

GRIF

Aan	De leden van Provinciale Staten
Van	Griffie
Onderwerp	Analyse voortgangsrapportage 'Groot Project MAA' peildatum 1 januari 2025
Datum	2 mei 2025

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

Mei 2025

GRIF

Inhoud

1.	Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat	3
2.	Bevindingen herziene basisrapportage Transitie Maastricht Aachen Airport	4
2.1.	Achtergrond	4
2.2.	Governance	4
2.3.	Hoofddoelstelling	5
2.4.	Duurzame luchthaven	6
2.4.1.	Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen	6
2.4.2.	Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten	7
2.4.3.	Verduurzaming via elektronisch vliegen (e-aviation)	7
2.5.	Omgevingsbewuste luchthaven	8
2.5.1.	Verbetering van omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven	8
2.5.2.	Uitfasering van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen	8
2.6.	Toekomstbestendige luchthaven	8
2.6.1.	Vastgoed (ontwikkeling en beheer) betrekken bij de exploitatie	8
2.6.2.	Groei van passagiers en cargovluchten	9
2.6.3.	Financieel gezond in 2035	11
3.	Visie Gedeputeerde Staten	12
4.	Risico's en Risicobeheersing	13
5.	Financiële aspecten	15
6.	Moties en toezeggingen	16
7.	Actualiteiten waarover PS geïnformeerd wenst te worden	16
8.	Programmabeheer en projectbeheersing	17
9.	Bevoegdheid	18
10.	Risico's	18
11.	Periodieke informatie/sturingsinformatie	18
12.	Relatie met programmabegroting – financiële aspecten	18
13.	Samenvattende analyse Griffie	19



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. Op 13 december 2024 is de basisrapportage door Provinciale Staten vastgesteld. Conform de Regeling Grote Projecten wordt elk half jaar een voortgangsrapportage (VGR) opgesteld. De eerste VGR Groot Project Transitie MAA ligt nu voor u.

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. Te weten:

* Toezegging 9633 (indicatoren);

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

De doorwerking hiervan wordt in de volgende voortgangsrapportages meegenomen.

Voorts is het goed om te memoreren dat de CEO van NV HBLM op 14 februari 2025, samen met de heer Kjell Kloosterziel van de Royal Schiphol Group, met de Statencommissie ESA kennis heeft gemaakt en de Staten daarbij vertrouwelijk heeft geïnformeerd over de actuele situatie bij MAA en de stappen die hij wil gaan zetten. Die vertrouwelijke info gaat op bepaalde punten verder dan de openbare info in deze voortgangsrapportage.

De huidige VGR is op 8 april 2025 aangeboden aan Provinciale Staten en 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 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
- Lopende planologische- en vergunningstrajecten
- Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof (deze is nieuw ten opzichte van de vorige rapportage).



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 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 uifaseren 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;

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



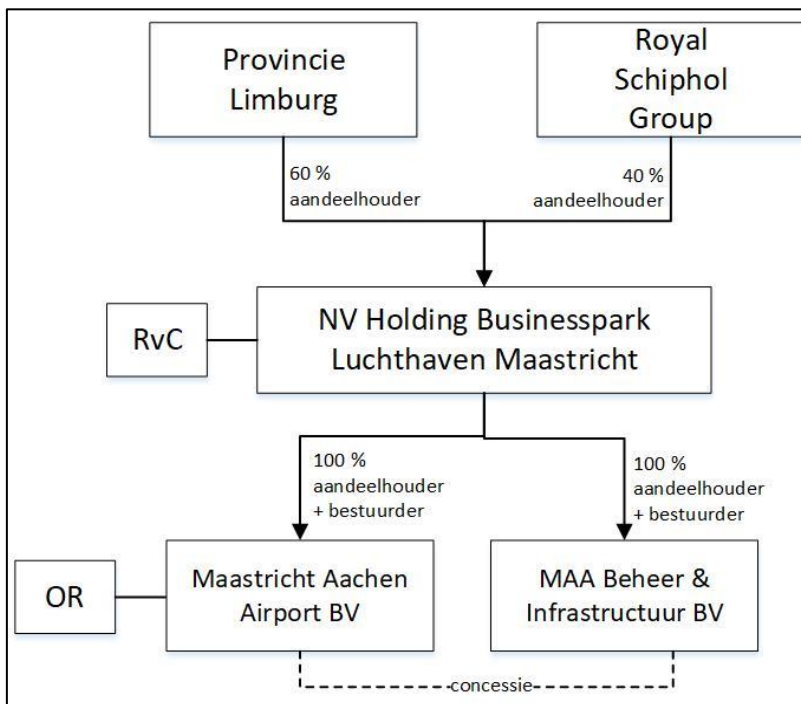
de Royal Schiphol Group als externe aandeelhouder sinds 1 september 2023 40% van de aandelen houdt en de structuur onder NV HBLM aanmerkelijk is vereenvoudigd.

