



# Zienswijze op ontwerp-codebesluit

## Prioriteringsruimte transportverzoeken 2025

Maastricht Aachen Airport B.V.  
P.O. Box 1  
6199 ZG Maastricht Airport  
The Netherlands

[www.maa.nl](http://www.maa.nl)

T +31 (0)43 358 99 99  
F +31 (0)43 358 99 88  
[info@maa.nl](mailto:info@maa.nl)

T.a.v. Autoriteit Consument en Markt  
Directie Toezicht Energie  
Zaaknummer: ACM/25/194782  
Datum: 7 augustus 2025

Geachte heer/mevrouw,

Onder verwijzing naar het door de Autoriteit Consument en Markt ("ACM") op 26 juni 2025 ter inzage gelegde Ontwerpbesluit tot wijziging van de voorwaarden als bedoeld in artikel 31, eerste lid onder a, juncto artikel 32, tweede lid, van de Elektriciteitswet 1998 betreffende prioriteringsruimte bij transportverzoeken (uw kenmerk: ACM/UIT/645099) ("Ontwerpbesluit"), dient Maastricht Aachen Airport B.V. ("MAABV") met deze brief haar zienswijze in op genoemd Ontwerpbesluit.

In het Ontwerpbesluit is in Bijlage 22, Tabel 2, onder de categorie 'veiligheid', een additionele (sub)categorie toegevoegd: 'Verkeersveiligheid luchtverkeer'. Deze is in het Ontwerpbesluit echter zeer beperkt ingevuld, door alleen LVNL op te nemen (of een andere verlener van deze diensten op grond van de Wet Luchtvaart).

MAABV geeft de ACM nadrukkelijk in overweging om in Bijlage 22, Tabel 2, onder de categorie 'Verkeersveiligheid luchtverkeer' het borgen van vlucht- en vliegtuigafhandeling als vitaal proces zoals gepubliceerd door de Nationaal Coördinator Terrorismedbestrijding en Veiligheid ("NCTV") op te nemen.

Ter achtergrond het volgende:

1. Primair merkt MAABV op dat vlucht- en vliegtuigafhandeling een specifiek vitaal proces is, aangewezen door de NCTV. Dat vlucht- en vliegtuigafhandeling is aangewezen als vitaal proces heeft meerdere redenen. Ten eerste hebben de overheid en het bedrijfsleven belang bij het bieden van een veilige en stabiele omgeving voor de burgerluchtvaart ('Veiligheidsbevordering en vitale sectoren', [aivd.nl](http://aivd.nl)). Ten tweede is volgens de Minister van Justitie en Veiligheid gebleken dat de 'luchthavens van nationale betekenis' een essentiële bijdrage leveren aan het vitale luchtvaartproces (Stb. 2023, 99). Tot slot spelen toenemende dreigingen in het cyberdomein en op de Nederlandse economische veiligheid een steeds belangrijker rol op deze luchthavens (Stb. 2023, 99).
2. Dat aan vitale processen een uitzonderingspositie toekomt, wordt ook onderschreven door de ACM. Dit volgt uit het Codebesluit congestiemanagement (Stcrt. 2024, 27562), waarin de ACM heeft overwogen dat aansluitingen ten behoeve van vitale processen zijn uitgesloten van de verplichte deelname aan congestiemanagement: De gedachte hierachter is dat congestiemanagement niet de veiligheid en het maatschappelijk belang in gedrang mag laten komen (ACM besluit van 19 augustus 2021, met uw kenmerk: ACM/UIT/559634).
3. De uitzondering die geldt voor vlucht- en vliegtuigafhandeling als vitaal proces wat betreft congestiemanagement, moet volgens MAABV ook gelden bij de vaststelling van het



