



Aan	De leden van Provinciale Staten
Van	Griffie
Onderwerp	Analyse Derde Voortgangsrapportage, peildatum 1 januari 2026
Datum	21 augustus 2026

Analyse derde voortgangsrapportage Groot Project Transitie Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 januari 2026)

Conclusies

- De huidige VGR3 is op 7 juli 2026 aangeboden aan Provinciale Staten. Geconstateerd kan worden dat de VGR op 4 september in de commissie ESA wordt behandeld en niet op de oorspronkelijk geplande behandeldatum (22 mei 2026) omdat (bepaalde) informatie later beschikbaar was.
- De governance met een vereenvoudigde structuur onder NV HBLM is duidelijk; de concrete meerwaarde en invulling van de samenwerking met Schiphol is niet verder geconcretiseerd.
- Ryanair en Corendon zijn in 2025 vertrokken. Sinds eind 2025 vliegt Wizz Air op MAA.
- Lopende procedures en externe factoren (Natuurvergunning, PIP en Luchthavenbesluit) vertragen implementatie van maatregelen (onder andere uitfasering lawaaiige toestellen) en beperken exploitatiemogelijkheden (baangebruik, beladingsgraad).
- Door uitstel van het Luchthavenbesluit blijft MAA onder de omzettingsregeling opereren; dit levert beperkt strategische groeimogelijkheden (vooral voor cargo) en vertraagt het voorgenomen tarief- en uitfaseringsbeleid. Dit heeft met name ook te maken met het niet kunnen gebruiken van de volledige lengte van de start- en landingsbaan. De definitieve aanvraag voor het LHB is op 7 januari 2026 ingediend en de verwachting is dat het nieuwe LHB er eind 2027 zal zijn.
- Zoals in deel II van de VGR3 door MAA wordt beschreven verloopt de marktintroductie van E-aviation trager dan enkele jaren geleden voorzien. De in het businessplan 2022 beschreven ambities waren te optimistisch geformuleerd. Er ligt geen geüpdatete groeiscenario's of een haalbaarheidsstudie voor. MAA acht de markt nog te onstabiel om een haalbaarheidsstudie te prioriteren.
- De planning voor het Masterplan/Vastgoedstrategie is in de opeenvolgende VGR's naar achter geschoven; van gereed in 2023 conform businessplan naar gereed in 2027 volgens VGR3. Dit hangt onder meer samen met de opeenvolgende wisselingen van de CEO en de mede daarmee samenhangende herijking van prioriteiten en keuzes.
- Aanpak achterstallig onderhoud verloopt trager dan aanvankelijk werd aangenomen. Dit is onder andere een gevolg van het feit dat het om een omvangrijke opgave gaat die met een beperkte bezetting moet worden gerealiseerd. Over de doelstellingen met de daaraan gekoppelde termijn wordt in de toelichting niets gezegd.
- Realisatiecijfers voor passagiers en cargo liggen onder de businessplanverwachtingen; oorzaken en herstelmaatregelen zijn niet concreet of kwantitatief onderbouwd en kunnen niet uit de VGR worden opgemaakt.
- Financiële positie verslechtert: nettoverlies stijgt van € 6,8 mln. in 2023 naar € 11,5 mln. in 2024, negatieve EBITDA, dalende kaspositie (€15,7 mln. → €5,24 mln.) en tevens is er sprake van een verminderde solvabiliteit; middelen voor achterstallig onderhoud zijn deels gebruikt om verliezen tijdelijk te dekken. Op basis van VGR3 kan geen actuele financiële analyse worden opgesteld, omdat in deze VGR met peildatum 1 januari 2026 de jaarcijfers over 2025 ontbreken. In een deel van de informatie (dashboard MAA), die sinds juni 2026 onder geheimhouding ter inzage ligt, is actueel cijfermateriaal (tot en met eerste kwartaal 2026) voor de leden van PS beschikbaar.
- De VGR3 vermeldt dat GS de achterblijvende resultaten van MAA heeft geagendeerd en heeft aangedrongen op passende verbetermaatregelen. De rapportage maakt niet inzichtelijk welke maatregelen inmiddels zijn genomen en in hoeverre deze bijdragen aan structurele verbetering van de resultaten.
- In de risicoanalyse op pagina 38 en verder van VGR3 is meer aandacht besteed aan de risico's en beheersmaatregelen. Er zijn onduidelijkheden en er resteren vragen.

- Hoewel middelen beschikbaar zijn gesteld voor het aanpakken van achterstallig onderhoud, worden deze in de praktijk deels tijdelijk ingezet om verliezen van MAA te compenseren. Dit is gebeurd in 2024 en 2025. MAA blijft voor de toekomst onverkort vasthouden aan de uitvoering van het achterstallig onderhoud conform de gemaakte afspraken.
- Deze VGR voldoet slechts ten dele aan de eisen die gesteld zijn in de Regeling Grote Projecten 2025. Met name op het gebied van planning, realisatie van doelstellingen en financiën is de RGP 2025 onvoldoende toegepast.
- Samenvattend: Ten opzichte van de vorige VGR is de voorliggende VGR aangepast en verbeterd. De VGR bevat relevante onderwerpen, maar mist op punten kwantitatieve onderbouwing, actuele financiële informatie en concrete risico-/herstelscenario's. Het verdient aanbeveling dit in een volgende VGR nader uit te werken.

Inhoud

1.	Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat	5
2.	Bevindingen herziene basisrapportage Transitie Maastricht Aachen Airport	6
2.1.	Achtergrond	6
2.2.	Governance	7
2.3.	Actualiteit	8
2.4.	Hoofddoelstelling	8
2.5.	Duurzame luchthaven	9
2.5.1.	Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen	9
2.5.2.	Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten	10
2.5.3.	Verduurzaming via elektronisch vliegen (e-aviation)	11
2.6.	Omgevingsbewuste luchthaven	12
2.6.1.	Verbetering van omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven	12
2.6.2.	Uitfasering van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen	12
2.7.	Toekomstbestendige luchthaven	13
2.7.1.	Vastgoed (ontwikkeling en beheer) betrekken bij de exploitatie	13
2.7.2.	Groei van passagiers en cargovluchten	14
2.7.3.	Financieel gezond in 2035	16
3.	Visie Gedeputeerde Staten	20
4.	Risico's en Risicobeheersing	21
5.	Financiële aspecten	24
6.	Voortgangsrapportage en Regeling Grote Projecten 2025	25
7.	Moties en toezeggingen	26
8.	Actualiteiten waarover PS geïnformeerd wenst te worden	27
9.	Programmabeheer en projectbeheersing	28
10.	Bevoegdheid	29
11.	Risico's	29
12.	Periodieke informatie/sturingsinformatie	30
13.	Relatie met programmabegroting – financiële aspecten	30



1. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

In het door uw Staten op 3 juni 2022 aangenomen Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA') heeft u besloten om het huidige Groot Project MAA om te zetten naar Groot Project Transitie MAA met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord.

Conform de Regeling Grote Projecten wordt elk half jaar een voortgangsrapportage (VGR) opgesteld. Over de derde VGR Groot Project Transitie MAA met als peildatum 1 januari 2026 gaat deze analyse.

In de mededeling portefeuillehouder van 24 juni 2025 (DOC-00781757) is hierover opgemerkt dat GS als aandeelhouder gehouden is aan het gegeven dat jaarcijfers van deelnemingen pas openbaar worden gemaakt nadat deze zijn gedeponeerd in het handelsregister bij de KvK.

Nu in het geval van MAA de begrote resultaten uit het businessplan 2022 niet worden gehaald is het in het kader van de controlerende rol van PS belangrijk vaker en actueler te worden geïnformeerd.

Tijdens de feitencontrole bij VGR2 is hierover gesproken en aangegeven dat GS dit onderschrijven en er gewerkt wordt aan de introductie van een dashboard MAA (zie ook MPH 14-07-2025 DOC-00806007).

Op 12-05-2026 is het openbaar deel van het dashboard live gegaan; het besloten deel ligt vanaf 8 juni 2026 ter inzage bij de Griffie.

Bij de vorige analyse van VGR2 is het aanleveringsproces vertraagd en is de analyse pas in de nazending aan PS aangeboden. VGR3 had al op 22 mei in de commissie ESA moeten worden behandeld. Door een latere aanlevering van informatie van derden welke in de VGR moest worden verwerkt is die datum niet gehaald.

VGR3 met de daaraan gekoppelde analyse zal op 4 september worden behandeld in de commissie ESA. De VGR is in controle-technisch opzicht geanalyseerd door de Griffie. Het uiteindelijke doel van de analyse is de Statenleden te ondersteunen bij het verkrijgen van inzicht in dit Groot Project.

De VGR is opgebouwd uit twee delen. In het eerste deel rapporteert GS vanuit de aandeelhouderspositie over de stand van zaken van de luchthaven, de doelstellingen en de daarmee voor de Provincie Limburg samenhangende financiën.

In het tweede deel wordt gerapporteerd over onderwerpen waarover PS geïnformeerd wenst te worden, te weten:

- Geregistreerde meldingen inzake klachten
- Stand van zaken Stichting Omgevingsfonds MAA
- Achterstallig onderhoud
- Directe werkgelegenheid MAA
- Stand van zaken vergunningen en procedures
- Lopende planologische vergunningtrajecten
- Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof



2. Bevindingen herziene basisrapportage Transitie Maastricht Aachen Airport

2.1. Achtergrond

Medio 2013 dreigde een faillissement voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA). De Provincie Limburg is toen financieel bijgesprongen. In 2014 heeft de provincie de verantwoordelijkheid naar zich toe getrokken en besloten de luchthaven open te houden (Statenvoorstel G-14-008). Uit een aantal onderzoeken is toen naar voren gekomen dat de luchthaven van belang is voor het leef- en vestigingsklimaat en dat de luchthaven op Limburgse schaal relevante sociaal economische effecten heeft.

