

provincie
Limburg



Limburgs
Parlement

GRIF

Aan De leden van Provinciale Staten
Van Griffie
Onderwerp Analyse Tweede Voortgangsrapportage, peildatum 1 juli 2025
Datum 14 november 2025

Analyse tweede voortgangsrapportage Groot Project Transitie Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 juli 2025)



GRIF

Conclusies

- De governance met een vereenvoudigde structuur onder NV HBLM is duidelijk, maar de concrete meerwaarde en invulling van de samenwerking met Schiphol (commercie, IT, HR, cargostrategie) blijkt niet uit de onderbouwing in de VGR.
- De CEO, de heer Meijs is binnen één jaar na zijn komst als bestuurder vertrokken. Verder zijn recentelijk Ryanair, Corendon en Turkish Airlines vertrokken en is daarnaast de komst van Wizz Air vertraagd. Hierdoor bestaat er onduidelijkheid over bestuurlijke continuïteit en directe bedrijfseconomische gevolgen na de peildatum 1 juli van deze VGR.
- Lopende procedures en externe factoren (stikstofvraagstukken, MER-proces, uitblijven Luchthavenbesluit) vertragen implementatie van maatregelen (onder andere uitfasering lawaaige toestellen) en beperken exploitatiemogelijkheden (baangebruik, beladingsgraad).
- Door uitstel van het Luchthavenbesluit blijft MAA onder de omzettingsregeling opereren; dit levert beperkt strategische groeimogelijkheden (vooral voor cargo) en bemoeilijkt tarief- en uitfaseringsbeleid. Dit heeft met name ook te maken met het niet kunnen gebruiken van de extra start- en landingsbaan lengte.
- E-aviation-ambities zijn optimistisch geformuleerd op basis van het businessplan 2022 zonder geüpdatete groeiscenario's of een haalbaarheidsstudie; MAA acht de markt nog te onstabiel om een haalbaarheidsstudie te prioriteren.
- Vastgoedstrategie en aanpak achterstallig onderhoud zijn genoemd, concrete planning en toelichting op prioriteitsverschuivingen ontbreken; realisatie van verbeterde verhuurbaarheid is onduidelijk.
- Realisatiecijfers voor passagiers en cargo liggen ver onder de businessplanverwachtingen; oorzaken en herstelmaatregelen zijn niet concreet of kwantitatief onderbouwd en kunnen niet uit de VGR worden opgemaakt.
- Financiële positie verslechtert: nettoverlies stijgt van € 6,8 mln. in 2023 naar € 11,5 mln. in 2024, negatieve EBITDA, dalende kaspositie (€15,7 mln → €5,24 mln) en tevens is er sprake van een verminderde solvabiliteit; middelen voor achterstallig onderhoud zijn deels gebruikt om verliezen te dekken.
- Begroting 2025 en gedetailleerde financiële prognoses ontbreken in de VGR, hetgeen sturing op resultaten moeilijker maakt.
- Deze VGR voldoet slechts ten dele aan de eisen die gesteld zijn in de Regeling Grote Projecten 2024. Met name op het gebied van planning, realisatie van doelstellingen en financiën is de RGP 2024 onvoldoende toegepast.
- Als het gaat om aandeelhouderssturing en controle door de provincie Limburg als meerderheidsaandeelhouder zijn de afspraken niet concreet genoeg om financiële risico's te beheersen.
- Samenvattend: de VGR bevat relevante onderwerpen, maar mist cruciale kwantitatieve onderbouwing, actuele financiële sturingsinformatie en concrete risico-/herstelscenario's. Het verdient aanbeveling dit in een volgende VGR nader uit te werken.



GRIF

Inhoud

1.	Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat	4
2.	Bevindingen herziene basisrapportage Transitie Maastricht Aachen Airport	5
2.1.	Achtergrond	5
2.2.	Governance	6
2.3.	Actualiteit	7
2.4.	Hoofddoelstelling	7
2.5.	Duurzame luchthaven	8
2.5.1.	Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen	8
2.5.2.	Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten	9
2.5.3.	Verduurzaming via elektronisch vliegen (e-aviation)	9
2.6.	Omgevingsbewuste luchthaven	10
2.6.1.	Verbetering van omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven	10
2.6.2.	Uitfasering van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen	11
2.7.	Toekomstbestendige luchthaven	11
2.7.1.	Vastgoed (ontwikkeling en beheer) betrekken bij de exploitatie	11
2.7.2.	Groei van passagiers en cargovluchten	13
2.7.3.	Financieel gezond in 2035	15
3.	Visie Gedeputeerde Staten	19
4.	Risico's en Risicobeheersing	20
5.	Financiële aspecten	22
6.	Voortgangsrapportage en Regeling Grote Projecten 2024	23
7.	Moties en toezeggingen	24
8.	Actualiteiten waarover PS geïnformeerd wenst te worden	26
9.	Programmabeheer en projectbeheersing	27
10.	Bevoegdheid	27
11.	Risico's	28
12.	Periodieke informatie/sturingsinformatie	28
13.	Relatie met programmabegroting – financiële aspecten	28



1. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

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

Conform de Regeling Grote Projecten wordt elk half jaar een voortgangsrapportage (VGR) opgesteld. Over de tweede VGR Groot Project Transitie MAA met als peildatum 1 juli 2025 gaat deze analyse.

Het is goed om vooraf op te merken dat GS bij de behandeling van de basisrapportage MAA in ESA op 22-11-2024 en in de vergadering van Provinciale Staten op 13 december 2024 twee toezeggingen hebben gedaan die betrekking hebben op alle deelnemingen, maar die in het kader van SIS 4.0 zullen worden afgedaan.

- **Toezegging 9633 (indicatoren)**

In de mededeling portefeuillehouder van 24 juni 2025 (DOC-00781757) is hierover opgemerkt dat het aan het statutair bestuur en de eventuele Raad van Commissarissen (RvC) van de betreffende deelneming, en niet aan de aandeelhouders is om via betrouwbare indicatoren erop toe te zien dat niet van de begroting wordt afgeweken.

Nu in het geval van MAA de begrote resultaten uit het businessplan 2022 niet worden gehaald is het aan de AVA erop toe te zien dat indicatoren worden aangeleverd, waardoor GS en PS worden geïnformeerd over actuele ontwikkelingen. De AvA heeft de uiteindelijke zeggenschap in de organisatie.

- **Toezegging 9608 ((half)jaarcijfers, prognoses en (kwantificering) risico's).**

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

Nu in het geval van MAA de begrote resultaten uit het businessplan 2022 niet worden gehaald is het in het kader van de controlerende rol van PS belangrijk vaker en actueler te worden geïnformeerd. Mocht dit botsen met het bedrijfsbelang van MAA zouden halfjaarcijfers of kwartaalcijfers onder geheimhouding ter inzage kunnen worden gelegd bij de Griffie.

