



Provinciale Staten

Clustercode	PP	Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	DOC-00881251	Maastricht	7 juli 2026
Bijlage(n)	1	Verzonden	7 juli 2026

Onderwerp

Informerend stuk inzake Derde Voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA' peildatum 1-1-2026

Geachte Staten,

Op 13 december 2024 heeft u ingestemd met de basisrapportage Groot Project Transitie MAA, met als peildatum 1 juli 2024. Op 16 mei 2025 stemde u in met de eerste voortgangsrapportage Groot Project Transitie MAA (peildatum 1 januari 2025). Conform de Regeling grote projecten wordt elk half jaar een voortgangsrapportage opgesteld. Hierbij ontvangt u de derde voortgangsrapportage Groot Project Transitie MAA (peildatum 1 januari 2026).

Proces en verwerking wijzigingen

Alle wijzigingen in deze voortgangsrapportage ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage zijn inzichtelijk gemaakt door toevoegingen in blauwe tekst weer te geven en vervallen passages door te halen. De teksten in de vorige rapportage die waren doorgehaald, zijn omwille van de leesbaarheid van de rapportage verwijderd.

Bij het opstellen van deze derde voortgangsrapportage zijn de aandachtspunten uit de analyse van de Statenonderzoeker en de opmerkingen bij de behandeling van de tweede voortgangsrapportage in de Statencommissie ESA betrokken. Naar aanleiding hiervan is hoofdstuk 6 (Doelmonitoring en doelrealisatie) uitgebreid met een reflectie van Gedeputeerde Staten op de door Maastricht Aachen Airport beschreven voortgang van de realisatie van de in het Businessplan 2022 vervatte doelstellingen. Daarnaast zijn in hoofdstuk 8 de risico's en de bijbehorende beheersmaatregelen nader uitgewerkt.

Gedeputeerde Staten blijven zich inzetten voor een goede en actuele informatievoorziening aan Provinciale Staten. In dat kader worden zowel de voortgangsrapportage als het digitale dashboard stapsgewijs verder ontwikkeld.

Stand van zaken toezeggingen

In onderstaande tabel is de actuele stand van zaken weergegeven van de toezeggingen die relevant zijn in het kader van de behandeling van deze voortgangsrapportage.

ID nr.	Toezegging	Status
9629	'Gedeputeerde Satijn gaat na of het mogelijk is om te onderzoeken in de voortgangsrapportages NV HBLM te benchmarken met andere luchthavens en zo ja in welke vorm de resultaten kunnen worden gepresenteerd.'	De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. In dat kader vindt onder meer overleg plaats met andere provincies en regionale luchthavens, waaronder Zuid-Holland (Rotterdam The Hague Airport) en Groningen/Drenthe (Eelde Airport). Tevens wordt overleg gevoerd met het ministerie van I&W. Op basis van deze gesprekken is geconcludeerd dat het intern uitvoeren van een benchmark complex is. Tegen deze achtergrond wordt onderzocht of het inschakelen van een ter zake kundig bureau uitkomst kan bieden.
9745	Gedeputeerde Satijn zegt toe in het eerste kwartaal van 2026 een kennismakingsbijeenkomst te organiseren tussen de commissie ESA en de CEO van Maastricht Aachen Airport (MAA).	Bij MPH d.d. 3 december 2025 zijn PS geïnformeerd over de benoeming van de nieuwe CEO, de heer Cor de Man, per 1 februari 2026. Met het oog op zijn inwerkperiode zal de kennismaking na de zomer plaatsvinden.
9775	Gedeputeerde Satijn zegt toe in het eerste kwartaal 2026 de Staten via een mededeling portefeuillehouder onder geheimhouding te informeren over zaken die in overleggen en vergaderingen met de directie en raad van commissarissen van MAA worden besproken.	MPH is in voorbereiding.

Naast bovenstaande toezeggingen gerelateerd aan de voortgangsrapportage, zijn er ook toezeggingen gedaan in het bredere kader van het programma Transitie MAA. Alle toezeggingen zijn terug te vinden in onderdeel 10 'Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten' van de voortgangsrapportage.

Tussentijdse informatie en dashboard

Bij de behandeling van de jaarstukken 2024 en de Voorjaarsnota 2025 hebben diverse fracties aangegeven behoefte te hebben aan meer actuele inzichten in de ontwikkeling binnen het Groot Project 'Transitie Maastricht Aachen Airport'. Naar aanleiding hiervan hebben wij u op 14 juli 2025 via een mededeling portefeuillehouder geïnformeerd over het voornemen om een digitaal dashboard te ontwikkelen waarmee u een actueler beeld wordt geboden van de situatie en ontwikkelingen bij MAA. In diezelfde mededeling hebben wij toegezegd u, totdat het dashboard gereed zou zijn, aanvullend op de voortgangsrapportages via (vertrouwelijke) mededelingen portefeuillehouder te zullen informeren over relevante ontwikkelingen op de luchthaven. Hieraan hebben wij invulling gegeven door:

1. Mededeling portefeuillehouder d.d. 18 november 2025 (GS DOC-00840468): vertrouwelijke terinzagelegging van een bijlage inzake de cijfers van Maastricht Aachen Airport tot 1 oktober 2025;
2. Mededeling portefeuillehouder d.d. 2 december 2025 (GS DOC-00858358): informatie over de benoeming van de heer Cor de Man tot CEO en statutair bestuurder van NV HBLM;
3. Mededeling portefeuillehouder d.d. 14 januari 2026 (GS DOC-00873533): inzake operationele jaarcijfers 2025 Maastricht Aachen Airport;
4. Mededeling portefeuillehouder d.d. 28 januari 2026 (DOC-00788908): informatie over het onderzoek naar de meerwaarde van MAA in relatie tot de doelen uit het beleidskader economie (toezegging 9630).

Inmiddels is het openbare deel van het digitale dashboard op 12 mei 2026 gepubliceerd. Het besloten deel van het dashboard, met daarin de operationele en financiële cijfers tot en met eind 2025, is vanaf 9 juni 2026 onder geheimhouding via de Griffie te raadplegen. Begin juli 2026 zijn de gegevens in het dashboard geactualiseerd.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk

Programma en Projecten

Onderwerp Derde Voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA' peildatum 1-1-2026
Datum 7 juli 2026

Onderwerp

Derde voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA'

Samenvatting

Provinciale Staten worden met voorliggende rapportage geïnformeerd over de voortgang van de transitie van Maastricht Aachen Airport (MAA) naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven. Het rapport bestaat uit twee delen. In het eerste deel rapporteert het College vanuit de aandeelhouderspositie. In het tweede deel worden actualiteiten omschreven die weliswaar buiten de projectscope liggen, maar waarvan Provinciale Staten hebben aangegeven geïnformeerd te willen worden.

Kennisnemen van

Voorliggende voortgangsrapportage bestaat uit twee delen:

Met het eerste deel rapporteert het College vanuit de aandeelhouderspositie over de stand van zaken van de voor NV HBLM (en de onderliggende dochtervennootschappen MAA BV en MAABI BV) gestelde doelstellingen en de daarmee voor de Provincie samenhangende financiën. Tevens worden de risico's voor de Provincie en de te treffen beheersmaatregelen beschreven.

In het tweede deel worden actualiteiten omschreven die weliswaar buiten de projectscope liggen, maar waarvan Provinciale Staten hebben aangegeven geïnformeerd te willen worden:

- de door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) geregistreerde meldingen;
- de stand van zaken van de activiteiten van de Stichting Omgevingsfonds MAA;
- achterstallig onderhoud; directe werkgelegenheid MAA;
- lopende planologische- en vergunningentrajecten;
- zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof.

Voor dit tweede deel van de rapportage wordt input aangeleverd door externe partijen waaronder het KICL, het Omgevingsfonds en Maastricht Aachen Airport BV.

Aanleiding en bestuurlijke context

Uw Staten hebben op 4 juli 2014 het project Maastricht Aachen Airport (hierna: MAA) aangewezen als Groot Project. Daarmee valt dit project onder de Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020 die in 2024 laatstelijk door uw Staten is gewijzigd. De oorspronkelijke basisrapportage 'Maastricht Aachen Airport' is vastgesteld op 6 februari 2015 en had betrekking op de herstructurering van MAA en de concessieverlening, waarop in 2017 een herziening is vastgesteld. Op 3 juni 2022 hebben uw Staten Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA') aangenomen.

Het amendement zag onder andere op "een omzetting van het bestaande 'Groot Project MAA' naar 'Groot Project Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord". Naar aanleiding hiervan is de naam van het project aangepast en is een nieuwe basisrapportage opgesteld. Op 13 december 2024 is de basisrapportage 'Groot Project MAA' (peildatum 1 juli 2024) door uw Staten vastgesteld. Conform de Regeling grote projecten wordt elk half jaar, voor het eerst per peildatum 1 januari 2025, een voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA' opgesteld. Voor u ligt de derde voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari 2026.

Bevoegdheid

De Statencommissie ESA is bevoegd om de Voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA' met peildatum 1 januari 2026 vast te stellen.

Kernboodschap

Met voorliggende voortgangsrapportage worden Provinciale Staten geïnformeerd over de stand van zaken van het Groot Project 'Transitie MAA' per peildatum 1 januari 2026.

Communicatie

Uw Staten worden halfjaarlijks geïnformeerd via een voortgangsrapportage. Voor een overzicht van eerdere communicatie en besluitvorming verwijzen wij naar onderdeel 10 Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid van Provinciale Staten, evenals naar de bijgevoegde aanbiedingsbrief voor de communicatie na 1 januari 2026.

Vervolg

Conform de Regeling grote projecten wordt elk halfjaar, een voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA' opgesteld. De eerstvolgende voortgangsrapportage, met peildatum 1 juli 2026, zal in het vierde kwartaal van 2026 aan uw Staten worden voorgelegd.

Bijlage(n)

Derde Voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA' peildatum 1 januari 2026.

Transitie Maastricht Aachen Airport

Derde Voortgangsrapportage

peildatum 1 januari 2026



Juni 2026

Inhoudsopgave

Deel I	3
1. Inleiding Basisrapportage 'Transitie Maastricht Aachen Airport'	4
2. Scope.....	4
3. Achtergrond.....	4
4. Governance MAA	6
5. Hoofddoelstelling	8
6. Doelmonitoring en doelrealisatie	10
7. Visie Gedeputeerde Staten	35
8. Risico's	38
9. Inzet provinciale middelen	42
10. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten	45
11. Projectbeheer en projectbeheersing.....	60
Deel II	61
A. Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer	62
B. Stand van zaken Omgevingsfonds MAA	65
C. Achterstallig onderhoud.....	68
D. Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport	70
E. Stand van zaken vergunningen en procedures	70
F. Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof.....	71
G. Grafiek passagiers- en cargovluchten.....	73
Bijlagen	75
Bijlage 1: Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten.....	76
Bijlage 2: Toekomstperspectief voor eAviation bij MAA - actualisatie 1 januari 2026.....	80
(visie NV HBLM).....	80
Bijlage 3: Vrachtvolumes Maastricht Aachen Airport	83
Bijlage 4: Begrippenlijst.....	84

Deel I

Kern informatieverschaffing aan Provinciale Staten

**Scope, doelrealisatie, risico's en
financiën**

1. Inleiding Basisrapportage 'Transitie Maastricht Aachen Airport'

Provinciale Staten hebben de deelneming 'Maastricht Aachen Airport' op 4 juli 2014 aangewezen als Groot Project. Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten elk half jaar over de voortgang van het project. De scope van het Groot Project en dus ook van de basisrapportage en daarop volgende halfjaarlijkse voortgangsrapportages wordt bepaald door de besluitvorming van Provinciale Staten over Maastricht Aachen Airport op 3 juni en 16 december 2022.

Bij 'Amendement 145, Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA van Heldens c.s.' hebben Provinciale Staten op 3 juni 2022 besloten "Het Groot Project 'MAA' om te zetten naar 'Transitie MAA' met daarbij een rapportageverplichting per 1 januari 2024 waarmee de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord."

2. Scope

Deze rapportage bestaat uit twee delen. Met het eerste deel rapporteren Gedeputeerde Staten vanuit de aandeelhouderspositie over de stand van zaken van de voor NV HBLM (en de onderliggende dochtervennootschappen MAA BV en MAABI BV) gestelde doelstellingen en de daarmee voor de Provincie samenhangende financiën en worden de risico's voor de Provincie en de te treffen beheersmaatregelen beschreven.

In het tweede deel beschrijven Gedeputeerde Staten actualiteiten die weliswaar buiten de scope liggen, maar waarvan Provinciale Staten hebben aangegeven geïnformeerd te willen worden:

- de door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) geregistreerde meldingen;
- de stand van zaken van de activiteiten van de Stichting Omgevingsfonds MAA;
- achterstallig onderhoud;
- directe werkgelegenheid MAA;
- de lopende planologische- en vergunningentrajecten;
- zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof.

3. Achtergrond

Toen in 2013 een faillissement voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) dreigde heeft de Provincie een financiële bijdrage geleverd en vervolgens in 2014 de verantwoordelijkheid van de luchthaven naar zich toe getrokken en besloten de luchthaven open te houden (Statenvoorstel G-14-008). In 2016 werd een concessieovereenkomst gesloten en kwam de exploitatie van de luchthaven via MAA BV in externe handen (de concessienemer). Het beheer en de infrastructuur van de luchthaven lag bij MAABI BV (met de Provincie als enig aandeelhouder) die daarmee de rol van concessiegever vervulde. Deze situatie eindigde eind 2019 toen NV HBLM (Provincie 100% aandeelhouder) MAA BV van de private exploitant overnam.

In 2021 werd de toekomst van de luchthaven opnieuw onderwerp van gesprek. Provinciale Staten gaven aan eerst een fundamentele discussie over de toekomst van MAA te willen voeren alvorens nieuwe investeringen te willen doen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het Statenvoorstel 'Toekomst van Maastricht Aachen Airport' (G-22-015) dat op 3 juni 2022 in de vergadering van Provinciale Staten is behandeld.

Provinciale Staten besloten op dat moment om de luchthaven, onder voorwaarden, open te houden. Deze voorwaarden zijn beschreven in het door Provinciale Staten aangenomen Amendement 145 Heldens c.s. 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'.

Gedeputeerde Staten kregen daarbij de opdracht om uiterlijk 31 december 2022 een voorstel met uitgewerkt Businessplan aan Provinciale Staten voor te leggen dat recht zou doen aan de volgende kaders:

1. Overeenkomst met omgevingsbewuste samenwerkingspartner;
2. Inzetten op verduurzaming;
3. Inrichten omgevingsfonds;
4. Visie op vastgoedontwikkeling;
5. Uitfaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen;
6. Aantal Ernstig Gehinderden in fases verlagen;
7. Governancestructuur vormgeven waarbij de Provincie niet meer de enige aandeelhouder is;
8. Investeringsplan tot 2035 opstellen (inclusief dekkingsvoorstel).

In het licht van de samenwerking is door MAA aansluitend het 'Businessplan Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven (het Businessplan)' in samenspraak met Schiphol vormgegeven. In het Businessplan is de ambitie voor de toekomst van de luchthaven geschetst, waarbij de transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven centraal staat. Een financieel raamwerk maakt onderdeel uit van het Businessplan.

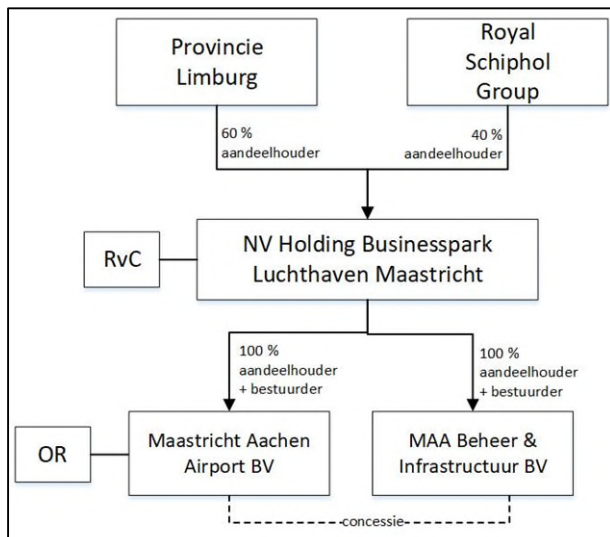
Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten kennis genomen van het Businessplan en ingestemd met het daarbij behorende voorgestelde dekkingsvoorstel.

Provinciale Staten zijn met het Statenvoorstel van eind 2022 geïnformeerd over de beoogde wijziging van de governancestructuur en de voorgenomen oprichting van een stichting die belast wordt met het beheer van Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport en met de uitvoering van de maatregelen in het kader van de leefbaarheid van de regio.

Het Statenvoorstel 'Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport' geeft het kader waarbinnen de luchthaven zich verder kan ontwikkelen. In het Statenvoorstel is onder andere opgenomen dat MAA mag groeien mits het aantal ernstig gehinderden gefaseerd wordt terug gebracht conform de denklijn uit het 'Van Geel rapport'.

4. Governance MAA

De Governance van MAA is in onderstaande figuur weergegeven.



Royal Schiphol Group.

Op 1 september 2023 is Schiphol toegetreden als aandeelhouder. Schiphol bezit een aandeel van 40% in NV HBLM.

Provinciale Staten hebben verzocht om aan te geven wat naast het aandeelhouderschap van de Royal Schiphol Group, hierna RSG genoemd, de meerwaarde van Schiphol voor MAA is. Naar de mening van MAA ligt die meerwaarde op uiteenlopende terreinen.

Toekomstbestendig:

- Net als de Provincie Limburg is de RSG een(financieel) sterke aandeelhouder;
- Ook Schiphol focust op de lange termijn;
- RSG presenteerde in mei 2025 haar nieuwe cargo-strategie. Deze strategie is erop gericht om te kunnen blijven voldoen aan de groeiende vraag van de cargo community naar vrachtcapaciteit binnen Nederland. Omdat MAA door een minderheidsaandeel onderdeel is van RSG, heeft RSG ervoor gekozen om in de cargostrategie te wijzen op de mogelijkheden en nog beschikbare ruimte in vliegbewegingen van MAA. Die ruimte kan door luchtvracht-maatschappijen worden benut als men niet langer op Schiphol kan of wenst te vliegen of als Schiphol onvoldoende expansiemogelijkheden biedt;
- Het is aan MAA om deze kans in afstemming met Schiphol te benutten door binnen de kaders van het PS besluit uit 2022 een eigen cargostrategie te ontwikkelen die erop is gericht om luchtvaartmaatschappijen te verleiden om van de diensten van MAA gebruik te maken. In vergelijking met Schiphol (en andere luchthavens) heeft MAA een sterk concurrentievoordeel, zijnde de beschikking over een eigen afhandelingsorganisatie. De afhandelingsorganisatie van MAA is een kernelement van deze eigen strategie en is een sterk element in de propositie van de luchthaven;
- Het commercieel potentieel wordt versterkt door samenwerking tussen RSG en MAA op het gebied van commercie waarbij beide luchthavens gezamenlijk optrekken bij cargobeurzen (TIACA Miami in 2024, Transport Logistic München in 2025), PR-strategie en het aantrekken van cargoluchtvaartmaatschappijen voor MAA;
- Schiphol ondersteunt MAA bij de uitwerking van haar operationele plannen. Op diverse gebieden (commercie, IT, procesbegeleiding en tegenlezen bij grote aanbestedingstrajecten, HR, Finance,

wet- en regelgeving in breedste zin, etc.) kan op verzoek van MAA gebruik worden gemaakt van expertise binnen de RSG. MAA behoudt daarbij altijd de regie.

Omgevingsbewust:

- Royal Schiphol Group deelt kennis en ervaring vanuit hun expertisecentrum ultra fijnstof;
- Schiphol heeft financieel bijgedragen aan het Omgevingsfonds.

Bij de behandeling van de tweede Voortgangsrapportage Transitie MAA in de Statencommissie ESA op 21 november 2025 heeft een aantal fracties aangegeven behoefte te hebben aan een nadere uitwerking van de hiervoor geschetste meerwaarde van aandeelhouder RSG.

Evenals de Provincie Limburg is RSG een financieel solide aandeelhouder met een langetermijn betrokkenheid bij MAA. De toegevoegde waarde van de deelname van RSG aan MAA komt ook tot uiting in de volgende aspecten:

- De samenwerking is in 2025 verder geïntensiveerd, wat bijdraagt aan het vergroten van de slagkracht van MAA. In dat kader heeft RSG onder meer ondersteuning geboden bij het invullen van de (interim) CEO-positie na het vertrek van de zittende CEO.
- RSG en MAA voeren een gezamenlijke cargopropositie naar de markt. Dit betekent dat MAA actief wordt aangeboden aan luchtvaartmaatschappijen die goederen van of naar Nederland willen vervoeren. Ook voeren RSG en MAA gezamenlijk gesprekken met cargopartijen om de beschikbare vrachtcapaciteit in NL optimaal te benutten.
- RSG stelt zich in haar eigen tienjarenstrategie voor Schiphol tot doel om samen met de regionale luchthavens het Nederlandse luchthavensysteem te versterken om zo luchtvaart toegankelijk te houden voor alle Nederlanders. Hierbij willen zij het 'luchthavensysteem' optimaliseren door voor elke regionale luchthaven die onderdeel uitmaakt van de Schiphol groep een onderscheidende propositie te kiezen. De samenwerking en synergie tussen luchthavens worden versterkt en de regionale luchthavens worden koplopers op specifieke innovatiegebieden. De verwachting is dat dit na de zomer gereed is.

NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht

NV HBLM is de houdstermaatschappij die de groep MAA aanstuurt. De groep MAA omvat twee dochtermaatschappijen (MAA BV en MAABI BV). Vanuit NV HBLM vindt een centrale wijze van sturing als bestuurder plaats en wordt door een raad van commissarissen toezicht uitgeoefend (ook op de twee dochtermaatschappijen).

Bestuurder en Raad van Commissarissen van NV HBLM per 1 januari 2025 (en ongewijzigd per 30 juni 2025)

Bestuurder	- de heer Meijs t/m 31-10-2025 - de heer Jan Eerkens sinds 1-11-2025 (ad interim)
Raad van Commissarissen	- de heer Weekers; - mevrouw Palmen; - de heer Kloosterziel; - de heer Penseel; - vacature (op voordracht Schiphol Nederland BV).

Maastricht Aachen Airport BV

Doel van MAA B.V. is het zorgdragen voor een rendabele exploitatie van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. De ondernemingsraad van de MAA-groep bevindt zich binnen MAA BV.

MAA Beheer & Infrastructuur BV.

Bij MAABI B.V. is de infrastructuur (waaronder de start- en landingsbaan) van de luchthaven ondergebracht en wordt de concessieovereenkomst beheerd.

Doel van MAABI B.V. is een rendabele exploitatie van het vastgoed te realiseren met zowel MAA B.V. als derden als huurder van het vastgoed.

MAA BV en MAABI BV zijn op 18 mei 2016 met elkaar een overeenkomst aangegaan waarbij, kort gezegd, door MAABI BV aan MAA BV een concessie voor tien jaar is verleend tot de exploitatie van Maastricht Aachen Airport.

Bij de verwezenlijking van hun doelen houden MAA BV en MAABI BV rekening met het doel van de holding (NV HBLM).

5. Hoofddoelstelling

Provinciale Staten hebben in het kader van de besluitvorming in juni en 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 *“voor de toekomst open dient te blijven”*. Daarbij is besloten dat de luchthaven de transitie dient door te maken naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.

De transitie opgave van MAA, conform de kaders zoals deze onderdeel uitmaakte van de besluitvorming op 3 juni en 16 december 2022, vormt de doelstelling.

**De provinciale doelstelling voor het Groot Project ‘Transitie MAA’ luidt:
De transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.**

Nadere duiding doelstelling

Om te kunnen monitoren in hoeverre genoemde doelstelling wordt gerealiseerd, heeft een nadere uitwerking plaatsgevonden naar voorwaarden waaraan de luchthaven op de afgesproken momenten zou moeten voldoen. Er zijn drie thema's onderkend, die op hun beurt zijn uitgewerkt in sub-thema's. Een en ander in lijn met het Businessplan zoals dit onderdeel uitmaakte van de besluitvorming op 16 december 2022.