Vanaf 2016 is de exploitatie van de luchthaven via MAA BV in handen gekomen van een externe partij. Vanwege slechte resultaten heeft de Provincie Limburg eind 2019 via NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht, waarvan de Provincie Limburg toen 100% aandeelhouder was, MAA BV van de private exploitant overgenomen.

Via de weg van het Statenvoorstel 'Toekomst van Maastricht Aachen Airport' (G-22-015) is besloten de luchthaven onder voorwaarden open te houden. Deze voorwaarden staan genoemd in het amendement 145 Heldens c.s. 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'.

Hierbij is besloten het college opdracht te geven om uiterlijk 31-12-2022 een voorstel met uitgewerkte businessplan aan PS voor te leggen dat tenminste de volgende elementen bevat:

- a) Een overeenkomst met een omgevingsbewuste samenwerkingspartner;
- b) Een beschrijving van de inzet op verduurzaming van zowel het vliegverkeer als alle grondgebonden activiteiten op het luchthaventerrein zelf alsook op de maintenance boulevard;
- c) Een royaal omgevingsfonds wat met publiek en privaat geld gevuld wordt. Proportionele bijdragen van Provincie Limburg, Rijksoverheid, omliggende gemeenten en het bedrijfsleven zijn hierbij de inzet waarbij de Provincie Limburg minimaal 8,75 miljoen euro bijdraagt;
- d) Een visie op vastgoedontwikkeling op en rondom de luchthaven en het effect daarvan op de exploitatie;
- e) Een plan voor het uitfasen van de meest vervuilende en geluid producerende toestellen waarbij de bedrijven en inwoners uit de omgeving die de meest ernstige hinder ondervinden de kans krijgen om inspraak te hebben;
- f) Een in aantallen onderbouwd en gevalideerd plan op basis van de nationaal vereiste modellen om het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen conform de denklijn uit het "rapport van Geel", welke vastgelegd wordt in een luchthavenbesluit per 1-1-2025 met een maximum aantal ernstig gehinderden van 5.600 en verder verlaagd wordt naar maximaal 5.250 vanaf 1-1-2030 en maximaal 4.200 op 1-1-2035 hetgeen twee nieuwe luchthavenbesluiten zal vergen;
- g) Een governancestructuur met een duidelijke roldefinitie waarbij het uitgangspunt is dat de Provincie Limburg niet meer de enige aandeelhouder van de MAA BV is;
- h) Een investeringsplan tot 2035 met daarbij ook alle begrote bijdragen die van de Provincie Limburg verwacht worden inclusief dekkingsvoorstel van het investeringsplan en de financieringsbehoeften waaronder de lening van de baanrenovatie;

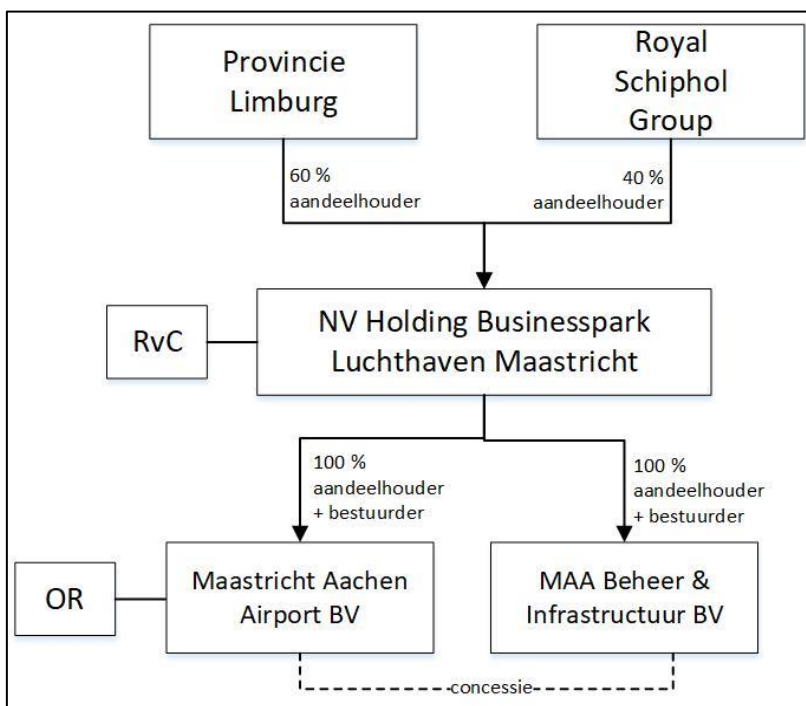
Aansluitend is het businessplan 'transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven' in samenspraak met Schiphol vormgegeven; een financieel raamwerk maakt onderdeel uit van het businessplan.



Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten kennis genomen van het businessplan en ingestemd met het plan en het hierbij behorende dekkingsvoorstel.

2.2. Governance

Het hierboven onder g genoemde punt inzake governance is inmiddels opgepakt en uitgevoerd. In het organogram op de volgende pagina zien we de nieuwe vereenvoudigde structuur weergegeven, waarbij de Royal Schiphol Group als externe aandeelhouder sinds 1 september 2023 40% van de aandelen houdt en de structuur onder NV HBLM aanmerkelijk is vereenvoudigd.



Figuur 1 Organogram

NV HBLM is hierbij houdstermaatschappij die de Groep MAA aanstuurt. MAA BV draagt zorg voor een rendabele exploitatie van de luchthaven, terwijl in MAA Beheer en Infrastructuur BV (MAABI BV) de infrastructuur van de luchthaven, waaronder de start- en landingsbaan is ondergebracht. Het belangrijkste doel van MAABI BV is een rendabele exploitatie van het vastgoed te realiseren met MAA BV en derden als huurder van het vastgoed. De nieuwe structuur is helder en overzichtelijk.

Provinciale Staten hebben verzocht om meer duidelijkheid te krijgen over de meerwaarde van het aandeelhouderschap van de Royal Schiphol Group (RSG). Vanaf pagina 6 van de VGR wordt dit nader toegelicht. Daarbij wordt onder andere gesproken over de volgende punten:

- RSG is een sterke aandeelhouder die focust op de lange termijn;
- De cargostrategie die RSG in mei 2025 presenteerde biedt mogelijkheden voor MAA, dat nog ruimte heeft in vliegbewegingen.



In de VGR3 wordt aangegeven dat MAA deze kansen zou kunnen benutten door luchtvaartmaatschappijen te verleiden om van MAA gebruik te maken. Er wordt gesteld dat MAA een sterk concurrentievoordeel heeft doordat men beschikt over een eigen afhandelingsorganisatie.

Tijdens de feitencontrole is er ingegaan op de cargostrategie. Hierover is het volgende gezegd.

‘De in mei 2025 gepresenteerde cargostrategie betreft de strategie van RSG, waarin MAA is gepositioneerd. MAA volgt daarbij haar eigen koers voor cargo, die momenteel verder wordt uitgewerkt. De eigen vrachtafhandeling vormt een belangrijk concurrentievoordeel: door de snelle en flexibele afhandeling is MAA met name aantrekkelijk voor tijd- en temperatuurgevoelige vracht. De eerste resultaten zijn positief; in 2025 nam de gevlogen vracht met ruim 40% toe. Verdere ontwikkeling van cargo vindt plaats binnen de voor MAA vastgestelde kaders.’

In de VGR ontbreekt een concrete toelichting wat RSG aan zal bieden en hoe dit past binnen de cargostrategie van MAA.

Tijdens de feitencontrole is niet concreet geworden hoe de ontwikkeling naar een duurzame luchthaven zich verhoudt tot een eventueel sterke toename in cargo.

- Samenwerking tussen Schiphol en MAA op het gebied van commercie, IT, finance, procesbegeleiding en HR.
Op dit moment is niet concreet wat de resultaten van deze samenwerking zijn.

2.3. Actualiteit

Op pagina 7 van de VGR wordt een nadere toelichting gegeven op de verschillende vennootschappen en de bestuurder en Raad van Commissarissen.

De voormalige CEO, de heer Meijs is per 31-10-2025 vertrokken en per 1-11-2025 is de heer Jan Eerkens benoemd als ad interim CEO. Per 1 februari 2026 is de heer Cor de Man benoemd als CEO (zie ook MPH DOC-00858358).

Tijdens de feitencontrole is gesproken over actuele ontwikkelingen.

‘Ryanair en Corendon zijn in 2025 vertrokken.

Turkish Cargo hervatte na een tijdelijke afwezigheid in 2025 haar operatie vanaf MAA.

Wizz Air vliegt vanaf eind 2025 vanaf MAA. Deze maatschappij heeft haar operatie vanaf MAA inmiddels uitgebreid. Sinds eind maart 2026 vliegt de maatschappij vanaf MAA naar Katowice, Lublin, Podgorica en Tuzla. Daarnaast zullen Transavia en TUI fly in de eerste helft van 2027 een deel van hun operatie vanaf MAA uitvoeren in verband met de tijdelijke sluiting van Eindhoven Airport.’

2.4. Hoofddoelstelling

PS hebben op 16 december 2022 overwogen *‘dat Maastricht Aachen Airport van vitaal belang is voor zowel onze regionale als onze nationale infrastructuur en op draagvlak kan rekenen van een meerderheid van de Limburgers’ en daarom ‘voor de toekomst open dient te blijven’.*



De provinciale doelstelling voor de luchthaven luidt:

De transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.

Deze hoofddoelstelling wordt uitgewerkt in drie thema's die op hun beurt weer worden uitgewerkt in subthema's. Deze VGR geeft inzicht in de uitvoering van het Businessplan 2022 van Maastricht Aachen Airport, waarbij de stand van zaken per 1 januari 2026 wordt weergegeven.

In afwijking van vorige VGR's geven GS per doelstelling een reflectie op de voortgang door middel van de stoplichtensystematiek.

