



Provinciale Staten

Clustercode PP
Ons kenmerk DOC-00590581
Bijlage(n) 1

Maastricht 11 december 2023
Verzonden 13 december 2023

Onderwerp

Herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport

Geachte Staten,

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 toezegging 9270 wordt de opzet voor deze herziene basisrapportage eerst sonderend met uw Staten gedeeld, waarna de nieuwe opzet van de basisrapportage met ingang van peildatum 1 januari 2024 zal worden gehanteerd.

Het sonderend stuk wordt u hierbij aangeboden voor behandeling in de Statencommissie Economie en Samenleving van 19 januari 2024.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Groot project

Transitie Maastricht Aachen Airport

Herziene Basisrapportage

(2^e herziening)



Maastricht, december 2024

Projectteam Maastricht Aachen Airport

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Groot project 'Transitie MAA'	3
1.2.	Achtergrond Maastricht Aachen Airport	3
1.3.	Besluitvorming december 2022	4
1.4.	Toetreden Schiphol Nederland BV	4
2.	Projectdoelstelling	4
2.1.	Een duurzame luchthaven met minder ernstig gehinderden	4
2.2.	Prestatie indicatoren Groot Project Transitie MAA	5
3.	Toelichting belangrijkste ontwikkelingen en aandachtspunten	6
3.1.	Directe werkgelegenheid	6
3.2.	Inzetten op groei luchtvracht en passagiers	6
3.3.	Inzetten stillere vliegtuigen en verminderen hinder voor de omgeving	7
3.4.	Ontwikkeling eAviation	9
3.5.	Duurzame relatie met de omgeving	10
3.6.	Oplossen achterstallig onderhoud	10
3.7.	Meldingen overlast	10
3.8.	Vergunningen en ruimtelijk kader	11
3.9.	Verduurzaming	12
3.10.	Omgevingsfonds	12
4.	Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten	13
5.	Planning	14
5.1.	Te verwachten mijlpalen	14
5.2.	Toekomstige besluitvorming/ betrokkenheid door PS	14
6.	Risico's en risicobeheersing	14
6.1.	Risicoanalyse	14
6.2.	Risico's en beheersmaatregelen	14
7.	Overzicht inzet provinciale middelen	15
8.	Projectbeheer en projectbeheersing	16
8.1.	Rol Provincie	16
8.2.	Projectorganisatie en -administratie	16
9.	Overige informatie en/of actuele ontwikkelingen	17
9.1.	Governance Maastricht Aachen Airport	17
9.2.	Actuele ontwikkelingen	17

1. Inleiding

1.1. Groot project 'Transitie MAA'

Provinciale Staten hebben het project 'Maastricht Aachen Airport' op 4 juli 2014 aangewezen als Groot Project. Vanaf die datum hebben Gedeputeerde Staten Provinciale Staten door middel van de halfjaarlijkse voortgangsrapportages op de hoogte gehouden van de voortgang van het project.

Op 29 september 2017 is een herziene basisrapportage vastgesteld. In de herziene basisrapportage zijn de scope en de doelen van het project geactualiseerd en herijkt.

In het kader van de besluitvorming over Maastricht Aachen Airport hebben Provinciale Staten op 3 juni 2022, respectievelijk 16 december 2022, 'Amendement 145, Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA van Heldens c.s.' aangenomen. Besloten is *"Het huidige Groot Project MAA om te zetten naar 'Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord."*

De opzet en het format van de herziene basisrapportage per 1 januari 2024, ligt ten grondslag aan deze rapportage.

1.2. Achtergrond Maastricht Aachen Airport

Medio 2013 dreigde een faillissement voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA). De Provincie heeft toen een financiële bijdrage geleverd en een aantal toekomstscenario's voor de luchthaven onderzocht. Uit die onderzoeken kwam naar voren dat de luchthaven van belang is voor het leef- en vestigingsklimaat en dat de luchthaven op Limburgse schaal relevante sociaaleconomische effecten heeft. De Provincie heeft aansluitend in 2014 de verantwoordelijkheid van de luchthaven naar zich toe getrokken en besloten de luchthaven open te houden (Statenvoorstel G-14-008). Medio 2016 kwam via een Europese aanbestedingsprocedure een concessieovereenkomst tot stand. De exploitatie kwam daarbij via MAA BV in externe handen (de concessienemer), terwijl de beheer en infrastructuurorganisatie van de luchthaven, georganiseerd in MAABI BV (met de Provincie als enig aandeelhouder) formeel de concessiegever was. Deze constructie liep tot eind 2019 toen NV HBLM (Provincie 100% aandeelhouder) MAA BV van de private exploitant heeft overgenomen.