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.

Op pagina 6 van de VGR wordt beschreven waarin de meerwaarde van de Royal Schiphol Group ligt voor MAA. Daar wordt onder andere gesproken over de volgende punten:

- Samenwerking tussen Schiphol en MAA op het gebied van commercie.
- Er wordt onderzoek gedaan naar een gezamenlijke cargo strategie.
- Samenwerking op het gebied van inkoop; aanbesteding dienstverlening burgerluchtvaart.

Het zou voor de duidelijkheid goed zijn in de volgende VGR op te nemen wat de samenwerking op het gebied van commercie en cargo exact inhoudt en hoe hieraan vorm wordt gegeven; hetzelfde geldt voor samenwerking op het gebied van inkoop en aanbesteding. Op die wijze kan de toegevoegde waarde van Schiphol beter worden ingeschat.



Figuur 1 Organogram na organisatie

2.3. 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'.



Op 16 december 2022 heeft dit geleid tot het businessplan 'Transitie Maastricht Aachen Airport', waarna PS het volgende hebben besloten:

- 1 Bijdrage in de NEDAB (kosten van niet-economisch en van algemeen belang) van € 5,5 mln. per jaar
- 2 Investeringskrediet voor achterstallig onderhoud (via agiostorting) van € 23,9 mln.
- 3 Bijdrage aan omgevingsfonds van € 8,75 mln.

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.

2.4. Duurzame luchthaven

2.4.1. Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen

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

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

Figuur 2 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) dat MAA naar verwachting in het eerste kwartaal van 2025 zal aanvragen.

Het aantal EGH wordt niet jaarlijks berekend. Het ministerie legt in het LHB de maximale geluidscontouren voor 2025, 2030 en 2035 vast. Vervolgens kan met de dosiseffectrelatie² worden berekend hoeveel EGH binnen die contouren wonen. Het ministerie van I&W ziet toe op de naleving van de geluidscontouren. Gezien de lagere aantallen vliegbewegingen is het aannemelijk dat het maximaal aantal EGH ook nu al niet wordt overschreden.

In december 2024 heeft de luchthaven de mer-beoordelingsnotitie aan het ministerie van I&W aangereikt. De minister van I&W beoordeelt of de mer-beoordelingsnotitie voldoende basis vormt voor het door MAA indienen van een aanvraag Luchthavenbesluit. Op dit moment is de verwachting dat delen van de mer-beoordeling, met name natuur en stikstofdepositie) opnieuw uitgewerkt dienen te worden. Dit betekent opnieuw vertraging voor het verkrijgen van het Luchthavenbesluit.

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

² De dosis-effectrelatie geeft het verband weer tussen de geluidsbelasting en het aantal gehinderden.



De vertraging waar in de VGR over wordt gesproken houdt dus verband met de recente ‘stikstofuitspraken’. De minister moet nog aangeven hoe hij hiermee wil omgaan. Daarna kan pas een inschatting worden gemaakt van het verloop van het vervolgtraject.

In de bijlage op pagina 48 van de basisrapportage is nog een overzicht opgenomen met een overzicht van het aantal vliegbewegingen naar type vliegtuig.

2.4.2. Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten

Hiertoe worden de volgende activiteiten ontplooid.

- Het opwekken van duurzame energie
Vanaf 1 januari 2024 is MAA volledig overgeschakeld op groene stroom, waardoor minder CO₂ uitstoot plaatsvindt. Inmiddels is het gasverbruik van MAA volledig CO₂ neutraal door compensatie met certificaten;
- Reductie CO₂ uitstoot door elektrificatie materieel, verduurzaming van gebouwen en brandstoffen. Er zijn twee nieuwe elektrische passagierstrappen en twee hybride terreinvoertuigen aangeschaft;
- Circulaire economie (activiteiten om te komen tot zero waste). De inrichting van een milieustraat is afgerond (gescheiden inname en afvoer van afvalstromen binnen de luchthaven op een centrale locatie);
- Alle gebruikte blusmiddelen op de luchthaven zijn biologisch afbreekbaar.
- MAA heeft een aanvraag ingediend voor de verhoging van de capaciteit van de hoofdaansluiting naar 10 MW met een uitbreiding van de teruglevercapaciteit. Dit is van belang in verband met uitbreiding van duurzame energiebronnen en elektrificatie van de grondoperatie.