2.5. Duurzame luchthaven

2.5.1. Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen

Dit zal gebeuren naar analogie van het rapport 'Van Geel'. Onderstaande verlaging in fases wordt beoogd.

Jaren	Ernstig Gehinderden MST
2022	maximaal 13.600
2025	maximaal 5.600 (gelijk aan niveau 2019)
2030	maximaal 5.250
2035	maximaal 4.200

Tabel 1 aantal ernstig gehinderden¹

De maatregelen die leiden tot een afname van het aantal ernstig gehinderde gaan gelijktijdig in met het luchthavenbesluit (LHB).

Op 25 februari 2025 is een concept-aanvraag LHB ter informele toetsing ingediend bij I&W/DGLM². Er dient een volledige MER-beoordeling uitgevoerd te worden. Een belangrijk thema hierin betreft het landelijke 'stikstofdossier'. De stikstofproblematiek belemmert op dit moment de voortgang van diverse lopende procedures. MAA bereidt alle procedures voor, met uitzondering van het stikstofonderdeel. Zodra er duidelijkheid komt over het stikstofbeleid, kan MAA direct schakelen en de resterende procedures indienen bij het bevoegd gezag.

Tijdens de feitencontrole is het nieuwe LHB aan de orde geweest. Hierover is het volgende aangegeven.

'De aanvraag voor het LHB is op 7 jan 2026 ingediend. De aanvraag is door het ministerie beoordeeld. Naar aanleiding hiervan heeft het ministerie om aanvullingen op de MER verzocht. Deze informatie wordt door MAA aangeleverd. Het ontwerpbesluit wordt na de zomer van 2026 verwacht en de definitieve vaststelling van het LHB wordt voor eind 2027 voorzien.'

¹ Bron: G22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport (GS-DOC-00335925)

² Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken (DGLM).



Het uitblijven van het Luchthavenbesluit heeft tot gevolg dat MAA langer op basis van de vigerende 'Omzettingsregeling' opereert, hetgeen wel impliceert dat de start- en landingsbaan van 2.750 meter niet over de hele lengte kan worden gebruikt. Dit beperkt de exploitatiemogelijkheden van MAA. In het Businessplan 2022 werd er overigens vanuit gegaan dat vanaf 2023 gebruik kon worden gemaakt van de volledige baanlengte.

Als gevolg daarvan kan gesteld worden dat dit een remmend effect heeft op de exploitatie van de luchthaven. Dit heeft naar de mening van MAA de volgende gevolgen.

- Klanten sluiten MAA bij voorbaat uit doordat concurrerende luchthavens deze beperking niet kennen.
- MAA heeft meer gebruikruimte³;
- MAA kan nog geen gebruik maken van de volledige lengte van de start- en landingsbaan; hetgeen een beperking vormt voor nieuwe cargomaatschappijen, waardoor het werven van klanten wordt bemoeilijkt. Dit hangt samen met de beperking dat de maximale beladingsgraad van vliegtuigen bij export bij het huidige baangebruik lager ligt dan bij volledig baangebruik. Dit geldt met name voor routes naar China, Zuid-Amerika en het westen van de Verenigde Staten.
- De uitfasering van bepaalde typen vliegtuigen verloopt langzamer dan verwacht. Dit heeft te maken met het feit dat deze uitfasering is gekoppeld aan de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit.

In de bijlage op pagina 64 van de voortgangsrapportage is een overzicht opgenomen van het aantal vliegbewegingen naar type vliegtuig.

2.5.2. Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten

Hiertoe worden de volgende activiteiten ontplooid.

- Het opwekken van duurzame energie via duurzaam opgewekte Nederlandse windenergie via Waarborgwind;
- Reductie van CO2 uitstoot door:
 - Electrificatie van het materieel met als doel netzero in 2030
 - Verduurzaming van de gebouwen
 - Verduurzaming van de brandstoffen via verdere elektrificatie; er wordt gewerkt aan verdere netverzwaring.
- Reductie van indirecte CO2 uitstoot via klanten en leveranciers;
- Circulaire economie. Activiteiten om te komen tot zero waste;
- Lokale economie. Activiteiten in het kader van local sourcing.

³ De zogenaamde 'omzettingsregeling' staat meer vliegbewegingen (en daarmee gebruikruimte) toe dan dat MAA aanvraagt in het LHB



2.5.3. Verduurzaming via elektronisch vliegen (e-aviation)

De volgende ontwikkeling in e-Aviation wordt nagestreefd:

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

Tabel 2 aantal e-Aviation passagiers

In de vorige twee analyses (Analyse voortgangsrapportage 'Groot Project MAA' peildatum 1 januari 2025 en 1 juli 2025) werd gemeld dat de hierboven in tabel 2 opgenomen groeicijfers niet meer realistisch zijn.

Aandeelhouder Provincie Limburg heeft, conform toezegging 9669, 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 de bestuurder van MAA heeft laten weten dat de markt en de ontwikkelingen in de markt van e-Aviation vooralsnog niet zodanig stabiel is dat het zinvol is om op dit moment een haalbaarheidsstudie uit te voeren. Bovengenoemde toezegging is daarmee afgedaan.

Zoals in de vorige rapportage reeds is aangegeven verloopt de marktintroductie van elektrische vliegtuigen trager dan enkele jaren geleden voorzien. Deze ontwikkeling wordt voornamelijk bepaald door mondiale technologische ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van batterijen met hoge energiedichtheid, certificering en nieuwe regelgeving.

Desalniettemin zet MAA zich actief in op wat mogelijk is en stimuleert zij verdere ontwikkeling vanuit haar eigen rol. In 2024 maakte MAA als eerste luchthaven in Europa openbaar toegankelijke internationale elektrische passagiersvluchten mogelijk via het Electrify-project, samen met partner luchthavens Luik (BE) en Würselen (DE).

De verwachte ingebruikname van elektrische vliegtuigen met 30 zitplaatsen, zoals de ES-30, is vooralsnog verschoven naar 2029.

In de VGR wordt geconstateerd dat de toekomst van eAviation die geschetst werd in het Businessplan van 2022 te ambitieus is geweest. Nu de verwachting is dat volledige elektrische vluchten met maximaal 10 personen eerst vanaf 2030 ter beschikking komen en vluchten met 90 passagiers pas vanaf 2033 kan geconstateerd worden dat bovenstaande prognose niet meer realistisch is. Tijdens de feitencontrole is hierop ingegaan en het volgende naar voren gekomen.

'Zoals eerder aangegeven, verloopt de marktintroductie trager dan verwacht. Zoals bij Provinciale Staten bekend is hebben aandeelhouders MAA gevraagd een meerjarenprognose op te stellen. Hierin worden actuele verwachtingen ten aanzien van elektrisch vliegen meegenomen.'

Daarmee zouden de eerdere prognoses geactualiseerd moeten worden op basis van de huidige inzichten en marktontwikkelingen.



Gedeputeerde Staten geven op pagina 18 van de VGR aan dat gelet op de afhankelijkheid van externe ontwikkelingen op dit moment nog niet kan worden vastgesteld of de langere termijn doelstellingen voor eAviation binnen de beoogde termijn kunnen worden gerealiseerd.

2.6. Omgevingsbewuste luchthaven

2.6.1. Verbetering van omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven

In het businessplan is opgenomen dat de luchthaven wil werken aan een goede relatie met de omgeving. MAA heeft in de afgelopen periode een aantal acties ondernomen zoals overleggen met omwonenden. In het vervolg op de 'vortex pilot' onderzoekt het Omgevingsfonds welke maatregelen kunnen worden getroffen om preventief vortex⁴ schade te voorkomen.

Tijdens de feitencontrole is naar voren gekomen dat het vortexonderzoek inmiddels is afgerond. Het Omgevingsfonds werkt aan een maatregelenpakket om het risico op vortex te beperken. Deze worden deze zomer in de Raad van Toezicht van het Omgevingsfonds besproken. Naar verwachting worden de resultaten van het onderzoek en de voorgenomen maatregelen in het najaar met de omwonenden van de luchthaven gedeeld. Provinciale Staten zullen alsdan ook worden geïnformeerd.

2.6.2. Uitsfatering van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen

Hierbij gaat het om uitsfatering en uiteindelijk een verbod op een aantal toestellen en als weg daar naar toe een 100% verhoging van het tarief voor landing/take-off. De Boeing 747-200 en de McDonnell Douglas MD11 zijn in april 2023 al volledig uitgefaseerd.

Uit de feitencontrole is gebleken dat de koppeling aan de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit volgt uit het businessplan waar Provinciale Staten in 2022 mee hebben ingestemd.

In de reflectie van doelstelling A1 door GS wordt gesteld dat de vertraging van het Luchthavenbesluit geen gevolgen heeft voor de met PS afgesproken afname van het aantal ernstig gehinderden in 2030 en 2035.

Dit is nader toegelicht tijdens de feitencontrole.

'De uitsfatering verloopt momenteel volgens planning:

- *uitsfateren van de 747-200 en MD11 per 1 april 2023.*
- *ontmoedigen van de 747-400 per nieuw Luchthavenbesluit (eind 2024 / begin 2025) met minimaal 100% verhoogd tarief landing/take-off.*
- *definitief uitsfateren van de 747-400 per 2030.*

De ontmoediging is gekoppeld aan het LHB.

Zodra het nieuwe LHB van kracht is, gelden de nieuwe voorwaarden (minder geluidsruimte, geen vluchten voor 7 uur, vlootsamenstelling en baanlengte) die moeten leiden tot het met PS afgesproken EGH.'

Het aantal EGH in 2025 is ondanks de vertraging m.b.t. het LHB niet overschreden, vanwege het niet volledig invullen van de gebruikruimte.

⁴ Vortex-schade is schade aan (meestal) daken en glas die wordt veroorzaakt door zogturbulentie: een wervelwind die ontstaat aan de vleugeltips van overvliegende of landende vliegtuigen.