Medio 2021 werd de toekomst van de luchthaven opnieuw onderwerp van gesprek naar aanleiding van een investeringsverzoek en als gevolg van de totstandkoming van het extra parlementair college na het uitvallen van de coalitie. Provinciale Staten gaven toen aan eerst een fundamentele discussie over de toekomst van MAA te willen voeren alvorens grote 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. Daarbij hebben Provinciale Staten besloten 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 uitgewerkte businesscase aan Provinciale Staten voor te leggen.

1.3. Besluitvorming december 2022

Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten kennis genomen van het Business Plan 'Transitie Maastricht Aachen Airport' en ingestemd met het verstrekken van een bijdrage in de NEDAB-kosten (kosten van Niet-Economisch en van Algemeen Belang) van € 5,5 miljoen per jaar, een investeringskrediet voor achterstallig onderhoud (in de vorm van een agiostorting) van € 23,9 miljoen en een bijdrage aan het Omgevingsfonds van € 8,75 miljoen (Statenvoorstel G-22-054). Voorts hebben Provinciale Staten kennis genomen van de voorgenomen herinrichting van de governancestructuur naar aanleiding van de participatie van de Schiphol Nederland BV en de voorgenomen oprichting van een stichting die zich bezig gaat houden met het beheer van Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport en de uitvoering van de maatregelen in het kader van de leefbaarheid van de regio.

1.4. Toetreden Schiphol Nederland BV

Zoals hiervoor reeds is aangegeven hebben Provinciale Staten middels 'Amendement 145 Heldens c.s.' de voorwaarden geformuleerd voor het open houden van de luchthaven. Ten aanzien van de provinciale rol van aandeelhouder in NV HBLM, MAA BV en MAABI BV hebben Provinciale Staten in het amendement de volgende twee randvoorwaarden meegegeven:

“a. Een overeenkomst met een omgevingsbewuste samenwerkingspartner;

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”.

Najaar 2022 is bekend geworden dat aan deze randvoorwaarden invulling zou worden gegeven door het toetreden van Schiphol Nederland BV als nieuwe aandeelhouder en samenwerkingspartner. Na de besluitvorming van Provinciale Staten op 16 december 2022 is door Provincie en Schiphol gewerkt aan de nadere uitwerking van deze samenwerking. Op 8 juni 2023 heeft de ondertekening van de participatieovereenkomst plaatsgevonden, waarin de toetreding van Schiphol tot NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM) is geregeld. De feitelijke closing vond plaats op 1 september 2023. Schiphol Nederland BV is voor 40% aandeelhouder van HBLM. De Provincie voor 60%.

2. Projectdoelstelling

2.1. Een duurzame luchthaven met minder ernstig gehinderden

De luchthaven draagt bij aan logistieke en toeristische sectoren van de economie in Limburg (vracht- en passagiersvervoer). Dit uit zich in de bijdrage aan de werkgelegenheid in Limburg en regionaal-economisch toegevoegde waarde. Daarnaast leidt het tot samenwerking tussen bedrijfsleven en onderwijs in bijvoorbeeld het Aviation Competence Center. Maastricht Aachen Airport maakt onderdeel uit van het door het Rijk beoogd samenhangend systeem van luchthavens met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten. MAA is de enige regionale luchthaven in Nederland met ook een vrachtfunctie.

Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten besloten kennis te nemen van het Business Plan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven' van MAA BV en MAABI BV. In dit business plan is de visie van de luchthaven beschreven.

Visie

“Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.”