Tijdens de feitencontrole is hierover gesproken en aangegeven dat GS dit onderschrijven en er gewerkt wordt aan de introductie van een dashboard MAA (zie ook MPH 14-07-2025 DOC-00806007). De verwachting is dat de eerste versie van dit dashboard eind 2025/begin 2026 beschikbaar komt.

De huidige VGR is op 21 oktober 2025 aangeboden aan Provinciale Staten. Hierdoor is het reguliere aanleveringsproces van de analyse van deze VGR aangepast en wordt deze in de nazending aan PS aangeboden. Aanvankelijk stond deze VGR gepland voor de ESA Commissievergadering van 3-10-2025. De VGR is in controle-technisch opzicht geanalyseerd door de Griffie. Het uiteindelijke doel van de analyse is de Statenleden te ondersteunen bij het verkrijgen van inzicht in dit Groot Project.

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

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



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

2. Bevindingen herziene basisrapportage Transitie Maastricht Aachen Airport

2.1. Achtergrond

Medio 2013 dreigde een faillissement voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA). De Provincie Limburg is toen financieel bijgesprongen. Uit een aantal onderzoeken is toen naar voren gekomen dat de luchthaven van belang is voor het leef- en vestigingsklimaat en dat de luchthaven op Limburgse schaal relevante sociaal economische effecten heeft.

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

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

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

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



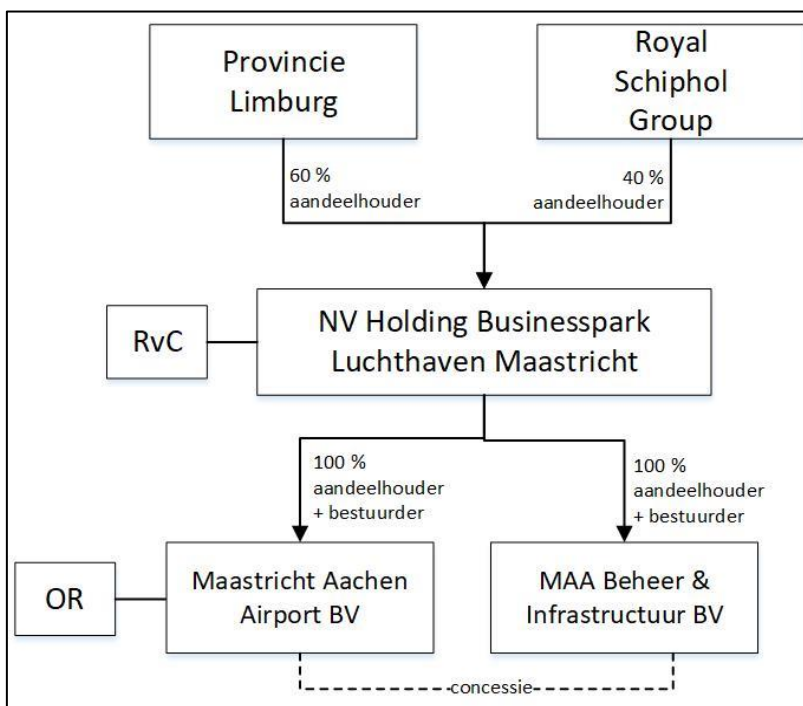
h) Een investeringsplan tot 2035 met daarbij ook alle begrote bijdragen die van de Provincie Limburg verwacht worden inclusief dekkingsvoorstel van het investeringsplan en de financieringsbehoeften waaronder de lening van de baanrenovatie;

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

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

2.2. Governance

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



Figuur 1 Organogram

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



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

- RSG is een sterke aandeelhouder die focust op de lange termijn;
- De cargostrategie van RSG biedt mogelijkheden voor MAA, dat nog ruimte heeft in vliegbewegingen; MAA zou deze kansen kunnen benutten door luchtvaartmaatschappijen te verleiden om van MAA gebruik te maken. Er wordt gesteld dat MAA een sterk concurrentievoordeel heeft doordat men beschikt over een eigen afhandelingsorganisatie. In de VGR ontbreekt een concrete toelichting wat RSG aan zal bieden en hoe dit past binnen de cargostrategie van MAA. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat de directeur van MAA op meerdere momenten heeft aangegeven dat de snelle en adequate afhandeling van vracht een sterk punt van MAA is dat kan worden benut om vrachtmaatschappijen naar MAA te halen. Hoe dit concreet vorm krijgt is niet nader toegelicht. Wat is het concurrentievoordeel van de afhandeling ten opzichte van omliggende luchthavens? Tijdens de feitencontrole is niet gebleken wat dit is.
- Samenwerking tussen Schiphol en MAA op het gebied van commercie, IT, procesbegeleiding en HR. Het zou de volledigheid ten goede komen om in de volgende VGR op te nemen wat de samenwerking op het gebied van commercie exact inhoudt en hoe hieraan vorm wordt gegeven; hetzelfde geldt voor samenwerking op de andere genoemde gebieden. Op die wijze kan de toegevoegde waarde van Schiphol beter worden ingeschat.

2.3. Actualiteit

Op pagina 7 van de VGR wordt een nadere toelichting gegeven op de verschillende vennootschappen en de bestuurder en Raad van Commissarissen. Het is duidelijk dat de peildatum van de VGR 1 juli 2025 is en dat de heer Meijs pas hierna bekend heeft gemaakt als CEO te vertrekken.

Het zou echter in het kader van actualiteit van toegevoegde waarde kunnen zijn dit vertrek nader toe te lichten in deze VGR of de begeleidende brief en aan te geven hoe de continuïteit van het management wordt gewaarborgd. In de MPH van 29-08-2025 (DOC-00820781) wordt weliswaar aangegeven hoe tijdelijk in de opvolging van de heer Meijs wordt voorzien, maar er wordt geen duidelijkheid verschaft aangaande de vervolgstappen die nu genomen dienen te worden.

Ook wordt in deze rapportage niets opgenomen over het vertrek van Turkish Airlines, Ryanair en Corendon en de vertraging bij de komst van Wizz Air. De luchthaven heeft weliswaar via de website hierover bericht; echter voor de actualiteit en dus ook voor PS kan het van belang zijn te weten hoe deze omstandigheden bedrijfseconomisch uitpakken.

2.4. Hoofddoelstelling

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

De provinciale doelstelling voor de luchthaven luidt:

De transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.



Deze hoofddoelstelling wordt uitgewerkt in drie thema's die op hun beurt weer worden uitgewerkt in subthema's.