A. *Duurzame luchthaven*

A1 Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen.
A2 Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten.
A3 Het verduurzamen van het vliegverkeer door in te zetten op elektrisch vliegen (e-Aviation).

B. *Omgevingsbewuste luchthaven*

B1 Het verbeteren van het omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven.
B2 Het uitfasen van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen.

C. *Toekomstbestendige luchthaven*

C1 Het vastgoed (de ontwikkeling en het beheer) betrekken bij de exploitatie van de luchthaven.
C2 Groei van passagiers- en cargovluchten.
C3 Financieel gezond in 2035.

6. Doelmonitoring en doelrealisatie

De voortgangsrapportage geeft inzicht in de uitvoering van het Businessplan 2022 van Maastricht Aachen Airport. Per subthema is eerst weergegeven welke doelstellingen, mijlpalen, activiteiten, planningen en indicatoren in het Businessplan zijn opgenomen, gevolgd door de stand van zaken per 1 januari 2026 zoals deze door de luchthaven is gerapporteerd.

In afwijking van de eerdere voortgangsrapportage geven Gedeputeerde Staten aansluitend per doelstelling een reflectie op de voortgang. Daarbij wordt conform de in hoofdstuk 7 gehanteerde stoplichtensystematiek met een kleur de voortgang aangegeven. De bestuurlijke reflecties per doelstelling vormen bouwstenen voor de integrale visie van Gedeputeerde Staten in hoofdstuk 7.

Doelmonitoring

~~MAA heeft ten aanzien van bovengenoemde doelstellingen de volgende mijlpalen en indicatoren opgenomen in haar Businessplan. Deze vormen daarmee tevens de mijlpalen en indicatoren waarop de luchthaven aan beide aandeelhouders rapporteert en Gedeputeerde Staten vanuit de aandeelhoudersrol de luchthaven monitoren. Hierover rapporteren Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten. Hierna is onder A1 tot en met C3 opgenomen wat in het Businessplan met betrekking tot het betreffende sub-thema is vermeld.~~

Doelrealisatie

~~Hierna wordt onder A1 tot en met C3 per sub-thema de stand van zaken per peildatum 1 januari 2025 en 1 juli 2024 aangegeven zoals de luchthaven deze aan de Provincie Limburg in haar rol van aandeelhouder heeft gemeld.~~

~~[In de voortgangsrapportages wordt zowel de stand van zaken op de peildatum van de rapportage als de stand van zaken op de daaraan voorafgaande peildatum opgenomen.]~~

A. Duurzame luchthaven

Doelstelling A1 Businessplan 2022:

Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen.

Hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht, en de Regeling burgerluchthavens vormen samen het wettelijk milieukader voor Maastricht Aachen Airport. Deze regels bevatten normen voor geluid, openingstijden van de luchthaven, en regels voor verschillende soorten vluchten. Na afloop van elk gebruiksjaar stelt de Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaartautoriteit (ILT-LVA) een rapport op over de naleving van deze regels.

De ILT berekent niet het aantal ernstig gehinderden binnen de werkelijk gevlogen geluidscontouren. De in het nog vast te stellen Luchthavenbesluit voor MAA is bij de bepaling van de geluidscontouren uitgegaan van de door Provinciale Staten aangegeven maximale aantallen ernstig gehinderden (in 2025, 2030 en 2035). Wanneer de ILT-LVA vaststelt dat in de praktijk in enig jaar niet wordt afgeweken van deze geluidscontouren, dan is er in het betreffende jaar geen sprake van overschrijding van het aantal ernstig gehinderden.

Businessplan

In het Businessplan is aangegeven dat de luchthaven de komende jaren het aantal ernstig gehinderden wil terugbrengen. Dit terugbrengen is beoogd naar analogie van het rapport 'Van Geel', op basis van de geldende modellen en regelgeving.

De volgende verlaging in fases is hierbij beoogd. Dit zal middels het vastleggen van geluidscontouren worden verankerd in het Luchthavenbesluit:

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

Bron: G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00335925)

Toelichting

De gebruiksruimte van een luchthaven wordt in Nederland vastgelegd met een maximale geluidbelasting in meerdere handhavingspunten rondom de luchthaven. Gedurende het jaar wordt de geluidbelasting van de luchthaven in deze handhavingspunten berekend om te controleren of de luchthaven binnen zijn gebruiksruimte blijft. Daarnaast kan de geluidbelasting ook op een kaart worden weergegeven met geluidcontouren. Voor contouren geldt, hoe dichterbij de luchthaven, hoe hoger de contourwaarde. De 48, 56 en 70 dB(A) Lden-contouren worden eveneens vastgelegd in het Luchthavenbesluit met regels voor de ruimtelijke ordening.

Geluidhinder – Ernstig Gehinderden

Voor het bepalen van milieueffecten kunnen voor de eerdergenoemde geluidcontouren de aantallen woningen en het aantal inwoners binnen deze contouren worden bepaald. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een actueel woning- en inwonerbestand.

Het aantal 'Ernstig Gehinderden' wordt vervolgens bepaald op basis van een "dosis-effectrelatie". De dosis is de geluidbelasting, het effect is het ondervinden van (ernstige) hinder. Het aantal Ernstig Gehinderden worden overigens niet vastgelegd in een Luchthavenbesluit.

Stand van zaken per 1 juli 2025

Achtergrond:

In december 2024 heeft de luchthaven de mer-beoordelingsnotitie aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna I&W) aangereikt. De minister van I&W beoordeelt of de mer-beoordelingsnotitie voldoende basis vormt voor ~~de~~ door MAA in ~~te~~ dienen ~~van een~~ aanvraag Luchthavenbesluit. In het Luchthavenbesluit zullen de geluidcontouren worden vastgelegd waarmee de door Provinciale Staten aangegeven maximale aantallen ernstig gehinderden in acht worden genomen.

Na indiening van de m.e.r.-beoordelingsnotitie door MAA, volgde een uitspraak van de Raad van State (hierna RvS) in twee (niet aan MAA gerelateerde) andere vergunningstrajecten die gevolgen kunnen hebben voor het Luchthavenbesluit traject vanuit het aspect natuur (met name stikstofdeposities kwetsbare natuurgebieden). LVVN beraadt zich intern hoe om te gaan met de consequenties van de RvS uitspraak en hoe deze door te vertalen naar de ingediende m.e.r.-

beoordelingsnotitie. Verwachting is dat delen van de m.e.r.-beoordeling (met name natuur en stikstofdepositie) opnieuw uitgewerkt dienen te worden en dat dit leidt tot een aanzienlijke vertraging in het Luchthavenbesluit traject.

(1) — Aanvraag Luchthavenbesluit / m.e.r.-beoordeling (luchtgebonden activiteiten)

Aanvraag LHB:

Op 25 februari 2025 is een concept-aanvraag LHB ter informele toetsing ingediend bij I&W/DGLM (Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken)

- I&W/DGLM heeft nog geen reactie gegeven op de ingediende concept-stukken
- Concept-economische onderbouwing is *in de 1^e helft van 2024* ter toetsing aangeboden aan I&W/DGLM, reacties naar aanleiding van deze toets zijn door MAA *halverwege 2024 verwerkt. Na uitspraak RvS december 2024 heeft MAA nog een aanpassing gedaan (april 2025)*

Advies Commissie mer:

- Commissie mer heeft *25 maart 2025* advies uitgebracht aan het ministerie van I&W/DGLM
- Een formele terugkoppeling van het ministerie heeft MAA nog niet ontvangen.

Ondanks dat er nog geen formele berichtgeving heeft plaatsgevonden, verwacht MAA dat er een volledige m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. Een belangrijk thema hierin betreft echter 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. Omwille van deze onduidelijkheid op het gebied van wet- en regelgeving kan er geen concrete timing over de voortgang van het LHB worden afgegeven.

Het uitblijven van het Luchthavenbesluit heeft tot gevolg dat MAA langer op basis van de vigerende 'Omzettingsregeling' opereert. Als gevolg daarvan:

- heeft MAA meer gebruiksruimte;
- kan MAA 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;
- kunnen cargo- en passagiersvliegtuigen tussen 06:00 en 07:00 uur van de luchthaven gebruik maken om te landen en te vertrekken;
- verloopt *de uitfasering van toestellen en* het 'ontmoedigen' van lawaaiige toestellen door hogere havengelden langzamer dan eerder voorzien.

Toezicht ILT-LVA

ILT-LVA controleert jaarlijks of in de praktijk wordt afgeweken van de vastgestelde geluidscontouren. Uit recente rapporten van de ILT-LVA blijkt dat de geluidsnormen niet zijn overschreden.

Stand van zaken per 1 januari 2026

In het Luchthavenbesluit dat de luchthaven begin 2026 gaat aanvragen wordt middels geluidscontouren het plafond voor het maximaal aantal ernstig gehinderden (EGH) vastgelegd. De activiteiten richten zich op het verkrijgen van dit besluit. De luchthaven werkt toe naar indiening van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit, inclusief milieueffectrapportage. De planning is gericht op

inwerkingtreding medio 2027, waarbij de geluidscontouren en vlootmix inclusief tijden en bestemmingen worden aangepast.

Zolang het Luchthavenbesluit nog niet is verleend, is de vigerende Omzettingsregeling van toepassing en mag de start- en landingsbaan nog niet volledig worden gebruikt.

Uit de volumeontwikkeling over 2025 blijkt dat sprake is van groei, van 30.000 ton in 2024 naar 40.000 ton in 2025.

De start- en landingsbaan van 2.750 meter kan pas volledig worden benut na inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit. In het businessplan van 2022 werd ervan uitgegaan dat vanaf 2023 gebruik kon worden gemaakt van de volledige baanlengte. Nu dit nog niet het geval is, heeft dit naar verwachting een remmend effect op de exploitatie van de luchthaven. Dit komt onder meer tot uiting in de volgende punten

- Klanten MAA bij voorbaat uitsluiten als een mogelijke bestemming doordat concurrerende luchthavens deze beperking niet kennen;
- De beperking in de baanlengte leidt ertoe dat vertrekkende vliegtuigen, indien volledig beladen, verre bestemmingen niet kunnen bereiken. Als gevolg hiervan wordt exportvracht veelal niet via MAA georganiseerd. Hierdoor vertrekken vluchten veelal leeg / matig gevuld.
- Het adherentiegebied van de luchthaven is groter bij 2.750m baanlengte, met belangrijke bestemmingen zoals de westkust van de Verenigde Staten en diverse bestemmingen in Zuid-Oost Azië die dan wel bereikbaar worden.

Het ontmoedigen van de meest geluidsproducerende vliegtuigen heeft invloed op de samenstelling van de vloot en is een van de maatregelen die de luchthaven kan treffen om het aantal ernstig gehinderden te verminderen.

De beoogde stapsgewijze daling van het aantal ernstig gehinderden is in de besluiten van Provinciale Staten uit 2022 gekoppeld aan het inwerkingtreden van het LHB. De luchthaven verwacht dat het wegvallen van bepaalde vluchten als gevolg van deze ontmoediging kan worden gecompenseerd door de voordelen van een langere baan.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling A1

Gedeputeerde Staten constateren dat de uitfasering van bepaalde typen vliegtuigen nog niet volledig is uitgevoerd. Dit is een gevolg van het feit dat die uitfasering in het Businessplan is gekoppeld aan de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit. Deze vertraging heeft evenwel geen gevolgen voor de met Provinciale Staten afgesproken afname van het aantal ernstig gehinderden in 2030 en 2035. Gedeputeerde Staten blijven de voortgang evenwel nauwgezet volgen.

Doelstelling A2 Businessplan 2022:

Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten.

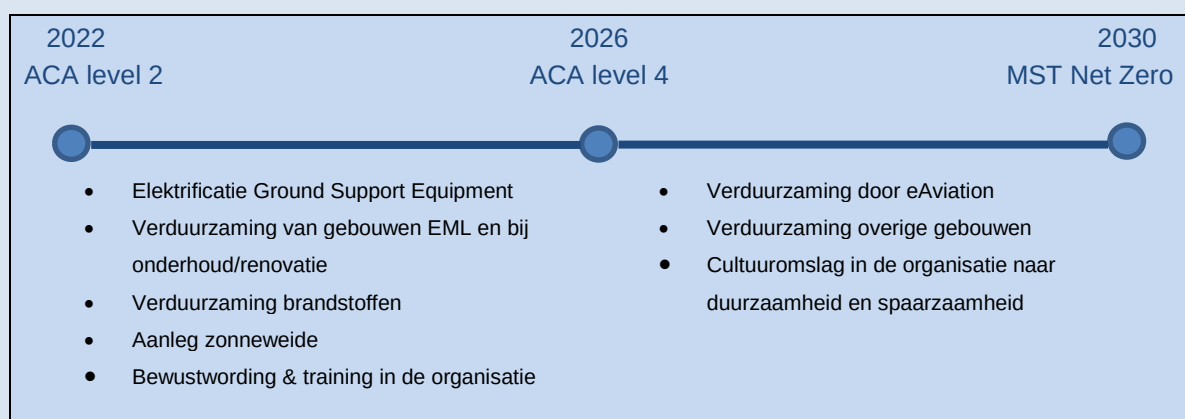
Businessplan

In het Businessplan wordt het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten beoogd door een aantal te ontplooiën activiteiten en te treffen maatregelen, te weten:

- Het opwekken van duurzame energie.
- Reductie CO₂-uitstoot door:
 - o Elektrificatie van het materieel,
 - o Verduurzaming van de gebouwen,
 - o Verduurzaming van de brandstoffen.
- Reductie van indirecte CO₂-uitstoot (via klanten van MAA en leveranciers van MAA).
- Circulaire economie: activiteiten om te komen tot zero waste.
- Lokale economie: activiteiten in het kader van local sourcing.

Doelstelling: Voorgaande met als doel Airport Carbon Accreditation Program level 4 in 2026 en vervolgens een 'net zero luchthavenoperatie' in 2030.

Figuur: Voorgenomen tijdlijn t.b.v. de ACA-accreditatie (bron: businessplan MAA BV, 2022)



Stand van zaken per 1 juli 2025

Onderwerp	Ondernomen acties
Elektrificatie grondmaterieel: demoweek en nieuwe facilitaire bus	In april 2025 organiseerde MAA een demoweek waarin medewerkers de mogelijkheid kregen om acht verschillende elektrische voertuigen te testen voor personen- en goederenvervoer. Dit initiatief ondersteunt weloverwogen keuzes ten aanzien van toekomstige investeringen in elektrisch materieel en laadinfrastructuur, en draagt bij aan kennisontwikkeling en bewustwording binnen de organisatie. Daarnaast wordt conventioneel materieel structureel vervangen voor elektrische varianten, daar waar mogelijk.
Interne capaciteitsanalyse toekomstige energiebehoefte	Eind juni 2025 is MAA gestart met een organisatie-brede analyse om de huidige en toekomstige elektriciteitsbehoeften in kaart te brengen. Hierbij wordt rekening gehouden met uitbreidingsplannen, elektrificatie van processen en overige ontwikkelingen zoals de verdere verduurzaming van de organisatie. Dit integrale overzicht ondersteunt een toekomstbestendige strategische planning, en biedt tevens een stevige basis voor gesprekken met onder meer de netbeheerder over de toekomstige energie-infrastructuur.
CO₂-reductie door duurzame energie-inkoop	Sinds 2024 maakt MAA volledig gebruik van 100% Nederlandse windenergie via WaarborgWind voor al haar elektriciteitsverbruik. Hiermee realiseerde de luchthaven in 2024 een geschatte CO ₂ -reductie van circa 766 ton ten opzichte van de standaard Nederlandse stroommix over dat jaar (bron: Stroometiket 2024; Scholt Energy). Deze keuze voor duurzame inkoop sluit nauw aan bij de klimaatdoelstellingen van MAA en vormt een substantiële stap in het reduceren van onze indirecte emissies (Scope 2).
Flying Field Lab Elektrisch Vliegen: publiek-private samenwerking met het Vista College	MAA is locatiepartner in de totstandkoming van het Flying Field Lab Elektrisch Vliegen, samen met VISTA College, bedrijven en regionale partners. Er is een intentieovereenkomst ondertekend waarin deelname aan het Living Lab is toegezegd. De RIF-aanvraag is ingediend; besluitvorming wordt eind Q3 / begin Q4 2025 verwacht. De samenwerking biedt ruimte voor de ontwikkeling van duurzaamheidsinnovaties die bijdragen aan de regio, zowel op elektrisch vliegen als andere (elektrisch aangedreven) mobiliteit.

Stand van zaken per 1 januari 2026

Subdoelstelling	Activiteiten
Emissiereductie	Maastricht Aachen Airport maakt sinds boekjaar 2024 volledig gebruik van duurzaam opgewekte Nederlandse windenergie. Op basis van de audit die eind 2025 is afgerond, resulteerde dit in een CO ₂ -reductie van 741 ton ten opzichte van 2023 toen de luchthaven nog grijze stroom afnam. Deze reductie is vergelijkbaar met het jaarlijkse elektriciteitsverbruik van circa 300 Nederlandse huishoudens. MAA blijft inzetten op duurzame inkoop.
Energie-infrastructuur en netcapaciteit	Samen met netbeheerder Enexis bereidde MAA in 2025 de benodigde netverzwaring voor om verdere elektrificatie mogelijk te maken. De kabel voor de nieuwe hoofdaansluiting wordt begin van

	2026 op het luchthaventerrein aangelegd. Installatie en ingebruikname volgen zodra netcapaciteit dit toelaat.
Verduurzaming van de grondoperatie	MAA stelde in Q3-Q4 2025 een planning op voor de vervanging en elektrificatie van grondmaterieel tot aan 2030. Voorafgaand hieraan werden er diverse elektrische voertuigen getest en retrofitmogelijkheden onderzocht. Ook werd een volledig elektrische vliegtuigtrap geleverd, geschikt voor widebody- en narrowbody vliegtuigen evenals een hybride-terreinwagen voor de afdeling Aerodrome Services. MAA verwacht de komende jaren d.m.v. deze planning de grondoperatie verder te verduurzamen met als doel netzero in 2030. Daarmee wordt invulling gegeven aan amendement 145 onderdeel 3b.
Afval & circulariteit	In 2025 richtte MAA een milieupark in voor de gescheiden inzameling van al haar afvalstromen. Op die manier kan het afval efficiënt worden aangeboden voor verdere verwerking en recycling. Afgelopen zomer werd het milieupark in gebruik genomen. Op deze manier draagt de luchthaven bij aan een circulaire economie.
Structuur & verantwoording (ESG)	Eind 2025 werden de voorbereidingen afgerond voor de eerste ESG-rapportage van MAA. Deze rapportage biedt gestructureerd inzicht in prestaties op het gebied van milieu, maatschappij en bestuur (alomvattend voor duurzaamheid) en wordt in juni 2026 gepubliceerd.
Bron: Maastricht Aachen Airport	

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling A2

Gedeputeerde Staten constateren dat de luchthaven voortgang boekt bij de verduurzaming van de grondgebonden activiteiten. Er zijn op meerdere onderdelen concrete stappen gezet, waaronder de verduurzaming van de energievoorziening, de voorbereiding van de elektrificatie van het grondmaterieel, de versterking van de energie-infrastructuur en de inrichting van een circulaire afvalverwerking. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de in het Businessplan opgenomen verduurzamingsopgave. Op basis van de huidige inzichten zijn er geen aanwijzingen dat de doelstellingen ten aanzien van Airport Carbon Accreditation Level 4 en een net zero luchthavenoperatie niet binnen de beoogde termijnen zoals gesteld in het Businessplan kunnen worden gerealiseerd. In tegendeel.

Doelstelling A3 Businessplan 2022:

Het verduurzamen van het vliegverkeer door in te zetten op elektrisch vliegen (e-Aviation).

Businessplan

Doelstelling: In het Businessplan is verwoord dat de luchthaven als één van de eerste luchthavens van Nederland wil inzetten op eAviation¹. De volgende ontwikkeling van het aantal e-Aviation passagiers wordt daarbij beoogd.

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

Stand van zaken per 1 juli 2025

Zoals in de vorige rapportage reeds is aangegeven verloopt de marktintroductie van elektrische vliegtuigen trager dan enkele jaren geleden voorzien. Desalniettemin zet MAA zich actief in op wat nú al 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 en Würselen. Voor deze innovatieve stap ontving MAA in 2025 de ACI EUROPE Eco-Innovation Award, die de voortrekkersrol en het innovatieve karakter van MAA op het gebied van emissievrij vliegen en duurzame mobiliteit weerspiegelt.

Daarnaast werkt MAA aan de totstandkoming van het Flying Field Lab Elektrisch Vliegen met VISTA College en regionale partners, gericht op praktijkgerichte opleidingen en techniekontwikkeling voor duurzame luchtvaart.

Hoewel de groei van eAviation langzamer verloopt, heeft dit géén gevolgen voor het door Provinciale Staten gestelde maximaal aantal ernstig gehinderden. Het aantal ernstig gehinderden is een vast gegeven. Bij de afname van het aantal ernstig gehinderden is in het businessplan uitgegaan van een zeker aandeel commerciële vluchten met elektrische vliegtuigen. Die commerciële eAviation vluchten kunnen alleen vervangen worden door niet elektrische vliegtuigen als dit **niet** past binnen het gestelde aantal ernstig gehinderden.

De implicatie op de lange termijn voor de businesscase is op dit moment nog onduidelijk.

Aandeelhouder Provincie Limburg heeft, conform toezegging 9669 van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten, tijdens de laatste aandeelhoudersvergadering ingebracht om een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar de marktintroductie van elektrisch vliegen. MAA begrijpt en ondersteunt de beweegredenen voor dit verzoek, maar vindt de markt en de ontwikkelingen in de

¹ e-Aviation is een innovatie en daarmee biedt de toekomst geen zekerheid. Of e-Aviation eraan komt in de mate als beschreven in dit businessplan hangt enerzijds af van de technologie/certificering en anderzijds van de markt. De prognoses die hiervoor gebruikt zijn, zijn gebaseerd op onderzoeksrapporten, analyses en marktkansbenaderingen van gerenommeerde onderzoeksbureaus (waaronder McKinsey, Roland Berger en To70).

~~markt van eAviation voorsnog niet zodanig stabiel dat het zinvol is om op dit moment een haalbaarheidsstudie uit te voeren.~~

~~Zie verder bijlage 2: 'Toekomstperspectief voor eAviation bij MAA'.~~

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken per 1 januari 2026

De ontwikkeling van elektrisch vliegen verloopt trager dan enkele jaren geleden werd voorzien. MAA blijft zich actief inzetten voor de mogelijkheden die er op dit moment zijn en stimuleert verdere ontwikkeling binnen haar rol. Dit komt onder meer tot uiting in concrete projecten, samenwerkingen en de internationale erkenning die MAA hiervoor heeft ontvangen

ACI Europe Eco-Innovation Award: 2025

MAA profileert zich als koploper in elektrisch vliegen, zelfs binnen de huidige marktontwikkelingen. Met het Electrify-project testte de luchthaven in 2024 voor het eerst een grensoverschrijdend, volledig elektrisch vervoersmodel, waarbij elektrisch vliegen werd gecombineerd met elektrisch wegvervoer. Deze innovatieve aanpak werd afgelopen zomer internationaal erkend met de ACI Europe Eco-Innovation Award, welke MAA's bijdrage aan een duurzame luchtvaartsector benadrukt. ACI is de wereldwijde branchevereniging van luchthavens en zodoende een representatieve maatstaf voor commerciële luchthavens, en diens ontwikkelingen.

Toekenning Flying Field Lab – Elektrisch Vliegen

Eind 2025 volgde de definitieve toekenning van het Flying Field Lab – Elektrisch Vliegen. In samenwerking met mbo-instellingen (Vista en Deltion College), vliegveld Teuge, en regionale partners richt dit meerjarige Living Lab zich op het ontwikkelen van vaardigheden voor onderhoud en operationele afhandeling van elektrische vliegtuigen. Hiermee verbindt MAA onderwijs, innovatie en arbeidsmarkt en versterkt zij de positie van de regio in duurzame luchtvaart. De beoogde start van het programma is Q1-Q2 van 2026. MAA stelt hiervoor faciliteiten zoals infrastructuur (gebruik vliegveld/kantoorruimte), kennis en actieve participatie in de vorm van projectmanagement beschikbaar.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling A3

Gedeputeerde Staten constateren dat de ontwikkeling van elektrisch vliegen achterblijft ten opzichte van het Businessplan 2022. Deze ontwikkeling wordt voornamelijk bepaald door mondiale technologische ontwikkelingen en de marktintroductie van elektrisch vliegen en ligt daarmee grotendeels buiten de directe invloedssfeer van de luchthaven.