Over de gevolgen die deze uitfasering heeft voor de rentabiliteit van het vliegveld is geen informatie opgenomen in de VGR.

2.7. Toekomstbestendige luchthaven

2.7.1. Vastgoed (ontwikkeling en beheer) betrekken bij de exploitatie

In de periode 2023-2026 zijn er verschillende doelstellingen opgesteld met betrekking tot vastgoed:

- Vergroten van de verhuurbaarheid op korte termijn (2023-2025);
- Vergroten van het opbrengend vermogen van vastgoed (+/- 20%) (2023-2026);
- Opstellen van een masterplan vastgoed/infrastructuur (2023);
- Realisatie nieuw vastgoed conform masterplan (vanaf 2023);
- Samenwerking met andere gebieden (Techniport) en branding gebouwen (vanaf 2023);
- Uitgifte/exploitatie nog beschikbare gronden (vanaf 2022).

Over de hierboven genoemde doelstellingen met de daaraan gekoppelde termijnen wordt in de toelichting niets gezegd. Bij de feitencontrole is hierover aangegeven dat er geen verdere informatie beschikbaar is.

Bij de hierboven genoemde doelstellingen is aangegeven dat het vergroten van de verhuurbaarheid inmiddels afgerond zou moeten zijn in 2025; dit is nog niet het geval.

Bij de feitencontrole is hierover het volgende toegelicht.

'Dit is onder andere een gevolg van het feit dat het om een omvangrijke opgave gaat die met een beperkte bezetting moet worden gerealiseerd. Achterstallig onderhoud op gebouwen waaronder commercieel vastgoed wordt uitgevoerd conform planning, indien dat verantwoord is en in overeenstemming met de huurders. Het verbeteren van de technische staat van de gebouwen draagt bij aan de (technische) verhuurbaarheid.'

In de feitencontrole is ook naar voren gekomen dat achterstallig onderhoud deels wordt uitgevoerd, hetgeen de commerciële verhuurbaarheid naar verwachting zal verbeteren.

In VGR 3 op pagina 69 is een overzicht opgenomen betreffende ontwikkeling projecten achterstallig onderhoud. Vijf projecten zijn afgerond en tien projecten zijn in voorbereiding (en deels in realisatie fase). Er is geen verdere informatie beschikbaar.

In het Businessplan staat dat het masterplan vastgoed in 2023 gereed zou zijn. In VGR 2 staat dat in 2025 een start wordt gemaakt met het concretiseren van de vastgoedstrategie in een masterplan dat eind 2025 of begin 2026 gereed zal zijn. In de huidige VGR (VGR 3) staat dat de vastgoedstrategie in 2027 gereed zal zijn. Tijdens de feitencontrole is gebleken dat dit onder meer samenhangt met de opeenvolgende wisselingen van de CEO en de mede daarmee samenhangende herijking van prioriteiten en keuzes.



2.7.2. Groei van passagiers en cargovluchten

In het businessplan wordt uitgegaan van de volgende aantallen.

Jaar	2022	2025	2030	2035	2040
Passagiers	251.515	470.039	641.865	529.500	527.500
Cargo	125.000	171.424	204.230	210.000	210.000

Tabel 3 aantallen passagiers en cargo MAA

De feitelijk gerealiseerde cijfers per periode zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Jaar	2022	2023	2024	2025
Cargo				
<u>Luchtvracht (1^e linie⁵) → infographic 1</u>				
Tonnage gevlogen luchtvracht* → <u>infographic 1a</u>	108.218	32.275	29.448	41.636
Tonnage gereden luchtvracht → <u>infographic 1b</u>	10.787	22.765	5.630	4.596
<i>Totaal luchtvracht</i>	<i>119.006</i>	<i>55.042</i>	<i>35.078</i>	<i>46.232</i>
<u>Wegvracht (2^e linie) → infographic 2</u>				
Tonnage wegvracht****	9	7.851	63.820	25.398
Passagiers				
Aantal passagiers*	266.032	223.152	223.507	151.989
Overige passagiers***	6.753	5.508	7.425	7.281
<i>Totaal passagiers</i>	<i>272.785</i>	<i>228.660</i>	<i>230.932</i>	<i>159.270</i>
Bewegingen**				
Aantal gevlogen luchtvrachtbewegingen	3.266	1.333	1.399	1.737
Gereden vrachtverkeer (totaal 1 ^e en 2 ^e linie)	29.285	19.040	32.215	19.774
Aantal passagiersbewegingen***	1.959	1.604	1.534	994
Aantal overige vliegbewegingen	8.610	6.024	7.024	4.818

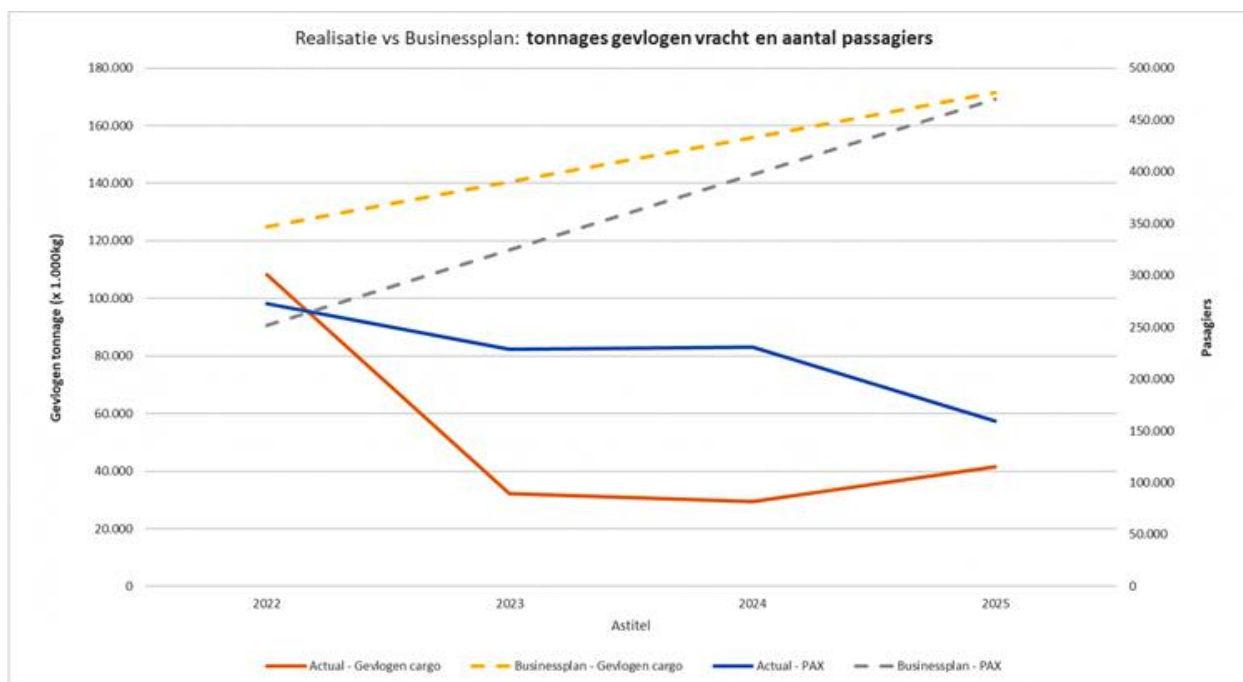
* Conform publicatie CBS

** Eén beweging is één inkomende- of één uitgaande vlucht of rit

*** Onder 'overige passagiers' en / of 'overige vliegbewegingen' wordt verstaan: general aviation (GA), klein vliegverkeer (bijvoorbeeld lesverkeer), positievluchten, vluchten naar en van onderhoudsboulevard MAA.

**** Aantal ton gereden vracht, zoals gepresenteerd in voorgaande voortgangsrapportages, is vanaf VGR2 (peildatum 1 juli 2025) gesplitst in 'tonnage gereden luchtvracht' en 'tonnage gereden wegvracht'. Dit in lijn met de splitsing tussen luchtvracht en wegvracht zoals uiteengezet in de in bijlage 3 opgenomen Infographic.

⁵ Onder eerste linie wordt verstaan: de vrachtafhandeling door een luchtvrachtafhandelaar. Dit betekent dat alleen een gespecialiseerde afhandelaar deze werkzaamheden kan uitvoeren. Dit vormt ook de focus MAA. Tweede linie vracht kan ook door niet-luchtvrachtafhandelaar worden uitgevoerd.



Figuur 2 tonnages gevlogen vracht en aantal passagiers

Er blijkt een groot verschil te bestaan tussen realisatie en verwachting.

Kijkend naar de passagiersaantallen wordt in het businessplan voor 2025 uitgegaan van 470.039 passagiers. Volgens de gerealiseerde cijfers bedraagt het aantal passagiers in 2025 151.989. In 2023 en 2024 bedroegen de aantallen respectievelijk 223.507 en 223.152 passagiers.

Voor cargo wordt in het businessplan voor 2025 uitgegaan van 171.424 ton. Volgens de gerealiseerde cijfers bedraagt de luchtvracht in 2025 41.636 ton en de wegvracht 25.398 ton.

In het businessplan wordt uitgegaan van een verdere groei naar 641.865 passagiers en 204.230 ton cargo in 2030.

Gedeputeerde Staten geven aan dat op basis van de huidige inzichten nog niet kan worden vastgesteld of de langetermijndoelstellingen worden gerealiseerd. Is onderzocht of de uitgangspunten uit het businessplan 2022 nog actueel zijn, of dat actualisatie van de prognoses wenselijk is? Tijdens de feitencontrole is hierover gesproken en het volgende aangegeven.

