

Technische vragen over derde voortgangsrapportage Groot Project transitie MAA van Ina Boven (Partij voor de Dieren)

1. De bijdragen van de provincie worden deels als omzet geboekt bij MAA. Dit geldt voor NEDAB vergoedingen en achterstallige NEDAB vergoedingen. Is dit een correct. Welke andere bijdragen met welke bron van de provincie zijn sinds 2022 als omzet bij MAA geboekt.
De gemeenten Beek en Maastricht hebben minimaal een keer een bijdrage aan MAA gegeven. Kunt u aangeven per jaar vanaf 2022 welke bedragen dit zijn geweest en of deze als omzet of als agiostorting zijn geboekt bij MAA.

Antwoord: De sinds 2022 door de Provincie verstrekte NEDAB-bijdragen worden inderdaad verantwoord op de winst- en verliesrekening. De gemeenten hebben niet aan MAA maar aan de Provincie middelen beschikbaar gesteld.

2. Vrachtvliegtuigen lijken lager aan en af te vliegen van MAA. Zij veroorzaken daarmee in een groter gebied overlast. Kunt u aangeven of vrachtvliegtuigen lager aan en afvliegen en met hoeveel (%) ten opzichte van passagiersvliegtuigen?

Antwoord: Dit is bij ons niet bekend.

3. GS heeft bij het interpellatie debat aangegeven een meerjarenprognose zodra besloten met PS te delen. Betekent delen met PS in de geheime of in het openbare deel?

Antwoord: De toezegging luidt als volgt "Gedeputeerde Satijn zegt toe dat de meerjarenprognose 2026–2030 van MAA vertrouwelijk met Provinciale Staten wordt gedeeld, zodra deze van de bestuurder van MAA is ontvangen en in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van de luchthaven is vastgesteld.". Hieruit blijkt dat de stukken vertrouwelijk worden gedeeld.

4. Klopt het dat de aantallen vluchten in het aangevraagde luchthavenbesluit min of meer gelijk zijn aan de geplande aantallen vluchten zoals die in de Businesscase uit 2022 voor 2025 zijn geprognostiseerd? In de Businesscase werd voor 2025 nog geen break-even geprognostiseerd. Betekent dit dat als de luchthaven vergunning wordt verleend conform de aangevraagde aantallen vluchten, MAA alleen verlieslijdend zal kunnen opereren.

Antwoord: Het Businessplan 2022 gaat ervan uit dat de luchthaven met de aantallen vliegbewegingen die in het plan worden genoemd de transitie naar financieel toekomstbestendige luchthaven zal maken.

5. Is de verwachting dat voor 2026 wederom de agiostortingen voor achterstallig onderhoud (deels) gebruikt zullen worden voor operationele uitgaven.

Antwoord: In het interpellatiedebat van afgelopen juni is uitvoerig bij deze vraag stilgestaan. PS hebben in 2022 bedrijfsfinanciering aan de luchthaven beschikbaar gesteld ter uitvoering van het businessplan 2022 waar achterstallig onderhoud een integraal onderdeel van uitmaakt.

6. In de vorige rapportage was sprake dat een rekening courant lening van 5,5 miljoen euro aan Business Park MAA BV terug ontvangen zou worden. Is het een correcte aanname dat deze partij geen onderdeel uitmaakt van de NV holding Businesspart Luchthaven Maastricht? De lening is nog

niet terug ontvangen. Waarom niet? Wat zijn de activiteiten van Business Park MAA BV. Wanneer is deze lening verstrekt?

Antwoord: Het klopt dat BPMAA BV geen onderdeel uitmaakt van de HBLM-groep. Het gaat om een rekening courant verhouding tussen MAABI BV (onderdeel HBLM-groep) en BPMAA BV (via PLAC BV 100% deelneming van Provincie Limburg). MAABI BV / HBLM BV is gerechtigd om BPMAA BV te verzoeken om deze rekening courant af te lossen.

BPMAA BV ontplooit geen eigen activiteiten, maar is aandeelhouder / vennoot van Land Development Aviation Valley Maastricht NV (LDAVM NV / CV). De rekening courant dateert uit de periode dat BPMAA BV onderdeel was van NV HBLM en gold als interne lening binnen de HBLM-structuur. Inkomsten verkrijgt BPMAA BV uit winstuitkeringen van LDAVM CV. Doordat LDAVM CV de laatste jaren, mede als gevolg van strikte uitgifteregels (luchtvaart- en platformgebonden) nagenoeg geen gronden heeft uitgegeven, zijn winstuitkeringen uitgebleven.

7. Hoeveel en wanneer is voor MAA in de periode 2019 t/m 2026 geld in de risicoreservering voor MAA is opgenomen en met welk besluit.

Antwoord: In 2022 hebben PS besloten tot een toevoeging aan de risicoreserve als onderdeel van dat het besluit over MAA. Daarnaast geldt dat de bestemmingsreserve 'Risicoreserve fin. instrumentarium SIS' éénmaal per jaar wordt herijkt op basis van revisiedocumenten per Verbonden partij in afstemming met de externe accountant. Toevoegingen en onttrekkingen aan deze risicoreserve vormen een vast onderdeel van de vaststelling van de provinciale jaarrekening.

8. Wat was de boekwaarde van MAA per jaar vanaf 2019 en welke besluitvorming lag daar voor wijziging aan ten grondslag.

Antwoord: Deze informatie is te vinden in de Verplichte paragraaf Verbonden Partijen als onderdeel van de Jaarstukken. Vermeerderingen per boekjaar zijn te herleiden naar kredietbesluiten van PS. Verminderingen komen voort uit terugstortingen en/of afwaarderingen.

Zie: <https://limburg.begrotingsapp.nl/jaarstukken-2025/programma/6--verbonden-partijen#onderdeel-4554159-verloopoverzicht-boekwaarde-per-verbonden-partij>

9. Is het gebruikelijk een lening met een vast rentepercentage voor 30 jaar vast te zetten?

Antwoord: Rentepercentages kunnen voor iedere gewenste periode worden vastgezet. In het geval van de lening voor de renovatie van de start- en landingsbaan, hebben PS in juni 2022 ingestemd met een looptijd van 30 jaar.

10. Blz 32 rapportage stand van zaken 1 juli 2025: Vrijwel de gehele stijging van onderhoudskosten van 0,35 miljoen euro komen voort voor de verwerking van PFAS gronden. Tijdens de vergadering is gezegd dat onduidelijk was dat PFAS genoemd was. Het antwoord zou uitgezocht worden. Welke gronden zijn met PFAS verwerkt, waar lagen deze en zijn er nog meer gronden die met PFAS zijn verontreinigd. Waar liggen deze?

Antwoord: MAA heeft in 2022 een indicatief bodemonderzoek laten doen naar de bodemgesteldheid van het luchtvaartterrein. Uit dit onderzoek is gebleken dat het onverharde terrein rondom de start- en landingsbaan verhoogde PFAS-gehalten kent. Zo lang de grond niet wordt geroerd, bestaat er geen risico.