Zoals in het Business Plan MAA 2022 is beschreven onderscheidt de luchthaven voor de komende periode vijf transitiepaden:

1. Organisatorisch en financieel gezond;
2. Maximaal profiteren van de goedlopende activiteiten;
3. Toekomstbestendig worden door in te zetten op duurzame luchtvaart;
4. Beperken van hinder voor de omgeving;
5. Aandacht voor samenwerking met de omgeving en omgevingsmanagement.

Om dit te realiseren heeft de luchthaven de volgende speerpunten opgesteld:

Speerpunten voor de korte termijn (nu tot aan 2027)

- Professionaliseren tot een volwassen organisatie, met behulp van de expertise van de nieuwe aandeelhouder
- Inzetten op groei van luchtvracht en passagiersvluchten
- Een impuls geven aan de bestaande faciliteiten/vastgoed
- De eerste stappen zetten richting eAviation door het aantrekken van onderzoek, innovatie, technologie en onderwijs
- Maatregelen invoeren om op korte termijn hinder voor omwonenden te beperken en betere overlegstructuren met de omgeving realiseren.
- Oplossen van het achterstallig onderhoud

Speerpunten voor de lange termijn (2027 tot aan 2040)

- Kiezen voor kwaliteit boven kwantiteit: schonere en stillere vliegtuigen
- Zelfvoorzienend worden door significant verbeterde kostenopbrengsten
- De transitie maken naar een substantiële exploitatie van eAviation
- Lokale sourcing waar mogelijk
- Een goedlopende basis (vastgoed, horeca, retail, etc.) op het gebied van commercie die eventuele tijdelijke neergangen in luchtvracht verzacht
- Beperken van hinder en een duurzame relatie met de omgeving

Voor meer informatie zie het Business Plan ‘*Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven*’ bij het Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport (DOC-00335925).

2.2. Prestatie indicatoren Groot Project Transitie MAA

Voor het formuleren van prestatie indicatoren is aansluiting gezocht bij de uitgangspunten van ‘Amendement 145 Heldens c.s.’; aangevuld met enkele specifieke punten. Op deze punten zal de voortgang van de transitie van MAA worden gemonitord. Voor een deel zal de rapportage hierover in cijfers worden gevat. Voor een ander deel zal de stand van zaken beschrijvend worden gerapporteerd.

In onderstaand schema is door middel van de stoplichtmethode aangegeven wat op deze punten de stand van zaken is.

	Speerpunt / indicator	Stoplicht	Toelichting
1	Directe werkgelegenheid		
2	Inzetten op groei luchtvracht en passagiers		
3	Inzetten op stillere vliegtuigen en verminderen hinder voor omgeving		
4	Ontwikkeling eAviation		
5	Duurzame relatie met de omgeving		
6	Oplossen achterstallig onderhoud		
7	Meldingen overlast		
8	Vergunningen		
9	Verduurzaming		
10	Omgevingsfonds		

- Doelbereik op schema
- Risico op vertraging doelbereik
- Doelbereik loopt achter

3. Toelichting belangrijkste ontwikkelingen en aandachtspunten

3.1. Directe werkgelegenheid

De ontwikkeling van de directe werkgelegenheid van de luchthaven (medewerkers die in dienst zijn van NV HBLM, MAA BV of MAABI BV) wordt hieronder weergegeven.

Jaar	2022	2023
Aantal fte met vast contract		
Aantal fte met flexibel contract		
Totaal aantal fte		
Totaal aantal medewerkers		

3.2. Inzetten op groei luchtvracht en passagiers

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". Daarbij dient de feitelijke situatie in 2019 als referentie en wordt van de nog aanwezige groeiruimte in de vigerende gebruiksvergunning (i.c. de omzettingsregeling) geen gebruik (meer) gemaakt.

Uitgegaan wordt van de volgende ontwikkeling van het aantal passagiers en het aantal ton cargo.

Jaar	2022	2025	2030	2035	2040
Passagiers	251.515	470.039	641.865	529.500	527.500
Cargo (exclusief transit, inclusief trucking)	125.000	171.424	204.230	210.000	210.000

[Omdat de luchthaven geen tussentijdse vervoersvolumes als ambitie heeft geformuleerd, zal vanaf het jaar 2025 in deze voortgangsrapportage in een grafiek een trendlijn worden opgenomen om de haalbaarheid van de vervoersstromen in 2030 en 2035 te kunnen volgen.]