- prioriteringskader. Zowel onder normale omstandigheden maar ook in geval van onvoorziene omstandigheden, dreigingen en calamiteiten moet er immers voldoende transportcapaciteit beschikbaar zijn om veilige en betrouwbare vlucht- en vliegtuigafwikkeling te garanderen. Het goed functioneren van Maastricht Aachen Airport is hiervoor een randvoorwaarde. Als additioneel transportvermogen niet tijdig beschikbaar kan worden gesteld, kan de veiligheid en betrouwbaarheid van de vlucht- en vliegtuigafwikkeling niet worden gegarandeerd. Voorbeelden hiervan zijn additionele vermogensvraag door LVNL, Brandweer, Airside operations, Landzijde security, bagage afhandelingsystemen, security scanners, systemen voor informatievoorziening voor passagiers en vliegtuigen. Als additioneel transportvermogen benodigd is voor deze processen en deze transportcapaciteit niet tijdig beschikbaar wordt gesteld kan de veiligheid op de luchthaven, onder meer door een verstoord verloop van de benodigde processen zoals deze hiervoor zijn beschreven, niet worden gewaarborgd. Tevens komt het maatschappelijk belang in het geding door mogelijke verstoringen op Maastricht Aachen Airport. Uiteindelijk kan dit ertoe leiden dat de nationale veiligheid (mogelijk) in het gedrang komt. Het is daarom noodzakelijk dat in het prioriteringskader een uitzonderingsgrond wordt opgenomen voor vlucht- en vliegtuigafhandeling.
4. In haar Ontwerpbesluit heeft de ACM overwogen dat vlucht- en vliegtuigafhandeling niet hoeft te worden opgenomen, omdat deze activiteit niet alleen in Nederland wordt uitgevoerd en er binnen de EU alternatieven bestaan. Volgens de ACM kan namelijk worden uitgeweken naar andere vliegvelden in de EU. MAABV deelt deze opvatting van de ACM niet. Ten eerste is door de NCTV en het Ministerie van Justitie en Veiligheid reeds vastgesteld dat de nationale veiligheid door een verstoring van de vlucht- en vliegtuigafhandeling kan worden geschaad. MAABV ziet niet in waarom de ACM afwijkt van deze beoordeling door de NCTV en het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Ten tweede ziet de ACM volgens MAABV onvoldoende in dat buitenlandse vliegvelden er minder belang bij zullen hebben om specifiek de nationale veiligheid van Nederland te waarborgen. Het eigendom van MAABV is grotendeels in handen van de Provincie Limburg. Het belang van de vliegvelden binnen de Royal Schiphol Group zal daarom altijd primair gericht zijn op het beschermen van de nationale veiligheid. Ten derde zijn de door LVNL geborgde processen, die ook betrekking hebben op een veilige vlucht- en vliegtuigafhandeling, wel opgenomen in het prioriteringskader. In zoverre erkent de ACM dus dat een veilige vlucht- en vliegtuigafhandeling geen alternatief kent in de EU en een uitzonderingspositie verdient binnen het prioriteringskader.
  5. Maastricht Aachen Airport is een regionale luchthaven met een aanwijzing als luchthaven van nationale betekenis, zoals bedoeld in artikel 8.1 van de Wet luchtvaart. MAA vervult binnen deze hoedanigheid een aantal maatschappelijk en strategisch relevante functies die, mede in het licht van nationale veiligheid en economische weerbaarheid, een specifieke positie rechtvaardigen binnen het prioriteringskader van de ACM. Maastricht Aachen Airport faciliteert zowel passagiers- als vrachtverkeer en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de regionale bereikbaarheid en economische structuur. Daarnaast vinden op en rondom het luchthaventerrein activiteiten plaats die verband houden met opdrachten van nationaal defensiebelang. Zo is op MAA een hightech samenwerking tussen Vista College en CHILL tot stand gebracht ter uitvoering van een actuele opdracht van het Ministerie van Defensie. Deze opdracht kan zonder voldoende transportcapaciteit niet adequaat worden uitgevoerd, hetgeen het nationaal belang direct raakt. De netcapaciteit op MAA is reeds langere tijd ontoereikend richting de toekomst. Momenteel wordt bij het toevoegen van een hoogvermogen lader, reeds de technische limiet bereikt. De fysieke realisatie van een nieuwe hoofdaansluiting (die reeds is aangevraagd) wordt begin 2026 verwacht, terwijl extra transportcapaciteit pas op de langere termijn (naar verwachting vanaf 2032) beschikbaar zal komen. In de tussenliggende periode is sprake van structurele krapte, terwijl de elektriciteitsvraag op het luchthaventerrein zal toenemen als gevolg van verduurzaming van voertuigen en operationele processen. Daarnaast vereist de aanleg van een zonnepark voldoende teruglevercapaciteit. Zonder deze infrastructuur kunnen duurzame opwek en afstemming op het net niet veilig of effectief plaatsvinden. Dit staat haaks op de nationale duurzaamheidsdoelstellingen en