Tegelijkertijd stellen Gedeputeerde Staten vast dat de luchthaven daar waar mogelijk reeds voorbereidende maatregelen treft c.q. voorzieningen realiseert om eAviation te kunnen faciliteren. Gelet op de afhankelijkheid van externe ontwikkelingen kan op dit moment nog niet worden vastgesteld of de lange termijn doelstelling voor eAviation binnen de beoogde termijn wordt gerealiseerd.

B. Omgevingsbewuste luchthaven

Doelstelling B1 Businessplan 2022:

Het verbeteren van het omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven.

Businessplan

In het Businessplan is opgenomen dat de luchthaven wil werken aan een goede relatie met de omgeving door in te zetten op strategisch omgevingsmanagement (omgevingsmanagement richting haar stakeholders). Daarnaast is in het Businessplan de aandacht verwoord voor de samenwerking met de omliggende gemeenten, de regio en de gebruikers van de luchthaven.

Stand van zaken per 1 juli 2025

Om de relatie met de omgeving goed te houden en waar mogelijk te verbeteren, heeft MAA in de afgelopen periode een aantal acties ondernomen en staan voor de komende periode nog verschillende acties gepland. Deze zijn opgenomen in onderstaand overzicht. Daarbij is tevens opgenomen wat deze acties hebben opgeleverd (output).

Ondernomen acties	Output
Overleggen met de omgeving	2x in 2025 deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) 2x in 2025 kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA' 2x in 2025 Open Coffee voor alle omwonenden van MAA De hiervoor genoemde overleggen vinden plaats met verschillende omwonenden (vertegenwoordigers). Elk overleg kent haar eigen dynamiek. De CRO en het kwartaaloverleg vinden plaats onder begeleiding van een voorzitter en op basis van een vooraf afgestemde agenda. De kwartaal overleggen worden geëvalueerd en zo nodig bijgesteld zodat deze bijdragen aan het verminderen van de hinder (beleving) in de directe omgeving van de luchthaven. Tijdens de Open Coffee komen zeer diverse onderwerpen ter sprake. Om de opkomst en de informatiewaarde te stimuleren, werken we nu met een vooraf afgestemd thema. Dit heeft de 1^e themabijeenkomst meteen gezorgd voor een hogere opkomst (20+ aanwezigen).
Informatievoorziening omwonenden	MAA maakt verwacht vliegverkeer bekend dat afwijkt van regulier verkeer Actualiseren website MAA waar omwonenden informatie kunnen vinden over: — Volumes — Vliegbewegingen — Metingen luchtmeetnet Berichtenservice over proefdraaisessie (Whatsapp)

	Berichtenservice over extensies (mail en website)
Burennieuws	Via de website informeert MAA omwonenden over zaken die van invloed zijn op hun leefomgeving. Denk hierbij aan lesvluchten, bijeenkomsten, maatregelen, werkzaamheden, vergunningen, etc. Omwonenden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsalert bij updates op deze website.
Maandelijkse rondleiding voor omwonenden Beek en Meerssen	Deze rondleidingen worden tijdelijk niet uitgevoerd vanwege het ontbreken van een geschikt vervoermiddel.
Omgevingsfonds	Het Omgevingsfonds functioneert onafhankelijk van de luchthaven. De stichting bepaalt haar eigen beleid en geeft daar uitvoering aan. Daar waar de stichting dat nodig of wenselijk acht, kan men een beroep doen op MAA om bijvoorbeeld kennis te delen (bijvoorbeeld de ervaringen die in het kader van 'vortex pilot' (zie hierna) zijn opgedaan en informatie over vliegverkeer t.b.v. onderzoeken en analyses die door het Omgevingsfonds worden uitgevoerd.
Vortex regeling	In vervolg op de 'vortex pilot' onderzoekt het Omgevingsfonds welke maatregelen kunnen worden getroffen om preventief vortex schade te voorkomen. Wanneer de resultaten van dat onderzoek bekend zijn, zal het Omgevingsfonds bepalen welke maatregelen bij welke woningen zullen worden getroffen. Het Omgevingsfonds staat aan de lat voor een meer structurele oplossing ter voorkoming van vortex schade. In geval van calamiteiten, waarbij daken als gevolg van vortex beschadigd raken, is het aan Maastricht Aachen Airport om deze schade te herstellen. In 2019 is dit (in overleg met de Provincie, gemeente Meerssen en gemeente Beek) vastgelegd in een protocol. Indien eenzelfde woning binnen 5 jaar opnieuw schade oploopt aan het dak biedt de luchthaven aan het dak te verankeren. In de eerste zes maanden van 2025 zijn er in totaal drie meldingen, afkomstig van twee vluchten ontvangen.
Pilot Vortex	Samen met Provincie Limburg en Gemeente Beek heeft MAA een pilot uitgevoerd om binnen een afgebakend gebied de bewoners aan te bieden de daken preventief te verankeren. De bewoners van de 97 woningen binnen het gedefinieerde gebied hebben een uitnodiging én reminder ontvangen voor een gesprek. 48 adressen hebben zich gemeld voor een gesprek. 24 bewoners hebben nu de verklaring getekend. Alle werkzaamheden zijn uitgevoerd. Momenteel loopt er een onderzoek bij 1 woning waar ondanks de verankering toch dakpannen zijn losgeraakt. We koppelen dit onderzoek los van de pilot zodat we deze kunnen afronden.
Acties in ontwikkeling	Output
Overleggen met de omgeving	2x in 2025 deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) 1 x in 2025 deelname aan CRO +

	2x in 2025 kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA' 2x in 2025 Open Coffee voor alle omwonenden van MAA
Informatie/themabijeenkomsten	Themabijeenkomsten
Informatievoorziening omwonenden	MAA maakt verwacht vliegverkeer bekend dat afwijkt van regulier verkeer Actualiseren website MAA waar omwonenden informatie kunnen vinden over: — Volumes — Vliegbewegingen — Metingen luchtmeetnet Berichtenservice over proefdraaisessie (Whatsapp) Berichtenservice over extensies (mail en website) Berichtenservice over trainingsvluchten In ontwikkeling: berichtenservice over proefdraaien
Burennieuws	Via de website informeert MAA omwonenden over zaken die van invloed kunnen zijn op hun leefomgeving, zoals lesvluchten, bijeenkomsten, maatregelen, werkzaamheden en vergunningen.. Omwonenden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsalert bij updates op deze website.
Burendag 27 september	Open dag
Omgevingsfonds	Ondersteuning in de vorm van kennis delen met betrekking tot hinderbeperkende maatregelen

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken per 1 januari 2026

Met het oog op het versterken van een goede en open relatie met de omgeving heeft MAA in de afgelopen periode verschillende acties ondernomen. Deze zijn opgenomen in onderstaand overzicht. Daarbij is tevens weergegeven wat deze acties hebben opgeleverd (output). MAA zet daarbij in op het verminderen van hinder, onder meer door het ontmoedigen van vrachtverkeer tussen 06:00 en 07:00 uur en het uifaseren en ontmoedigen van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen.

Ondernomen acties	Output
Overleggen met de omgeving	4x in 2025 deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) 4x in 2025 kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA' 4x in 2025 Open Coffee voor alle omwonenden van MAA De hiervoor genoemde overleggen vinden plaats met verschillende omwonenden(vertegenwoordigers).

	De CRO en het kwartaaloverleg vinden plaats onder begeleiding van een voorzitter en op basis van een vooraf afgestemde agenda. Het kwartaaloverleg is geëvalueerd en wordt voortdurend bijgestuurd en geoptimaliseerd in overleg met de deelnemers, zodat dat dit overleg bijdraagt aan het verminderen van de hinder(beleving) in de directe omgeving van de luchthaven. Tijdens de Open Coffee komen zeer diverse onderwerpen ter sprake. Om de opkomst en de informatiewaarde te stimuleren, wordt gewerkt met een vooraf afgestemd thema. Dit resulteerde in een hogere opkomst (20+ aanwezigen).
Informatievoorziening omwonenden	MAA maakt verwacht vliegverkeer bekend dat afwijkt van regulier verkeer Actualiseren website MAA waar omwonenden informatie kunnen vinden over: - Volumes - Vliegbewegingen - Metingen luchtmeetnet Berichtenservice over proefdraaisessie (Whatsapp) Berichtenservice over extensies (mail en website) Berichtenservice over verwacht vrachtverkeer tussen 6 en 7
Burennieuws	Via de website informeert MAA omwonenden over zaken die van invloed zijn op hun leefomgeving. Denk hierbij aan lesvluchten, bijeenkomsten, maatregelen, werkzaamheden, vergunningen, etc. Omwonenden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsalert bij updates op deze website.
Omgevingsfonds	Het Omgevingsfonds functioneert onafhankelijk van de luchthaven. De stichting bepaalt haar eigen beleid en geeft daar uitvoering aan. Daar waar de stichting dat nodig of wenselijk acht, kan men een beroep doen op MAA om bijvoorbeeld kennis te delen (bijvoorbeeld de ervaringen die in het kader van 'vortex pilot' (zie hierna) zijn opgedaan en informatie over vliegverkeer t.b.v. onderzoeken en analyses die door het Omgevingsfonds worden uitgevoerd. In 2025 werd kennis met betrekking tot hinder beperkende maatregelen gedeeld. Daarnaast leverde MAA in 2025 een bijdrage van 500.000,- aan het Omgevingsfonds
Vortex regeling	In vervolg op de 'vortex pilot' onderzoekt het Omgevingsfonds welke maatregelen kunnen worden getroffen om preventief vortex schade te voorkomen. Wanneer de resultaten van dat onderzoek bekend zijn, zal het Omgevingsfonds bepalen welke maatregelen bij welke woningen zullen worden getroffen. Het Omgevingsfonds staat aan de lat voor een meer structurele oplossing ter voorkoming van vortex schade. In geval van calamiteiten, waarbij daken als gevolg van vortex beschadigd raken, is het aan Maastricht Aachen Airport om

	deze schade te herstellen. In 2019 is dit (in overleg met de Provincie, gemeente Meerssen en gemeente Beek) vastgelegd in een protocol. Indien eenzelfde woning binnen 5 jaar opnieuw schade oploopt aan het dak biedt de luchthaven aan het dak te verankeren. In 2025 ontving de luchthaven in totaal acht meldingen, afkomstig van 7 vluchten.
Pilot Vortex	Samen met Provincie Limburg en Gemeente Beek heeft MAA een pilot uitgevoerd om binnen een afgebakend gebied de bewoners aan te bieden de daken preventief te verankeren. De bewoners van de 97 woningen binnen het gedefinieerde gebied hebben een uitnodiging én reminder ontvangen voor een gesprek. 48 adressen hebben zich aangemeld voor een gesprek, waarvan 24 bewoners inmiddels de verklaring hebben ondertekend. Alle werkzaamheden zijn uitgevoerd. Momenteel worden voorbereidingen getroffen aan één woning waar, ondanks de aangebrachte verankering, toch dakpannen zijn losgeraakt.
Burendag 27 september 2025	Open dag met circa 2.000 bezoekers

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling B1

Gedeputeerde Staten constateren dat de luchthaven de in het Businessplan opgenomen activiteiten op het gebied van omgevingsmanagement voortvarend uitvoert. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie om de relatie met de omgeving en de samenwerking met stakeholders verder te ontwikkelen. Op basis van de huidige inzichten zijn er geen aanwijzingen dat de doelstelling uit het Businessplan niet wordt behaald en kan zelfs worden de conclusie worden getrokken dat deze voor een groot deel reeds zijn behaald.

Doelstelling B2 Businessplan 2022:

Het uifaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen.

Businessplan

In het Businessplan staat dat de luchthaven in samenwerking met de bedrijven en omwonenden een traject zal inzetten om te kijken, welke vliegtuigen voor de meeste overlast zorgen en te bespreken wat de luchthaven kan doen om bepaalde typen te ontmoedigen en/of te weren.

Daarbij is aangegeven dat de volgende stappen worden gezet:

- uifaseren 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 uifaseren van de 747-400 per 2030.

Bij het opstellen van het Businessplan 2022 is reeds rekening gehouden met de uifasering van genoemde vliegtuigen. Om die reden heeft de uifasering geen significante, additionele gevolgen voor de rentabiliteit van MAA.

Stand van zaken per 1 juli 2025

Zowel de Boeing 747-200 als de McDonnell Douglas MD11 zijn op MAA uitgefaseerd. Het ontmoedigen van de B747-400 met minimaal 100% hogere havengeldtarieven, staat nog steeds gepland per inwerkingtreding nieuw Luchthavenbesluit. Dit geldt ook voor de uitfasering van dit vliegtuigtype per 2030.

Stand van zaken per 1 januari 2026

MAA zet in op het terugdringen van het gebruik van de meest geluid producerende vliegtuigtypen. De Boeing 747-200 en de McDonnell Douglas MD11 zijn in april 2023 volledig uitgefaseerd op MAA. Het ontmoedigen van de Boeing 747-400 door middel van een verhoging van de havengelden is voorzien vanaf het moment dat het Luchthavenbesluit in werking treedt.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling B2

Gedeputeerde Staten constateren dat de Boeing 747-200 en de McDonnell Douglas MD11 conform het Businessplan zijn uitgefaseerd. Het ontmoedigen van de Boeing 747-400 is, zoals bij de reflectie onder A1 aangegeven, gekoppeld aan de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit. Daarmee verschuift ook de uitvoering van deze maatregel. Op basis van de huidige inzichten zijn er geen aanwijzingen dat de doelstelling uit het Businessplan op termijn niet wordt behaald.

C. Toekomstbestendige luchthaven

Doelstelling C1 Businessplan 2022:

Vastgoed (ontwikkeling en beheer) betrekken bij de exploitatie.

Businessplan

MAA heeft in haar Businessplan de volgende aanpak omschreven.

Aandachtsgebied	Acties	Periode	Beoogd effect
Bestaand vastgoed	1. Uitvoeren achterstallig onderhoud 2. Upgrade diverse gebouwen / infrastructuur 3. Flexibel / multifunctioneel gebruik voorzieningen faciliteren	2023-2025	• Vergroten van de verhuurbaarheid op de korte termijn
Verhuur vastgoed en erfpacht gronden	1. Optimalisatie huidige contractmanagement	2023-2026	• Vergroten van het opbrengend vermogen (+/- 20%)
Ontwikkeling nieuw vastgoed / infrastructuur	1. Opstellen masterplan vastgoed / infrastructuur	2023	• Een concreet eindbeeld ruimtelijke ordening / gebiedsindeling luchthaven • Fasering op hoofdlijnen • Investeringsplanning • Potentie van het opbrengend vermogen (+/- 40%)
Realisatie nieuw vastgoed / infrastructuur	In afhankelijkheid van masterplan aanvangend met: 1. Nieuwe parkeerplaats 2. Upgrade VGN (levensduur verlengend) 3. Upgrade P1 (levensduur verlengend) 4. Start beeldvorming eAviation-cluster / logistiek cluster / retail- en leisure-functie	Vanaf 2023	• Vergroten van het opbrengend vermogen van parkeerinkomsten • Optimalisatie van vrachtafhandeling / voorkomen desinvestering • Vergroten van het opbrengend vermogen en voorkomen desinvestering • Doorontwikkeling van deze clusters als dragers onder het businessplan mogelijk maken
Gebiedsmanagement	1. Samenwerking met andere gebieden (bijv. TechniPort) 2. Branding van gebied en gebouwen 3. Verbeteren / optimaliseren bereikbaarheid MST middels OV 4. Uitgifte / exploitatie nog beschikbare gronden cluster 1 en 2	Vanaf 2022	• Vormgeven van allianties • Synergie in plaats van concurrentie • Inbedding / binding met omgeving • Inpassing in omgeving / ruimtelijke kwaliteit • focus op luchthaven-gebonden bedrijfsactiviteiten

Stand van zaken per 1 juli 2025

Vastgoedstrategie

Basisonderhoud is een verplichting om activa in stand te houden en vormt daarmee een randvoorwaarde om inkomsten te genereren. Achterstallig onderhoud kan derhalve niet één-op-één worden gerelateerd aan de rentabiliteit van het vastgoed. In de eerste helft van 2025 is een start gemaakt met het concretiseren van de vastgoedstrategie die naar verwachting eind 2025 of begin 2026 gereed zal zijn

In dit proces zijn twee sporen te onderscheiden:

— Bestaand vastgoed:

De sales afdeling is versterkt om actiever de markt te benaderen om het huidige leegstaande onroerend goed beter te vermarkten. Hierin speelt het achterstallig onderhoudsprogramma een concrete rol. De huidige technische staat van diverse panden heeft er mede toe geleid dat er

sprake is van leegstand. Zodra de panden up-to-date zijn, is de kans om deze marktconform te verhuren groter.

Nieuw vastgoed:

In 2025 is een eerste long list opgesteld met potentiële vastgoed-opportunities. De komende tijd wordt dit nader verkend. Nieuwe investeringen worden slechts gedaan als sprake is van een positieve business case, financiële haalbaarheid (m.a.w. financierbaarheid) en als kan worden onderbouwd dat het nieuw te verwerven vastgoed de doelstellingen in het businessplan dient.

Uitgevoerde werkzaamheden

Bestaand vastgoed:

Per 1 juli 2025 zijn de volgende projecten in het kader van achterstallig onderhoud afgerond, in uitvoering dan wel in voorbereiding genomen:

- Renovatie gevels kantoorgedeelte (isolatie en verduurzaming). Afronding voorzien Q3 2025;
- Passagiersterminal; Gevels Q3 2025/vloerafwerking Q2 2026/energievoorziening afgerond;
- Havendienst renovatie: achterstallig onderhoud weggewerkt en uiterlijk in lijn gebracht met passagiersterminal;
- Aviation House daken en waterinstallaties uitgevoerd, gevels en plafonds in uitvoering;
- Overslagloods op onderdelen uitgevoerd (daken, natte ruimten/sanitair, verlichting), overige delen in voorbereiding;

Realisatie nieuw vastgoed / infrastructuur

MAA heeft een voetpad aangelegd van parkeerterrein P2 naar de passagiersterminal. Een klein gedeelte van dit voetpad is tijdelijk. Dit deel wordt meegenomen in het project 'Herinrichting Vliegveldweg' dat momenteel in voorbereiding is en de komende jaren zal worden uitgevoerd.

Stand van zaken per 1 januari 2026

De vastgoedstrategie voor de komende 10 jaar is nog in ontwikkeling en verwachten we in 2027 gereed te hebben.

Bestaand vastgoed:

Per 1 januari 2026 zijn de volgende projecten in het kader van achterstallig onderhoud afgerond, in uitvoering dan wel in voorbereiding genomen:

Renovatie gevels kantoorgedeelte (isolatie en verduurzaming)	Afgerond
Passagiersterminal – vloerafwerking	Afgerond
Passagiersterminal – vervangen glas voor HR++ achtergevel pax terminal	Afgerond
Passagiersterminal – energievoorziening (installaties vervangen)	In voorbereiding
Passagiersterminal – voorzetgevel achterzijde	In voorbereiding
Havendienst renovatie (Airport Operations), uiterlijk in lijn gebracht met passagiersterminal	Afgerond
Aviation House – gevels en plafonds	In voorbereiding
Overslagloods / Horsterweg / Carrouselgebouw – overige delen (gevels en overheaddeuren)	In voorbereiding
Overslagloods / Carrouselgebouw – vervangen kozijnen en glaswerk	Afgerond
Coaten taxibaan Whiskey	In voorbereiding
Vervanging platform Charlie coaten	In voorbereiding en realisatie

Verharding rijbaan Echo coaten	In voorbereiding en realisatie
B-platform en rijbaan Whiskey vervangen	In voorbereiding
Herstellen asfalt voorterrein Cargo Terminal North	In voorbereiding
Vervangen bagagebandsysteem passagiersterminal	In voorbereiding

Bij de herinrichting van de Vliegveldweg werken Rijksoverheid, Gemeente Beek en MAA samen om met financiële steun van het ministerie van I&W (SPUK-middelen) de (verkeers)veiligheid te verbeteren.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling C1

Gedeputeerde Staten constateren dat het opstellen van de vastgoedstrategie meer tijd vraagt dan aanvankelijk voorzien, maar dat de luchthaven verder wel uitvoering geeft aan de in het Businessplan opgenomen beheers- en onderhoudsactiviteiten. Op basis van de huidige inzichten zijn er geen tekenen aanwijzingen dat de doelstelling uit het Businessplan niet zal worden gerealiseerd. Gedeputeerde Staten blijven de voortgang volgen.

Doelstelling C2 Businessplan 2022:

Groei van passagiers- en cargovluchten.

Onderstaand wordt de groei van passagiers- en cargovluchten volgens het businessplan en de feitelijke situatie omschreven. Zie bijlage II onder G voor de weergave in een lijngrafiek met de verwachte en werkelijke ontwikkeling van beide categorieën.

Businessplan

Het Businessplan gaat uit van de volgende aantallen passagiers en ton cargo.

Jaar	2022	2025	2030	2035	2040
Passagiers	251.515	470.039	641.865	529.500	527.500
Cargo (uitsluitend gevlogen vracht)	125.000	171.424	204.230	210.000	210.000

Stand van zaken per 1 juli 2025

Naar aanleiding van opmerkingen en vragen bij de behandeling van de eerste voortgangsrapportage in de Statencommissie ESA heeft MAA nogmaals een check op de juistheid van alle cijfers uitgevoerd. Hierbij zijn enkele kleine onvolkomenheden aan het licht gekomen die in onderstaande tabel zijn gecorrigeerd.

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

Jaar	2022	2023	2024	H1 2025
Cargo				
<u>Luchtvracht (1^e linie) → infographic 1</u>				
Tonnage gevlogen luchtvracht* → infographic 1a	108.218	32.275	29.448	18.421
Tonnage gereden luchtvracht → infographic 1b	10.787	22.765	5.630	2.234
Totaal luchtvracht	119.006	55.042	35.078	20.655
<u>Wegvracht (2^e linie) → infographic 2</u>				
Tonnage wegvracht****	9	7.851	63.820	16.015
Passagiers				
Aantal passagiers*	266.032	223.152	223.507	77.669
Overige passagiers***	6.753	5.508	7.425	4.428
Totaal passagiers	272.785	228.660	230.932	82.097
Bewegingen**				
Aantal gevlogen luchtvrachtbewegingen	3.266	1.333	1.399	809
Gereden vrachtverkeer (totaal 1 ^e en 2 ^e linie)	29.285	19.040	32.215	10.789
Aantal passagiersbewegingen***	1.959	1.604	1.534	511
Aantal overige vliegbewegingen	8.610	6.024	7.024	2.373

* 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 deze rapportage (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.

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.

Stand van zaken per 1 januari 2026

Jaar	2022	2023	2024	2025
Cargo				
<u>Luchtvracht (1^e linie) → infographic 1</u>				
Tonnage gevlogen luchtvracht* → infographic 1a	108.218	32.275	29.448	41.636
Tonnage gereden luchtvracht → infographic 1b	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

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

* 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), positievvluchten, 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.

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.

Toelichting ontwikkeling volumes

Cargo

In 2025 is het gevlogen vrachtvolume verder gegroeid van ca 30.000T (2024) naar 40.000T (2025). Dit is een eerste voorzichtig teken van herstel. Ten opzichte van 2024 is in 2025 door inzet van het acquisitieteam een meer divers portfolio aan klanten ontstaan.

Nieuwe airlines verplaatsen niet hun volledige operatie naar MAA, maar spreiden over hun cargo afhandeling over meerdere luchthavens. We zien hiervoor 2 redenen:

- Doordat nog niet de volle lengte van de start- en landingsbaan kan worden benut, kunnen bepaalde cargovliegtuigen niet volgeladen vanaf MAA starten. Dit vormt een beperking in de operatie van luchtvaartmaatschappijen.
- Luchtvaartmaatschappijen zien MAA als alternatief, zolang dit niet ten koste gaat van slots die zij hebben op slot gecoördineerde luchthavens.

Tegelijkertijd biedt de kwaliteit van de afhandeling kansen in het versterken van de cargopropositie. De snelheid en flexibiliteit van de afhandeling leveren een direct voordeel omdat de doorvoertijden van goederen via MAA significant korter zijn dan andere vrachtluchthavens.