De feitelijke realisatie levert per peildatum 1 januari 2024 het volgende beeld op.

Jaar	2022	2023
Aantal passagiers		
Aantal passagiersvluchten		
Aantal ton gevlogen vracht		
Aantal ton gereden vracht		
Aantal vrachtluchten		
Aantal vliegbewegingen		

3.3. Inzetten stillere vliegtuigen en verminderen hinder voor de omgeving

In 'Amendement 145 Heldens c.s.' is aangegeven dat het aantal ernstig gehinderden (EGH) in stappen moet worden teruggebracht conform de denklijn uit het 'Van Geel rapport'. Daarbij dient de feitelijke situatie in 2019 als referentie en wordt van de nog aanwezige groeirimte op grond van de vigerende gebruiksvergunning (in casu de omzettingsregeling) met ingang van het nieuwe Luchtvaartbesluit geen gebruik gemaakt. Dit kader kan als volgt worden samengevat.

Jaar	Maximaal aantal ernstig gehinderden
2022	13.600
2025	5.600
2030	5.250
2035	4.200

Met het Business Plan MAA 2022 heeft de luchthaven met de toen geldende rekenmethoden en wetenschappelijke inzichten aannemelijk gemaakt met welke vlootsценario's zij aan het door Provinciale Staten op 3 juni 2022 en 16 december 2022 gestelde kan voldoen. De vlootsценario's gaan daarbij voor 2025, 2030 en 2035 uit van een stapsgewijze groei van het aantal vluchten en een verschuiving naar meer vrachtverkeer. Dat het aantal ernstig gehinderden desondanks afneemt kan,

kort samengevat, worden verklaard doordat vliegtuigen de komende jaren autonoom stiller worden, op andere (minder hinderlijke) tijdstippen wordt gevlogen en actief wordt gestuurd op het uitfaseren van de meest luidruchtige toestellen.

Bij bovenstaande tabel dient te worden aangetekend dat de aantallen ernstig gehinderden zijn berekend met het 'Nederlands Rekenmodel' (NRM). Bij de behandeling van het Statenvoorstel op 16 december 2023 is reeds aangegeven dat dit rekenmodel in de loop van 2023 zou worden vervangen door een nieuw rekenmodel (Doc 29) en dat dit bij gelijkblijvende vliegscenario's tot andere aantallen ernstig gehinderden (EGH) zou leiden.

De door MAA ontwikkelde vliegscenario's worden door middel van geluidscontouren in een Luchthavenbesluit vastgelegd. De huidige 'gebruiksvergunning van de luchthaven' (in casu de omzettingsregeling) zal begin 2025 worden vervangen door een geactualiseerd Luchthavenbesluit. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal er vervolgens op toezien dat de luchtgebonden activiteiten van de luchthaven jaarlijks binnen de vastgestelde geluidscontouren blijven. ILT zal hier jaarlijks over rapporteren. In de voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari 2026 zal worden gerapporteerd over de bevindingen van ILT over 2025.

Los van het feit dat in een Luchthavenbesluit geen aantallen EGH maar geluidscontouren worden opgenomen, verdient het aanbeveling de daling van de in omgeving ervaren overlast te monitoren middels het bewaken van de geluidscontouren. Dit is een robuuster sturingsmodel omdat geluidscontouren in tegenstelling tot aantallen EGH niet afhankelijk zijn van samenstelling van huishoudens of van periodieke enquêtes naar hinderbeleving. Een voordeel van het sturen op geluidscontouren is verder dat geluidscontouren afhankelijk zijn van parameters waar de luchthaven zelf op kan sturen, zoals momenten waarop wordt gevlogen, met welke toestellen wordt gevlogen en de aan- en uitvliegroutes.