‘De verschillen tussen de prognoses uit het Businessplan 2022 en de gerealiseerde passagiers- en cargovolumes zijn bekend. De marktontwikkeling heeft zich de afgelopen jaren anders ontwikkeld dan ten tijde van het opstellen van het Businessplan werd voorzien. De aandeelhouders volgen de ontwikkelingen nauwgezet en hebben hun zorgen over de achterblijvende resultaten uitgesproken. Zij hebben MAA gevraagd met verbetermaatregelen te komen en een geactualiseerde meerjarenprognose op te stellen.’

Op dit moment is niet bekend welke concrete maatregelen MAA heeft genomen om de achterblijvende passagiers- en cargovolumes te laten toenemen.



In de meerjarenprognose zouden de actuele marktontwikkelingen en verwachtingen ten aanzien van passagiers, cargo en elektrische vliegen moeten worden meegenomen (zoals besproken in het interpellatiedebat).

Ondanks dat er uitvoering wordt gegeven aan het businessplan en de visie van GS op de resultaten in de VGR is verwoord blijkt uit deze voortgangsrapportage dat de stijgende lijn nog niet op alle fronten is ingezet.

2.7.3. Financieel gezond in 2035

Een actuele financiële analyse kan op basis van deze VGR niet worden gemaakt omdat op de peildatum van deze VGR (1 januari 2026) de jaarcijfers 2024 de laatst vastgestelde en gepubliceerde jaarcijfers zijn.

Bij de aanbidding van de VGR3 aan PS op 7 juli 2026 waren de jaarcijfers 2025 nog niet gepubliceerd. Op pagina 34 van de VGR wordt aangegeven dat deze in de volgende VGR, die gepland is voor Q4, zullen worden opgenomen. Dit impliceert dat er nu geen uitspraken kunnen worden gedaan over de actuele financiële situatie van MAA.

Om die reden is er nu voor gekozen de financiële analyse uit VGR2 in deze analyse te laten staan met een enkele toevoeging of actualisatie.

De leden van Provinciale Staten hebben overigens via het deel van het dashboard waarvoor geheimhouding geldt dat sinds 8 juni 2026 beschikbaar is al kennis kunnen nemen van de financiële cijfers tot en met het eerste kwartaal 2026 (zie MPH DOC-00916439 en DOC-00930655).

Het is conform de door Provinciale Staten geformuleerde uitgangspunten dat de luchthaven in 2035 financieel gezond dient te zijn.

Volgens het businessplan daalt de EBITDA (winst vóór aftrek van rentekosten, belastingen, afschrijving en afboekingen) naar € 0,65 mln. en stijgt vervolgens in de periode 2025-2040 naar € 24 mln. De EBITDA voor 2024 is niet gehaald en bedraagt +/- € 6,5 mln.

In het voorwoord van het jaarverslag 2024 stelt de toenmalige CEO, de heer Meijs, dat gestreefd wordt naar een break-even bedrijfsvoering in 2027 met een groei naar 200.000 ton gevlogen vracht en 500.000 passagiers.

In het jaarverslag over 2024 wordt overigens gesproken over het ondernemingsplan voor 2025 (pagina 8). Hiermee wordt de begroting van MAA bedoeld. Deze is, net als in eerdere VGR's, niet beschikbaar gekomen bij deze VGR, zodat niets kan worden gezegd over te verwachten resultaten. Tijdens de feitencontrole is hierover het volgende gezegd.

'Zoals eerder toegelicht wordt de reguliere begroting van MAA niet gedeeld. Tijdens het debat in juni 2026 is aangegeven dat MAA is gevraagd een meerjarenprognose op te stellen en dat deze na vaststelling in de AVA met PS zal worden gedeeld.'

In de geconsolideerde jaarrekening van de provinciale deelneming NV HBLM worden MAA BV en MAABI BV als 100% groepsmaatschappijen van NV HBLM aangemerkt. De jaarstukken 2024 zijn in de AVA van 16 juni 2025 vastgesteld. Hieronder worden de geconsolideerd Winst- en verliesrekening en de geconsolideerde balans 2024 weergegeven, inclusief de vergelijkende cijfers over 2023 en voorzien van een nadere duiding.



Geconsolideerde Winst-en-verliesrekening (x € 1.000)		
	2024	2023
Netto omzet	16.857	13.099
Overige bedrijfsopbrengsten	5.500	6.141
Som der bedrijfsopbrengsten	22.357	19.240
Personeelskosten	-20.154	-15.665
Overige bedrijfskosten	-8.483	-8.136
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	-3.370	-3.213
Som der bedrijfslasten	-32.007	-27.013
Financiële baten en lasten	-1.823	-1.359
Resultaat voor belastingen	-11.473	-9.132
Belastingen	-30	2.342
Aandeel in het resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	–	–
Netto resultaat	-11.503	-6.789

Tabel 5 Winst- en verliesrekening NV HBLM 2024

De jaarrekening 2024 sluit met een negatief netto resultaat van € 11,5 mln. (2023: negatief € 6,789 mln.). Het exploitatieresultaat (EBITDA⁶) 2024 komt uit op negatief € 6,3 mln. In 2023 was dit negatief € 4,6 mln.

De omzet is met € 3,75 mln. gestegen en dit heeft te maken met toename afhandeling trucking (€ 3 mln.) en parkeergelden van vliegtuigen en passagiers (€ 1 mln.) en een afname van landingsgelden met € 0,3 mln. De personeelskosten zijn gestegen van € 15,7 mln. naar € 20,2 mln. en dit hangt onder meer samen met 35 extra uitzendkrachten voor trucking activiteiten en CAO loonstijging voor de beveiliging. Hieruit blijkt dat de kosten sneller gestegen zijn dan de omzet. Tijdens de feitencontrole is hierover gesproken.

De uitbreiding van de trucking activiteiten in 2023 en 2024 diende tijdens de baanrenovatie als vervangende werkzaamheden voor een deel van onze cargo operatie. Vervolgens is vastgehouden aan deze activiteiten om het achterblijvend herstel van luchtvracht op te vangen. De grootschaligheid van deze activiteiten zorgden na verloop van tijd dat de stijging van de bijbehorende loonkosten niet in verhouding stond met de bijbehorende inkomsten, waardoor deze activiteiten geen positieve bijdrage leverden aan het bedrijfsresultaat. Om die reden is besloten deze activiteiten niet meer op grote schaal in eigen beheer uit te voeren.

MAA heeft in 2023 en 2024 een netto verlies van € 6,8 miljoen respectievelijk € 11,5 miljoen geleden. Deze verliezen zijn groter dan in het businessplan 2022 waren voorzien. De rentabiliteit op het totaal vermogen (RTV) bedraagt over deze jaren –9% respectievelijk –13%. Dit cijfer laat zien hoeveel winst een onderneming maakt ten opzichte van het totale vermogen dat zij inzet. Bij een RTV van -13% lijdt MAA € 13,- verlies voor elke 100 euro aan totaal vermogen. MAA heeft in 2023 en 2024 geen positief rendement op het geïnvesteerde vermogen gegenereerd.

⁶ EBITDA Winst vóór aftrek van rentebelastingen, afschrijvingen en waardeverminderingen.



De nettowinstmarge $(-/- 11.500.000/16.857.000 = -/- 68,3\%)$. Dit is een negatieve marge die impliceert dat voor elke euro omzet € 0,683,- verlies wordt geleden.

De returns on assets (ROA) laat een dalende lijn zien. Dit is het nettoresultaat/totale activa. In 2023 was dit -0,09 en in 2024 is dit verdubbeld naar -0,16.; voor elke euro aan activa wordt € 0,16 verlies gemaakt.

Geconsolideerde Balans per 31 december (x € 1.000)		
	2024	2023
Vaste activa		
<i>Materiële vaste activa</i>	54.999	48.328
<i>Financiële vaste activa</i>	2.342	2.342
	57.341	50.670
Vlottende activa		
<i>Voorraden</i>	–	53
<i>Vorderingen</i>	9.706	10.491
<i>Liquide middelen</i>	5.240	15.708
	14.946	26.252
Balanstotaal	72.287	76.922
<i>Groepsvermogen</i>	21.982	25.742
<i>Voorzieningen</i>	430	35
<i>Langlopende schulden</i>	42.608	43.557
	65.020	69.334
<i>Kortlopende schulden</i>	7.267	7.588
Balanstotaal	72.287	76.922

Tabel 6: Financiële balans NV HBLM 2024

De belangrijkste posten in de balanspost langlopende schulden zijn een hypothecaire schuld aan de Rabobank (€ 4,5 mln.) en een lening van de Provincie Limburg met een oorspronkelijke hoofdsom van € 35,2 mln. ter financiering van de renovatie van de start- en landingsbaan in 2023.

De onderneming heeft ultimo 2024 € 5,24 mln. aan liquide middelen (2023: 15,71 mln.) De daling komt voor € 7,79 mln. voort uit de kasstroom van de operationele activiteiten en voor het overige uit het verschil tussen de investeringen en de financiering daarvan. In 2025 verwacht de deelneming (in de financiële activiteiten) een rekening-courantlening van Business Park MAA BV groot € 5,5 mln. terug te ontvangen. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat deze lening nog niet is terugbetaald.

Ten opzichte van 2023 daalt het eigen vermogen (groepsvermogen) in 2024 met € 3,76 mln. Dit is het verschil tussen het negatief netto resultaat van € 11,5 mln. en de agiostortingen van € 7,7 mln. door Provincie Limburg ten behoeve van achterstallig onderhoud.



Op deze wijze wordt het geld voor achterstallig onderhoud tijdelijk niet gebruikt voor onderhoud, maar voor het compenseren van verlies. In het jaarverslag 2024 wordt aangegeven dat zowel de directie als de RvC zich ervan bewust zijn dat hiermee het financieringsvraagstuk ten aanzien van de operationele tekorten niet structureel wordt opgelost, maar slechts tijdelijk is uitgesteld. Tijdens het interpellatiedebat van 26 juni 2026 is toegelicht dat ook in 2025 gelden voor achterstallig onderhoud zijn gebruikt voor compensatie van verlies.