Passagiers

Gedurende 2025 waren twee luchtvaartmaatschappijen (grotendeels) verantwoordelijk voor het aanbod voor passagiers. Beiden zijn in de loop van 2025 vertrokken. De betreffende luchtvaartmaatschappijen hebben daarbij aangegeven dat de vliegbelasting in Duitsland en België aanzienlijk lager is dan in Nederland.

Eind 2025 is de komst van een nieuwe airline (Wizz air) bevestigd welke year-round vanaf MAA op verschillende bestemming zal vliegen.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling C2

Gedeputeerde Staten stellen vast dat de volumes vracht en passagiers achterblijven bij de in het Businessplan genoemde aantallen. Wel constateren Gedeputeerde Staten dat eind 2025 een eerste herstel van de cargovolumes zichtbaar is.

Op basis van de huidige inzichten kan nog niet worden vastgesteld of de lange termijn doelstellingen zullen worden gerealiseerd.

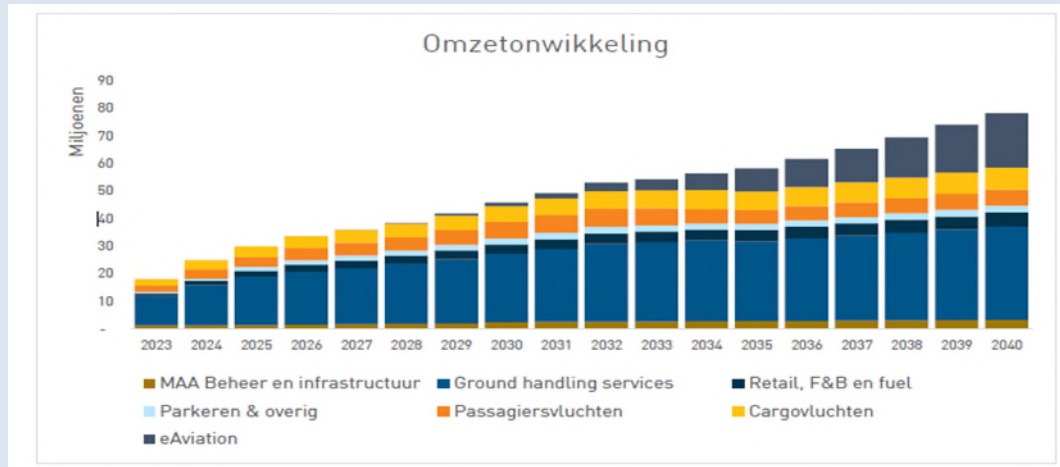
Gedeputeerde Staten hebben deze ontwikkeling vanuit hun aandeelhoudersrol nadrukkelijk onder de aandacht gebracht van de bestuurder, de Raad van Commissarissen en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van NV HBLM. Het College blijft hierover in gesprek met de luchthaven en medeaandeelhouder Royal Schiphol Group en ziet er vanuit zijn aandeelhoudersrol op toe dat de vennootschap zich blijft inzetten voor de verdere groei van de passagiers- en cargovolumes en daartoe passende maatregelen treft.

Doelstelling C3 Businessplan 2022:

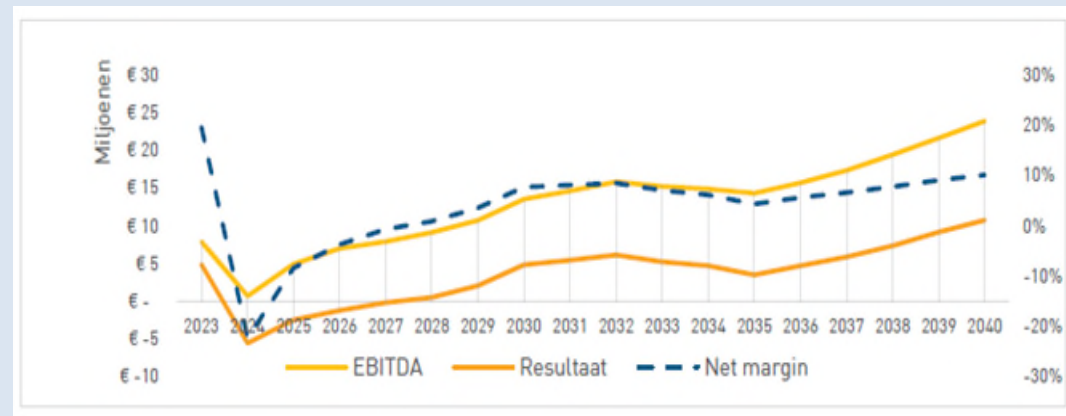
Financieel gezond in 2035.

Businessplan

Het Businessplan is gebaseerd op het door Provinciale Staten geformuleerde uitgangspunt dat de luchthaven in 2035 financieel gezond dient te zijn.



Omzet in € mln. over de periode 2023-2040



EBITDA en resultaat (€) over de periode 2023-2040*

De EBITDA daalt volgens het Businessplan in 2024 naar € 0,65 mln. en stijgt vervolgens in de periode 2025-2040 naar € 24 mln. Omdat MAA een kapitaalintensieve onderneming is, waarbij derhalve significante afschrijvingen zijn, is er sprake van een negatief resultaat in de periode 2023 t/m 2027. De verwachting is dat de luchthaven in 2027 operationeel break-even draait. In de jaren daaropvolgend wordt verder geïnvesteerd om de toekomstbestendige en duurzame luchthaven te realiseren. In 2023 laat het Businessplan een piek in resultaat en net-margin zien als gevolg van de incidentele inhaal NEDAB (ad € 10,9 mln.), welke een bate vormt**.

* Bovenstaande (2^e) tabel geeft de EBITDA weer. De EBITDA weerspiegelt het resultaat van de vennootschap voor aftrek van rente, afschrijvingen en belastingen. Het resultaat betreft het resultaat voor belastingen. Beide oranjelijnen geven bedragen weer in €'s (zie linker verticale as). De net-margin betreft de verhouding tussen het resultaat gedeeld door omzet, uitgedrukt in % (zie rechter verticale as).

** In tegenstelling tot deze tekst uit het Businessplan, is de incidentele inhaal NEDAB in 2023 niet afgeroepen.

Stand van zaken per 1 juli 2025

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 geconsolideerde Winst- en Verliesrekening en de geconsolideerde Balans 2024 weergegeven, inclusief de vergelijkende cijfers over 2023 en voorzien van een nadere duiding.

Winst- en verliesrekening

De jaarrekening 2024 sluit met een negatief netto resultaat van € 11,5 mln. (2023: negatief € 6,789 mln.). Het exploitatieresultaat (Ebitda) 2024 komt uit op negatief € 6,3 mln. (EBITDA: opbrengsten -/- bedrijfslasten +/- afschrijvingen). In 2023 was dit negatief € 4,6 mln. In onderstaande tabel is de winst- en verliesrekening 2024 weergegeven met daarnaast ter vergelijking de cijfers over 2023. De belangrijkste afwijkingen worden nader toegelicht.

Tabel 1: Winst- en verliesrekening NV HBLM 2024

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

De groei van de netto omzet in 2024 van € 3,75 mln. komt voort uit toename uit afhandelingsgelden op trucking-activiteiten (plus € 3,0 mln.) en parkeergelden van zowel vliegtuigen als passagiers (plus € 1 mln.) en een afname van landingsgelden (minus € 0,3 mln.). De overige bedrijfsopbrengsten van € 5,5 mln. betreft de NEDAB bijdrage van de Provincie.

De toename van de personeelskosten in 2024 komt enerzijds voort uit de toename in uitzendkrachten in verband met de toename in trucking-activiteiten (een plus van 35 uitzendkrachten t.o.v. 2023) en anderzijds uit een sterke autonome loonstijging binnen de CAO voor de beveiligingssector. Het gemiddeld aantal medewerkers in loondienst was met 184,3 fte in 2024 lager dan de gemiddeld 186,9 fte in 2023. De overige bedrijfskosten zijn in 2024 met circa € 0,35 mln. hoger dan in 2023. Naast enkele kleine plussen en minnen in de typen bedrijfskosten, komt de stijging vrijwel volledig voort uit een stijging van de onderhoudskosten voor de verwerking van PFAS-gronden. Hiermee werd tot 2024 in de budgetten geen rekening gehouden.

Financiële balans

Onderstaand is de balans per ultimo 2024 weergegeven met daarbij ter vergelijking cijfers over 2023. De belangrijkste afwijkingen worden nader toegelicht.

Tabel 2: Financiële balans NV HBLM 2024

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

Activa:

De materiële vaste activa zijn in 2024 met € 7,7 mln. toegenomen ten opzichte van 2023. De voornaamste mutaties hierin zijn investeringen in Baan en platformen (€ 2,0 mln.); Bedrijfsgebouwen en -terreinen (€ 7,7 mln.) en de reguliere jaarlijkse afschrijvingen (–€ 3,4 mln.).

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 BPMAA BV groot € 5,5 mln. terug te ontvangen.

Passiva:

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.

In 2024 is een voorziening grondherstel van € 430.000 getroffen ten behoeve van verwachte verplichtingen ten aanzien van nog te saneren PFAS-gronden (voorafgaand aan mogelijke grondwerken).

Op de langlopende schulden is in 2024 voor € 950.000 afgelost. Dit betreft een aflossing op een oude restantlening van Rabobank van jaarlijks € 250.000 (tot kwartaal 1 2027) en de aflossingen aan de Provincie. De (huur van) Cargoloods Oost van de Provincie wordt op de balans van HBLM als financial lease aangemerkt en derhalve ook tot de langlopende schuld gerekend.

Rentabiliteit

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat MAA in 2023 en 2024 een netto verlies van € 6,8 miljoen respectievelijk € 11,5 miljoen heeft gerealiseerd. 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%. Met andere woorden: MAA heeft in 2023 en 2024 geen positief rendement op het geïnvesteerde vermogen gegenereerd.

Stand van zaken per 1 januari 2026

Een update van de financiële stand van zaken van de luchthaven ultimo 2025 wordt opgenomen in volgende voortgangsrapportage na de publicatie van de jaarrekening 2025.

Voor een toelichting op de financiering van de vennootschap per 31/12/2024 wordt verwezen naar de gepubliceerde jaarrekening 2024.

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling C3

Gedeputeerde Staten constateren dat de ontwikkeling van de financiële resultaten achterblijft bij de uitgangspunten uit het Businessplan 2022. Hoewel de doelstelling van een financieel gezonde luchthaven pas voor 2035 is voorzien, kan op basis van de huidige inzichten niet met zekerheid worden vastgesteld of deze doelstelling binnen de beoogde termijn zal worden gerealiseerd.

Als aandeelhouder hebben Gedeputeerde Staten de bestuurder, de Raad van Commissarissen en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van NV HBLM kritisch bevraagd op de achterblijvende financiële ontwikkeling en aangedrongen op het treffen van passende maatregelen om de financiële prestaties van de luchthaven, binnen de door Provinciale Staten gestelde kaders, structureel te verbeteren.

Geconsolideerd Kasstroomoverzicht 2024

(x € 1.000)	2024	2023
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Bedrijfsresultaat	-9.650	-5.431
<i>Aanpassingen voor:</i>		
Vennootschapsbelasting	-30	-2.342
Financiële baten en lasten	-1.823	-1.359
Afschrijvingen materiële vaste activa en gealloceerde subsidie	3.297	3.213
<i>Veranderingen in het werkkapitaal:</i>		
Mutatie voorraden	53	58
Mutatie vorderingen	785	745
Mutatie kortlopende schulden	-817	-1.270
Mutatie voorzieningen	395	-37
Kasstroom uit operationele activiteiten	-7.790	-6.423
Kasstroom uit investeringen		
Investerings in materiële vaste activa	-9.670	-27.389
Desinvesteringen in materiële vaste activa	-	-
Investerings in financiële vaste activa	-	-
Desinvesteringen in financiële vaste activa	-	1.284
Kasstroom uit investeringen	-9.670	-26.105
Kasstroom uit financiële activiteiten		
Storting aandelenkapitaal	-	30
Storting agio	7.744	4.170
Dividend betaald aan aandeelhouder	-	-1.316
Ontvangen leningen	74	35.249
Aflossing leningen	-826	-480
Kasstroom uit financiële activiteiten	6.992	37.653
Totaal kasstroom	-10.468	5.126
Saldo liquide middelen begin boekjaar	15.708	10.582
Saldo liquide middelen ultimo boekjaar	5.240	15.708
Mutatie	-10.468	5.126
Delta	-	-

7. Visie Gedeputeerde Staten

Stoplichten

Hieronder hebben Gedeputeerde Staten door middel van 'stoplichten' aangeven hoe zij de ontwikkelingen op MAA en in het bijzonder de stand van zaken per sub-thema beoordelen. Omdat de doelen van bepaalde sub-thema's de nodige jaren vooruit in de tijd liggen en zich nog tal van ontwikkelingen kunnen voordoen die op het realiseren van de doelen van invloed kan zijn, kan niet worden volstaan met drie kleuren (behaald, nog niet behaald en niet behaald). Om die reden is de volgende codering gebruikt.

Doel behaald	
Geen indicatie dat doel (op termijn) niet wordt behaald	
Op dit moment is nog niet duidelijk of lange termijn doel wel of niet wordt behaald	
Indicatie dat doel (op termijn) niet wordt behaald	
Doel niet behaald	

Gebaseerd op de door de luchthaven aangereikte stand van zaken informatie die op onderdelen nader door MAA is toegelicht, zijn naar de mening van Gedeputeerde Staten voor de acht sub-thema's de volgende standen van de 'stoplichten' van toepassing.

A. Duurzame luchthaven

A1	Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen.	
A2	Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten.	
A3	Het verduurzamen van het vliegverkeer (e-Aviation).	

B. Omgevingsbewuste luchthaven

B1	Verbeteren van omgevingsmanagement richting stakeholders.	
B2	Uitfaseren meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen.	

C. Toekomstbestendige luchthaven

C1	Vastgoed (ontwikkeling en beheer) betrekken bij de exploitatie.	
C2.1	Groei van passagiers- en cargovluchten	
C2.2	Groei van cargovluchten	
C3	Financieel gezond in 2035.	

Toelichting

Gedeputeerde Staten constateren dat de ontwikkeling van MAA achterblijft bij de in het Businessplan 2022 beschreven groei. Gedeputeerde Staten volgen de ontwikkelingen nadrukkelijk en hebben hun zorgen hierover opnieuw indringend kenbaar gemaakt aan de Raad van Commissarissen en de bestuurder van NV HBLM. Ook wordt dit besproken met medeaandeelhouder RSG. Tegelijkertijd zien Gedeputeerde Staten aanknopingspunten voor herstel doordat MAA verlieslatende activiteiten beëindigt, nieuwe maatschappijen aantrekt en strikt stuurt op de verhouding tussen kosten en baten. Op die manier wordt er gewerkt aan een structurele gezondere basis.

Onder subthema C3 is reeds opgemerkt, dat de verwachting is dat de luchthaven in 2027 operationeel break-even (EBITDA) zal draaien en dat in de daaropvolgend jaren verder zal worden geïnvesteerd om de beoogde transitie naar een toekomstbestendige en duurzame luchthaven te maken. Gedeputeerde Staten gaan hier nog steeds vanuit.

In de besloten vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025 heeft de CEO van NV HBLM Provinciale Staten zijn visie gegeven op de oorzaken / achtergronden van de achterblijvende cijfers en aangegeven langs welke lijnen en met welke ingrepen hij verwacht dat de groei van MAA kan worden bewerkstelligd. Gelet op de geheimhouding die rust op het besprokene in dat overleg, kunnen Gedeputeerde Staten op deze plaats hier niets over melden.

Zoals de heer Meijs op diverse momenten, ook in het openbaar, heeft aangegeven acht hij de in het Businessplan 2022 voor het jaar 2030 genoemde doelstellingen haalbaar. Deze mening is hij nog steeds toegedaan.

Gedeputeerde Staten zijn daarmee van mening dat er thans geen aanleiding is om het Businessplan 2022 bij te stellen. Uiteraard blijven Gedeputeerde Staten, in de rol van aandeelhouder, met de bestuurder en de Raad van Commissarissen van NV HBLM in gesprek over de actuele situatie bij de luchthaven en de maatregelen die moeten worden getroffen om het tij te keren en de voor 2030 genoemde doelstellingen te kunnen realiseren. Daarbij gaat het niet alleen om het behalen van de bedrijfseconomische doelen, maar ook over de doelstellingen op het vlak van duurzaamheid en omgevingsbewustzijn zoals deze door Provinciale Staten zijn geformuleerd.

Gedeputeerde Staten onderkennen dat de situatie bij MAA niet van vandaag op morgen zodanig zal veranderen dat de luchthaven op korte termijn in overeenstemming met het businessplan uit 2022 wordt geëxploiteerd. Dat kost tijd en vergt een goede strategische koers. Beide aandeelhouders hebben het vertrouwen dat MAA hierin de juiste stappen zet.

Gedeputeerde Staten constateren dat de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport op onderdelen achterblijft bij de ambities uit het Businessplan 2022. Dit geldt met name voor de ontwikkeling van de passagiers- en cargovolumes en de financiële resultaten. Tegelijkertijd constateert het College dat op andere onderdelen, zoals duurzaamheid, omgevingsmanagement en de uitvoering van het achterstallig onderhoud, voortgang wordt geboekt en de luchthaven uitvoering geeft aan de in het Businessplan opgenomen activiteiten.

Gedeputeerde Staten benadrukken dat het realiseren van een financieel gezonde, duurzame en toekomstbestendige luchthaven een langjarige opgave is. Dit beeld wordt door medeaandeelhouder RSG onderschreven. Daarbij constateert het College dat het verkrijgen van het luchthavenbesluit meer tijd vergt dan eerder voorzien en dat de ontwikkeling van e-aviation minder snel verloopt dan in 2022 werd aangenomen. Deze factoren hangen samen met externe ontwikkelingen en besluitvormingsprocessen, waaronder nationale vraagstukken (zoals stikstof), de voortgang van technologische ontwikkelingen en het tempo van certificering van nieuwe vliegtuigen. Deze zaken hebben impact op de ontwikkelsnelheid en daarmee de resultaten van MAA.

Gedeputeerde Staten vervullen ten aanzien van de deelneming MAA een actieve aandeelhoudersrol. Zij hebben de achterblijvende resultaten nadrukkelijk aan de orde gesteld in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders en de bestuurder, de Raad van Commissarissen en medeaandeelhouder RSG kritisch bevraagd op de voortgang van het Businessplan 2022. Daarbij heeft het College aangedrongen op het treffen van passende maatregelen om de prestaties van de luchthaven, binnen de door Provinciale Staten gestelde kaders, structureel te verbeteren. Gedeputeerde Staten blijven de uitvoering van deze maatregelen nauwgezet volgen en voeren hierover periodiek overleg met de bestuurder, de RvC en medeaandeelhouder RSG.

Eind 2025 heeft het College toegezegd Provinciale Staten vertrouwelijk te informeren over onderwerpen die in de AvA en met de RvC en de bestuurder van NV HBLM worden besproken. Ter uitvoering hiervan wordt een mededeling portefeuillehouder met vertrouwelijke bijlage voorbereid. Deze wordt, na afstemming met onder meer medeaandeelhouder RSG, onder oplegging van geheimhouding met Provinciale Staten gedeeld.

8. Risico's

In deze paragraaf worden de belangrijkste risico's voor de provincie als aandeelhouder van NV HBLM beschreven. Het gaat hierbij om potentiële bedreigingen die zowel op financieel, sociaal-maatschappelijk als bestuurlijk vlak invloed kunnen hebben op de beleidsvoering en ontwikkeling binnen de regio. Door inzicht te bieden in deze risico's, wordt het voor de provincie mogelijk om tijdig maatregelen te treffen en zo negatieve gevolgen voor de inwoners, infrastructuur en economische stabiliteit te beperken.

Omdat in de analyse van de Statenonderzoeker bij de VGR2 is aangegeven dat de beschrijving van risico's en beheersmaatregelen onvoldoende is, is in deze VGR3 gepoogd hier nadere invulling aan te geven. Het is de bedoeling om hier in VGR4 (peildatum 1 juli 2026) nog verdere stappen in te zetten.

Kans	Impact				
	Zeer klein	Klein	Matig	Aanzienlijk	Ernstig
Zeer waarschijnlijk					
Waarschijnlijk					
Mogelijk			7		
Onwaarschijnlijk			1	4 5 6	
Zeer onwaarschijnlijk			3		2

Belangrijkste risico's voor Provincie Limburg		
	Omschrijving risico (oorzaak / gevolg)	Toelichting 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. Het is primair de taak en verantwoordelijkheid van de bestuurder van MAA om de doelstellingen van de onderneming te realiseren. Indien de onderneming daar niet in slaagt, dan kan dit terugslaan op de Provincie. Bij het in 2022 genomen besluit om de luchthaven niet te sluiten, heeft de Provincie het commitment naar de omgeving uitgesproken dat de luchthaven een transitie zou doormaken. Indien MAA niet de transitie maakt en de in het Amendement 145 gestelde voorwaarden niet in	In de rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren Gedeputeerde Staten periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022 en de daarin vervatte doelstellingen. Ook volgen Gedeputeerde Staten meer in zijn algemeenheid de ontwikkeling van de luchthaven. 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. Daarbij wordt niet alleen stil gestaan bij de inhoudelijke voortgang van de transitie, maar ook op de planning en de mate waarin tussentijdse doelstellingen tijdig worden gerealiseerd. Indien sprake is van wezenlijke afwijkingen, maken

	acht worden genomen, zal dit ertoe leiden dat de Provincie als 'onbetrouwbare overheid' worden aangemerkt. Indien deze transitie niet wordt gerealiseerd, wordt niet voldaan aan de in 2022 door Provinciale Staten gestelde kaders. De impact van het niet behalen van de in 2022 gestelde doelen wordt als aanzienlijk beoordeeld. De mate van impact is mede afhankelijk van de aard en omvang van de afwijking, bijvoorbeeld of deze betrekking heeft op de financiële prestaties en exploitatie van de luchthaven, dan wel op maatschappelijke en omgevingsdoelen, zoals duurzaamheid, hinderbeperking en de relatie met de omgeving. Dit kan doorwerken in het vertrouwen in de Provincie en het maatschappelijk draagvlak voor de luchthaven.	Gedeputeerde Staten tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA) met de vennootschap nadere afspraken over bijsturing en herstelmaatregelen. Voorts maken Gedeputeerde Staten in hun rol als aandeelhouder (via de RvC) afspraken over de beschikbaarheid en kwaliteit van sturingsinformatie, zodat tijdig inzicht bestaat in de voortgang en afwijkingen, en daar met de RvC en bestuurder over kan worden gesproken. 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.
2.	De doelen die de onderneming zich in het Businessplan 2022 heeft gesteld worden geheel of gedeeltelijk niet behaald waardoor mogelijke een heroverweging plaats zal vinden door beide aandeelhouders. Indien die afweging tot het besluit leidt dat de luchthaven dient te worden gesloten, leidt dit tot verlies van een infrastructurele voorziening die van regionaal en nationaal belang is. De doelen die de onderneming zich in het Businessplan 2022 heeft gesteld worden geheel of gedeeltelijk niet behaald. Dit kan onder meer het gevolg zijn van achterblijvende operationele prestaties, veranderende marktomstandigheden of het uitblijven van de beoogde ontwikkeling richting een financieel gezonde exploitatie. Hierdoor kan het perspectief op een duurzame en toekomstbestendige luchthaven onder druk komen te staan. De impact van dit risico wordt als aanzienlijk beoordeeld.	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren GS periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022 en de daarin vervatte doelstellingen. Ook volgen GS meer in zijn algemeenheid de ontwikkeling van de luchthaven. 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.
3.	Op dit moment lopen procedures in het kader van de vaststelling van een Luchthavenbesluit, de besluitvorming ten aanzien van het PIP Proefdraaien en de verlening van de daarvoor benodigde Wnb-vergunning en de Omgevingsvergunning activiteit milieu.	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren Gedeputeerde Staten periodiek de voortgang van de besluitvorming over het Luchthavenbesluit, het PIP Proefdraaien, de Wnb-vergunning en de Omgevingsvergunning activiteit