In het Business Plan MAA 2022 is aangegeven dat MAA stappen zal zetten om bepaalde luidruchtige vliegtuigen te ontmoedigen c.q. te weren:

- Per 1 april 2023 worden vliegtuigen van het type 747-200 en MD11 geweerd.
- Op het moment dat het Luchthavenbesluit is genomen zal het gebruik van de luchthaven door vliegtuigen van het type 747-400 worden ontmoedigd door minimaal 100% hogere start- en landingsgelden.
- Per 2030 worden vliegtuigen van het type 747-400 geweerd.

	Bewegingen	
	2022	2023
Afname bewegingen		
A300 serie H/B		
A310 serie H/B		
A320 serie M/B		
A321NEO M/B		
A330 serie H/B		
AT72 serie M/B		
B735 serie M/B		
B737 serie M/B B738-MAX M/B		
B747-200 H/B		
B747-400 H/B		
B747-800 H/B		
B777 serie H/B		
B787 serie H/B		
Totaal		
Bron: KICL Toelichting: Gewicht: L= Light; M= Medium; H= Heavy Grootte: S=Small; B=Big		

3.4. Ontwikkeling eAviation

[Op deze plaats zal jaarlijks (peildatum 1 januari) worden beschreven welke acties de luchthaven heeft ondernomen om eAviation te stimuleren en te faciliteren en hoe het staat met het realiseren van de noodzakelijke e-infrastructuur.]

Het Business Plan MAA 2022 verwacht de volgende ontwikkeling van het aantal eAviation passagiers.

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

Met ingang van het jaar 2025 (peildatum 1 januari 2026) wordt de feitelijke ontwikkeling van het aantal eAviation passagiers in deze voortgangsrapportage opgenomen.

3.5. Duurzame relatie met de omgeving

[Op deze plaats zal twee keer per jaar (peildata 1 januari en 1 juli) worden beschreven welke acties de luchthaven heeft ondernomen om de relatie met de omgeving te verbeteren en goed te houden.]

Jaar	Ondernomen acties
2023	

3.6. Oplossen achterstallig onderhoud

[Op deze plaats zal jaarlijks (peildatum 1 januari) worden beschreven wat de stand van zaken van het oplossen van achterstallig onderhoud is en welke specifieke acties de luchthaven in dat kader in het voorafgaande jaar heeft uitgevoerd.]

Jaar	Ondernomen acties
2023	

Voor achterstallig onderhoud heeft de Provincie middels een lening (€ 35,2 miljoen), een agiostorting (€ 23,9 miljoen) en een (€ 10,9 miljoen) in totaliteit € 70 miljoen beschikbaar gesteld.

3.7. Meldingen overlast

Melding over luchtverkeer van en naar MAA geven een indicatie van de mate waarin de omgeving van de luchthaven overlast ervaart.

Meldingen over overlast als gevolg van het luchtverkeer van en naar MAA worden geregistreerd door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL). Het KICL registreert alle meldingen over het luchtverkeer boven Limburg (naast MAA, Bierset, Geilenkirchen en Weeze). Het KICL is vormgegeven in een separate entiteit en staat los van het programma MAA en/of de luchthaven MAA en tot haar behorende entiteiten.

In onderstaande tabel zijn voor de afgelopen twee jaren per kwartaal het aantal melders en het aantal meldingen over vliegverkeer van en naar MAA per kwartaal weergegeven.

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						
2 ^e kwartaal 2022						
3 ^e kwartaal 2022						
4 ^e kwartaal 2022						
1 ^e kwartaal 2023						
2 ^e kwartaal 2023						
3 ^e kwartaal 2023						
4 ^e kwartaal 2023						
Bron: KICL						

[Op deze plaats wordt een grafiek toegevoegd met de aantallen melders en meldingen per kwartaal over de afgelopen vijf jaren.]

Voor nadere en meer gedetailleerde informatie over melders en meldingen verwijzen wij naar de website en documenten van de stichting Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL): www.kicl.nl en <https://www.kicl.nl/index.php/luchthavens/rapporten/maastricht/>.

3.8. Vergunningen en ruimtelijk kader

Luchthavenbesluit

Voor het exploiteren van een luchthaven is een Luchthavenbesluit benodigd. Dit kan worden beschouwd als de benodigde vergunning. Een Luchthavenbesluit dient aangevraagd te worden door een initiatiefnemer, in dit geval Maastricht Aachen Airport (MAA), bij het ministerie van IenW. Voor MAA loopt sinds 2013 een traject voor een Luchthavenbesluit. Nieuwe rekenmodellen, andere ambities en signalen uit de omgeving hebben in 2019 geleid tot een nieuwe aanvraag die aansluitend is stopgezet.