2.5. Duurzame luchthaven

2.5.1. Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen

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

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

Tabel 1 aantal ernstig gehinderden¹

De maatregelen die nodig zijn om het aantal ernstig gehinderden te verlagen worden vastgelegd en treden in werking met ingang van het in kracht worden van het Luchthavenbesluit (LHB). Op 25 februari 2025 is een concept-aanvraag LHB ter informele toetsing ingediend bij I&W/DGLM². I&W/DGLM heeft nog geen reactie gegeven op de ingediende concept-stukken. Ondanks dat er nog geen formele reactie is, verwacht MAA dat er een volledige MER-beoordeling uitgevoerd dient te worden. Een belangrijk thema hierin betreft het landelijke 'stikstofdossier'. De stikstofproblematiek belemmert op dit moment de voortgang van diverse lopende procedures. MAA bereidt alle procedures voor, met uitzondering van het stikstofonderdeel. Zodra er duidelijkheid komt over het stikstofbeleid, kan MAA direct schakelen en de resterende procedures indienen bij het bevoegd gezag. Omwille van deze onduidelijkheid op het gebied van wet- en regelgeving kan er geen concrete timing over de voortgang van het LHB worden afgegeven. Tijdens de feitencontrole is gemeld dat het Ministerie van I&W middels een brief aan MAA (na 1 juli 2025) heeft laten weten dat een volledige MER-beoordeling dient te worden uitgevoerd en te verwachten dat het LHB niet voor eind 2026 van kracht zal zijn.

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

- heeft MAA meer gebruikruimte³;
- 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.

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

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

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



Welk groeipotentieel voor nieuwe cargomaatschappijen blijft momenteel onbenut vanwege de beperkingen in baangebruik op MAA? Tijdens de feitencontrole is dit niet duidelijk geworden;

- 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.

Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat dit een gevolg is van het uitblijven van het LHB. In het businessplan 2022 zijn deze maatregelen immers gekoppeld aan het LHB. Dat geldt overigens ook voor het kunnen gebruiken van de volledige lengte van de baan. De reden waarom dit gekoppeld is werd tijdens de feitencontrole niet nader toegelicht.

In de bijlage op pagina 62 van de basisrapportage is nog een overzicht opgenomen van het aantal vliegbewegingen naar type vliegtuig.

2.5.2. Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten

Hiertoe worden de volgende activiteiten ontplooid.

- Elektrificatie grondmaterieel: In april 2025 organiseerde MAA een demoweek waarin medewerkers de mogelijkheid kregen om acht verschillende elektrische voertuigen te testen voor personen- en goederenvervoer;
- 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; het is niet bekend wanneer deze rapportage beschikbaar komt.
- CO₂-reductie door duurzame energie-inkoop: Sinds 2024 maakt MAA volledig gebruik van 100% Nederlandse windenergie via WaarborgWind voor al haar elektriciteitsverbruik;
- Flying Field Lab Elektrisch Vliegen: publiek-private samenwerking met het Vista College. Loopt MAA op schema om het Airport Carbon Accreditation Program level 4⁴ in 2026 te behalen? Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat hierover geen additionele informatie beschikbaar is.

2.5.3. Verduurzaming via elektronisch vliegen (e-aviation)

De volgende ontwikkeling in e-Aviation wordt nagestreefd:

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

Tabel 2 aantal e-Aviation passagiers

⁴ 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.



In de vorige analyse (Analyse voortgangsrapportage 'Groot Project MAA' peildatum 1 januari 2025) werd gemeld dat de hierboven in tabel 2 opgenomen groeicijfers niet meer realistisch zijn. Is er inmiddels een bijgestelde versie beschikbaar van de groeicijfers? Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat er geen bijgestelde prognoses ten aanzien van de ontwikkeling van e-Aviation zijn.

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 markt van e-Aviation vooralsnog niet zodanig stabiel dat het zinvol is om op dit moment een haalbaarheidsstudie uit te voeren. Tijdens de feitencontrole is herhaald dat MAA heeft aangegeven dat deze markt niet stabiel is en nog zodanig in ontwikkeling is dat het niet zinvol c.q. mogelijk is nu een betrouwbare haalbaarheidsstudie uit te voeren.

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 Electrifyly-project, samen met partner luchthavens Luik (BE) en Würselen (DE). In hoeverre beïnvloedt de samenwerking met Luik en Würselen binnen het Electrifyly-project de concurrentieverhouding op het gebied van elektrische luchtvaart, en welke kansen en risico's brengt dit met zich mee voor MAA? Tijdens de feitencontrole is dit niet duidelijk geworden en hierover geen nadere toelichting gegeven.

Er wordt aangegeven dat de langzame groei van e-Aviation géén gevolgen heeft 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 e-Aviation vluchten kunnen alleen vervangen worden door niet elektrische vliegtuigen als dit past binnen het gestelde aantal ernstig gehinderden.

De voorgaande zin is tijdens de feitencontrole gecorrigeerd omdat is gebleken dat deze fout stond opgenomen in de VGR op pagina 18. Er zat een dubbele ontkenning in.

2.6. Omgevingsbewuste luchthaven

2.6.1. Verbetering van omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven

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.

Het is positief te noemen dat het aantal ondernomen acties toeneemt en dat er veel aan wordt gedaan de relatie met de omwonenden goed te houden.



2.6.2. Uutfasering van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen

In de basisrapportage worden een aantal stappen weergegeven om dit doel te bereiken.

Het gaat hierbij om uutfasering en uiteindelijk een verbod op een aantal toestellen en als weg daar naar toe een 100% verhoging van het tarief voor landing/take-off.

De uutfasering van de B747-700 is gekoppeld aan het nog niet in werking zijnde Luchthavenbesluit. Deze koppeling is lastig omdat het nog steeds onduidelijk is wanneer het nieuwe Luchthavenbesluit in werking treedt. Over de gevolgen die deze uutfasering heeft voor de rentabiliteit van het vliegveld is geen informatie opgenomen in de VGR.

2.7. Toekomstbestendige luchthaven

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

Er ligt een uitgebreid scala aan plannen inzake vastgoed. Het aanpakken van achterstallig onderhoud is een duidelijke prioriteit. Dit leidt immers tot een beter aanzien en daarmee ook tot een betere verhuurbaarheid en betere positie bij het aantrekken van nieuwe luchtvaartmaatschappijen. MAA is op dit moment bezig met het wegwerken van achterstallig onderhoud en met het samen met de gemeente Beek opstellen van plannen voor reconstructie van de Vliegveldweg en de voorterreinen, waarvoor de door het Rijk toegekende SPUK middelen worden benut.

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

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

Op de pagina's 28 en 29 van de VGR wordt toegelicht wat de stand van zaken per 1 juli 2025 is.

Hierin staat dat in 2025 een start wordt gemaakt met het concretiseren van de vastgoedstrategie die eind 2025 of begin 2026 gereed zal zijn.

Over de hierboven genoemde doelstellingen met de daaraan gekoppelde termijnen wordt in de toelichting niets gezegd. Ondanks de opmerking in de vorige VGR dat ingegaan zou worden hoe MAA deze doelstellingen zou willen realiseren (acties, marktbenadering) is hier niets over opgenomen.