	Wanneer één of meer van deze trajecten vertraging oplopen of wanneer de besluiten niet van kracht worden, dan kan dit doorwerken in het behalen van de doelstellingen die de onderneming zich heeft gesteld en daarmee van invloed zijn op het behalen van de provinciale doelstelling van het Groot project 'Transitie MAA'. De impact van dit risico is afhankelijk van de duur en uitkomst van de procedures en wordt als aanzienlijk beoordeeld, voor zover deze procedures de uitvoering van het businessplan en de verdere ontwikkeling van de luchthaven beperken.	milieu. Indien de voortgang achterblijft spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM hierop aan. Middels de P&C Cyclus en de rapportages in het kader van de Regeling Grote projecten worden Provinciale Staten periodiek over de stand van zaken geïnformeerd. Gedeputeerde Staten monitoren de voortgang van de procedures en schakelen waar nodig met de relevante stakeholders zoals MAA, gemeenten en het ministerie.
4.	Voor de doelstelling 'een toekomstbestendige luchthaven' is het belangrijk dat de luchthaven op termijn financieel gezond is. Risico is dat alvorens dit bereikt wordt kapitaalverlies kan optreden of dat er meer middelen benodigd zijn. Het risico voor de Provincie zit in de gedeeltelijke afwaardering van de deelneming op haar balans. Ook gedane investeringen hebben dan geen waarde meer. De Provincie heeft haar belang in NV HBLM in haar balans gewaardeerd voor € 23,7 mln., en hier tegenover voor mogelijke (afwaarderings-) risico's een risicoreserve gevormd van € 15,2 mln. 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. De impact op de Provincie is boekhoudkundig van aard en kan met behulp van voldoende risicoreservering en (indien dat aan de orde mocht komen) met een voorziening tijdig voldoende worden ondervangen.	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren Gedeputeerde Staten periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022 en de daarin vervatte doelstellingen. Indien de financiële 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 aangedrongen op maatregelen om bij te sturen. 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.
5.	De Provincie loopt het risico dat de rente en aflossingen op de verstrekte leningen niet of niet geheel kunnen worden terugbetaald.	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren GS periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022 en de daarin vervatte

	Aan alle rente- en aflossingsverplichtingen is per 1 juli 2025 voldaan. Het maximale risico dat de provincie loopt betreft het niet terugontvangen van de uitstaande hoofdsommen. Per 1 januari 2025 bedragen deze in totaliteit € 36,0 is de restant nominale hoofdsom op beide leningen ca. € 35,0 mln. De impact is financieel van aard en beheersbaar.	doelstellingen. Indien de financiële ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken GS (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan. Het risico wordt gemitigeerd door voldoende risicoreserve aan te houden voor de verstrekte hoofdsom. De risicoreservering op deze specifieke leningen, als ook op portefeuilleniveau van de gehele lening-portefeuille met geldleningen, is toereikend om eventuele verliezen op te kunnen vangen. Verder ontvangt de Provincie een marktconforme rente ter compensatie van voornoemd risico.
6.	De realisatie van de doelstellingen uit het Businessplan 2022 is mede afhankelijk van een constructieve samenwerking tussen de aandeelhouders van NV HBLM. Indien deze samenwerking onder druk komt te staan of onvoldoende leidt tot gezamenlijke besluitvorming en uitvoering, kan dit gevolgen hebben voor de strategische ontwikkeling van de luchthaven en daarmee voor de voortgang van de transitieopgave. De impact van dit risico is afhankelijk van de duur en de mate waarin dit het geval is.	Gedeputeerde Staten 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.	Wisselingen in het bestuur of onvoldoende uitvoeringskracht binnen de organisatie kunnen leiden tot verminderde bestuurlijke en operationele stabiliteit, waardoor vertraging ontstaat in de uitvoering van het Businessplan 2022. De impact van dit risico is afhankelijk van de duur en de mate waarin de continuïteit en uitvoeringskracht van de organisatie worden geraakt.	In onze rol van actieve aandeelhouder van NV HBLM houden Gedeputeerde Staten via de RvC toezicht op de continuïteit en kwaliteit van het bestuur en de organisatie. Indien ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, spreken Gedeputeerde Staten (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 medeaandeelhouder doen om vanuit de Schiphol organisatie en/of netwerk bij te dragen aan concrete oplossingen.

Middels de P&C Cyclus en de rapportages in het kader van de Regeling Grote projecten worden Provinciale Staten periodiek over de stand van zaken en het zich al dan niet optreden van genoemde risico's geïnformeerd.

9. Inzet provinciale middelen

Onderstaande tabel geeft de inzet en besteding van provinciale middelen voor Maastricht Aachen Airport weer. Het budget “achterstallig onderhoud” is door Provinciale Staten beschikbaar gesteld op 2 juni 2022 en 16 december 2022, in totaal € 70 mln. en bestaat uit de eerste 3 componenten zoals opgenomen in de tabel. Het achterstallig onderhoud wordt uitgevoerd door MAABI BV (dochtervennootschap van NV HBLM) en de bijdragen gaan dan ook naar die vennootschap. Dit geldt ook voor de jaarlijkse NEDAB bijdrage; mede ter dekking van de kosten van MAA. De in 2023 en 2024 uitgeboekte bedragen zijn rechtstreeks aan MAABI BV gedaan, de 100% dochtervennootschap van de provinciale deelneming NV HBLM die effectief uitvoering geeft aan het beheer en onderhoud op de luchthaven. Sinds 2025 worden de bedragen direct uitgeboekt aan de provinciale deelneming NV HBLM. Deze wijziging was op verzoek van het bestuur van HBLM en is in lijn met de per medio 2023 gewijzigde governance-structuur waarbij HBLM de gehele groep aanstuurt. HBLM voert het bestuur over MAABI BV (en MAA BV). Tot slot zijn ook beide geldleningen zijn rechtstreeks contractueel aan MAABI verstrekt, aangezien deze nodig waren voor de financiering van infrastructurele werken, waaronder de renovatie van de start- en landingsbaan waardoor de periodieke rente- en aflossingsverplichtingen van MAABI (en niet van HBLM) ontvangen blijven worden. Ook voor de huur van de Cargoloods Oost blijft de Provincie de huurpenningen periodiek van MAABI ontvangen. Het totaal aan geconsolideerde inkomsten van de HBLM-groep (HBLM, MAABI en MAA) is eveneens als tabel hieronder opgenomen.

Provincie Limburg ontvangt ook inkomsten vanuit MAABI BV, enerzijds voor de verhuur van Cargoterminal Oost welke eigendom is van Provincie Limburg en anderzijds rentevergoedingen voor de verstrekte geldleningen. Deze inkomsten zijn eveneens opgenomen in onderstaande tabellen.

Onderstaande budgetten worden bewaakt binnen de P&C cyclus van de Provincie en aanvullende rapportage vindt plaats middels de Voortgangsrapportages.

Financieel overzicht Maastricht Aachen Airport						
Naam	Beschikbaar	Uitbetaald (per 1-7-2025)	Uitbetaald (per 1-1-2026)	Restant budget (per 1-1-2026)	Restant budget achter- stallig onderhoud (per 1-1-2026)	PS- besluit
Achterstallig onderhoud (dekking eenmalige (inhaal) NEDAB	€ 10.900.000	€ 2.180.000 0	€ 4.360.000 2.180.000	€ 0	€ 6.540.000 8.720.000	16-12-2022
Achterstallig onderhoud (agiokapitaal)	€ 23.900.000	€ 12.481.449 7.743.949	€ 17.218.949 12.481.449	€ 0	€ 6.681.051 11.418.551	02-06-2022 16-12-2022
Achterstallig onderhoud (lening)	€ 35.200.000	€ 35.200.000	€ 35.200.000	€ 0	€ 0	02-06-2022
NEDAB 2025 (jaarlijks € 5,5 mln.)	€ 5.500.000	€ 2.750.000 0	€ 5.500.000 2.750.000	€ 0 2.750.000		02-06-2022 16-12-2022
Vortex schade	€ 133.000	€ 0	€ 0-	€ 133.000		n.v.t.
Bijdrage aan Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA (2023 t/m 2027)	€ 8.750.000	€ 2.453.440 851.840	€ 2.453.440 1.601.600	€ 6.296.560		16-12-2022
Revoluerende uitbreidings- investeringen luchthaven MAA	€ 13.000.000	€ 7.905.411	€ 7.905.411	€ 5.094.589		16-05-2014 09-10-2015
Bijdragen van de gemeenten Beek, Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen*	€ 6.000.000	€ 2.400.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000		n.v.t.
Lening MAABI (aanleg platform)	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 0		16-05-2014 09-10-2015
Bijdrage beveiligings- en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 400.000		13-12-2019
Totaal restant budget Achterstallig onderhoud t.b.v. transitie MAA					€ 13.221.051 20.138.551	16-12-2022
* Provincie heeft € 5.900.000 van gemeenten ontvangen. Hiervan is reeds € 2.400.000 ten gunste van MAA gekomen.						

Inkomsten voor Provincie Limburg vanuit MAA

Naam		Ontvangen (per 1-7-2025)	Ontvangen (per 1-1-2026)	PS- besluit
Huur ontvangsten Cargoterminal Oost (Totaal Cumulatief vanaf 1-1-2023 excl. BTW)		€ 1.431.410 1.136.920	€ 1.725.899 1.431.410	9-10-2015
Rente ontvangsten geldleningen (Totaal Cumulatief vanaf 1-1-2023)		€ 2.693.650 2.058.180	€ 3.353.663 2.693.650	16-05-2014 09-10-2015
Totale ontvangsten (Cumulatief vanaf 1-1-2023)		€ 4.125.060 3.195.100	€ 5.079.562 4.125.060	n.v.t.

NB: Cargoloods Oost is op 28 december 2015 door Provincie Limburg gekocht voor een bedrag van € 7,55 mln. en wordt sindsdien onder marktconforme condities aan MAABI BV verhuurd, waarbij de huurprijs jaarlijks wordt geïndexeerd.

Verstrekte provinciale geldleningen

Er zijn twee leningen aan MAABI BV verstrekt. Bij de eerste lening (verstrek in 2016) wordt de annuïteit (rente en aflossing) op de laatste dag van elk kalenderjaar ontvangen. Bij de tweede lening (verstrek in 2023 ten behoeve van de baanrenovatie) wordt de annuïteit (rente en aflossing) per elk kwartaal ontvangen. De annuïteiten zijn tijdig ontvangen en er zijn geen achterstanden in de te ontvangen rente en aflossing.

De belangrijkste gegevens van beide leningen zijn hieronder opgenomen:

Omschrijving	Bedrag
Datum verstrekte lening: 23 maart 2016	
Doel: Investing in een platform voor de luchtzijdige ontsluiting van de cargoterminal.	
Oorspronkelijke nominale hoofdsom lening	€ 2.000.000
Kenmerken: Looptijd: 25 jaar Aflossingsvorm: annuïtair (per jaar, op 31 december); Rente 4,22%, 25 jaar vast;	
Annuïteit (rente + aflossing) per jaar	€ 131.018
Restant hoofdsom per 1 januari 2026	€ 1.467.119 1.536.282

Omschrijving	Bedrag
Datum verstrekte lening: 12 mei 2023	
Doel: financiering achterstallig onderhoud.	
Oorspronkelijke hoofdsom lening	€ 35.200.000
Kenmerken: Looptijd: 30 jaar Aflossingsvorm: annuïtair (per kwartaal, met ingang van 1 oktober 2023); Rente 3,51%, 30 jaar vast; Totaal aan annuïteiten € 1.902.252 per jaar (per kwartaal te ontvangen).	
Annuïteit (rente + aflossing) per kwartaal	€ 475.563
Restant hoofdsom per 1 januari 2026	€ 33.646.108 34.524.442

10. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten

Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten

Naast de producten in het kader van de reguliere P&C-cyclus (Programmabegroting, Jaarstukken, Afwijkingenrapportages, Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten) zijn de volgende stukken ter besluitvorming of ter kennisname voorgelegd aan PS. Als bijlage 1 is een lijst opgenomen van alle besluitvormingsmomenten vanaf 16 december 2022 tot 1 januari 2025.

Moties en toezeggingen

Met betrekking tot de luchthaven lopen op peildatum 1 januari 2025 de volgende moties en toezeggingen. De voortgang van de lopende moties en toezeggingen wordt periodiek teruggekoppeld aan Provinciale Staten via de vergadercyclus van de commissies.

	Moties	Stand van zaken
M 2948	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.	25-09-2024 Behandeling kan geschieden nadat de minister van LVVN de definitieve Wnb-vergunning heeft verleend. 12-11-2024 Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning wet Natuurbescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). 29-01-2025 Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC-00674503). Vanwege de relatie met de GRE-west zal ook toezegging 2924 bij de opvolging van de motie worden betrokken. https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/825c18af-afab-4c33-a75a-a1b5d087430a?documentId=7058538c-165a-41de-bad2-711d3962479a 03-04-2025 Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC-00674503).

		Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning Wet natuur-bescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993) https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/be541325-7791-4789-acfe-131747a9731d?documentId=de3f806a-c249-4d0b-8f2d-882c7a77c0a9. Dat is inmiddels gebeurd. De minister heeft de Wnb-vergunning echter nog niet vastgesteld. Dit is een gevolg van het feit dat het Rijk zich beraadt op de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State op 18 december 2024 en op mogelijke oplossingen in dat kader. Eerst als de minister van LVVN de WNB-vergunning heeft afgegeven kan het PIP door PS worden behandeld en vastgesteld. Vanwege de relatie met de GRE-west zal ook T9218 bij de opvolging van de motie worden betrokken. 06-05-2025 Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC-00674503). Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning wet Natuur-bescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). Dat is inmiddels gebeurd. De minister heeft de Wnb-vergunning echter nog niet vastgesteld. Dit is een gevolg van het feit dat het Rijk zich beraadt op de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State op 18 december 2024 en op mogelijke oplossingen in dat kader. Eerst als de minister van LVVN de Wnb-vergunning heeft afgegeven kan het PIP door PS worden behandeld
--	--	---

		en vastgesteld. Vanwege de relatie met de GRE-west zal ook T9218 en T9596 bij de opvolging van de motie worden betrokken. 12-11-2024 Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning wet Natuurbescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). 29-01-2025: Op 9 juli 2024 is PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC-00674503). Vanwege de relatie met de GRE-west zal ook toezegging 2924 bij de opvolging van de motie worden betrokken. 06-05-2025 Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC- 00674503). Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning wet Natuur-bescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). Dat is inmiddels gebeurd. De minister heeft de Wnb-vergunning echter nog niet vastgesteld. Dit is een gevolg van het feit dat het Rijk zich beraadt op de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State op 18 december 2024 en op mogelijke oplossingen in dat kader. Eerst als de minister van LVVN de WNB-vergunning heeft afgegeven kan het PIP door PS worden behandeld en vastgesteld. . Vanwege de relatie met de GRE-west zal ook T9218 en T9596 bij de opvolging van de motie worden betrokken. 19-09-2025 Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC- 00674503). Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning wet
--	--	--

		Natuurbescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). Dat is inmiddels gebeurd. De minister heeft de Wnb-vergunning echter nog niet vastgesteld. Dit is een gevolg van het feit dat het Rijk zich beraadt op de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State op 18 december 2024 en op mogelijke oplossingen in dat kader. Eerst als de minister van LVVN de WNB-vergunning heeft afgegeven kan het PIP door PS worden behandeld en vastgesteld. Vanwege de relatie met de GRE-west zal ook T9218 en T9596 bij de opvolging van de motie worden betrokken. 11-11-2025 Aan de colleges van B&W van omliggende gemeenten is verzocht aan te geven of zij bereid zijn een financiële bijdrage te leveren in de kosten van de GRE Maastricht Aachen Airport als bovenwettelijke maatregel. 16-12-2025 Situatie mbt de Wnb-vergunning is nog niet gewijzigd.
--	--	---

	Toezeggingen	Stand van zaken
T 9349	Gedeputeerde Satijn zegt toe de nieuwe CEO van HBLM, die voor de zomer zal aantreden, uit te nodigen voor een kennismaking met de Statencommissie ESA eind 2024 en in een presentatie te schetsen wat in de praktijk, naast het aandeelhouderschap, de meerwaarde van Schiphol Nederland BV voor Maastricht Aachen Airport is.	26-09-2024 Bij MP d.d. 9 juli 2024 hebben GS PS geïnformeerd over het feit dat de heer Meijs op 1 oktober 2024 aan de slag gaat als CEO van HBLM. Er wordt een kennismaking met de SC ESA voor begin 2025 ingepland. 19-12-2024 De kennismaking staat gepland voor de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025. 31-01-2025 De kennismaking staat geagendeerd voor de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025.

		14-02-2025 Uitgevoerd.
T-9333	Gedeputeerde Satijn zegt toe om een jaar na de start van het Omgevingsfonds in de voortgangsrapportage (peildatum 1 januari 2025) te rapporteren over de activiteiten die het bestuur van de stichting in 2024 heeft uitgevoerd.	26-09-2024 In de voortgangsrapportage 'Transitie MAA' met peildatum 1 januari 2025 wordt aan deze toezegging invulling gegeven. 12-11-2024 In de voortgangsrapportage 'Transitie MAA' met peildatum 1 januari 2025 wordt aan deze toezegging invulling gegeven. 31-01-2025 In de voortgangsrapportage 'Transitie MAA' met peildatum 1 januari 2025 wordt aan deze toezegging invulling gegeven. 28-03-2025 Het college zal hier in het kader van de behandeling van SIS 4.0 voor alle deelnemingen nog een standpunt innemen. 06-05-2025 Is verwerkt. Zie Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA', brief GS van 8-4-2025 (GS-DOC-00739336). 16-05-2025 Uitgevoerd.
T-9271	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat GS zich zullen beraden over de mogelijkheid / wenselijkheid om de bedrijven op en rond de luchthaven aan te sporen om in financiële zin bij te dragen aan het 'Omgevingsfonds MAA' en dat de Statencommissie zal worden geïnformeerd over de invulling van het 'Omgevingsfonds MAA'.	26-09-2024 Op 23 februari 2024 hebben de bestuurder en de RvC van de Stichting Omgevingsfonds in een informatiesessie voor PS een toelichting op de invulling gegeven. Daarbij is toegelicht dat men met bedrijven op en rond de luchthaven in gesprek is om te komen tot aanvullende bijdragen van deze bedrijven aan het Omgevingsfonds en dat men de hulp van de Provincie zou inroepen als dit niets zou opleveren.

		20-12-2024 Op 23 februari 2024 hebben de bestuurder en de RvC van de Stichting Omgevingsfonds in een informatiesessie voor PS een toelichting op de invulling gegeven. Daarbij is toegelicht dat men met bedrijven op en rond de luchthaven in gesprek is om te komen tot aanvullende bijdragen van deze bedrijven aan het Omgevings-fonds en dat men de hulp van de Provincie zou inroepen als dit niets zou opleveren. 31-01-2025 Op 23 februari 2024 hebben de bestuurder en de RvC van de Stichting Omgevingsfonds in een informatiesessie voor PS een toelichting op de invulling gegeven. Daarbij is toegelicht dat men met bedrijven op en rond de luchthaven in gesprek is om te komen tot aanvullende bijdragen van deze bedrijven aan het Omgevings-fonds en dat men de hulp van de Provincie zou inroepen als dit niets zou opleveren. 28-03-2025 Op 23 februari 2024 hebben de bestuurder en de RvC van de Stichting Omgevingsfonds in een informatiesessie voor PS een toelichting op de invulling gegeven. Daarbij is toegelicht dat men met bedrijven op en rond de luchthaven in gesprek is om te komen tot aanvullende bijdragen van deze bedrijven aan het Omgevings-fonds en dat men de hulp van de Provincie zou inroepen als dit niets zou opleveren. 11-04-2025 Uitgevoerd.
T 9227	Gedeputeerde Satijn zegt toe Provinciale Staten te informeren over hoeveel mensen/woningen worden uitgekocht inzake het	26-9-2024

	omgevingsfonds en over het aantal gemeenten dat wel of niet participeert in de 12e Voortgangsrapportages MAA.	In de voortgangsrapportages, voor de eerste keer de rapportage met als peildatum 1 januari 2025, zal de voortgang worden gerapporteerd. 12-11-2024 Zie Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, brief GS van 5-11-2024 (GS DOC-00701588). 18-11-2024 Afdoening is aangehouden in CIE ESA november 2024. Toezegging is opgenomen in het hierboven genoemde SV met als opmerking dat de informatie opgenomen wordt in de VGR peildatum 1-1-25. Aanhouden tot deze VGR voorligt. 31-01-2025 Zie Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, brief GS van 5-11-2024 (GS DOC-00701588). 28-03-2025 Is verwerkt in voorliggende eerste voortgangsrapportage bij onderdeel 2 'Stand van zaken Omgevingsfonds'. 06-05-2025 Is verwerkt in eerste voortgangsrapportage bij onderdeel 2 'Stand van zaken Omgevingsfonds'. Zie Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA', brief GS van 8-4-2025 (GS DOC-00739336). 29-08-2025 Uitgevoerd.
T 9218	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.	24-09-2024 Behandeling van het PIP Proefdraaien kan geschieden nadat de minister van LNVN de definitieve Wnb-vergunning heeft verleend.

		20-12-2024 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). 31-01-2025 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GS DOC-00704993) https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/be541325-7791-4789-acfe-131747a9731d?documentId=de3f806a-c249-4d0b-8f2d-882c7a77c0a9 2-4-2025 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan de orde zal komen, alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging. 06-05-2025 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. 18-08-2025 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. 11-11-2025 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. 16-12-2025 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.
T 9596	Gedeputeerde Satijn zegt Provinciale Staten toe bij MAA zullen navragen of het mogelijk c.q. wenselijk is om de bestaande Test Run Site (TRS) zodanig aan te passen dat de opening naar het noorden wordt gericht en om de brandweer oefenplaats te vernieuwen.	20-12-2024 In voorbereiding 29-01-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 28-03-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948. 06-05-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP. 18-8-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP. 11-11-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP.

		16-12-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP.
T-9602	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat alle fracties komende week nogmaals de mogelijkheid zal worden geboden om per mail op de format van de basisrapportage te reageren; voor zover zij hun wensen en suggesties en vragen niet reeds in de commissievergadering hebben ingebracht. In het gewijzigde Statenvoorstel dat vóór 13 december 2024 aan PS wordt aangeboden zullen GS aangeven hoe met de tijdens de commissievergadering en de emailronde ingebrachte wensen en suggesties bij de eerste voortgangsrapportage zal worden omgaan.	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS-DOC-00726459). 17-01-2025 Uitgevoerd.
T-9603	Gedeputeerde Satijn zegt toe in overleg met het Omgevingsfonds te bezien op welke wijze Provinciale Staten vóór 14 februari 2025 meer inzicht kan worden geboden in de werking van het fonds en de besteding van de door de Provincie toegekende middelen.	19-12-2024 Wordt opgepakt 27-01-2025 Zie mededeling portefeuillehouder inzake toezegging 9603. https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/400e95cd-74b7-44f5-86d6-1e32c9d587c9?documentId=d36ef9bf-8a57-4fa2-bcb1-df13579b0c91 Informatiesessie-presentatie bestuurder Omgevingsfonds staat geagendeerd op 21 februari 2025. 14-02-2025 Uitgevoerd.
T-9604	Gedeputeerde Satijn zegt toe om vóór 20 december 2024 te informeren over de planning van de procedures in het kader van de Wnb-vergunning en het luchthavenbesluit (incl. mer-beoordelingsnotitie).	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS-DOC-00726459). 17-01-2025 Uitgevoerd.
T-9605	Gedeputeerde Satijn zegt toe na te gaan of bij de NEDAB-kosten onderscheid wordt gemaakt tussen de douaniers die in- en de douaniers die uitklaren en dat hij Provinciale Staten hierover vóór 11 december 2024 zal informeren.	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS-DOC-00726459). 17-01-2025 Uitgevoerd.
T-9606	Gedeputeerde Satijn zegt toe de vraag over de prognose van de geluidshinder, zoals in 2022 gedeeld maar aangevuld met elektrische vliegtuigen; vóór 11 december 2024 technisch te laten beantwoorden; mits deze informatie beschikbaar is.	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS-DOC-00726459).