De solvabiliteit (eigen vermogen/totaal vermogen) daalt van 33,5% tot 30,4% in 2024.

Ook de liquiditeit, te meten met de current ratio (vlottende activa/vlottende passiva) vertoont een dalende trend van 3,5 naar 2,06. Een ratio van 2,06 betekent dat MAA ruim twee keer zoveel vlottende activa heeft als vlottende schulden. De ratio daalt wel.

Hieronder een weergave van het kasstroomoverzicht 2024. Deze komt uit het jaarverslag 2024.

De negatieve operationele kasstroom van € 7,8 mln. hangt samen met het negatieve nettoresultaat en impliceert dat er meer geld wordt uitgegeven dan er wordt ontvangen bij MAA. De negatieve cashflow uit investeringen van € 9,7 mln. duidt erop dat er aanzienlijke investeringen in het bedrijf zijn gedaan. Dit zijn investeringen in materiële vaste activa.

Op basis van de jaarcijfers 2024 kan onderstaand kasstroomoverzicht over 2024 worden gemaakt. De operationele activiteiten laten een negatieve kasstroom zien van € 7,790 mln. en ook de kasstroom uit investeringen is -/- € 9,670 mln.

De kasstroom wordt uiteindelijk positiever door de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Deze bedraagt immers € 7 mln. Dit betekent dat MAA haar expansie niet uit winst financiert, maar uit het bijstorten van agio. Dat leidt immers tot een positieve kasstroom. Per saldo zien we een verslechtering van de kaspositie die van € 15,7 mln. naar € 5,2 mln. gaat.

Kasstroom overzicht 2024 (in duizenden euro's)

Kas per 1 januari 2024	15.708
Kasstroom uit operationele activiteiten	-7.790
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-9.670
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	6.992
Kasstroomontwikkeling	-10.468
Kas per 31 december 2024	5.240

Tabel 7 de verschillende kasstromen bij MAA

In het jaarverslag 2024 wordt een vooruitblik gegeven op 2025. Er wordt opnieuw een verlies verwacht, waarbij de focus zal komen te liggen op optimalisatie, zodat in 2027 een break-even EBITDA wordt bereikt en verdere groei mogelijk is naar 170-210 duizend ton gevlogen vracht en tussen de 450-650 duizend passagiers. Ook zal de commerciële strategie worden geïntensiveerd en zal de rol van wegvracht worden heroverwogen; dit segment is fors gegroeid, maar het betreft geen kernactiviteit van MAA. Ook zal er een eerste stap worden gezet in optimalisatie van cargo afhandeling.



Actualiteit van informatie is voor PS van belang om de ontwikkelingen op het vliegveld te kunnen volgen. Gedeputeerde Staten voorzien daar sinds enkele maanden in met het MAA-dashboard waarin leden van Provinciale Staten vertrouwelijk kennis kunnen nemen van de financiële cijfers van MAA tot en met het eerste kwartaal 2026.

Nu er in september 2026 nog geen informatie beschikbaar is in deze VGR over 2025 en het eerste half jaar van 2026 kan er geen actuele analyse op basis van actuele cijfers worden opgesteld.

3. Visie Gedeputeerde Staten

Vanaf pagina 35 van de basisrapportage wordt ingegaan op de toepassing van de stoplichtenmethodiek op de in hoofdstuk 2 van deze analyse genoemde doelen.

De volgende vier belangrijke onderdelen hebben als status oranje, hetgeen impliceert dat het op dit moment nog niet duidelijk is of deze lange termijndoelen wel of niet worden behaald:

1. Verduurzaming van het vliegverkeer (e-Aviation). De verwachting is nu dat er pas vanaf 2033 vluchten met 90 passagiers mogelijk zijn. Wel wordt in de prognose aangegeven dat er in 2035 sprake moet zijn van 470.000 passagiers;
2. Groei van passagiers. Het aantal passagiers in 2025 bedroeg 151.889 waar in de prognose uit werd gegaan van 470.000 passagiers;
3. Groei van cargovluchten. Voor cargo werd in 2025 verwacht 171.000 ton, terwijl er in werkelijkheid sprake is van 41.636 ton.;
4. Financieel gezond in 2035. In het jaarverslag 2024 wordt een break-even resultaat⁷ verwacht in 2027, in 2024 wordt een verlies geleden van € 11,5 mln. en ook voor 2025 wordt een verlies verwacht; zo staat te lezen in het jaarverslag 2024.

Wat is de afweging geweest om voor deze vier onderdelen de status 'oranje' (nog onzeker of het lange termijn doel gehaald wordt) toe te kennen?

Welke factoren liggen aan dit oordeel ten grondslag?

Hierop is nader ingegaan tijdens de feitencontrole en is het volgende toegelicht.

'De keuze voor de status oranje bij de genoemde onderdelen hangt samen met het feit dat de langetermijndoelstellingen nog steeds als richtinggevend worden beschouwd, maar dat op basis van de huidige ontwikkelingen onzekerheden bestaan over het moment waarop deze doelstellingen worden gerealiseerd.'

De status rood wordt gehanteerd wanneer er concrete aanwijzingen zijn dat een doelstelling niet meer haalbaar is. Op dit moment is daarvan geen sprake. Voor onderdelen e-Aviation, passagiersgroei, cargogroei en financiële gezondheid geldt dat de ontwikkelingen achterblijven bij de oorspronkelijke prognoses.'

Daarnaast is tijdens de feitencontrole besproken dat de aandeelhouders hierover hun zorgen hebben uitgesproken en MAA hebben gevraagd om maatregelen uit te werken en een geactualiseerde meerjarenprognose op te stellen. Op basis van deze nadere inzichten kan worden beoordeeld of bijstelling van de langetermijndoelstellingen noodzakelijk is. Daarom is op dit moment gekozen voor de status oranje.

⁷ Het break-evenpunt is het moment waarop totale opbrengsten precies gelijk zijn aan totale kosten. Op dat punt maak je geen winst maar ook geen verlies.



Op pagina 37 van de VGR constateert GS dat

‘de ontwikkeling van Maastricht-Aachen-Airport op onderdelen achterblijft bij de ambities uit het businessplan 2022. Dat geldt met name voor de passagiers- en cargovolumes en de financiële resultaten.’

En verder geven GS aan dat zij ten aanzien van MAA een actieve aandeelhoudersrol hebben. De achterblijvende resultaten zijn aan de orde gesteld in de AVA en in overleggen met het bestuur en de RvC. Er is hierbij aangedrongen op passende maatregelen om de prestaties van de luchthaven structureel te verbeteren. GS hebben toegezegd PS hierover te informeren. Tot nu toe is er geen MPH gekomen waarin passende maatregelen worden toegelicht die tot verbetering van resultaten zouden kunnen leiden.

MAA blijft ervan uitgaan dat Maastricht Aachen Airport in 2027 operationeel een break-even (EBITDA) zal draaien en dat daarna verder wordt geïnvesteerd in de transitie naar een toekomstbestendige, duurzame luchthaven. Het is niet duidelijk waarop deze verwachting is gebaseerd. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat er gewerkt wordt aan een bijgestelde prognose.

4. Risico's en Risicobeheersing

In de risicoanalyse op pagina 38 en verder is aandacht besteed aan de risico's. De volgende risico's en mogelijke beheersmaatregelen komen (beknopt weergegeven) aan de orde:

Risico	Beheersmaatregelen
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. De impact van dit risico wordt in de begeleidende tekst als aanzienlijk geclassificeerd en toegelicht, en in de tabel als matig. Welke classificatie is juist? Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat dit aanzienlijk moet zijn.	GS monitoren als aandeelhouder de voortgang van het Businessplan 2022 en de luchthavenontwikkeling. Bij afwijkingen maken zij via de AvA en RvC afspraken over bijsturing. Daarnaast is een voldoende risicoreserve beschikbaar om eventuele financiële tegenvallers op te vangen.
2. Doelen uit het Businessplan 2022 worden geheel of gedeeltelijk niet behaald. In de tekst staat dat de impact van dit risico als aanzienlijk wordt beoordeeld. In de tabel als ernstig; welke classificatie is correct? Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat dit aanzienlijk moet zijn.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken GS (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan. Niet concreet is geworden welke beheersmaatregelen alsdan worden genomen.



3. Vertraging bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit, de besluitvorming ten aanzien van het PIP proefdraaien en de verlening van de omgevingsvergunning in verband met procedures. De impact van dit risico wordt in de begeleidende tekst als aanzienlijk geclassificeerd en toegelicht, en in de tabel als matig. Welke classificatie is correct? Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat dit aanzienlijk moet zijn.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van de besluitvorming hieromtrent. PS worden via de P&C cyclus geïnformeerd. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan.
4. Alvorens de luchthaven financieel gezond is kan kapitaalverlies optreden of er zijn meer middelen nodig. Afwaardering van de deelneming kan hieruit voortvloeien. Dit risico kan zich voordoen indien de ontwikkeling richting een duurzaam financieel perspectief, waaronder het bereiken van break-even, langer duurt dan voorzien of niet wordt gerealiseerd. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat dit is gebaseerd op informatie van de luchthaven. Wat is de inschatting over de duur van het bereiken van break-even? Bij de feitencontrole is dit punt besproken. Vooralsnog wordt uitgegaan van het Businessplan 2022, waarin is voorzien dat in 2027 break-even wordt bereikt. Zoals eerder aangegeven, is MAA gevraagd een meerjarenprognose op te stellen. Deze wordt onder geheimhouding met Provinciale Staten gedeeld. Op basis daarvan zal meer inzicht ontstaan in het verwachte moment waarop break-even EBITDA wordt bereikt. Gelet op de huidige ontwikkelingen bestaat de mogelijkheid dat dit niet in 2027 het geval zal zijn.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan en wordt er aangedrongen op maatregelen om bij te sturen. Er wordt aangegeven dat “de Provincie heeft een ruim voldoende risicoreserve opgenomen in de Risicoreserve Instrumentarium Sturing in Samenwerking om eventuele financiële tegenvallers van haar deelneming in NV HBLM op te kunnen vangen.” Kan worden toegelicht waarom wordt gesteld dat de impact voldoende kan worden ondervangen met een risicoreservering? Is een risicoreservering niet slechts een financiële beheersmaatregel, terwijl het onderliggende risico (afwaardering en kapitaalverlies) onverminderd aanwezig blijft? Bij de feitencontrole is dit punt besproken. <i>‘De risicoreservering is inderdaad een financiële beheersmaatregel. Daarmee anticiperen we op de gevolgen van het risico van een mogelijke afwaardering van de deelneming. De Provincie is aandeelhouder en deze beheersmaatregel is dan ook passend bij de rol. Het onderliggende risico wordt in eerste instantie gemitigeerd door het bestuur van de luchthaven.’</i>
5. Rente en aflossingen worden niet of niet geheel voldaan. Het maximale risico dat de Provincie Limburg loopt betreft het niet	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar



terugontvangen van uitstaande hoofdsommen. Per 1 januari 2026 gaat het om een totaalbedrag van € 35,0 mln.	aanleiding toe geven, spreken GS (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan. In de VGR staat dat het risico wordt beperkt door voldoende reserves aan te houden om mogelijke verliezen op te vangen. Daarnaast ontvangt de Provincie een marktconforme rente als vergoeding voor het genomen risico. Bij de feitencontrole is hierover het volgende gezegd. <i>'Deze annuïtaire lening is in het verleden verstrekt en toen is de rente voor 30 jaar rekening houdend met alle risico's marktconform vastgesteld. De rente wijzigt niet bij een verandering van risico. Contractueel is geen herziening op basis van een gewijzigd risico afgesproken. In die zin werkt deze lening hetzelfde als elke andere lening met een vaste rente zonder (rente)herziening.'</i> Indien deze lening op dit moment opnieuw verstrekt zou worden, zou mogelijk een hogere rente vastgesteld kunnen worden indien het risicoprofiel als zodanig ook hoger zou worden vastgesteld.
6. De voortgang van de luchthavenontwikkeling is afhankelijk van goede samenwerking tussen aandeelhouders. Een gebrek aan samenwerking kan de strategische ontwikkeling en transitieopgave vertragen. Uit de feitencontrole is nog naar voren gekomen dat hiermee wordt bedoeld dat verschillen in belangen of opvattingen mogelijk zouden kunnen leiden tot vertraging in besluitvorming en dat hierdoor de samenwerking wellicht onder druk kan komen te staan.	GS onderhouden in hun rol als aandeelhouder periodiek overleg met medeaandeelhouder Schiphol over de uitvoering van het Businessplan 2022. Indien ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, treden partijen in overleg en worden waar nodig aanvullende afspraken gemaakt.
7. Bestuurlijke wisselingen of beperkte uitvoeringskracht kunnen de stabiliteit en uitvoering van het Businessplan 2022 vertragen. Tijdens de feitencontrole is hier nog het volgende over gezegd.	GS houden via de RvC toezicht op de continuïteit en kwaliteit van het bestuur en de organisatie. Indien ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, spreken GS (via de RvC) de vennootschap aan op de borging van voldoende uitvoeringskracht en stabiliteit binnen de organisatie. Tevens zal de Provincie als aandeelhouder in dergelijke situaties een nadrukkelijk verzoek op



'Afgelopen jaar heeft CEO Joost Meijs de overstap gemaakt naar een andere baan. Met ondersteuning van Schiphol is tijdelijk voorzien in de directievoering door Jan Eerkens. Per 1 februari 2026 is Cor de Man aangetreden als nieuwe CEO.'	medeaandeelhouder doen om vanuit de Schiphol organisatie en/of netwerk bij te dragen aan concrete oplossingen.
---	--

Figuur 3 belangrijkste risico's voor Provincie Limburg

5. Financiële aspecten

Op pagina 43 en verder van de basisrapportage wordt ingegaan op de inzet van provinciale middelen. De uitgaven worden gedomineerd door de post achterstallig onderhoud voor een totaalbedrag van € 70 mln. Hiervan heeft de helft de vorm van een lening voor de aanleg van de nieuwe start- en landingsbaan. Er zijn twee leningen aan MAABI BV verstrekt.

- Annuïtaire lening van € 2 mln. met een restant hoofdsom per 1 januari 2026 van € 1,467 mln.
- Annuïtaire lening van € 35,2 mln. met een restant hoofdsom per 1 januari 2026 van ruim € 33,6 mln.

Bovenstaand budget voor achterstallig onderhoud is als volgt opgebouwd:

- Een financiering voor de renovatie van de start- en landingsbaan ad € 35,2 mln. Deze is volledig ter beschikking gesteld in de vorm van een 30 jarige annuïtaire lening;
- Beschikbaar stellen van achterstallige (niet eerder vergoede) NEDAB, ter grootte van € 10,9 mln. Hiervan resteert per 1 januari 2026 nog een bedrag van € 6,54 mln.;
- Beschikbaar stellen van een investeringskrediet (agio) ter grootte van € 23,9 mln. Hiervan resteert per 1 januari 2026 nog een bedrag van € 6,681 mln.

Dit budget is niet volledig gebruikt zoals blijkt uit onderstaande tabel.

Omschrijving	Bedrag
Beschikbaar budget:	€ 70.000.000
Reeds afgeroepen voor achterstallig onderhoud per 1 juli 2025	- € 56.778.949
Restant budget voor achterstallig onderhoud per 1 juli 2025:	€ 13.221.051

Tabel 8 beschikbare budgetten

Naast de uitgaven voor achterstallig onderhoud is er op pagina 43 van de voortgangsrapportage een overzicht opgenomen van de overige uitgaven.

Restantbudget ⁸	€ 21.024.149
Restantbudget achterstallig onderhoud	€ 13.221.051

⁸ NEDAB 2025, Vortex schade, bijdrage Omgevingsfonds, uitbreidingsinvesteringen, bijdragen gemeenten, bijdrage beveiliging en omgeving.



Tegenover deze uitgaven staat vanaf 1 januari 2023 een beperkt bedrag aan inkomsten van € 5,1 mln. waarvan € 3,4 mln. in de vorm van rente ontvangsten in verband met verstrekte leningen en € 1,7 mln. cumulatieve huur vanaf 1 januari 2023 voor de Cargoterminal Oost.

6. Voortgangsrapportage en Regeling Grote Projecten 2025

Conform artikel 5 van de RGP 2025 dient elke voortgangsrapportage te voldoen aan de volgende elementen:

Leesbaarheid rapportage	De VGR is leesbaar en overzichtelijk gepresenteerd. Ten opzichte van de vorige VGR is er veel veranderd (bijvoorbeeld bij paragraaf 8. Risico's) en dit is in de vorm van kleur en doorstrepen verwerkt.
Projectdoelstellingen, reikwijdte, planning en projectbeheer	Doelstellingen zijn integraal overgenomen uit het businessplan 2022, maar veelal niet onderbouwd voor wat betreft te behalen resultaten. Als het gaat om reikwijdte kan geconstateerd worden dat de doelstellingen niet beargumenteerd zijn uitgewerkt. Activiteiten die nodig zijn om deze doelstellingen te halen zijn op punten beperkt onderbouwd of toegelicht. Verder is er onduidelijkheid over de planning en het behalen van deadlines. Als het gaat om projectbeheer is het niet duidelijk welke planning er is om doelstellingen te behalen.
Risico en risicobeheersing	• Aan het project verbonden risico's --> dit is omschreven • Risico's in omvang --> hier is niet bij alle risico's op ingegaan; het is overigens ook niet bij elk risico mogelijk. • Impact van de risico's --> dit is aangegeven, maar er is niet voor alle risico's verklaard hoe groot deze impact is. • Financiële gevolgen van de risico's en hoe deze beheerst worden --> deels toegelicht en financiële gevolgen niet uitgewerkt en gekwantificeerd. • Hoe worden de risico's beheerst --> toelichting uitgewerkt • Kans maal omvang van elk risico --> geen nadere toelichting;
Financiën	De kostenopbouw en kostenontwikkeling van het project conform het businessplan 2022 zijn niet meer navolgbaar. Nu er gelet op de peildatum van deze VGR (1 januari 2026) alleen cijfers tot en met 2024 openbaar beschikbaar zijn kan er geen actuele financiële analyse worden gemaakt. De leden van Provinciale Staten hebben overigens via het deel van het dashboard waarvoor geheimhouding geldt, dat sinds 8 juni 2026 beschikbaar is al kennis kunnen nemen van de financiële cijfers tot en met het eerste kwartaal 2026.
Stoplichtenmethodiek	(Visie GS) De stoplichtenmethodiek is toegepast; het meten van voortgang is hierbij op punten niet mogelijk.



7. Moties en toezeggingen

De openstaande moties en toezeggingen zijn opgenomen op pagina 47 en verder van de basisrapportage die nu voorligt. Daar hoeft in de analyse verder niet op te worden ingegaan. Belangrijk aandachtspunt zijn de toezeggingen van de gedeputeerde die nog moeten worden opgepakt. Het is belangrijk dat de voortgang hierin wordt bewaakt.