Vervolgens heeft MAA, samen met Schiphol, eind 2022 het businessplan 'Transitie Maastricht Aachen Airport' opgesteld en heeft besluitvorming door Provinciale Staten plaatsgevonden (3 juni 2022 en 16 december 2022). Dit vormt de basis op grond waarvan het nieuwe Luchthavenbesluit wordt aangevraagd.

Krachtens een uitspraak van de Raad van State, dient er uiterlijk eind 2024 sprake te zijn van een Luchthavenbesluit. Indien het Luchthavenbesluit niet tijdig tot stand komt heeft dit geen financiële en/of juridische consequenties voor de MAA. De huidige gebruiksvergunning (omzettingsregeling) blijft van kracht tot het moment het Luchthavenbesluit definitief is.

De milieu-effecten van het Luchthavenbesluit worden aan de hand van een m.e.r.-beoordeling (Milieu Effectrapportage) in beeld gebracht.

PIP proefdraaien, Wnb-vergunning, besluit Hogere Grenswaarden en omgevingsvergunning milieu

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

Gedeputeerde Staten hebben op 22 augustus 2017 besloten om 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. Ook is besloten vanwege die duidelijkheid om het besluit, wat betreft de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu gecoördineerd te nemen. Voor de eventuele hogere waarden (Wet geluidhinder), waartoe moet worden besloten voor het toelaten van een hogere geluidbelasting alvorens op het PIP kan worden beslist, is de bevoegdheid aan ons overgelaten, ook om zo een vertaling te kunnen maken in het ontwerp-PIP.

In 2017 is bepaald dat MAA als exploitant van de luchthaven, de initiatiefnemer en de aanvrager is voor het PIP en voor de benodigde vergunningen. De initiatiefnemer draagt zorg en is verantwoordelijk voor het opstellen van de benodigde plannen, adviezen en aanvragen en draagt ook de kosten hiervoor.

In de periode 2017 tot heden hebben een aantal actualiteiten gespeeld, waaronder eind vorig jaar de besluitvorming rondom de transitie van de luchthaven MAA en actueel de op handen zijnde aanvraag Luchthavenbesluit, die nu interfereren met het PIP en de bijbehorende besluiten. Het ontwerp-PIP met bijbehorende besluiten zal echter vóór de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet per 1 januari 2024 ter inzage worden gelegd ten einde te komen tot de legalisatie van de praktijksituatie en daarmee tot duidelijkheid voor de omgeving.

3.9. Verduurzaming

In het Business Plan MAA 2022 is aangegeven dat de luchthaven de impact op omgeving, milieu en natuur voor de huidige én toekomstige generaties wil beperken en dat duurzaamheid om die reden een prominente speelt in de visie van MAA. Hiervoor is een roadmap ontwikkeld. Naast het centraal zetten van duurzaamheid in de kernactiviteiten van de luchthaven (door middel van eAviation) en het inzetten op een duurzame relatie met de omgeving (beperken geluidshinder en inzet omgevingsmanagement), wil de luchthaven verduurzaming vorm geven door bij te dragen aan:

- de energietransitie: CO₂-reductie door opwek van duurzame energie en eAviation
- een circulaire economie: afvalreductie
- het stimuleren van de lokale economie: local sourcing.

Wat de CO₂-reductie betreft streeft MAA naar een 'Net Zero operatie' in 2030.



Op het vlak van een 'Zero Waste luchthavenoperatie' zal MAA de afvalstromen in kaart brengen en bronscheiding waar mogelijk faciliteren met als doel een zo hoog mogelijk aandeel recycling.

In het kader van duurzaamheid vindt de luchthaven het belangrijk om in te zetten op 'lokale bronnen'. Dit betekent dat MAA personeel, materialen en diensten zoveel als mogelijk lokaal worden geworven respectievelijk ingekocht. Deze aanpak draagt bij aan de verbondenheid van de luchthaven met de regio en aan het verminderen van transportemissies.