		17-01-2025 Uitgevoerd.
T 9607	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat hij op 14 februari 2025 als aandeelhouder van NV HBLM een eerste reflectie zal geven op de door de CEO van HBLM in het vertrouwelijke deel van de vergadering van de Statencommissie ESA gepresenteerde plannen en maatregelen.	19-12-2024 Wordt opgepakt 31-01-2025 Wordt opgepakt. 28-03-2025 Gedeputeerde Satijn heeft hier op 14 februari 2025 gevolg aan gegeven. 11-04-2025 Uitgevoerd.
T 9608	Gedeputeerde Satijn zegt toe in GS aan de orde te stellen hoe met betrekking tot rapportages over de stand van zaken en voortgang van deelnemingen met het (tussentijds) rapporteren van (half)jaarcijfers, korte en lange termijn prognoses en (het kwantificeren van) risico's.	19-12-2024 Wordt opgepakt Gedeputeerde Staten dienen hierover voor alle deelnemingen nog een standpunt in te nemen. 25-6-2025 Zie MPH (T9633, T9608, T9522, T9643) van 24-6-2025 (GS DOC-00781757). https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/16505d5a-5bbe-47df-a68b-ed709e9048a4?documentId=fb25f9b1-bf90-4045-a553-2bbd39ac2f07 29-08-2025 Uitgevoerd.
T 9609	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat in overleg met de CEO van NV HBLM te bezien welke zaken die tijdens het besloten deel van de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025 aan de orde komen in een openbare samenvatting van dat overleg kunnen worden opgenomen.	19-12-2024 Wordt opgepakt 31-01-2025 Wordt in het kader van de eerste voortgangsrapportage 'Transitie MAA' (peildatum 1 januari 2025) opgepakt. 28-03-2025 Gelet op de berichtgeving in de media over het besloten deel van de vergadering van de Statencommissie ESA op 14

		februari 2025, is in overleg met de Griffie besloten om aan deze toezegging verder geen invulling te geven. 11-04-2025 Uitgevoerd.
T 9628	Gedeputeerde Satijn zegt toe de volgende elementen mee te nemen in de voortgangsrapportage met peildatum 1 januari 2025: • de meerwaarde van Schiphol; • informatie omtrent de emissie van zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof, voor zover tijdig beschikbaar en voor zover daar niet anderszins over wordt gerapporteerd.	19-12-2024 Wordt opgepakt 31-01-2025 Wordt in het kader van de eerste voortgangsrapportage 'Transitie MAA' (peildatum 1 januari 2025) opgepakt. 28-03-2025 Is verwerkt in de eerste voortgangsrapportage 'Transitie MAA' (peildatum 1 januari 2025). 06-05-2025 Zie Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA', brief GS van 8-4-2025 (GS DOC-00739336). 29-08-2025 Uitgevoerd.
T 9629	Gedeputeerde Satijn gaat na of het mogelijk is om te onderzoeken in de voortgangsrapportages NV HBLM te benchmarken met andere luchthavens en zo ja in welke vorm de resultaten kunnen worden gepresenteerd.	19-12-2024 Wordt opgepakt 31-01-2025 Wordt in het kader van de eerste voortgangsrapportage 'Transitie MAA' (peildatum 1 januari 2025) opgepakt. 28-03-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden nog onderzocht. 06-05-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. 18-8-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht.

		Hiertoe wordt overleg gevoerd met de provincies Zuid-Holland (Rotterdam-Airport) en Groningen / Drenthe (Eelde Airport). 11-11-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. Hiertoe wordt onder meer overleg gevoerd met andere provincies met een regionale luchthaven, zoals Zuid-Holland (Rotterdam-Airport) en Groningen / Drenthe (Eelde Airport). Ook is er overleg met het ministerie van I&W. Mogelijk wordt advies gevraagd aan een ter zake kundig bureau. 16-12-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. Hiertoe wordt onder meer overleg gevoerd met andere provincies met een regionale luchthaven, zoals Zuid-Holland (Rotterdam-Airport) en Groningen / Drenthe (Eelde Airport). Ook is er overleg met het ministerie van I&W. Mogelijk wordt advies gevraagd aan een ter zake kundig bureau.
T 9630	Gedeputeerde Satijn zegt toe in een mededeling portefeuillehouder terug te komen op het onderzoeken van de meerwaarde van MAA voor de in het beleidskader economie gestelde doelen.	19-12-2024 Wordt opgepakt 29-01-2025 Wordt opgepakt 06-05-2025 Nog in behandeling. 18-8-2025 Een MPH is in voorbereiding. Volgt na zomerreces. 11-11-2025 Een MPH volgt op korte termijn.
T 9631	Gedeputeerde Satijn zegt toe om, mede op grond van de ervaringen met de besloten kennismaking met de heer Joost Meijs op 14 februari 2025, te verkennen of het mogelijk e.q. wenselijk is om de behandeling van voortgangsrapportages inzake deelnemingen, waaronder NV HBLM, in de Statencommissie ESA deels in beslotenheid te laten plaatsvinden.	19-12-2024 Wordt opgepakt 31-01-2025 Wordt opgepakt. 01-04-2025

		Gelet op de berichtgeving in de media over het besloten deel van de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025, wordt in beginsel afgezien van het op grotere schaal organiseren van dergelijke bijeenkomsten. 11-04-2025 Uitgevoerd.
T 9632	Gedeputeerde Satijn zegt toe in de aandeelhoudersvergadering van NV HBLM in te brengen dat het raadzaam is om alleen investeringen te doen die bijdragen aan het verhogen van de aantallen passagiers en vrachtluchten.	19-12-2024 Wordt opgepakt Gedeputeerde Satijn heeft deze opmerking ingebracht in de AvA van december 2024. Teezegging is uitgevoerd. 31-01-2025 Gedeputeerde Satijn heeft dit punt ingebracht in de AvA van NV HBLM op 20 december 2024. 14-02-2025 Uitgevoerd.
T 9633	Gedeputeerde Satijn zegt toe na te gaan of het technisch mogelijk is om voor deelnemingen betrouwbare indicatoren te ontwikkelen die minimaal een half jaar van tevoren kunnen signaleren of er aanvullende financiering van de aandeelhouders nodig is.	19-12-2024 Wordt opgepakt Gedeputeerde Staten dienen hierover voor alle deelnemingen nog een standpunt in te nemen. 25-6-2025 Zie MPH (T9633, T9608, T9522, T9643) van 24-6-2025 (GS DOC-00781757). https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/16505d5a-5bbe-47df-a68b-ed709e9048a4?documentId=fb25f9b1-bf90-4045-a553-2bbd39ac2f07 29-08-2025 Uitgevoerd.

T 9669	Gedeputeerde Satijn zegt toe met de aandeelhouders in gesprek te gaan over een mogelijke nieuwe haalbaarheidsstudie inzake e-Aviation.	11-11-2025 Gedeputeerde Satijn heeft in de aandeelhoudersvergadering van NV HBLM de suggestie van uw Staten ingebracht om een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar eAviation. In reactie hierop heeft de bestuurder van MAA laten weten dat de ontwikkelingen in de markt van eAviation vooralsnog niet zodanig stabiel zijn dat het zinvol is om op dit moment een haalbaarheidsstudie uit te voeren. 21-11-2025 Uitgevoerd.
T 9745	Gedeputeerde Satijn zegt toe in het eerste kwartaal van 2026 een kennismakingsbijeenkomst te organiseren tussen de commissie ESA en de CEO van Maastricht Aachen Airport (MAA).	11-11-2025 De afspraak wordt ingepland nadat de nieuwe CEO zijn werkzaamheden is gestart. 16-12-2025 Bij MPH d.d. 3 december 2025 zijn PS geïnformeerd over de benoeming van de nieuwe CEO, de heer Cor de Man, per 1 februari 2026. We streven ernaar om nog voor de zomer 2026 een kennismaking te laten plaatsvinden. https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/842716ba-7cf4-46f2-98cb-caa430619cc6?documentId=390fb8b2-d26c-4feb-8a6c-c27c142e448c
T 9775	Gedeputeerde Satijn zegt toe in het eerste kwartaal 2026 de Staten via een mededeling portefeuillehouder onder geheimhouding te informeren over zaken die in overleggen en vergaderingen met de directie en raad van commissarissen van MAA worden besproken.	16-12-2025 MPH is in voorbereiding.

Planning

Besluitvorming PIP Proefdraaien door Provinciale Staten (Q1 2026)

Vaststellen Luchthavenbesluit door Minister I&W (Q3 / Q4 2025 Q1 / Q2 2027)

Te verwachten mijlpalen

Thans niet voorzien.

Toekomstige besluitvorming/ betrokkenheid door PS

Behandeling tweede voortgangsrapportage (november 2025)

Behandeling derde voortgangsrapportage (Q2 2026)

Behandeling vierde voortgangsrapportage (Q4 2026)

11. Projectbeheer en projectbeheersing

Binnen de ambtelijke organisatie is een Programmateam MAA samengesteld met medewerkers uit verschillende clusters met specifieke expertise (financieel, juridisch, economisch, vastgoed, geluid, milieu en ruimtelijke ordening). De programmamanager en leden van het programmateam voeren regelmatig overleg met coördinerend portefeuillehouder en de aandachtsdirecteur binnen de provinciale directie. Het provinciale complianceteam verricht een extra toets op voorstellen aan Gedeputeerde Staten aangaande de jaarlijkse Algemene Vergaderingen van Aandeelhouders.

Het programmateam bewaakt de voortgang en de risico's van het Groot Project, voert structureel overleg met medewerkers van NV HBLM en bereidt de standpuntbepaling van Gedeputeerde Staten voor ten aanzien van de voorstellen die in de Algemene Vergaderingen van Aandeelhouders aan de orde komen.

Regelmatig vindt er op bestuurlijk- en ambtelijk niveau overleg plaats met de voorzitter van de Raad van Commissarissen en de bestuurder van NV HBLM over actuele en/of strategische zaken en de wijze en momenten waarop GS en PS geïnvolveerd worden.

Daarnaast wordt periodiek externe afstemming gezocht met bestuurders en ambtenaren van gemeenten, met de Commissie Regionaal Overleg (CRO) en de bestuurder van Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA.

Deel II

Overige informatie

A. Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer

Het aantal meldingen over luchtverkeer van en naar MAA geven een indicatie van de mate waarin de omgeving overlast van de luchthaven ervaart. Deze meldingen worden geregistreerd door het onafhankelijk Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL). Het KICL registreert naast meldingen over het luchtverkeer van en naar MAA ook meldingen over het luchtverkeer van en naar de luchthavens Liège Airport (Luik), AWACS-basis Geilenkirchen en Niederrhein (Weeze).

Het KICL maakt onderdeel uit van de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg en staat los van het Programma MAA en/of de luchthaven MAA. Het KICL rapporteert voor wat betreft meldingen over MAA aan de Commissie Regionaal Overleg (CRO). [De Werkgroep Meldingen en Hinderbeleid \(WMH\) van de CRO formuleert op basis van de rapporten aandachtspunten en aanbevelingen voor vermijdbare hinder.](#)

De volgende gegevens (tabel en grafieken) zijn door het KICL aangereikt.

In onderstaande tabel zijn voor de jaren 2022, 2023 en 2024 per kwartaal ~~per kwartaal~~ het aantal meldingen over vliegverkeer van en naar MAA en het aantal melders weergegeven. Wat de melders betreft is onderscheid gemaakt tussen melders die in het betreffende kwartaal tussen 1 en 50 meldingen doen en melders die in het kwartaal meer **dan** 50 meldingen hebben gedaan.

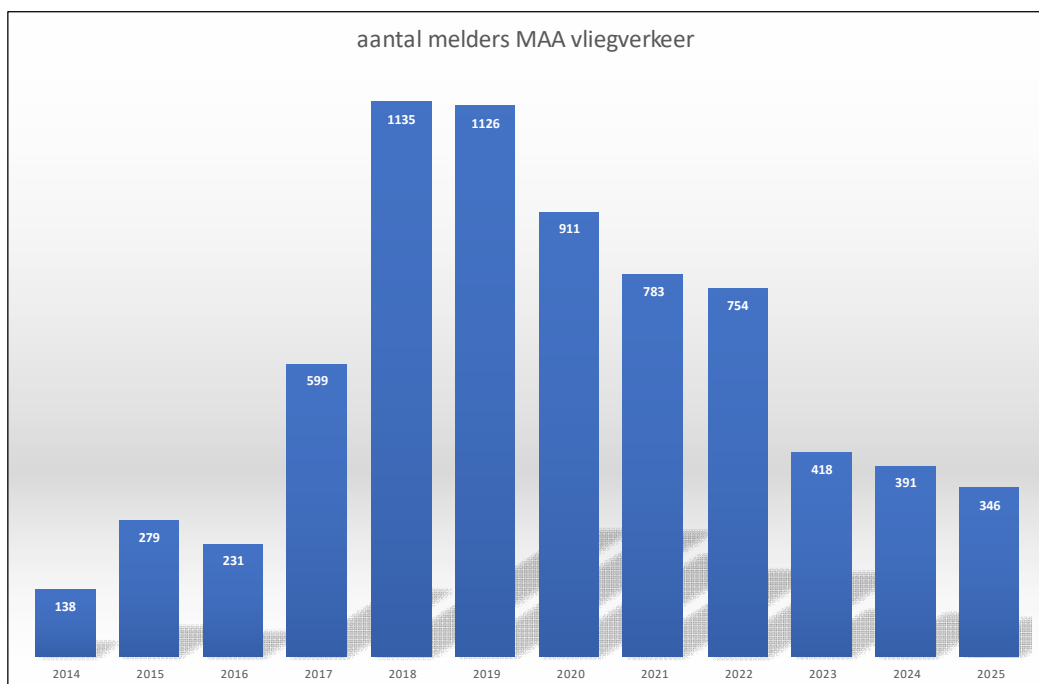
Periode	Totaal		Melders die tussen 1 en 50 meldingen doen		Melders die meer dan 50 meldingen doen	
Periode	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
1 ^e kwartaal 2022	370	17.586	303	2.514	67	15.072
2 ^e kwartaal 2022	426	19.374	352	2.924	74	16.450
3 ^e kwartaal 2022	503	21.221	426	3.162	77	18.059
4 ^e kwartaal 2022	357	12.688	305	1.437	52	10.523
1 ^e kwartaal 2023	208	7.180	178	1.529	30	5.651
2 ^e kwartaal 2023*	135*	2.260*	120*	939*	15*	1.321*
3 ^e kwartaal 2023	315	10.523	272	2.109	43	8.414
4 ^e kwartaal 2023	210	6.520	183	2.165	27	5.083
1 ^e kwartaal 2024	170	5.178	146	1.126	24	4.052
2 ^e kwartaal 2024	255	8.901	220	1.698	35	7.203
3 ^e kwartaal 2024	260	7.900	227	1.663	33	6.237
4 ^e kwartaal 2024	153	4.221	132	879	21	3.342
1 ^e kwartaal 2025	143	4.812	121	907	22	3.905
2 ^e kwartaal 2025	204	6.887	172	1.145	32	5.742
3 ^e kwartaal 2025	193	6.349	163	1.404	30	4.945
4 ^e kwartaal 2025	178	4.765	153	1.098	25	3.667

Bron: KICL

* In het tweede kwartaal 2023 was de luchthaven twee maanden gesloten in verband met de renovatie van de start- en landingsbaan.

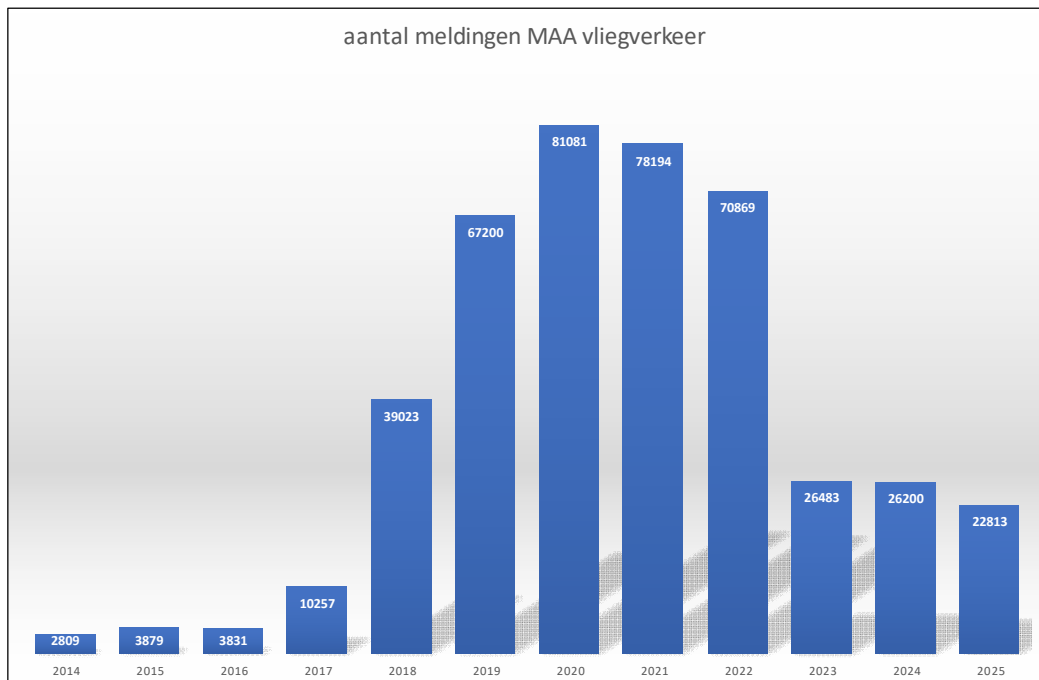
De volgende twee grafieken laten voor de jaren 2014 tot en met 20242025 per jaar de aantallen meldingen over vliegbewegingen van en naar MAA en de aantal melders zien.

Grafiek 1.: Het aantal melders over hinder MAA-vliegverkeer periode 2014 tot en met 20242025



Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

Grafiek 2.: Het aantal meldingen over hinder MAA-vliegverkeer periode 2014 tot en met 20242025



Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

Tabel 1: Overzicht aantal vliegbewegingen naar type vliegtuig.

Vliegbewegingen per vliegtuigtype						
	2021	2022	2023	2024	2025 (Q1-Q2)	(Q3-Q4)
A300 serie H/B	0	14	0	0	3	1
A310 serie H/B	282	211	70	4	4	4
A320 serie M/B	333	460	253	824	308	260
A320-NEO M/B	0	10	26	98	65	50
A330 serie H/B	503	335	228	118	2	60
A343 serie H/B	2	6	0	0	0	0
A350 serie H/B	75	20	0	0	0	0
AT72 serie M/B	512	510	444	536	261	271
B735 serie M/B	0	17	10	0	0	0
B737 serie M/B	650	1539	1285	697	298	212
B737-MAX M/B	4	46	110	316	158	162
B747-200 H/B	34	196	2	0	0	0
B747-400 H/B	404	390	106	108	28	62
B747-800 H/B	0	6	0	0	2	2
B752 serie M/B	203	24	0	0	0	0
B767 serie H/B	6	0	0	6	4	30
B777 serie H/B	2324	1488	476	360	306	356
B787 serie H/B	241	48	2	0	2	0
IL62	4	0	0	0	0	0
IL76	2	0	0	0	0	0

Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

In deze voortgangsrapportages is het niet mogelijk om bovenstaande tabel interactief op te nemen om het voor de lezer mogelijk te maken op bepaalde vliegtuigtypen in te zoomen of om bepaalde selecties te maken. We hebben de suggestie vanuit Provinciale Staten doorgeleid aan het KICL met het verzoek om te bezien of het mogelijk is om zo'n interactieve module op de website van het KICL op te nemen. Het KICL staat op zich positief tegenover dit idee, maar heeft geen middelen om dit te realiseren.

Voor nadere informatie over melders en meldingen wordt verwezen naar de website van het KICL: www.kicl.nl.

B. Stand van zaken Omgevingsfonds MAA

In 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.

Op 15 augustus 2023 is de stichting Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport opgericht. De stichting heeft tot doel *'het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de leefomgeving rondom Maastricht Aachen Airport'*. De stichting is vanaf 1 april 2024 gefaseerd gestart met haar werkzaamheden. De stichting werkt onafhankelijk en staat los van zijn subsidiënten en bepaalt zijn eigen programma. Gedeputeerde Staten hebben derhalve een subsidierelatie met de stichting. Het Omgevingsfonds MAA is er voor alle omwonenden en wordt gevoed door voorstellen van omwonenden, maar neemt ook zelf initiatieven die door omwonenden worden gedragen.

De heer Ernest Drijkoningen is bestuurder van de stichting. In de Raad van toezicht van de stichting hebben de heer ~~Hub Meijers tot 1 juli 2025~~ Wim Dupont (voorzitter), mevrouw Shirley Kersten en de heer Achiel Drummen zitting. ~~Per 1 juli 2025 is de heer Wim Dupont de heer Meijers opgevolgd.~~ De bestuurder wordt op inhoud geadviseerd door een Raad van Advies bestaande uit de heren Jan Bijen (voorzitter), Paul Borm, Wiel Dohmen, Wim Fredrix en Huub Spoormans. *Omwille van transparantie en eenduidigheid in rolneming, advisering, besluitvorming en toezicht heeft de Raad van Toezicht besloten de Raad van Advies per 01-01-2026 te integreren in de Raad van Toezicht. De heren Wim Fredrix en Huub Spoormans zijn per die datum toegetreden als lid van de Raad van Toezicht.*

De ambities van de stichting zijn vertaald in het programmaplan 2024-2030. Dit programmaplan wordt uitgevoerd via zes programma's. Per programma wordt voor u de stand van zaken weergegeven in de reguliere voortgangsrapportages met betrekking tot Groot Project 'Transitie MAA', thans per ~~1 juli 2025~~ *1 januari 2026*.

Provinciale Staten worden daarnaast jaarlijks door de stichting geïnformeerd over de voortgang, voor het eerst op 21 februari 2025.

Stand van zaken Programma

Bron: Omgevingsfonds

1. Leefbaarheid

De stichting stimuleert de leefbaarheid rondom de luchthaven. ~~In 2025 zijn inmiddels is een substantiële bijdragen verleend aan~~ *voor renovatie en/of uitbreiding van een speeltuin in Meerssen en zijn stimuleringsbijdragen verstrekt aan een buurtvereniging en een kapel in Geverik-Beek en een school in Meerssen. Een bijdrage voor en een zwembad in Meerssen is in studie en een handboogschietvereniging in Geverik-Beek.*

~~Voorts loopt er een verkenning om de leefbaarheid van de kern Geverik in brede zin te versterken en om een sportgebouw in Geverik mede mogelijk te maken voor grootschaliger gemeenschapsactiviteiten.~~ Voor deze verkenning wordt afstemming gezocht met de gemeente Beek.

2. Verkoopgarantie

De regeling Verkoopgarantie wordt geboden aan de eigenaren van woningen gelegen binnen de zogeheten 56 dB(A)-contour, waarbij sprake moet zijn van eigendom ten tijde van de besluitvorming door Provinciale Staten op 03-06-2022. Tot op heden is één woning aangekocht door het fonds; *deze woning is in december 2025 weer verkocht aan nieuwe eigenaren* ~~wordt opnieuw in verkoop gebracht.~~

~~Voor een tweede woning loopt een haalbaarheidsonderzoek. De deelname aan de verkoopgarantieregeling voor een tweede woning is op verzoek van de eigenaar teruggetrokken.~~

3. Isolatie

Aan een groot aandeel van de woningen binnen de 56 dB(A)-contour zijn – eerst in de jaren negentig van de vorige eeuw en daarna rond het jaar 2002 - door het rijk akoestische voorzieningen vanwege het vliegtuiggeluid aangebracht. Een deel van deze voorzieningen blijkt aan slijtage onderhevig. En een aantal woningen hiervan is hierbij tussen wal en schip gevallen.

In 2024 heeft het fonds een pilot uitgevoerd om een beeld te krijgen van deze isolatie en van de woningen die nog niet zijn geïsoleerd. Met die informatie zijn in het voorjaar van 2025 alle 1168 adressen binnen de 56 dB(A)-contour schriftelijk benaderd met informatie en met een inschatting van de akoestische situatie van elke adres.