Tijdens de feitencontrole is gezegd dat er niet meer informatie door MAA is aangereikt.

Bij de hierboven genoemde doelstellingen is aangegeven dat het vergroten van de verhuurbaarheid op korte termijn afgerond zou moeten zijn in 2025. In de toelichting staat echter dat er sprake is van leegstand en dat marktconforme verhuur mogelijk wordt als de panden up-to-date zijn. Wanneer wordt verwacht dat de panden up-to-date zijn?

In zijn algemeenheid is hierover tijdens de feitencontrole gezegd dat het up-to-date krijgen van het vastgoed wordt meegenomen in de planning.

Daarnaast wordt het volgende vermeld.

'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.'



Op pagina 31 van het jaarverslag 2024 is een tijdslijn aangegeven aangaande het achterstallig onderhoud in 2024 en 2025. Hiervan is het grootste deel nog niet gerealiseerd.

Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat de planning is gewijzigd; onder meer als gevolg van het feit dat het een grote opgave betreft voor een relatief klein team.

In de vorige VGR is het volgende gezegd.

'In verband met de ingezette doorontwikkeling van MAA en de hierin aangebrachte focus, verbetering kwaliteit goederenafhandeling, zal als gevolg van een gewijzigde prioriteitsstelling de planning van de opgave achterstallig onderhoud wijzigen en de einddatum verschuiven van 2027 naar 2029.'

Dit betekent dus een verschuiving van investeringen. In deze VGR is op dit punt niet meer teruggekomen. Tijdens de feitencontrole is hierover geen verdere duidelijkheid verschaft.

Wel kan geconstateerd worden dat gelden, bedoeld voor achterstallig onderhoud, tijdelijk gebruikt worden ter compensatie van de verlieslatende exploitatie van het vliegveld.



2.7.2. Groei van passagiers en cargovluchten

In het businessplan wordt uitgegaan van de volgende aantallen.

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

Tabel 3 aantallen passagiers en cargo MAA

Feitelijk staat hier het volgende tegenover.

Jaar	2022	2023	2024	H1 2025
Cargo				
<u>Luchtvracht (1^e linie)</u>				
Tonnage gevlogen luchtvracht*	108.218	32.275	29.448	18.421
Tonnage gereden luchtvracht	10.787	22.765	5.630	2.234
<i>Totaal luchtvracht</i>	<i>119.006</i>	<i>55.042</i>	<i>35.078</i>	<i>20.655</i>
<u>Wegvracht (2^e linie)</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
<i>Totaal passagiers</i>	<i>272.785</i>	<i>228.660</i>	<i>230.932</i>	<i>82.097</i>
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

Tabel 4 specificatie aantallen passagiers en vlieg- en vrachtbewegingen

Conform publicatie CBS

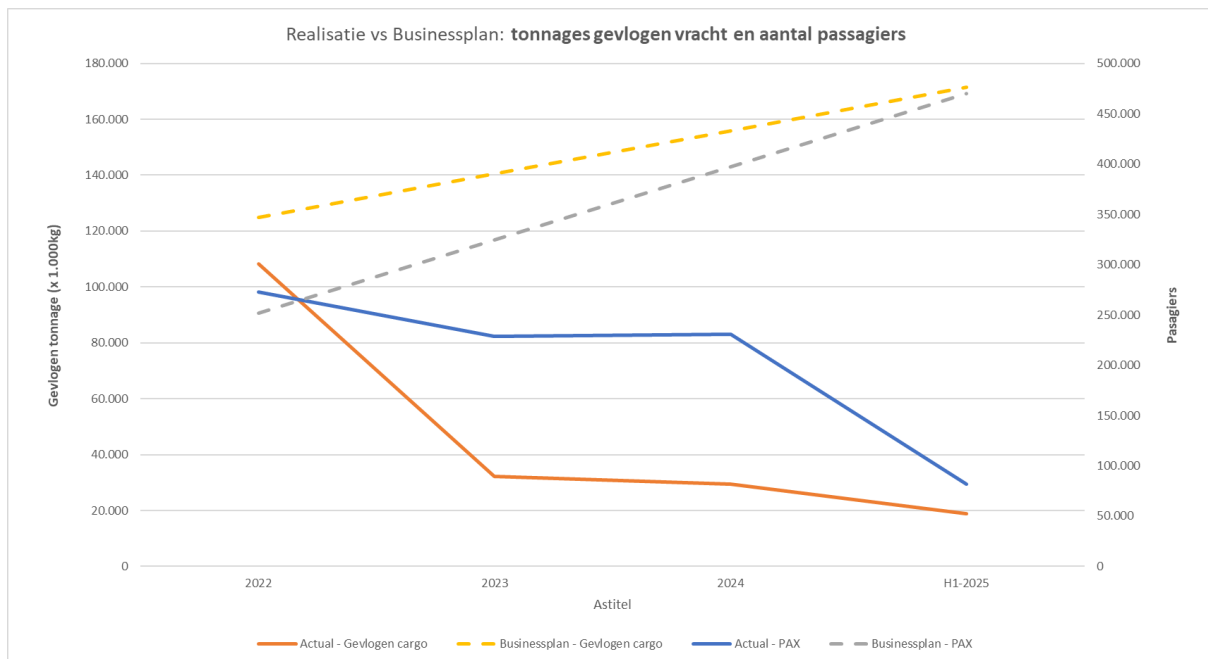
** Eén beweging is één inkomende- of één uitgaande vlucht of rit

*** 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.



Figuur 2 tonnages gevlogen vracht en aantal passagiers

Opmerking: 2025 betreft enkel het 1e half jaar
Bron: Maastricht Aachen Airport

Er blijkt een groot verschil te bestaan tussen realisatie en verwachting. MAA krijgt mogelijk nog meer concurrentie op het gebied van cargo als de uitbreidingsplannen van het vliegveld in Luik gerealiseerd gaan worden, waarbij het de bedoeling is dat het vrachtvolume verdubbeld. Een voordeel van Luik ten opzichte van MAA kan zijn dat het vliegveld daar 24 uur per dag open is. Op dit moment lopen er wel bezwarenprocedures in het kader van de uitbreiding van Luik bij de Belgische Raad van State.

Kijkend naar passagiersaantallen wordt in het businessplan voor 2025 een aantal van 470.000 passagiers aangehouden. In 2024 was dit minder dan de helft (223.507). In het eerste halfjaar van 2025 is dit verder gedaald naar 77.669.

