven zijn. Wat vindt u ervan dat volgens het rapport van de GGD/GHOR uit 2022 in sommige woonwijken van Meerssen en Beek ongeveer een derde van de bewoners ernstige geluidshinder en/of slaapverstoring door MAA ervaart met negatieve gevolgen voor de humane gezondheid? Weegt dit op tegen

de minimale economische bijdrage die het vliegveld levert? Met Luik op slechts 40 km afstand?

10. Wat is uw ervaring met luchtvracht?
11. Wat is uw verklaring voor het feit dat tot 3 weken voor uw interview met de Limburger eind november diverse onderzoeksrapporten, uw voorganger en zelfs uw woordvoerder zich lovend uitlieten over de kwaliteit van de afhandeling terwijl u deze juist als een verwaarloosd zorgenkindje omschrijft?
12. Wanneer MAA winst maakt dankzij de NEDAB-subsidie door de provincie, krijgt Schiphol daar dan 40% van? Moeten we dat dan beschouwen als een subsidie van de provincie Limburg aan de Schiphol Groep? En wat draagt Schiphol bij aan de verliezen? Ook die 40%?
13. In de notitie "Staat van Maastricht Aachen Airport: mogelijkheden, kansen en beperkingen" (2025) wordt gesteld dat MAA een "logistic operator" ontbeert die over het netwerk, ervaring én vereiste certificering voor vervoer van hoogwaardige goederen beschikt, en dat daardoor hoogwaardige goederen afkomstig van de Nederlandse industrie eerder via Schiphol of Luik vervoerd worden. Dit wordt als een structureel nadeel van MAA beschouwd. Kunt u zich vinden in bovenstaande analyse? Zo nee, waarom niet?
14. Het vervoer van bloemen door de lucht is voor MAA altijd van groot belang geweest. Het bloemenvervoer door de lucht is inmiddels echter verschoven naar Brussel maar vooral naar Luik. Luik wordt gezien als in potentie de grootste bloemenhub van Europa. (Website BPnieuws.nl - Florius International). Ook is er sprake van een vrij recente ontwikkeling van bloemenvervoer d.m.v. zeecontainers. Bent u het ermee eens dat bovengenoemde ontwikkelingen direct van negatieve invloed zijn op de huidige en toekomstige economische prestaties van MAA?
15. MAA is voor luchtvaartmaatschappijen een van de, zo niet de goedkoopste luchthaven van Noordwest-Europa. Desondanks weet het nauwelijks klanten aan te trekken of aan zich te binden. Zegt dit niet genoeg, namelijk dat er geen behoefte is aan MAA en dat MAA in feite overbodig is? En dat verder geld steken in MAA niet verstandig c.q. onverantwoord is?
16. U zegt in het interview met de Limburger eind november: "Leg mij uit waarom het niet zou lukken" (om van MAA een rendabel vliegveld te maken). Maar hoe kunt u zonder onderbouwing, zoals bijv. a.d.h.v. een degelijke marktanalyse, uitleggen waarom het wél zou lukken? Want op MAA is het nog nooit gelukt. Ook de Statenonderzoeker mist een degelijke onderbouwing bij de groeiambitie.
17. Kunnen we stellen dat de groei van getruckte vracht op MAA - waarvoor geen vliegveld nodig is - die gelijk opgaat met de neergang van de gevlogen vracht, aangeeft dat MAA feitelijk een overbodig vliegveld is? En zo niet, waarom dan niet?
18. De succesvolle directeur van het florerende vliegveld van Luik laat weten dat de grote vrachtvliegvelden steeds groter worden en dat de kleine het steeds moeilijker krijgen. "Omdat je als grote speler grote maatschappijen met elkaar kunt 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 steeds moeilijker." Welk perspectief voor MAA blijft er dan nog over?
19. U baseert uw vertrouwen in MAA mede op de verwachte mondiale groei van de luchtvracht. Maar u onderbouwt niet waarom juist MAA van deze veronderstelde groei

zou profiteren. In de tweede helft van 2023 nam de luchtvracht op MAA met 70% af, maar op Schiphol slechts met 2%. Over diezelfde periode in 2024 nam de luchtvracht op MAA verder af met 24%, maar op Schiphol nam deze juist toe met 8%. Op Luik nam de luchtvracht over geheel 2024 met zelfs 16% toe. Conclusie: veronderstelde mondiale luchtvrachtgroei mag je niet een op een op MAA toepassen. Bovendien vindt die groei vooral plaats in India en Zuidoost-Azië.

20. U bent optimistisch over de toekomst van MAA, maar hoe kunt u optimistisch zijn zolang een stevige analyse van de dramatische terugval in luchtvracht ontbreekt? Ook de Statenonderzoeker heeft destijds het gemis aan onderbouwing van het achterblijven van cargo gehekeld.
21. Welke gevolgen heeft de uitspraak van de Raad van State op 18 december 2024 over intern salderen op het verkrijgen van de Natuurvergunning volgens u? Is de kans op het verkrijgen van een Natuurvergunning volgens u daarmee kleiner geworden? En zo niet, waarom niet?
22. De baanrenovatie en de aanleg van de nieuwe parkeerplaats hebben plaatsgevonden op basis van intern salderen. Door de uitspraak van de Raad van State is intern salderen met terugwerkende kracht onrechtmatig geworden. Moeten we uit voorgaande constateren dat MAA - zonder Natuurvergunning en zonder Luchthavenbesluit - nu ook nog gebruik maakt van een illegale start- en landingsbaan en parkeerplaats?
23. Hoe weegt u het belang van de omwonenden van het vliegveld? Geen enkel ander vliegveld in Europa met zwaar vrachtverkeer ligt zo dicht bij de omringende woonbebouwing als hier. Daarom hebben 3 ministeries reeds in 1996 gezegd dat uitbreiding van MAA met louter de noord-zuidbaan uit het oogpunt van geluidsoverlast onaanvaardbare consequenties zal hebben voor het woon- en leefklimaat in de regio. - Dit terwijl het de wettelijke plicht van de provincie is om voor een schone en veilige omgeving te zorgen.
24. Hoe weegt u de aspecten geluidsoverlast, uitstoot van stikstof, zeer zorgwekkende stoffen, fijnstof, het ruimtebeslag, de opportunity costs (wat kan er ook met de ruimte gedaan worden met welke opbrengst die nu wordt misgelopen)?
25. U heeft in de Limburger verklaard dat de businesscase voor 2030 nog steeds haalbaar is. Echter:
 - de vracht zou in 2030 volgens de businesscase 204.000 ton bedragen. Het Ontwerpbesluit Natuurvergunning biedt slechts ruimte voor 183.000 ton waarvan 12.000 ton getruckte vracht. Blijft over 171.000 ton.
 - het aantal passagiers zou in 2030 642.000 bedragen volgens de businesscase. Het Ontwerpbesluit Natuurvergunning biedt maar ruimte voor 470.000 passagiers.
 - het aantal elektrisch gevlogen passagiers zou in 2030 69.000 bedragen volgens de businesscase. Echter, er is zelfs geen eAviation aangevraagd voor het nieuwe Luchthavenbesluit.Conclusie moet zijn dat de volumes uit de businesscase nooit of te nimmer gehaald kunnen worden.
Hoe kijkt u hier tegenaan?