[Op deze plaats wordt jaarlijks (peildatum 1 januari) verslag gedaan van de door MAA in het voorafgaande jaar op de drie onderdelen (CO₂, afvalreductie en local sourcing) ondernomen acties en de stand van zaken.]

3.10. Omgevingsfonds

Najaar 2023 is de Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA opgericht. De bestuurder van de stichting is in samenspraak met de Raad van Toezicht bezig met het verder vormgeven van de governance van de stichting en met het opstellen van diverse regelingen waar de omgeving van MAA een beroep op kan doen.

[In de Statencommissie ESA van 24 november 2023 is afgesproken om in deze voortgangsrapportage vanaf peildatum 1 januari 2025 te rapporteren over de activiteiten die het bestuur van de stichting in het voorafgaande jaar (voor het eerst over 2024) heeft uitgevoerd.]

4. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid 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		Wordt aangevuld na besluitvorming in GS over beantwoording Statenvragen SP en mededeling portefeuillehouder inzake UFS.

5. Planning

5.1. Te verwachten mijlpalen

Thans niet voorzien.

5.2. Toekomstige besluitvorming/ betrokkenheid door PS

Op 23 februari 2024 verzorgt de bestuurder a.i. en de voorzitter a.i. van de Raad van Toezicht van de Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA een presentatie voor de Statencommissie ESA.

6. Risico's en risicobeheersing

6.1. Risicoanalyse

Voor MAA én voor deelname van de Provincie Limburg in NV HBLM is een risicoanalyse gemaakt. Daarbij is op een schaal van 1 – 5 gekeken wat de kans van optreden is en de impact van het risico conform onderstaande risicomatrix.

		impact				
		nihil	beperkt	gemiddeld	groot	zeer groot
kans	vrijwel zeker	5	10	15	20	25
	mogelijk	4	8	12	16	20
	waarschijnlijk	3	6	9	12	15
	onwaarschijnlijk	2	4	6	8	10
	zeer onwaarschijnlijk	1	2	3	4	5

6.2. Risico's en beheersmaatregelen

In onderstaande tabel zijn de risico's gedefinieerd, de kans van optreden, de impact en de behorende beheersmaatregelen. De kleurcodering (groen, oranje, rood) laat zien of de risico's groot of klein zijn en of de inzet van de beheersmaatregelen noodzakelijk is of niet.

	Risico	Kans	Impact	Beheersmaatregelen	
1	Het niet verkrijgen van de benodigde vergunningen als	x	x	Detecteren: Aanpassingen van de regelgeving en naar aanleiding daarvan benodigde wijzigingen in de exploitatie kunnen ingepast worden in de ruimte die er binnen de exploitatie is. De samenwerking met Schiphol zal in dit	

	gevolg van wijzigingen in de regelgeving. (bijv. Luchthavenbesluit en/of Wnb-vergunning).			kader ook bijdragen. In overleg met MAA zal worden gezien welke investeringen (in achterstallig onderhoud) kunnen worden 'uitgesteld' tot het moment dat zekerheid bestaat over het verkrijgen van het Luchthavenbesluit en/of de Wnb-vergunning.	
2	'Neergang economie/recessie': waardoor de luchtvracht terugloopt.	x	x	Corrigeren. MAA is een flexibele organisatie en kan relatief makkelijk afschalen als volumes in luchtvracht en/of passagiers tijdelijk veel minder worden. Een sensitivity-analyse is opgenomen in het Business Plan MAA 2022 die laat zien wat er gebeurt als de vraag met 10% terugloopt.	
3	'Uitvoeringsrisico's', zoals het niet behalen van de beoogde CO2-doelen.	x	x	Corrigeren. In het kader van de uitvoering gaat een Cultuur & Competentie programma bijdragen aan een verdere executieve professionalisering. De samenwerking met Schiphol gaat hierin ook bijdragen. De plannen en budgetten hiervoor zijn opgenomen in het Business Plan MAA 2022.	
4	'Elektrisch vliegen in combinatie met NEDAB': de NEDAB vergoeding is tot op heden lager dan de daadwerkelijke NEDAB kosten.	x	x	Corrigeren. De onderneming betaalt tot op heden nog zelf een deel van de NEDAB kosten. Elektrisch vliegen kan hierin mogelijk verandering brengen als dit zal leiden tot een verhoging van de NEDAB kosten.	