Oorzaken voor het achterblijven van passagiersaantallen en cargo worden niet genoemd. Nu bekend is dat Ryanair, Corendon en Turkish Airlines zich hebben niet meer vliegen vanaf MAA en Wizz Air pas later vanaf MAA zal vliegen, is de verwachting dat het aantal passagiers verder daalt. Er wordt geen toelichting gegeven voor de verwachte exponentiële groei van passagiersaantallen en cargo in de vijfjaarsperiodes tot 2040. Met betrekking tot passagiersaantallen blijft MAA zich de komende jaren richten op groei conform het businessplan 2022. Geconstateerd is dat de redenen waarom MAA dit haalbaar acht niet worden toegelicht in de VGR. Tijdens de feitencontrole is er echter op gewezen dat de CEO van MAA bij meerdere gelegenheden heeft aangegeven dat hij van mening is dat de in het businessplan 2022 voor het jaar 2030 genoemde doelstellingen haalbaar zijn.

Bij de vorige feitencontrole is over de passagiersaantallen het volgende gezegd:

'Er is geen onderzoek gedaan naar de redenen van de achterblijvende cijfers. Deze verklaringen vloeien voort uit een eigen analyse van de luchthaven.'



Zoals ook in de 'visie van GS' wordt aangegeven verwachten de RvC en de bestuurder van de luchthaven dat MAA de stijgende lijn alsnog te pakken zal krijgen en de verwachtingen in het businessplan alsnog zullen uitkomen. Eventueel een punt om met de CEO te bespreken.'

Is er met de vertrokken CEO, de heer Meijs, over dit onderwerp gesproken en op welke wijze verwacht men de aantallen passagiers genoemd in het businessplan alsnog te realiseren? Een nadere concretisering ontbreekt. Heeft de AvA hier een actieve rol?
Tijdens de feitencontrole is dit niet verder toegelicht.

Vanaf 1 oktober 2024 was de heer Meijs als bestuurder actief.
Hij heeft gewerkt aan een visie die zou moeten leiden tot een financieel gezonde luchthaven; dat wil zeggen een sterke cargoluchthaven met een excellent afhandelingsbedrijf.
Per 1 november 2025 is de heer Meijs vertrokken; hij heeft een andere baan aanvaard.
Tijdens de feitencontrole is niet gebleken hoe en hoeveel er geïnvesteerd dient te worden om bovengenoemde doelen te bereiken.

Ondanks dat er uitvoering wordt gegeven aan het businessplan en de visie van GS op de resultaten in de VGR is verwoord blijkt uit deze voortgangsrapportage dat de stijgende lijn nog niet is ingezet en is het de vraag of de Provincie Limburg als grootste aandeelhouder van MAA (60%) hier niet nader geïnformeerd over zou moeten worden.

2.7.3. Financieel gezond in 2035

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

Volgens het businessplan daalt de EBITDA (winst vóór aftrek van rentekosten, belastingen, afschrijving en afboekingen) naar € 0,65 mln. en stijgt vervolgens in de periode 2025-2040 naar € 24 mln.

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

In het jaarverslag over 2024 wordt overigens gesproken over het ondernemingsplan voor 2025 (pagina 8). Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat hiermee de begroting van MAA wordt bedoeld. Deze is, net als in eerdere VGR's, niet beschikbaar gekomen bij deze VGR, zodat niets kan worden gezegd over te verwachten resultaten in 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 geconsolideerd Winst- en Verliesrekening en de geconsolideerde Balans 2024 weergegeven, inclusief de vergelijkende cijfers over 2023 en voorzien van een nadere duiding.



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

Tabel 5 Winst- en verliesrekening NV HBLM 2024

De jaarrekening 2024 sluit met een negatief netto resultaat van € 11,5 mln. (2023: negatief € 6,789 mln.). Het exploitatieresultaat (EBITDA⁵) 2024 komt uit op negatief € 6,3 mln. In 2023 was dit negatief € 4,6 mln.

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

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

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

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

⁵ EBITDA Winst vóór aftrek van rentebelastingen, afschrijvingen en waardeverminderingen.



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

Tabel 6: Financiële balans NV HBLM 2024

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

De onderneming heeft ultimo 2024 € 5,24 mln. aan liquide middelen (2023: 15,71 mln.) De daling komt voor € 7,79 mln. voort uit de kasstroom van de operationele activiteiten en voor het overige uit het verschil tussen de investeringen en de financiering daarvan. In 2025 verwacht de deelneming (in de financiële activiteiten) een rekening-courantlening van Business Park MAA BV groot € 5,5 mln. terug te ontvangen. Bij de feitencontrole is aangegeven dat deze vordering volwaardig is, maar dit is niet gestaafd met cijfers van BP MAA BV die dit zouden kunnen onderbouwen.

Ten opzichte van 2023 daalt het eigen vermogen (groepsvermogen) in 2024 met € 3,76 mln. Dit is het verschil tussen het negatief netto resultaat van € 11,5 mln. en de agiostortingen van € 7,7 mln. door Provincie Limburg ten behoeve van achterstallig onderhoud. Op deze wijze wordt het geld voor achterstallig onderhoud tijdelijk niet gebruikt voor onderhoud, maar voor het compenseren van verlies. In het jaarverslag 2024 wordt aangegeven dat zowel de directie als de RvC zich ervan bewust zijn dat hiermee het financieringsvraagstuk ten aanzien van de operationele tekorten niet structureel wordt opgelost, maar slechts tijdelijk is uitgesteld.

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



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

Interessant is het om onderstaand kasstroomoverzicht te bekijken. Deze komt uit het jaarverslag 2024. De negatieve operationele kasstroom van € 7,8 mln. hangt samen met het negatieve nettoresultaat en impliceert dat er meer geld wordt uitgegeven dan er wordt ontvangen bij MAA. De negatieve cashflow uit investeringen van € 9,7 mln. duidt erop dat er aanzienlijke investeringen in het bedrijf zijn gedaan. Dit zijn investeringen in materiële vaste activa.

In de VGR zit een kasstroomoverzicht van 2023. Er is echter op basis van de jaarcijfers 2024 ook een kasstroomoverzicht over 2024 te maken. Tijdens de feitencontrole is gebleken dat het geen bewuste keuze is geweest om het kasstroomoverzicht 2024 niet in de VGR op te nemen en dat in de komende VGR's wel een actueel overzicht zal worden opgenomen.

Op basis van de cijfers 2024 heeft de Griffie dit overzicht gemaakt.

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

Kasstroom overzicht 2024 (in duizenden euro's)

Kas per 1 januari 2024	15.708
Kasstroom uit operationele activiteiten	-7.790
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-9.670
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	6.992
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	
Kasstroomontwikkeling	-10.468
Kas per 31 december 2024	5.240

Tabel 7 de verschillende kasstromen bij MAA

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



3. Visie Gedeputeerde Staten

Vanaf pagina 39 van de basisrapportage wordt ingegaan op de toepassing van de stoplichtenmethodiek op de in hoofdstuk 2 van de analyse genoemde doelen.

De volgende vier belangrijke onderdelen hebben als status oranje:

1. Verduurzaming van het vliegverkeer (e-aviation);
2. Groei van passagiers;
3. Groei van cargovluchten;
4. Financieel gezond in 2035.