- Van die 1168 adressen zijn er 1138 woningen.
- Hiervan zijn er 750 particuliere eigenaars of huurders en zijn er 388 eigendom van Wonen Meerssen.
- ~~Deze 750 particuliere eigenaars of huurders hebben een brief met een inlogcode ontvangen.~~
 - ~~526 (70%) van deze bewoners hebben de brief digitaal geopend;~~
 - ~~hiervan hebben er 369 (50%) gereageerd met vragen of opmerkingen;~~
 - ~~157 (20%) hebben niet gereageerd.~~
- ~~Samen met Wonen Meerssen zijn de bewoners van de 388 woningen van de woningvereniging apart geïnformeerd.~~
- ~~Daarna zijn er 2 informatiemiddagen georganiseerd in de bibliotheken van Meerssen en Beek voor mensen die de digitale informatie te ingewikkeld vonden en/of die nadere informatie wilden. Hier was een goede opkomst, is veel informatie verhelderd en is een groot aantal reacties gekomen die het fonds en de mensen verder helpen.~~
- ~~Tot na de zomer vinden huisbezoeken plaats op een groot aantal adressen, zowel bij bewoners waarmee in dit informatietraject contact is geweest evenals anderen. Dit om desgewenst nog meer informatie te verstrekken, maar ook om de bouwkundige en akoestische situatie ter plekke te beoordelen en incidenteel te meten.~~

Deze informatie ~~wordt~~ **hieruit is** verwerkt in een Programma van eisen. Op grond hiervan ~~zal~~ **is** dit najaar een aanbesteding ~~plaatsvinden~~ **gedaan** voor het aanbrengen, vernieuwen en/of onderhouden van akoestische en bouwkundige maatregelen. ~~Afhankelijk van de reacties uit de aanbesteding en de hieruit voortvloeiende planning wordt mogelijk nog dit jaar, maar zeker aanvang 2026 gestart met het aanbrengen van isolatiemaatregelen. De uitvoering hiervan start in Q2/2026.~~

4. Vortex

Einde juni 2025 is op de eerste woningen rond luchthaven MAA meetapparatuur aangebracht voor het meten van vortex. De wervelwind, veroorzaakt door overvliegende vliegtuigen, heeft de afgelopen jaren meermaals schade veroorzaakt. Op initiatief van MAA is hiervoor een pilot uitgevoerd. Het fonds bouwt voort op die pilot door de risico's verder gespecificeerd in kaart te brengen. Het onderzoek moet meer inzicht geven in de belasting op verschillende daktypen en verschillende plekken en in de type maatregelen om schade zo veel mogelijk te voorkomen. De resultaten zullen naar verwachting einde ~~2025~~ **Q1/2026** beschikbaar komen, zodat **mogelijk al** in 2026 gestart kan worden met het aanbrengen van preventieve maatregelen aan woningen.

5. Onderzoek

De stichting stimuleert en/of financiert onderzoek naar de vermindering van hinder en de bevordering van de leefbaarheid.

Zowel de omwonenden van MAA als ook de gemeente Meerssen hebben aangedrongen gezondheidskundig onderzoek uit te voeren naar de relatie tussen de luchthaven en de gezondheid in de omgeving. Op initiatief van de stichting ~~wordt~~ **is** samen met de GGD Zuid-Limburg en het RIVM verkend, of en zo ja, hoe informatie over gezondheidseffecten kan worden verzameld en geduid en of daaruit conclusies kunnen worden getrokken. De GGD Zuid-Limburg heeft aangegeven dit als een reguliere taak te beschouwen en pakt dit onderzoek op, in eerste aanleg voor het onderdeel geluid en gezondheid. De resultaten hiervan zullen naar verwachting ~~einde 2025~~ **begin 2026** beschikbaar komen.

6. Communicatie

De stichting zet in op onafhankelijke communicatie en informatievoorziening richting de omgeving. Zo zijn er in ~~de eerste helft van~~ 2025 opnieuw twee bewonersavonden georganiseerd (ca. 400 omwonenden aanwezig), is de website verder ingericht, wordt maandelijks een nieuwsbrief gemaakt en toegestuurd aan ca. 400 geïnteresseerden en zijn er werkgroepen ingericht rondom de programma's isolatie en vortex. Ook heeft er afstemming plaatsgevonden met de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Meerssen en Beek, dit naast het reguliere contact met de subsidiënten, het Ministerie van I&W, Provincie Limburg en MAA.

Financiën Omgevingsfonds per 1 januari 2025

~~Overzicht van ontvangen subsidies / bijdragen in de periode 15 augustus 2023 en 1 juli 2025.~~

<u>Ontvangen subsidies/ bijdragen tot 1 juli 2025</u>	
Bijdrage Royal Schiphol Group	— 800.000
Voorschot subsidie Ministerie I & W	— 450.000
Voorschot subsidie Provincie Limburg	— 851.840
Totaal	1.951.840

Daadwerkelijk ontvangen bijdragen / subsidies				
	2023	2024	2025	totaal
Min. IenW	150.000	150.000	150.000	450.000
MAA			500.000	500.000
Schiphol	250.000	550.000		800.000
Provincie Limburg		851.840	1.601.600	2.453.440
Totaal	400.000	1.551.840	2.251.600	4.203.440

Het fonds heeft bijdragen ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), de Schiphol Group, **Maastricht Aachen Airport** en de provincie Limburg.

- De middelen van I&W worden alleen besteed aan het programma 1. Leefbaarheid.
- De middelen van Schiphol en MAA worden besteed aan alle programmalijnen.
- De middelen van de provincie Limburg worden uitsluitend besteed aan de programma's 2. Verkoopgarantie, 3. Isolatie, 4. Vortex, 5. Onderzoek en 6. Communicatie.

De provinciale bijdrage aan de stichting wordt gedurende de looptijd via voorschotten uitgekeerd, waarvan de hoogte jaarlijks wordt bepaald op basis van de verplicht door de stichting aan te leveren voortgangsrapportage met liquiditeitsoverzicht. Het ingediende subsidieverzoek, de programmalijnen en de programmabegroting zijn hierbij leidend. ~~Tot nog toe zijn twee voorschotten uitgekeerd, in lijn met het liquiditeitsoverzicht behorende bij de aanvraag van de stichting.~~ Toezicht en controle vindt door GS plaats via de rol van subsidieverlener.

~~De nieuwe liquiditeitsbegroting wordt in september/oktober verstrekt door de Stichting aan de provincie conform de subsidiebeschikking aansluitend volgt het 3^e voorschot.~~

C. Achterstallig onderhoud

In lijn met de besluitvorming van Provinciale Staten op 16 december 2022 zal uitvoering worden gegeven aan de plannen in het kader van (achterstallig) onderhoud. Daarmee wordt de luchthaveninfrastructuur in zodanige staat gebracht en gehouden dat de exploitatie conform de concessie optimaal ondersteund wordt.

Met betrekking tot achterstallig onderhoud zijn in de afgelopen periode de volgende acties ondernomen:

Jaar	Ondernomen acties
2024	Voor 2024 staan de volgende achterstallig onderhoud projecten gepland: — Legionella: Realisatie (Q1/Q2 2024) → G; — Verharding dienstweg zuidwest (in verlengde Rijbaan A) (Q2 2024) → G; — Verharding rondom materieelloods incl. afsputplaats (Q2 2024) → G; — Passagiersterminal; Gevels/Vloerafwerking/energievoorziening (Q2-Q4 2024) → IU; — Verharding voorterrein Vrachtgebouw Noord (Q3 2024) → G; — Gebouw vrachtgebouw Noord herinrichting (Q3 2024) → IV; — Airport Operations; Gevels/ Vloerafwerking (Q3/Q4 2024) → IV; — Overslagloods (Q3/Q4 2024) → IV; — Verharding asfaltstrook A-platform (Q4 2024) → IV; — Werkplaats renovatie gevels en dakbedekking → IV; — Hangaar III renovatie gevels en dakbedekking → IV.
	G gerealiseerd IU in uitvoering IV in voorbereiding
2025	Voor 2025 staan de volgende achterstallig onderhoud projecten gepland: — Aviation House: afronding gevels en plafonds; — Airport Operations afronding; — Passagiersterminal afronding; — Kantoorgedeelte passagiersterminal afronding — Verharding platform C voorbereiding en realisatie; — Verharding rijbaan E, voorbereiding en realisatie;

	B-platform en rijbaan W, opstart voorbereiding. bagage afhandelingsysteem iem security issue voorbereiding en opstart uitvoering. <u>Vastgoed</u> - Renovatie gevels kantoorgedeelte (isolatie en verduurzaming) → G; - Passagiersterminal – vloerafwerking → G; - Passagiersterminal – vervangen glas door HR++ achtergevel pax terminal → G; - Passagiersterminal – energievoorziening (installaties vervangen) → IV; - Passagiersterminal – voorzetgevel achterzijde → IV; - Havendienst renovatie (Airport Operations), uiterlijk in lijn gebracht met passagiersterminal → G; - Aviation House – gevels en plafonds → IV; - Overslagloods / Horsterweg / Carrouselgebouw – overige delen (gevels en overheaddeuren) → IV; - Overslagloods / Carrouselgebouw – vervangen kozijnen en glaswerk → G; <u>Infrastructuur</u> - Coaten taxibaan Whiskey → IV; - Vervanging platform Charlie coaten → IV/IU; - Verharding rijbaan Echo coaten → IV/IU; - B-platform en rijbaan Whiskey vervangen → IV; - Herstellen asfalt voorterrein Cargo Terminal North → IV; <u>Operationele voorzieningen</u> - Vervangen bagagebandsysteem passagiersterminal → IV. Bij de herinrichting van de Vliegveldweg werken Rijksoverheid, Gemeente Beek en MAA samen om de (verkeers)veiligheid te verbeteren volgens amendement 54 van de Tweede Kamer.
--	--

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken financiering achterstallig onderhoud

Provinciale Staten hebben in totaliteit € 70 miljoen beschikbaar gesteld voor het wegwerken van achterstallig onderhoud op MAA. Deze post bestaat uit 3 componenten, te weten:

- Een geldlening voor de renovatie van de start- en landingsbaan ad € 35,2 mln.;
- Beschikbaar stellen van achterstallige (niet eerder vergoedde) NEDAB, ter grootte van € 10,9 mln.;
- Beschikbaar stellen van een investeringskrediet (agiokapitaal) ter grootte van € 23,9 mln.

De besteding (uitputting) van het budget voor achterstallig onderhoud wordt in onderstaande weergegeven.

Omschrijving	Bedrag
Beschikbaar budget voor achterstallig onderhoud	€ 70.000.000
Totaal afgeroepen voor achterstallig onderhoud per 1 januari 2026	-/- € 56.778.949 49.861.449
Restant budget voor achterstallig onderhoud per 1 januari 2026	€ 13.221.051 20.138.551

Gedetailleerde informatie hierover is opgenomen in de financiële tabellen in Deel A hoofdstuk 9 van voorliggende Voortgangsrapportage.

D. Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport

Tabel: Overzicht directe werkgelegenheid.

De ontwikkeling van de directe werkgelegenheid van de luchthaven (werkzaam voor NV HBLM, MAA BV of MAABI BV) wordt hieronder weergegeven.

	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	30-06-2025	31-12-2025
Aantal medewerkers met contract (fte)	192,6	199,1	183,7 186,9	191,6 184,3	187,7	163,0*
Aantal uitzendkrachten (fte)	22,4	29,8	16,6	7,9 53,9	8,6	20,0*
Security (inhuur derden)			30,9	32,3		32,0*
Totaal aantal fte	215,0	228,9	200,3 234,4	199,5 270,5	196,3	215*

Bron: NV HBLM

*Niet geauditeerde cijfers

E. Stand van zaken vergunningen en procedures

Luchthavenbesluit

Voor het exploiteren van een luchthaven is een Luchthavenbesluit benodigd. Een Luchthavenbesluit dient de initiatiefnemer, in dit geval Maastricht Aachen Airport, bij de Minister van I&W (bevoegd gezag) aan te vragen.

Tot het moment dat sprake is van een Luchthavenbesluit blijft de huidige vergunning, de zogeheten omzettingsregeling, van kracht. De Minister van I&W heeft de Tweede Kamer in 2024 bericht dat het Luchthavenbesluit naar verwachting medio 2025 zal worden genomen. De voorbereiding werden met het oog hierop ook uitgevoerd. Zo zijn de mogelijke milieueffecten van het gebruik van de luchthaven conform het Luchthavenbesluit voor MAA aan de hand van een mer-beoordelingsrapportage in beeld gebracht. MAA heeft op 13 september 2024 de mer-beoordelingsrapportage overlegd aan de Minister en vervolgens in december 2024 aangevuld.

De gevolgen van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (RvS) d.d. 18 december 2024, met betrekking tot de hoger beroepen inzake Amercentrale en Rendac (stikstofuitspraak), worden door MAA in beeld gebracht.

De Minister van I&W zal MAA laten weten of en wanneer MAA de aanvraag voor het Luchthavenbesluit kan indienen. Tot het moment dat sprake is van een Luchthavenbesluit zal de omzettingsregeling van kracht blijven.

De Minister van I&W heeft de door MAA opgestelde mer-beoordelingsrapportage voor advies voorgelegd aan de Commissie MER. Het advies van de Commissie MER is in maart 2025 gepubliceerd. Op basis hiervan zal de minister MAA dienen te informeren ten aanzien van de noodzakelijke uit te voeren aanpassingen en/of aanvullingen aan de mer-beoordelingsrapportage ten einde als MAA de aanvraag Luchthavenbesluit in te kunnen dienen bij de minister van I&W. Op de peildatum van deze voortgangsrapportage was het aanpassings- c.q. aanvullingsverzoek van de minister van I&W nog niet door MAA ontvangen.

PIP proefdraaien, Wnb-vergunning, besluit Hogere Grenswaarden en Omgevingsvergunning activiteit milieu

De gemeenten Beek en Meerssen hebben Provincie Limburg in 2017 verzocht om een PIP op te stellen waarmee het proefdraaien met straalmotoren op de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) kon worden gelegaliseerd en verankerd. De gemeenten Beek en Meerssen verzochten tevens om de benodigde besluiten op grond van de Wet geluidhinder te nemen.

Gedeputeerde Staten hebben op 22 augustus 2017 besloten in te stemmen met het verzoek om een PIP op te stellen. Belangrijkste argument om dit te doen vormde de overweging dat op die manier meer inzicht en duidelijkheid voor omwonenden en belanghebbenden zou ontstaan en ook de benodigde besluiten en procedures transparanter en efficiënter zouden kunnen plaatsvinden.

Er is sprake van een zogenaamde gecoördineerde besluitvorming. Dat wil zeggen dat de besluitvorming over het PIP, de verlening van hogere waarden (Wet geluidhinder) en de Omgevingsvergunning activiteit milieu wordt afgestemd en min of meer gelijktijdig plaatsvindt.

Omdat het ontwerp-PIP voor 1 januari 2024, de datum van de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet, ter inzage is gelegd, wordt het PIP onder het regime van Wet ruimtelijke ordening vastgesteld.

Alvorens het PIP door Provinciale Staten kan worden vastgesteld dient de minister van LVVN de Wnb-vergunning te verlenen.

De ontwerp Wnb-vergunning is op 15 december 2023 en het ontwerp PIP, de ontwerp Omgevingsvergunning activiteit milieu en het ontwerpbesluit hoger grenswaarden zijn op 28 december 2023 gepubliceerd.

Net als bij het Luchthavenbesluit geldt dat de gevolgen van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 18 december 2024 in beeld worden gebracht en dat het besluit van de minister van LVVN wordt afgewacht.

F. Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof

Naar aanleiding van toezegging 9628

“Gedeputeerde Satijn zegt toe de volgende elementen mee te nemen in de voortgangsrapportage met peildatum 1 januari 2025 informatie omtrent de emissie van zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof, voor zover tijdig beschikbaar en voor zover daar niet anderszins over wordt gerapporteerd.”

Zeer zorgwekkende stoffen

Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) zijn stoffen die gevaarlijk zijn voor mens en milieu omdat ze bijvoorbeeld kankerverwekkend zijn, zich in de voedselketen ophopen of de voortplanting belemmeren. Mensen en ecosystemen kunnen onder andere in contact komen met ZZS bij het gebruik van producten of via het milieu (lucht, water of bodem), voedsel of de werkplek.

Er treedt ook uitstoot van ZZS op (emissie) als gevolg van luchtvaart. MAA moet zich inspannen om de uitstoot van ZZS te verminderen. Iedere vijf jaar moet aan het bevoegd gezag (gemeente Beek) worden gerapporteerd over de vermijding en reductie van ZZS via een Vermijdings- en Reductie Programma (VRP). Daarnaast gelden voor bepaalde ZZS Maximaal Toelaatbare Risico's (MTR)². De Omgevingsdienst Zuid-Limburg (ODZL) zorgt voor de dagelijkse uitvoering van de wettelijke taken van de gemeente Beek (zoals vergunningverlening, toezicht en handhaving).

MAA heeft in oktober 2023 een aanvraag revisievergunning voor grondgebonden activiteiten bij de gemeente Beek ingediend. Op 12 december 2023 is de ontwerpvergunning vastgesteld en samen met de aanvraag ter inzage gelegd. Onderdeel van de aanvraag is een rapportage inzake ZZS (https://www.limburg.nl/publish/pages/8248/bijlage_toelichting_5_zzs_rapport_peutz_1.pdf). Uit de berekeningen van de MTR-waarden blijkt dat er geen overschrijdingen zijn ter plaatse van de terreingrens.

Daarnaast heeft het ministerie van I&W onderzoek laten uitvoeren naar de emissies en concentraties van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) op en rondom luchthavens, waaronder MAA. Deze resultaten zijn in maart en december 2023 en september 2024 met de Tweede Kamer gedeeld. Bij elke ZZS is de concentratie - de hoeveelheid stof per kubieke meter op leefniveau – getoetst aan de MTR. Uit het onderzoek blijkt dat de uitstoot van ZZS door vliegverkeer niet leidt tot concentratieniveaus op of rondom luchthavens die hoger zijn dan de MTR-waarden. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn openbaar toegankelijk en met de Tweede Kamer gedeeld³.

Ultrafijnstof

De provincie is deelnemer in het Schone Lucht Akkoord. Een van de maatregelen die hieruit volgt is de herinrichting van het provinciaal meetnet luchtkwaliteit. U bent reeds geïnformeerd⁴ over de aanleiding, meetlocaties en rapportage hiervan.

Onderdeel van de herinrichting van het meetnet is de start van metingen van ultrafijnstof op vier locaties in de provincie, waaronder bij MAA. De meetstations zijn operationeel per 3 juli 2024. Via de website www.luchtmeetnet.nl zijn de gemeten concentraties live te volgen.

De meetresultaten worden jaarlijks verwerkt en beoordeeld. Deze rapportage zal jaarlijks toegezonden worden aan GS en PS.

² Het maximaal toelaatbaar risiconiveau (MTR) is de concentratie van een stof in water, sediment, bodem of lucht waar beneden geen negatief effect is te verwachten. Zie artikel 5.25 van het Besluit activiteiten leefomgeving

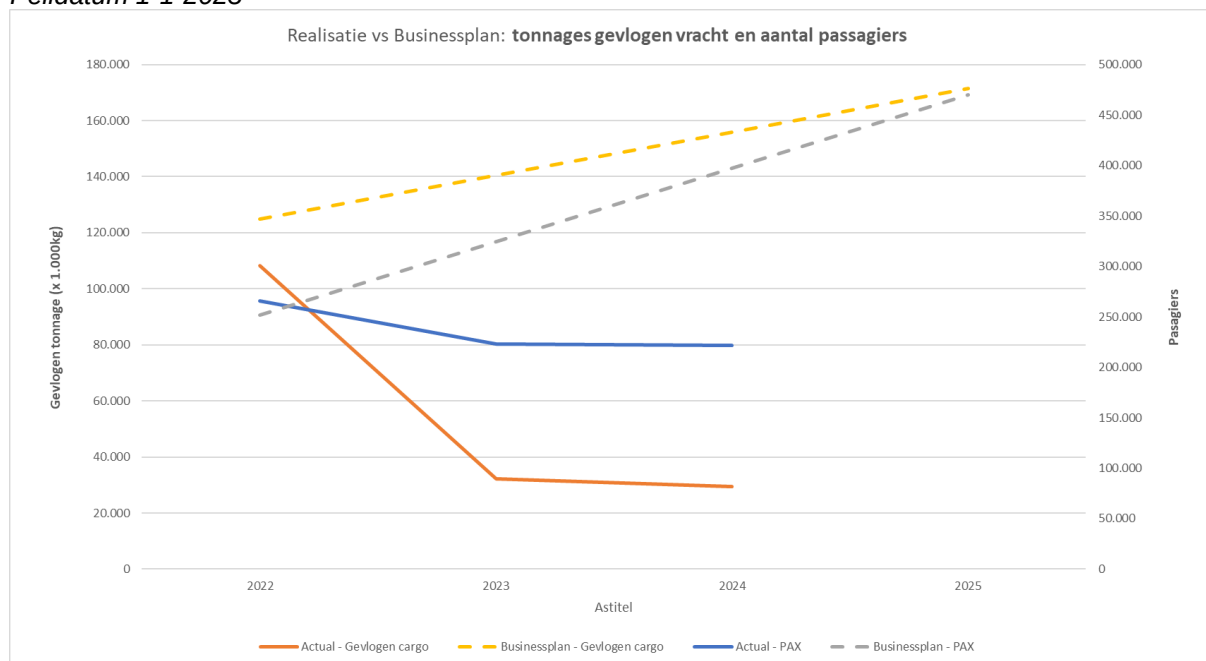
³ Kamerbrief maart 2023: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/03/30/kamerbrief-zeer-zorgwekkende-stoffen-op-luchthavens> Kamerbrief december 2023: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-1137.pdf> Kamerbrief september 2024: [https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/09/17/verzamelbrief-luchtvaart-q3#:~:text=Minister%20Madlener%20\(lenW\)%20informeert%20de,luchtvaart%20op%20de%20lokale%20luchtkwaliteit.](https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/09/17/verzamelbrief-luchtvaart-q3#:~:text=Minister%20Madlener%20(lenW)%20informeert%20de,luchtvaart%20op%20de%20lokale%20luchtkwaliteit.)

⁴ Mededeling portefeuillehouder luchtkwaliteit, 24 januari 2023, DOC-00360572 en Mededelling portefeuillehouder inzake start metingen ultrafijnstof, 3 juli 2024, DOC 00669575

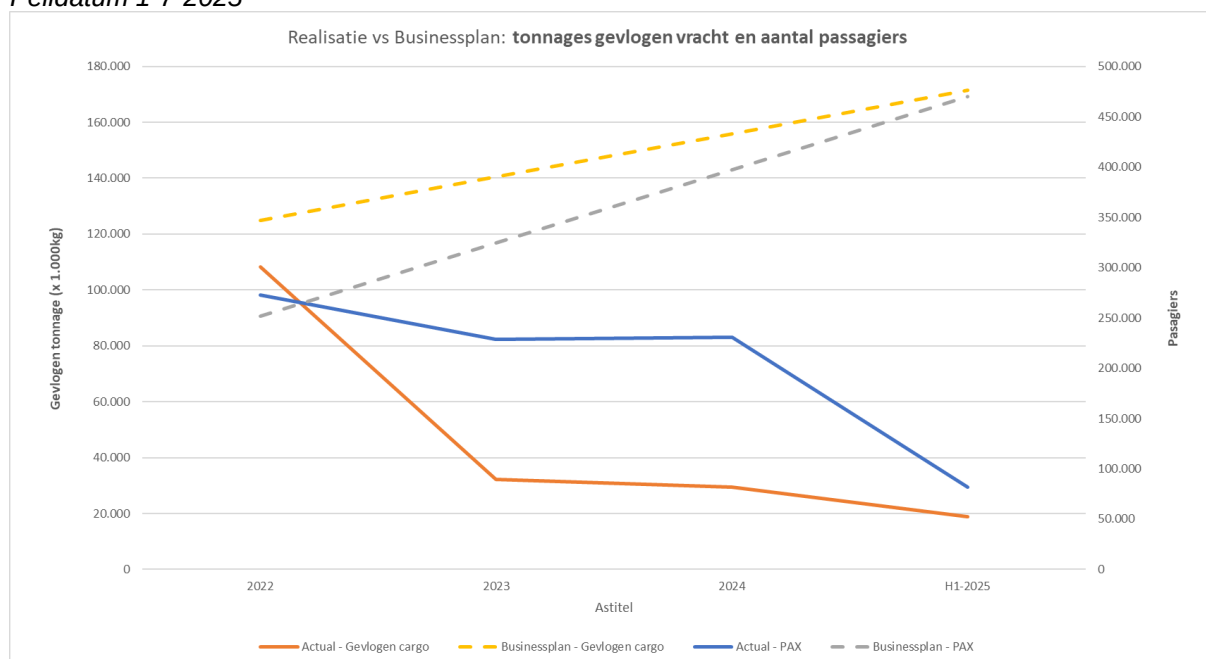
De eerste rapportage over de meetresultaten ultrafijnstof wordt opgeleverd in Q4 2025. De samenvatting van de resultaten zal opgenomen worden in de daarop volgende voortgangsrapportage.