de wettelijke verplichting van MAA om schadelijke emissies, waaronder diesel (CMR-stoffen), structureel te reduceren. Deze verplichting vloeit voort uit instructies van de Arbeidsinspectie en vergt elektrificatie van het materieel en de gebouwen op het luchthaventerrein.

6. Gelet op al het het bovenstaande, vraagt MAABV de ACM opnieuw om de categorie 'Verkeersveiligheid luchtverkeer' in het prioriteringskader te verbreden naar 'vlucht- en vliegtuigafhandeling'. Op deze wijze kan ervoor worden gezorgd dat de veiligheid en duurzaamheid van vlucht- en vliegtuigafhandeling op luchthavens van nationale betekenis te allen tijde is verzekerd.
7. Indien u zou besluiten om de categorie 'Verkeersveiligheid luchtverkeer' in het prioriteringskader niet te verbreden naar 'vlucht- en vliegtuigafhandeling', verzoekt MAABV u subsidiair om de luchthavens van nationale betekenis, en niet alleen LVNL, op te nemen onder de (sub)categorie 'Verkeersveiligheid luchtverkeer'. Hoewel MAABV de uitzonderingspositie van LVNL in het prioriteringskader onderschrijft, lijkt de ACM hiermee te miskennen dat LVNL niet de enige partij is die de veiligheid van het luchtverkeer waarborgt.
8. Onder meer MAABV draagt op haar eigen wijze bij aan de veiligheid van het luchtverkeer. Hierbij kan worden gedacht aan de hierboven genoemde processen, zoals Landzijde security en Airside operations. In verband met de vereiste veiligheid van het vliegverkeer op de luchthaven is een goed en ongestoord verloop van diverse onderling verbonden operationele processen immers van het aller grootste belang.
9. De verkeersveiligheid van het luchtverkeer kan zonder onder andere de medewerking van en ondersteuning door MAABV niet worden gegarandeerd. Deze medewerking is voor een groot deel afhankelijk van de beschikbare hoeveelheid transportvermogen. MAABV verzoekt de ACM daarom subsidiair om de luchthavens van nationale betekenis op te nemen onder de (sub)categorie 'Verkeersveiligheid luchtverkeer'.

Concluderend, verzoekt MAABV u primair om 'vlucht- en vliegtuigafhandeling' als vitaal proces als aparte uitzonderingscategorie op te nemen in Bijlage 22, Tabel 2 van het Ontwerpbesluit. Subsidiair verzoekt MAABV u om de luchthavens van nationale betekenis op te nemen onder de (sub)categorie 'Verkeersveiligheid luchtverkeer'. Wij vertrouwen erop u met onze zienswijze voldoende te hebben geïnformeerd en gaan ervan uit dat u onze zienswijze onderdeel wilt laten zijn van uw besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

Namens Maastricht Aachen Airport B.V.,

[Redacted signature line]

M: [Redacted] | E: [Redacted]