Wat is de afweging geweest om voor deze vier belangrijke onderdelen de status 'oranje' (nog onzeker of het lange termijn doel gehaald wordt) toe te kennen, en niet de status 'rood' (indicatie dat doel (op termijn) niet wordt behaald). Welke factoren liggen aan dit oordeel ten grondslag? De informatie uit de VGR impliceert namelijk dat de kans bestaat dat de doelen op termijn mogelijk niet worden gehaald. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat er op dit moment geen redenen zijn om te twifelen aan het niet behalen van de gestelde lange termijn doelen.

Wat is de onderbouwing voor het toekennen van de status groen aan het onderdeel Vastgoed (ontwikkeling en beheer) te betrekken bij de exploitatie, terwijl er in de VGR wordt gesproken over leegstand als gevolg van de technische staat van panden?

Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat er geen indicaties zijn dat het doel op termijn niet behaald zou kunnen worden.

Op pagina 40 van de VGR wordt het volgende gezegd:

'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.'

Hoe verhouden de door Gedeputeerde Staten genoemde "aanknopingspunten voor herstel" zich tot het feit dat Wizz Air voorlopig niet vanaf MAA zal vliegen, Ryanair heeft aangekondigd na oktober 2025 niet langer van Maastricht Aachen Airport gebruik te maken, en Corendon in september al besloot niet meer vanaf MAA te vliegen.

Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat er ook positieve ontwikkelingen gaande zijn op MAA; het is niet toegelicht welke positieve invloed deze gaan hebben op de exploitatie van MAA. Ook is de begroting 2025, die hierover meer duidelijkheid kan geven is, zoals gezegd, niet opgenomen in de VGR.

Gedeputeerde Staten blijven ervan uitgaan dat Maastricht Aachen Airport in 2027 operationeel breakeven (EBITDA) zal draaien en dat daarna verder wordt geïnvesteerd in de transitie naar een toekomstbestendige, duurzame luchthaven.

Gezien het verlies dient zich de vraag aan waarop deze verwachting of realisatie gebaseerd is.

Gedeputeerde Staten vinden het nu niet nodig het businessplan 2022 bij te stellen. Er wordt aangegeven dat het tij gekeerd moet worden, maar wat er precies dient te gebeuren is niet toegelicht.



4. Risico's en Risicobeheersing

In de risicoanalyse op pagina 42 en verder is aandacht besteed aan de risico's. Op twee correcties na zijn de risico's in VGR 2 niet gewijzigd.

De volgende risico's en mogelijke beheersmaatregelen komen aan de orde:

Risico	Beheersmaatregelen
MAA is niet in staat de transitie door te maken naar een duurzame, omgevingsbewuste luchthaven.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan. Kan worden toegelicht of er al voldoende redenen zijn geweest om vanuit GS hier naar te vragen? De feitencontrole heeft uitgewezen dat er gesprekken plaatsvinden, maar over de inhoud hiervan is niets toegelicht.
Doelen uit het Businessplan 2022 worden niet behaald. Dit kan mogelijk leiden tot sluiting van MAA.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan. Wat is er door GS gedaan? De feitencontrole heeft uitgewezen dat er gesprekken plaatsvinden, maar over de inhoud hiervan is niets toegelicht.
Vertraging bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit, de besluitvorming ten aanzien van het PIP proefdraaien en de verlening van de omgevingsvergunning in verband met procedures.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van de besluitvorming hieromtrent. PS worden via de P&C cyclus geïnformeerd. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan.
Alvorens de luchthaven financieel gezond is kan kapitaalverlies optreden of er zijn meer middelen nodig. Afwaardering van de deelneming kan hieruit voortvloeien. De Provincie Limburg heeft haar belang in NV HBLM op haar balans gewaardeerd voor € 23,7 mln. en hier tegenover voor mogelijke afwaarderingsrisico's een risicoreserve gevormd van € 15,2 mln. Waarop is deze boekwaarde gebaseerd? Ondanks het feit dat in SIS 3.0. informatie is opgenomen over afwaarderingen en bijzondere waardeverminderingen is in de VGR niet	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan.



toegelicht hoe hier in het geval van MAA mee wordt omgegaan.	
Rente en aflossingen worden niet of niet geheel voldaan. Het maximale risico dat de Provincie Limburg loopt betreft het niet terugontvangen van uitstaande hoofdsommen. Per 1 juli 2025 gaat het om een totaalbedrag van € 36,0 mln.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan.

Figuur 3 belangrijkste risico's voor Provincie Limburg

Bij de feitencontrole voor de basisrapportage in november 2024 is aangegeven dat de Provincie Limburg als aandeelhouder niet aan het stuur zit in het kader van rolzuiverheid. Afgevraagd kan worden wat er van een meerderheidsaandeelhouder verwacht mag worden in het kader van risico inschatting.

De paragraaf risico's is onvolledig en bevat te weinig concrete informatie. In artikel 5 lid 4 van de Regeling Grote Projecten 2024 staat duidelijk opgenomen waaraan een risicoanalyse dient te voldoen.

- Aan het project verbonden risico's --> dit is omschreven
- Risico's in omvang --> hier is niet op ingegaan
- Impact van de risico's --> dit is aangegeven, maar er is niet verklaard waarom er impact is en hoe groot deze impact is
- Financiële gevolgen van de risico's en hoe deze beheerst worden --> slechts summier toegelicht en financiële gevolgen niet uitgewerkt en gekwantificeerd
- Hoe worden de risico's beheerst --> geen nadere toelichting
- Kans maal omvang van elk risico --> geen nadere toelichting

De beheersmaatregelen zijn bij elk risico vrijwel identiek; soms iets nader toegelicht, maar overall hetzelfde. Reeds bij de analyse van de basisrapportage is aangegeven dat het goed zou zijn niet alleen aan te geven dat er gemonitord en aangesproken wordt, maar ook wat er dan per risico precies gebeurt en wat voor afspraken er worden gemaakt en vastgelegd.

In het kader van risicobeheersing is het van belang dat de aandeelhouders worden geïnformeerd door het bestuur over risico's en risicobeheer. Niet voor niets is in de Regeling Grote Projecten 2024 aangegeven dat hierover dient te worden gerapporteerd aan Provinciale Staten. Het is belangrijk dat de Provincie Limburg zich als aandeelhouder actief opstelt bij de onderwerpen strategie, financiën, risicobeheersing, verduurzaming, maatschappelijk verantwoord ondernemen, beloningen en benoemingen.

Voor de Provincie Limburg is het van groot belang in haar rol als meerderheidsaandeelhouder te weten hoe MAA presteert. Dit sluit aan op het rapport van de Zuidelijke Reken Kamer, Grip op Investerings, waarin wordt geconcludeerd dat het risicomangement bij MAA niet op niveau is en toezicht en verantwoording effectiever moeten.