G. Grafiek passagiers- en cargovluchten

Peildatum 1-1-2025



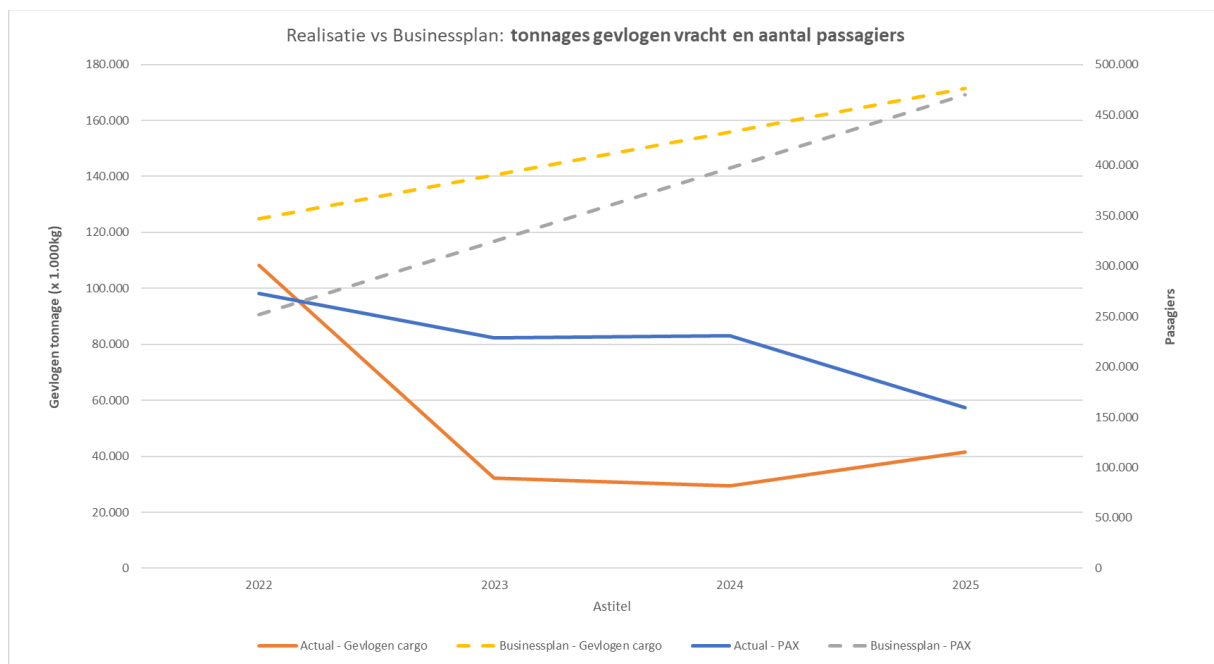
Peildatum 1-7-2025



Opmerking: 2025 betreft enkel het 1e half jaar

Bron: Maastricht Aachen Airport

Peildatum 31-12-2025



Bron: Maastricht Aachen Airport

Bijlagen

Bijlage 1: Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten

Naast de producten in het kader van de reguliere P&C-cyclus (Programmabegroting, Jaarstukken, Afwijkingenrapportages, Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten) zijn de volgende stukken ter besluitvorming of ter kennisname voorgelegd aan PS.

	Datum	Soort besluit	Toelichting
PS	16-12-2022	Besluitvormend	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	14-03-2023	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken nadere uitwerking samenwerking met Schiphol Nederland BV, brief gedeputeerde Satijn van 14-3-2023 (GS DOC-00440081)
GS	23-03-2023	Informerend stuk	11 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00316692)
GS	25-04-2023	Informerend stuk	12 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00412577)
GS	10-05-2023	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen D66-Vaessen en Jenniskens inzake Sluiting Schiphol nacht & privéjets – onwenselijke effecten voor Maastricht Aachen (GS DOC-00459941)
Griffie	26-05-2023	Analyse	Analyse van de 11 ^e en 12 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (PS DOC-00491686)
GS	08-06-2023	Mededeling portefeuillehouder	Toetreding van Schiphol als aandeelhouder van NV HBLM, brief gedeputeerde Satijn van 8-6-2023 (GS DOC-00496989)
ISC	09-06-2023	Commissie-vergadering	10 ^e , 11 ^e en 12 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport
GS	11-07-2023	Mededeling portefeuillehouder	Toezegging 9272 en 9273 betreffende MAA (GS DOC-00505470)
GS	28-08-2023	Mededeling portefeuillehouder	Vertrek directeur Maastricht Aachen Airport BV (GS DOC-00539098)
GS	27-09-2023	Mededeling portefeuillehouder	Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport (GS DOC-549667)
GS	24-10-2023	Informerend stuk	13 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00514658)
Griffie	20-11-2023	Analyse	Analyse van de 13 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (PS DOC-00580221)
SC ESA	24-11-2023	Commissie-vergadering	13 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport
GS	12-12-2023	Mededeling portefeuillehouder	Uitstoot Zeer Zorgwekkende Stoffen- ultra fijnstof irt PIP proefdraaien MAA (GS DOC-00584337)

GS	13-12-2023	Mededeling portefeuillehouder	Herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00595421)
GS	15-12-2023	Mededeling portefeuillehouder	Ter inzagelegging PIP MAA (Proefdraaien) (GS DOC-00595019)
GS	15-12-2023	Informerend stuk	Sonderend stuk inzake Herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport
GS	20-12-2023	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke Vragen SP-Smeets inzake MER procedure MAA (GS DOC-00577803)
GS	11-01-2024	Mededeling portefeuillehouder	Kamerbrieven over effecten luchtvaart op lokale luchtkwaliteit en stand van zaken regionale luchthavens en luchtruim, brief gedeputeerde Satijn van 11-1-2024 (GS DOC-00600838)
GS	06-02-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke Vragen VVD-Pelzer inzake internationale samenwerking MAA, brief GS van 6-2-2024 (GS DOC-00603724)
GS	15-05-2024	Statenvoorstel	G-24-021 Statenvoorstel inzake tweede herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 14-5-2024 (GS DOC-00650635)
Griffie	24-05-2024	Analyse	Analyse bij tweede herziene basisrapportage Groot Project Transitie Maastricht Aachen Airport, informerend stuk Griffie d.d. 24-05-2024 (PS DOC-00659084)
GS	29-05-2024	Statenvoorstel	GEWIJZIGD G-24-021 Statenvoorstel inzake tweede herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 14-5-2024 (GS DOC-00650635)
SC ESA	31-05-2024	Commissie-vergadering	GEWIJZIGD G-24-021 Statenvoorstel inzake tweede herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 14-5-2024 (GS DOC-00650635)
GS	09-07-2024	Mededeling portefeuillehouder	Gewijzigde motie 2948 Van Bijnen IJpelaar Omgevingsbewuste investering, brief gedeputeerde Satijn van 9-7-2024 (GS DOC-00674503)
GS	09-07-2024	Mededeling portefeuillehouder	Benoeming van de heer Joost Meijs tot CEO en statutair bestuurder van NV HBLM, brief gedeputeerde Satijn van 9-7-2024 (GS DOC-00670401)
GS	21-08-2024	Mededeling portefeuillehouder	Provinciale bijdrage Omgevingsfonds, brief gedeputeerde Satijn van 20-8-2024 (GS DOC-00672466)
		Informerend Stuk	11 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00316692)
GS	30-09-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke Vragen Lokaal Limburg-Franssen en Peters inzake onduidelijkheid aantal ernstig gehinderden, brief GS van 30-09-2024 (GS DOC-00694017)

GS	30-09-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke Vragen Groenlinks-Dautzenberg inzake mer Luchthavenbesluit MAA, brief GS van 30-09-2024 (GS DOC-00694757)
GS	30-09-2024	Informerend stuk	Beantwoording brief van twee omwonenden van MAA inzake ontbrekend onderzoek mer beoordeling (DOC-00700628 en DOC-00702495)
GS	10-12-2024	Informerend stuk	GEWIJZIGD G-24-039 Statenvoorstel Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA (DOC-00727034 en DOC-00727390)
GS	19-11-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen Horizon-Loomans m.b.t. ontwikkeling luchtvracht MAA, brief GS van 19-11-2024 (GS DOC-00703962)
GS	20-11-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen SP-Smeets inzake Slechte financiële resultaten MAA, brief GS van 20-11-2024 (GS DOC-0071893)
GS	20-11-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen Berghorst-PvdA inzake Toekomstperspectief MAA, brief GS van 20-11-2024 (DOC-00719983)
GS	19-11-2024	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake stand van zaken Maastricht Aachen Airport (DOC-00721211)
GS	10-12-2024	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake ter inzage legging aandeelhoudersovereenkomst en participatieovereenkomst Maastricht Aachen Airport (DOC-00726399)
GS	10-12-2024	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake toezeggingen MAA naar aanleiding van de Statencommissie ESA d.d.22 november 2024 (DOC-00726459)
PS	13-12-2024	Statenvoorstel	Statenvoorstel G-24-039 Basisrapportage 'Groot Project Transitie MAA' (DOC-00727034)
GS	4-2-2025	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake omgevingsfonds MAA (toezegging 9603), brief gedeputeerde Satijn van 4-2-2025 (GS DOC-00742685)
GS	11-2-2025	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen BBB-Zeedzen inzake impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie in Zuid-Limburg, brief GS van 11-2-2025 (GS DOC-00747115)
GS	9-4-2025	Informerend stuk	Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA', brief GS van 8-4-2025 (GS DOC-00739336)
GS	22-4-2025	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen PvdD-Boven inzake Financiële en juridische risico's Maastricht Aachen Airport, brief GS van 22-4-2025 (GS DOC-00767243)
GS	22-4-2025	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen D66-GroenLinks Jenneskens-Mertens inzake gevolgen beoordeling commissie MER voor Maastricht Aachen Airport en intern salderen, brief GS van 22-4-2025 (GS DOC-00766510)

GS	22-4-2025	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen PVV-Van Bijnen inzake Schitterende zonnepanelen op het vliegveld; van stralend idee naar veiligheidsrisico, brief GS van 22-4-2025 (GS DOC-00768181)
GS	2-5-2025	Analyse	Analyse voortgangsrapportage Groot Project Transitie Maastricht Aachen Airport, e-mail griffie van 02-05-2025 (PS DOC-00779611)
GS	24-6-2025	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake jaarcijfers NV HBLM 2024, brief GS van 24-6-2025 (GS DOC-00798498)
GS	24-6-2025	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen SP-Smeets inzake MAA als afvoerputje van Schiphol, brief GS van 24-6-2025 (GS DOC-00794527)
GS	24-6-2025	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen SP-Wolters Gregório inzake het deurbelid van MAA bij openbare informatiebijeenkomsten, brief GS van 24-6-2025 (GS DOC-00794390)
GS	14-7-2025	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake introductie dashboard Maastricht Aachen Airport, brief gedeputeerde Satijn van 14-7-2025 (GS DOC-00806007)
GS	21-8-2025	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake terinzagelegging MAA, brief gedeputeerde Satijn van 12-8-2025 (GS DOC-00815223)
GS	29-8-2025	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake nieuwe functie CEO MAA, brief gedeputeerde Satijn van 29-8-2025 (GS DOC-00820781)
GS	21-10-2025	Informerend stuk	Informerend stuk inzake tweede voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA', brief GS van 21-10-2025 (GS DOC-00785988)
GS	14-11-2025	Analyse	Analyse tweede voortgangsrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport, e-mail griffie van 14-11-2025 (PS DOC-00851645)
GS	19-11-2025	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake cijfers Maastricht Aachen Airport tot 1 oktober 2025, brief gedeputeerde Satijn van 18-11-2025 (GS DOC-00840468)
GS	28-11-2025	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake beantwoording vragen BBB en PvdD tijdens de vergadering van de Statencommissie ESA op 21 november 2025, brief gedeputeerde Satijn van 28-11-2025 (GS DOC-00857433)
GS	3-12-2025	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake de benoeming van de heer Cor de Man tot CEO en statutair bestuurder van NV HBLM, brief gedeputeerde Satijn van 2-12-2025 (GS DOC00858358)

Bijlage 2: Toekomstperspectief voor eAviation bij MAA - actualisatie 1 januari 2026

(visie NV HBLM)

MAA heeft in haar strategische visie, zoals opgenomen in het businessplan, altijd een prominente plek gereserveerd voor eAviation. De ambitie om een voortrekkersrol te spelen in de transitie naar emissievrije luchtvaart is helder, en nog steeds even actueel. In het businessplan van 2022 zijn ambitieuze doelstellingen opgenomen voor de groei van elektrisch vliegen. Inmiddels, [eind 2025](#), blijkt dat de marktontwikkeling achterloopt op de oorspronkelijke verwachtingen, zoals geschetst in het businessplan.

[Sinds het opstellen van het businessplan in 2022 is de internationale context aanzienlijk veranderd. Geopolitieke spanningen, verstoringen in mondiale toeleveringsketens en toenemende aandacht voor strategische autonomie in Europa hebben geleid tot een bredere heroverweging van economische en energieprioriteiten. Deze ontwikkelingen beïnvloeden indirect ook de snelheid waarmee nieuwe luchtvaarttechnologieën, zoals elektrisch vliegen, zich ontwikkelen en commercieel worden uitgerold.](#)

Desondanks blijft MAA zich inzetten voor elektrisch vliegen, en neemt het concrete stappen om de noodzakelijke voorwaarden te scheppen voor een toekomst waarin elektrisch vliegen een integraal onderdeel is van haar operaties.

Realiteitscheck: eAviation in perspectief

Hoewel de visie op eAviation overeind blijft, ontwikkelen de technologische en commerciële aspecten zich trager dan in 2022 werd voorzien. De luchtvaartsector staat voor aanzienlijke uitdagingen, zoals de ontwikkeling van batterijen met hogere energiedichtheid, de complexiteit van (nieuwe) certificeringstrajecten, zich nog vormende regelgeving, en een markt waarvan de vraag naar elektrische luchtvaart nog onduidelijk is. Momenteel bevinden elektrische vliegtuigen met een capaciteit tot ongeveer 9 passagiers zich in de (laatste) testfase. Brede inzetbaarheid van commerciële toestellen wordt niet vóór 2030 verwacht.

Toch bieden meerdere initiatieven een positief vooruitzicht. Vliegtuigen zoals de Eviation Alice en de Heart Aerospace ES-30 onderstrepen dat elektrisch vliegen een realistische toekomst heeft. De Eviation Alice, met 9 zitplaatsen en een bereik van 460 kilometer, voltooide in 2022 haar eerste testvlucht en bevindt zich nu in het certificeringstraject. Hybride toestellen, zoals de Zweedse Heart Aerospace ES-30, met 30 zitplaatsen en een bereik van circa 600 kilometer, worden gezien als een belangrijke tussenstap. Deze vliegtuigen combineren elektrische aandrijving en batterijopslag met het gebruik van traditionele of duurzame brandstoffen. [De ontwikkeling van deze toestellen laat zien dat de technologische en certificeringstrajecten complexer zijn dan enkele jaren geleden verwacht.](#)

~~De ES-30 is recentelijk naar de staat New York verscheept en zal binnen drie maanden haar eerste testvlucht(en) uitvoeren op Amerikaans grondgebied.~~ [Heart of Aerospace heeft de eerste testvlucht van het volledig elektrische demonstratievliegtuig als onderdeel van het ES-30 programma uitgesteld tot begin 2026. Daarmee verschuift de verwachte ingebruikname van het elektrische vliegtuig met 30 zitplaatsen naar 2029.](#)

Hybride technologie⁵ biedt op korte termijn meerdere voordelen: het stelt vliegtuigen in staat om meer passagiers over langere afstanden te vervoeren en past daardoor alvast beter in de huidige marktvraag.

⁵ Een hybride elektrisch vliegtuig gebruikt zowel elektriciteit als een andere energiebron, zoals brandstof of waterstof, om voortstuwing te leveren.

Bovendien is de certificering van hybride toestellen minder complex dan die van volledig elektrische alternatieven. Dit maakt hybride vliegtuigen een praktisch en haalbaar instrument om op korte termijn CO₂-uitstoot te verminderen en tegelijkertijd de transitie naar volledig elektrisch vliegen te versnellen.

Hoewel er uitdagingen aanwezig zijn, blijft de ontwikkeling van eAviation een belangrijke focus voor de luchtvaartsector. De huidige voortgang, gecombineerd met de opkomst van hybride technologie, vormt het echter nog steeds een veelbelovende basis voor de verdere verduurzaming van de luchtvaart.

Strategische positie van MAA

Als luchthaven heeft MAA slechts beperkte invloed op de snelheid waarmee de duurzame luchtvaartsector zich ontwikkelt. [Tegelijkertijd pakt Maastricht Aachen Airport haar rol in het faciliteren van innovatie en het samenbrengen van partners die nieuwe luchtvaarttechnologieën willen testen en ontwikkelen.](#)

~~Tech~~Daarom ziet MAA hier een belangrijke rol voor zichzelf weggelegd: als proeftuin voor innovatie en het actief binden van strategische partners. Door samen te werken met o.a. vliegtuigontwikkelaars, luchtvaartmaatschappijen/operators, het onderwijs en beleidsmakers kan MAA haar positie in de eAviation-markt versterken. Dit effect hebben we al laten zien binnen ons Electrify-project; maar we willen dit graag verder versterken door verder te investeren in innovatie, infrastructuur en samenwerking.

Daarom blijft MAA ook investeren in een grondinfrastructuur die toekomstige elektrische vluchten mogelijk maakt. Dit omvat bijvoorbeeld het aanvragen van de netverzwaring naar 10 MW, waarmee (zeker initieel) voldoende capaciteit beschikbaar komt voor het opladen van commerciële elektrische vliegtuigen en onze grondapparatuur. Door nu te investeren in deze randvoorwaarden, kan MAA zich profileren als een luchthaven die klaar is voor de introductie van elektrisch vliegen zodra de technologie breder, en voornamelijk landelijk/regionaal, beschikbaar komt.

Bijgestelde prognoses en praktische realiteit

Het businessplan van 2022 schetste een ambitieuze toekomst voor eAviation, met voorspellingen van meer dan 69.000 passagiers in 2030 en ruim 469.000 in 2035. Deze prognoses waren gebaseerd op het beeld van de ontwikkeling en beschikbaarheid van elektrisch vliegen, op dat moment. Inmiddels blijkt echter dat de realiteit genuanceerder is. De verwachting is nu dat volledig elektrische commerciële vluchten vanaf 2030 op grotere schaal beschikbaar komen, met aanvankelijk een beperkte capaciteit tot 10 passagiers. Grotere vliegtuigen, zoals de Nederlandse Elysian E9X met een capaciteit van circa 90 passagiers en een vliegbereik van 800 km, worden pas na 2033 operationeel verwacht.

Een belangrijke uitdaging is niet alleen de technologische beschikbaarheid van elektrische vliegtuigen, maar ook de schaal van productie en afname. De markt moet voldoende volwassen worden om een consistent aanbod van elektrische vluchten mogelijk te maken. Bovendien wachten veel luchthavens, waaronder MAA, op de doorontwikkeling van deze technologie om vluchtaanbod duurzaam uit te breiden.

Hoewel de groei van eAviation op korte termijn minder groot zal zijn dan eerder voorspeld, biedt deze fase ook kansen. Samen met partners kan MAA werken aan het ontwikkelen van operationele modellen, het opbouwen van nieuwe routes en het optimaliseren van de benodigde infrastructuur voor elektrisch vliegen. Deze voorbereidingen leggen de basis om maximaal te profiteren van de doorbraken die na 2030 worden verwacht.

Blik op de toekomst

MAA blijft onverminderd geloven in de potentie van elektrisch vliegen als een duurzame oplossing binnen de luchtvaartsector. [Naast de bijdrage aan verduurzaming kan elektrisch vliegen op termijn ook nieuwe mogelijkheden bieden voor regionale connectiviteit, innovatie en economische ontwikkeling.](#)

Door te focussen op haalbare stappen, zoals de introductie van hybride en kleinere elektrische vliegtuigen en de versterking van MAA's strategisch netwerk, blijft de luchthaven bijdragen aan de ontwikkeling van deze opkomende markt. Ook worden pilots en demonstraties met kleinere elektrische vliegtuigen actief gestimuleerd om de markt rijp te maken voor grootschalige toepassingen, zoals aangetoond met het Electrify-initiatief. Deze initiatieven blijven echter sterk afhankelijk van de middelen die de luchthaven tot haar beschikking heeft.

Daarnaast onderzoekt MAA hoe het zijn positie als duurzame regionale luchthaven verder kan versterken door het combineren van eAviation met andere duurzame innovaties, zoals vervoer van, naar, en op de luchthaven, en eventuele samenwerking met andere sectoren, zoals het onderwijs.

Conclusie

Hoewel de ontwikkeling van elektrisch vliegen trager verloopt dan aanvankelijk werd verwacht, blijft MAA vastberaden om haar leidende rol in deze transitie waar te maken. [De huidige fase kan worden gezien als een periode van technologische rijping, waarin regelgeving, infrastructuur, marktmodellen en productiecapaciteit zich verder ontwikkelen.](#)

De luchthaven blijft investeren in infrastructuur, partnerschappen en strategische initiatieven om elektrisch vliegen mogelijk te maken. Door te focussen op wat nu haalbaar is en tegelijkertijd te blijven anticiperen op toekomstige ontwikkelingen, wil MAA haar maximale potentieel binnen eAviation benutten en een belangrijke bijdrage leveren aan een duurzamere luchtvaartsector, en daarbij de Limburgse economie, en regio.

Bron: NV HBLM

Bijlage 3: Vrachtvolumes Maastricht Aachen Airport



Bron: MAA

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.

Bijlage 4: Begrippenlijst

Airport Carbon Accreditation Program	Airport Carbon Accreditation is een programma dat tot doel heeft de ecologische voetafdruk van luchthavens te verkleinen en duurzame praktijken in de luchtvaartindustrie te bevorderen. Het biedt luchthavens een kader voor het meten en verminderen van hun uitstoot van broeikasgassen en het aantonen van hun inzet voor duurzaamheid.
ALTMAA	N.V. Aangewezen luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport
BPMAA	Businesspark MAA B.V.
CRO	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht
e-Aviation	Elektrisch vliegen
EBD	Statencommissie Economie, Bestuur en Duurzaamheid
ESA	Statencommissie voor Economie en Samenleving
Ernstig Gehinderden	Het volgens de wettelijk voorgeschreven rekenmethode bepaalde aantal personen dat ernstige geluidhinder kan ondervinden door luchtvaartlawaaï binnen de 48 L _{den} geluidcontour. In lijn met de denklijn uit het 'Van Geel-rapport' en het 'Amendement 145 Helden' c.s. wordt het aantal ernstig geluidgehinderden als maatstaf gezien voor het beperken van hinder in de omgeving van de luchthaven.
FEB	Statencommissie voor Financiën, Economische Zaken en Bestuur
fte	Full Time Equivalent (36 of 38 uur)
GS	Gedeputeerde Staten van Limburg
HBLM	N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
LDAVM	Land Development Aviation Valley Maastricht NV (CV)
MAA	Maastricht Aachen Airport
MAA B.V.	Maastricht Aachen Airport B.V. (concessienemer)
MAABI	Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. (concessiegever)
NEDAB	Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang
NRM	Nederlands Rekenmodel
PAX	Aantal passagiers
PS	Provinciale Staten van Limburg
Trucking	Het vervoeren van vracht per vrachtauto van de ene luchthaven naar de andere. De vracht heeft al een vluchtnummer en kan zo van het ene toestel naar het andere gebracht worden.