Omschrijving motie of toezegging	Stand van zaken iBabs (peildatum 03-8-2026)	Constatering bij de analyse
16-12-2022 Gewijzigd Motie 2948 Van Bijnen IJpelaar inzake Omgevingsbewuste investering (PIP proefdraaien MAA) Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om: - Het voorstel PIP proefdraaien Maastricht-Aachen airport ongeacht de dan geldende richtlijnen conform de omgevingswet voor te leggen aan Provinciale Staten; - De doorrekening van de GRE 3-zijdig WEST conform toezegging 9218 voor te leggen aan Provinciale Staten bij de behandeling van het voorstel PIP Proefdraaien; - Indien aan de orde andere doorgerekende alternatieve afschermingsmaatregelen voor te leggen aan Provinciale Staten; - Bij de doorrekeningen tevens een aantal dekkingsvoorstellen voor te leggen aan Provinciale Staten; - Zo snel als mogelijk te starten met de gesprekken met alle betrokken partners om de omgevingsbewuste investering dekkend te krijgen;	19-09-2025 Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC- 00674503).	27-7-2026 De op 31 maart 2021 door MAA bij LVVN ingediende aanvraag voor een Wnb-vergunning, die daarna op een aantal momenten door MAA van aanvullende informatie is voorzien, is nog bij het ministerie in behandeling. Eind 2024 is er weliswaar een ontwerp Wnb-vergunning gepubliceerd, maar dit ontwerp is nog niet omgezet in een definitieve vergunning. Recent heeft het ministerie MAA verzocht om (nogmaals) aanvullende informatie aan te reiken om tot een beoordeling van de aanvraag te kunnen komen.
02-10-2025 T9745 Kennismaking CEO MAA Gedeputeerde zegt toe in het eerste kwartaal van 2026 een	1-4-2026 Bij MPH d.d. 3 december 2025 zijn PS geïnformeerd over de benoeming van de nieuwe CEO,	Deadline 01-10-2026 27-7-2026 Met het oog op zijn inwerkperiode zal de



kennismakingsbijeenkomst te organiseren tussen de commissie ESA en de CEO van Maastricht Aachen Airport (MAA).	de heer Cor de Man, per 1 februari 2026. We streven ernaar om nog voor de zomer 2026 een kennismaking te laten plaatsvinden.	kennismaking met de CEO na de zomer plaatsvinden.
02-12-2022 T9218 De kosten van een 3-zijdige GRE aan de A2-kant van de luchthaven zullen in het kader van de procedure van het 'PIP Proefdraaien' nader worden gespecificeerd.	5-5-2026 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GSDOC-00704993). Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan de orde zal komen, alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging.	Deadline 01-01-2027
31-12-2026 T9871 Gedeputeerde 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.		Deadline 31-12-2026 27-7-2026 Zodra de meerjarenprognose 2026–2030 van MAA door de bestuurder is aangeleverd en door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders is vastgesteld, wordt deze conform de toezegging vertrouwelijk met PS gedeeld.

8. Actualiteiten waarover PS geïnformeerd wenst te worden

In dit hoofdstuk zal een overzicht worden gegeven van de onderwerpen waarover Provinciale Staten geïnformeerd wensen te worden, ook al vallen deze buiten de projectscope. Het betreft de volgende onderwerpen:

- **Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)**
Het aantal klachten is in het derde en vierde kwartaal van 2025 gedaald-(zie tabel op pagina 62 van de VGR). Dit is ook logisch gezien de afname van het aantal vliegbewegingen.
- **Stand van zaken Omgevingsfonds MAA**
Bij amendement 145 is aangegeven dat een omgevingsfonds wordt ingericht dat moet bijdragen aan het verhogen van de leefbaarheid in het gebied en het verminderen van overlast voor omwonenden. Daartoe is op 15-08-2023 de stichting Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport opgericht, die een subsidierelatie met de Provincie Limburg heeft.
De stichting ontplooit verschillende initiatieven op het gebied van leefbaarheid, verkoopgarantie woningen, isolatie en vortex schade⁹.
- **Achterstallig onderhoud**

⁹ Vortex of zogturbulentie kan leiden tot schade aan daken onder de aanvliegroute. Het gaat vooral om inwoners van de gemeenten Beek en Meerssen.



Op pagina 68 en 69 is een overzicht opgenomen van het achterstallig onderhoud dat in 2025 is uitgevoerd en nog zal worden uitgevoerd. In deze analyse is hieraan al aandacht besteed in 2.7.1.

- **Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport**

	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025
Aantal medewerkers met contract (fte)	199,1	186,9	184,3	163
Aantal uitzendkrachten (fte)	29,8	16,6	53,9	20
Security (inhuur derden)		30,9	32,3	32
Totaal aantal fte	228,9	234,4	270,5	215

Tabel 9 Werkgelegenheid MAA

Bron: NV HBLM

- **Stand van zaken vergunningen en procedures**

zie toelichting onder 2.5.1

- **Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof**

Naar aanleiding van toezegging 9628 is er in deze rapportage informatie omtrent de emissie van zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof meegenomen.

Het betreft hier stoffen die gevaarlijk zijn voor mens en milieu omdat ze bijvoorbeeld kankerverwekkend zijn, zich in de voedselketen kunnen ophopen of voortplanting belemmeren. MAA moet zich inspannen om de uitstoot van deze stoffen te verminderen. Hiertoe moet iedere vijf jaar aan het bevoegd gezag (gemeente Beek) worden gerapporteerd over vermijding en reductie van zeer zorgwekkende stoffen.

In de vorige VGR stond dat de samenvatting van de resultaten (ultrafijnstof) zal opgenomen worden in de daarop volgende voortgangsrapportage (VGR3). Deze is inmiddels beschikbaar (zie DOC-00868667; 17 maart 2026.)

9. Programmabeheer en projectbeheersing

Voor MAA staat een Programmteam MAA opgesteld waarin medewerkers uit verschillende disciplines met specifieke expertise zitten (financieel, juridisch, economisch, vastgoed, geluid, milieu en ruimtelijke ordening).

Het programmteam voert regelmatig overleg met coördinerend portefeuillehouder en de aandachtsdirecteur binnen de provinciale directie. Het provinciale complianceteam verricht een extra toets op voorstellen van GS aangaande de AVA.

Het programmteam overlegt ook structureel met de directie van MAA. Op bestuurlijk en ambtelijk niveau is er regelmatig overleg met RvC en CEO van NV HBLM over actualiteit, strategie en wijze van informatieverstrekking aan GS en PS.

Tot slot worden ook omliggende gemeenten en het omgevingsfonds betrokken bij de besluitvorming. De volgende vragen resteren.

- Op welke wijze werkt het Programmteam MAA (notulen, actielijsten en contact met MAA)?



- Vinden er toetsingen plaats door het Complianteteam van de provincie aangaande MAA. Zo ja, waarop en wat was de
- Het Complianteteam van de provincie Limburg verricht extra toetsingen op voorstellen van GS aangaande de AVA. Welke toetsingen zijn er geweest, wat was hier de uitkomst van en hoe wordt met actiepunten omgegaan?
- Wat gebeurt er met de aandachtspunten die voortvloeien uit de gesprekken met directie en RvC van het vliegveld en wat wordt gedaan met de actiepunten die hieruit voortvloeien?

Tijdens de feitencontrole is hierover gesproken.

'Het Programmteam MAA werkt op basis van een interne procesplanning en stemt structureel af met MAA. Vanuit de verschillende disciplines binnen het programmteam vindt, afhankelijk van het onderwerp, rechtstreeks contact plaats met MAA. Relevante aandachtspunten en acties uit deze overleggen worden binnen het programmteam besproken en waar nodig opgevolgd.'

In het kader van de AvA's vindt toetsing plaats door het provinciale Complianteteam. De bevindingen van het Complianteteam maken onderdeel uit van de interne advisering c.q. besluitvorming voor Gedeputeerde Staten. Aandachtspunten die voortvloeien uit overleggen met de directie en RvC van MAA worden betrokken bij de werkzaamheden en advisering binnen het programma en, waar relevant, vertaald naar vervolgacties.'

10. Bevoegdheid

Conform de Regeling Grote Projecten 2025 (RGP 2025) analyseert de griffie de door GS verstrekte informatie in de vorm van een voortgangsrapportage onder andere door deze te toetsen aan de in artikel 5 van de RGP 2025 geformuleerde uitgangspunten.

In de Statencommissie ESA is de basisrapportage geagendeerd en vindt inhoudelijke behandeling van de basisrapportage plaats. De voorliggende analyse van de Griffie kan hierbij worden betrokken.

11. Risico's

Het project Maastricht Aachen Airport is aangewezen als Groot project omdat Provinciale Staten van mening zijn dat er aanmerkelijke (financiële risico's) voor de Provincie Limburg aan verbonden zijn en de reguliere controle- en verantwoordingsinstrumenten uit de P&C cyclus ontoereikend worden geacht. Middels de basisrapportage in november 2024 en de daarop volgende voortgangsrapportages wordt periodiek verantwoording afgelegd waarbij de eisen van de RGP 2025 leidend zijn.

Het risico van een ontoereikende basis- of voortgangsrapportage kan zijn dat Provinciale Staten op enig moment onverwachts kunnen worden geconfronteerd met voorstellen om extra financiële middelen en/of kredieten ter beschikking te stellen.



12. Periodieke informatie/sturingsinformatie

Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- X Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- X Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

Conform het Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA' heeft PS besloten om het huidige Groot Project MAA om te zetten naar Groot Project Transitie MAA met daarbij een herziene basisrapportage gevolgd door voortgangsrapportages, waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord.

GS overleggen tweemaal per jaar (peildata: 1 januari en 1 juli) een voortgangsrapportage voor het Groot Project Maastricht Aachen Airport. PS houden hiermee zicht op onder andere de financiële, inhoudelijke, risico-technische en organisatorische ontwikkelingen van dit project. De voortgangsrapportages bieden ruimte om de stand van zaken ten aanzien van de verschillende risico's die onderkend worden bij het project te beschrijven in samenhang met risico-beperkende maatregelen.

13. Relatie met programmabegroting – financiële aspecten

Maastricht Aachen Airport is in de programmabegroting 2026 opgenomen bij programma 3. Werken aan een toekomstbestendige economie, onder product 3.1.3. Maastricht Aachen Airport.