In het jaarverslag 2024 van MAA op pagina 34 worden de grootste risico's van MAA benoemd. Zo wordt het volgende risico genoemd:

'De hoeveelheid passagiers en vracht is op een dieptepunt waardoor er geen gezonde bedrijfsvoering is door gebrek aan investeringen, verkeerde besluitvorming en inmiddels sterke concurrentie.'



Als toelichting wordt hierover gezegd:

'Middels de nieuwe governancestructuur kan er zonder politieke inmenging het bedrijf worden gerund.'

Wat wordt hiermee bedoeld?

Er is hier bij de feitencontrole dieper op ingegaan.

Bij de feitencontrole is aangegeven dat de bestuurder onder toezicht van de RvC verantwoordelijk is voor het functioneren van de vennootschap. De provincie Limburg en Schiphol kijken vanuit hun eigen en gezamenlijk aandeelhoudersbelang naar deze vennootschap.

Daarnaast wordt het volgende risico benoemd:

'Schiphol als nieuwe aandeelhouder opent de deur naar kennis en een gezamenlijke vrachtstrategie. Het risico bestaat dat partijen elkaar door de verschillende grootheden, andere focus en belangen in de kennisuitwisseling niet kunnen vinden en dat de kennis niet, of in onvoldoende mate wordt uitgewisseld.'

Hoe verloopt het uitwerken van de gezamenlijke vrachtstrategie?

Tijdens de feitencontrole is niet gebleken hoe dit vorm wordt gegeven, maar gezegd dat dit aan MAA/Schiphol is.

5. Financiële aspecten

Op pagina 44 en verder van de basisrapportage wordt ingegaan op de inzet van provinciale middelen. De uitgaven worden gedomineerd door de post achterstallig onderhoud voor een totaalbedrag van € 70 mln. Hiervan heeft de helft de vorm van een lening voor de aanleg van de nieuwe start- en landingsbaan. Er zijn twee leningen aan MAABI BV verstrekt.

- Annuïtaire lening van € 2 mln. met een restant hoofdsom per 1 januari 2025 van € 1,536 mln.
- Annuïtaire lening van € 35,2 mln. met een restant hoofdsom per 1 januari 2025 van ruim € 34,5 mln.

Bovenstaand budget voor achterstallig onderhoud is als volgt opgebouwd:

- Een financiering 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 (agio) ter grootte van € 23,9 mln.



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

Omschrijving	Bedrag
Beschikbaar budget:	€ 70.000.000
Reeds afgeroepen voor achterstallig onderhoud per 1 juli 2025	- € 42.943.949
Restant budget voor achterstallig onderhoud per 1 juli 2025:	€ 20.138.551

Tabel 8 beschikbare budgetten

Naast de uitgaven voor achterstallig onderhoud is er op pagina 44 en 45 van de voortgangsrapportage een overzicht opgenomen van de overige uitgaven.

Restantbudget ⁶	€ 18.274.149
Restantbudget achterstallig onderhoud	€ 20.138.551

Tegenover deze uitgaven staat vanaf 1 januari 2023 een beperkt bedrag aan inkomsten van € 4,1 mln. waarvan € 2,7 mln. in de vorm van rente ontvangsten in verband met verstrekte leningen.

6. Voortgangsrapportage en Regeling Grote Projecten 2024

Conform artikel 5 van de RGP 2024 dient elke voortgangsrapportage te voldoen aan de volgende elementen:

Leesbaarheid rapportage	De VGR is leesbaar en overzichtelijk gepresenteerd. Ten opzichte van de vorige VGR is er veel veranderd en dit is in de vorm van kleur en doorstrepen verwerkt.
Projectdoelstellingen, reikwijdte, planning en projectbeheer	Doelstellingen zijn aanwezig, maar niet SMART en veelal ook niet onderbouwd voor wat betreft te behalen resultaten. Als het gaat om reikwijdte kan gezegd worden dat de doelstellingen niet beargumenteerd zijn uitgewerkt. Verder zijn de activiteiten die nodig zijn om de doelstellingen te halen niet voldoende onderbouwd of toegelicht. Verder is er onduidelijkheid over de planning en het behalen van deadlines. Als het gaat om projectbeheer is het niet duidelijk welke planning er is om doelstellingen te behalen. Een duidelijke uitleg over grip op het projectbeheer is er niet gekomen.
Risico en risicobeheersing	Aan het project verbonden risico's --> dit is omschreven Risico's in omvang --> hier is niet op ingegaan Impact van de risico's --> dit is aangegeven, maar er is niet verklaard waarom er impact is en hoe groot deze impact is

⁶ NEDAB 2025, Vortex schade, bijdrage Omgevingsfonds, uitbreidingsinvesteringen, bijdragen gemeenten, bijdrage beveiliging en omgeving.



	<p>Financiële gevolgen van de risico's en hoe deze beheerst worden --> slechts summier toegelicht en financiële gevolgen niet uitgewerkt en gekwantificeerd</p> <p>Hoe worden de risico's beheerst --> geen nadere toelichting</p> <p>Kans maal omvang van elk risico --> geen nadere toelichting</p>
Financiën	<p>De kostenopbouw en kostenontwikkeling van het project conform het businessplan 2022 is niet meer navolgbaar. Er bestaat geen volledige duidelijkheid over de exacte financiering van MAA en te plegen investeringen in de luchthaven.</p> <p>Voor wat betreft de budgettaire inpassing van dit project en de afspraken over overschrijding wordt geld dat bedoeld is voor achterstallig onderhoud gebruikt om agiostortingen te doen teneinde het verlies te compenseren.</p>
Stoplichtenmethodiek	<p>De stoplichtenmethodiek is toegepast, maar het meten van voortgang is hierbij niet mogelijk. Daarnaast is gesproken over de toekenning van bepaalde kleuren per doel.</p>

7. Moties en toezeggingen

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

Omschrijving motie of toezegging	Stand van zaken iBabs (peildatum 03-11-2025)	Constatering bij de analyse
<p>01-11-2024 Motie 3123 Van Bijnen inzake Aanpassing Test Run Site en Brandweer oefenplaats Westzijde Maastricht-Aachen airport.</p> <p>Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De huidige Test Run Site aan de Westzijde van Maastricht-Aachen airport aan te passen, zodat deze functioneel is én zorgt voor minder geluidsoverlast voor de dorpskernen, waarbij de opening van de Test Run Site richting het Noorden gericht is; - De Brandweer oefenplaats te vernieuwen, zodat de brandweer van Maastricht- 	<p>Verlengd n.a.v. Presidiumvergadering 16-05-2025.</p>	<p>Deadline is inmiddels verstreken (31-10-2025). Actie vereist. Bij de feitencontrole is aangegeven dat actie op dit moment niet mogelijk is omdat het PIP wacht op de Wnb-vergunning.</p>