7. Overzicht inzet provinciale middelen

Naam	Beschikbaar	Uitbetaald (stand 01-01-2024)	Restant	PS-besluit
NEDAB kosten t/m 2022				
NEDAB 2023-2029				
Procesmiddelen MAA				
Vortex schade				
Omgevingsfonds 2023 t/m 2027				

Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen				
Revolverende uitbreidings-investeringen luchthaven MAA				
Bijdragen gemeente Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen*				
Bijdrage beveiligings en omgevingsmaatregelen				
Lening renovatie start- en landingsbaan				
Achterstallig onderhoud tbv transitie MAA				

8. Projectbeheer en projectbeheersing

8.1. Rol Provincie

De Provincie heeft binnen het project Maastricht Aachen Airport verschillende rollen, waaronder aandeelhouder, bevoegd gezag en financier.

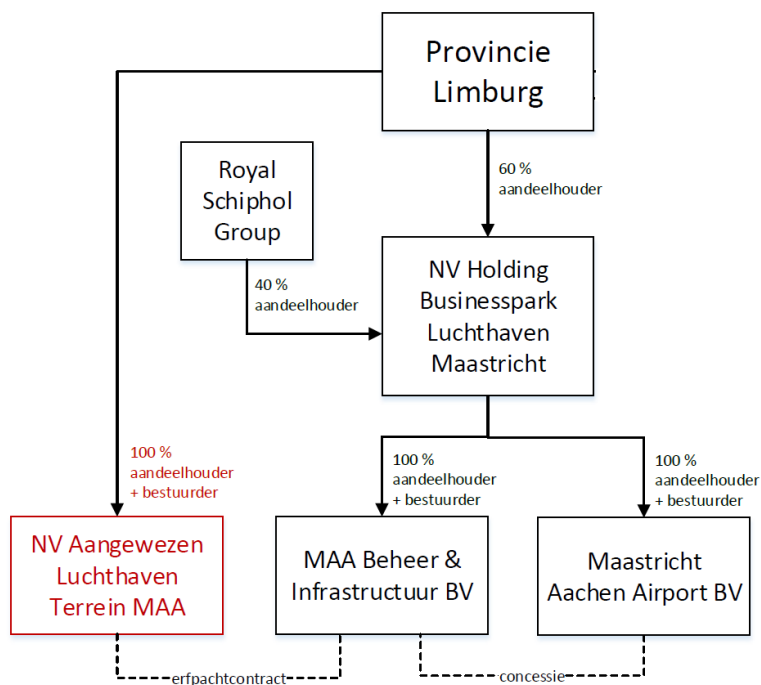
8.2. Projectorganisatie en -administratie

Binnen de provinciale ambtelijke organisatie is een Programmateam MAA ingericht, waarbinnen vanuit verschillende clusters expertise vertegenwoordigd is (inhoudelijk, financieel, juridisch, economisch, vastgoed). Dit programmateam bewaakt de voortgang en de risico's van het project, voert structureel overleg met 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. Ook vindt er op regelmatige basis overleg plaats tussen de directie van NV HBLM, de directie van Schiphol Nederland BV, de aandachtsdirecteur van de Provincie en de programma-manager MAA. In dit overleg wordt gesproken over strategische zaken zoals 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), de bestuurder van Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA en de klankbordgroep bedrijven.

9. Overige informatie en/of actuele ontwikkelingen

9.1. Governance Maastricht Aachen Airport

Governance MAA per 1 januari 2024.



9.2. Actuele ontwikkelingen

[Op deze plaats zal twee maal per jaar (peildata 1 januari en 1 juli) worden beschreven of er in het voorafgaande half jaar relevante ontwikkelingen zijn geweest die hiervoor niet zijn beschreven, zoals de inrichting van een meetpunt voor Ultra Fijnstof in de directe omgeving van de luchthaven.]