<p>Aachen airport beschikt over de juiste trainingsfaciliteiten; - Indien hier extra budget voor nodig is deze te dekken vanuit het positief resultaat in de begroting van 2025 en deze middelen (hiervoor) direct te reserveren.</p>		
<p>02-10-2025 T9745 Kennismaking CEO MAA 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).</p>		<p>Deadline is 31-03-2026.</p>
<p>13-12-2024 T9629 Nagaan onderzoek te benchmarken met andere luchthavens 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.</p>	<p>19-9-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. Hiertoe wordt overleg gevoerd met de provincies Zuid-Holland (Rotterdam-Airport) en Groningen / Drenthe (Eelde Airport).</p>	<p>Men is hiermee bezig; en de geplande deadline voor uitvoering is met een jaar uitgesteld (01-01-2026). Het is ingewikkelder dan voorzien.</p>
<p>27-06-2025 T9710 Rapportagepositie GS naar PS inzake deelnemingen Gedeputeerde Satijn zegt toe om de rapportagepositie van GS naar PS inzake de deelnemingen tegen het licht te houden.</p>	<p>22-8-25: MPH gaat over MAA, toezegging gaat ook over overige deelnemingen</p>	<p>Deadline (01-10-2025) is inmiddels verstreken. Reflectie van gedeputeerde verwacht.</p>
<p>13-12-2024 T9630 Informeren over onderzoeken meerwaarde van MAA voor in het beleidskader economie gestelde doelen. Gedeputeerde Satijn zegt toe in een mededeling portefeuillehouder terug te komen op het onderzoeken van</p>	<p>19-9-2025 Een MPH is in voorbereiding. Volgt na zomerreces.</p>	<p>Reflectie van gedeputeerde wordt via MPH voor eind 2025 verwacht.</p>



de meerwaarde van MAA voor de in het beleidskader economie gestelde doelen.		
---	--	--

8. Actualiteiten waarover PS geïnformeerd wenst te worden

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

- Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)**
 Het aantal klachten is in het tweede kwartaal van 2025 gestegen, terwijl er geen toename is in het aantal vliegbewegingen (zie tabel op pagina 60 van de VGR).
 Hoe wordt met klachten en de stijging van het aantal klachten omgegaan? Tijdens de feitencontrole is niet gebleken hoe hiermee om wordt gegaan.
- Stand van zaken Omgevingsfonds MAA**
 Bij amendement 145 is aangegeven dat een omgevingsfonds wordt ingericht dat moet bijdragen aan het verhogen van de leefbaarheid in het gebied en het verminderen van overlast voor omwonenden. Daartoe is op 15-08-2023 de stichting Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport opgericht, die een subsidierelatie met de Provincie Limburg heeft.
 De stichting ontplooit verschillende initiatieven op het gebied van leefbaarheid, verkoopgarantie woningen, isolatie en vortex schade⁷.
- Achterstallig onderhoud**
 Op pagina 68 is een overzicht opgenomen van het achterstallig onderhoud dat in 2024 is uitgevoerd en in 2025 zal worden uitgevoerd. In deze analyse is hieraan al aandacht besteed in 2.7.1.
- Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport**

	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	30-06-2025
Aantal medewerkers met contract (fte)	192,6	199,1	183,7	191,6	187,7
Aantal uitzendkrachten (fte)	22,4	29,8	16,6	7,9	8,6
Totaal aantal fte	215,0	228,9	200,3	199,5	196,3

Tabel 9 Werkgelegenheid MAA

Bron: NV HBLM

- Stand van zaken vergunningen en procedures**
 MAA heeft in september 2024 de MER beoordelingsrapportage overlegd aan de Minister en vervolgens in december 2024 hier nog op aangevuld. De Minister van I&W zal laten weten of en wanneer MAA de aanvraag voor het Luchthavenbesluit kan indienen. De Minister van I&W heeft

⁷ Vortex of zogturbulentie kan leiden tot schade aan daken onder de aanvliegeroute. Het gaat vooral om inwoners van de gemeenten Beek en Meerssen.



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.

- **Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof**

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

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

In de vorige VGR werd gezegd dat de eerste rapportage over de meetresultaten wordt opgeleverd in Q3 2025. Dit is uitgesteld naar Q4 2025, wat is de reden van de vertraging?

9. Programmabeheer en projectbeheersing

Voor MAA staat een Programmteam MAA opgesteld waarin medewerkers uit verschillende disciplines met specifieke expertise zitting hebben (financieel, juridisch, economisch, vastgoed, geluid, milieu en ruimtelijke ordening). Het programmteam voert regelmatig overleg met coördinerend portefeuillehouder en de aandachtirecteur binnen de provinciale directie. Het provinciale complianceteam verricht een extra toets op voorstellen van GS aangaande de AVA.

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

Tot slot worden ook omliggende gemeenten en het omgevingsfonds betrokken bij de besluitvorming.

Dit klinkt positief, maar wat is er concreet gebeurd naar aanleiding van de verslechterende situatie?

Bij de feitencontrole is gezegd dat MAA met gemeenten en het Omgevingsfonds in gesprek is.

Echter hier wordt gevraagd naar de volgende zaken:

- Op welke wijze werkt het Programmteam MAA (notulen, actielijsten en contact met MAA)?
- Het Complianceteam van de provincie Limburg verricht extra toetsingen op voorstellen van GS aangaande de AVA. Welke toetsingen zijn er geweest, wat was hier de uitkomst van en hoe wordt met actiepunten omgegaan?
- Wat gebeurt er met de aandachtspunten die voortvloeien uit de gesprekken met directie en RvC van het vliegveld en wat wordt gedaan met de actiepunten die hieruit voortvloeien?

10. Bevoegdheid

Conform de Regeling Grote Projecten 2024 (RGP 2024) analyseert de griffie de door GS verstrekte informatie in de vorm van een voortgangsrapportage onder andere door deze te toetsen aan de in artikel 5 van de RGP 2024 geformuleerde uitgangspunten.

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



11. Risico's

Het project Maastricht Aachen Airport is aangewezen als Groot project omdat Provinciale Staten van mening zijn dat er aanmerkelijke (financiële risico's) voor de Provincie Limburg aan verbonden zijn en de reguliere controle- en verantwoordingsinstrumenten uit de P&C cyclus ontoereikend worden geacht. Middels de basisrapportage in november 2024 en de daarop volgende voortgangsrapportages wordt periodiek verantwoording afgelegd waarbij de eisen van de RGP 2024 leidend zijn. Het risico van een ontoereikende basis- of voortgangsrapportage kan zijn dat Provinciale Staten op enig moment onverwachts kunnen worden geconfronteerd met voorstellen om extra financiële middelen en/of kredieten ter beschikking te stellen.

12. Periodieke informatie/sturingsinformatie

Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

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

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

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

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

13. Relatie met programmabegroting – financiële aspecten

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