2.4.3. 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

Figuur 3 aantal e-Aviation passagiers

MAA zet in op de ontwikkeling van eAviation en wil een van de eerste vliegvelden in Nederland zijn waarop met elektrische vliegtuigen wordt gevlogen.³ In juni 2024 heeft MAA een pilot gestart als thuisbasis voor de eerste, voor het publiek toegankelijke elektrische vluchten tussen Nederland, België en Duitsland. De pilot heeft gelopen in juli en augustus 2024. Er werden meer dan 80 elektrische vluchten uitgevoerd, waarvan 55 met een passagier aan boord. Het project had twee doelstellingen:

- Aantonen dat elektrisch vliegen technisch mogelijk en haalbaar is;
- Het grote publiek kennis te laten maken met deze innovatie en technologie.

³ e-Aviation is een innovatie en daarmee geen zekerheid voor de toekomst. Succes zal enerzijds afhangen van de technologie/certificering en anderzijds van de markt.



In bijlage 2 vanaf pagina 63 van de VGR wordt de visie van de directie op e-Aviation nader toegelicht. Erkend wordt dat de marktontwikkeling anno 2025 achterloopt op de oorspronkelijke verwachtingen uit het businessplan van 2022. Momenteel bevinden elektrische vliegtuigen met een capaciteit tot ongeveer 9 passagiers zich in de (laatste) testfase. Brede inzetbaarheid van deze toestellen wordt niet vóór 2030 verwacht. Wellicht dat hybride vliegtuigen op korte termijn tot een snellere inzetbaarheid kunnen leiden. Op die wijze kunnen er meer passagiers over langere afstanden worden gevlogen, hetgeen beter past in de huidige marktvraag. Ook de certificering van hybride toestellen is minder complex dan van volledig elektrische vliegtuigen.

MAA blijft haar positie in e-Aviation versterken en daarbij past ook de aanvraag voor netverzwaring naar 10 MW, waarmee voldoende capaciteit beschikbaar komt voor het opladen van elektrische vliegtuigen en grondapparatuur.

De directie van MAA erkent dat de hierboven in figuur 3 genoemde aantallen niet haalbaar zijn. Vooral de opmerking dat grotere vliegtuigen zoals de Nederlandse Elysian E9X met een capaciteit van 90 passagiers en een vliegbereik van 800 km pas vanaf 2033 operationeel zijn is van belang.

De directie geeft aan dat nieuwe initiatieven om de markt rijp te maken voor grootschalige toepassingen sterk afhankelijk blijven van de middelen die de luchthaven tot haar beschikking heeft. Op dit moment is niet aan de orde dat hier additionele middelen in de vorm van extra financiering benodigd zijn.

Geconstateerd kan worden dat e-Aviation voor de korte termijn geen winstgevend businessmodel is. Weliswaar is de pilot in 2024 succesvol gelopen, maar de inzet van elektrische vluchten voor lijnvluchten is nog ver weg. Er wordt nu bekeken of het vliegen met hybride vliegtuigen wellicht een beter alternatief vormt. Dat betekent overigens dat de hierboven in figuur 3 opgenomen groeicijfers niet meer realistisch zijn.

2.5. Omgevingsbewuste luchthaven

2.5.1. Verbetering van omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven

De luchthaven wil werken aan een goede relatie met de omgeving en zet daarbij in op omgevingsmanagement naar de stakeholders, waaronder samenwerking met omliggende gemeenten. Om dit te bevorderen worden een groot aantal activiteiten ontplooid.

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.

2.5.2. Uitsluiting van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen

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

Het gaat hierbij om uitsluiting 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 uitsluiting 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 uitsluiting heeft voor de rentabiliteit van het vliegveld is geen informatie opgenomen in de VGR.

2.6. Toekomstbestendige luchthaven

2.6.1. 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
- Vergroten van het opbrengend vermogen van vastgoed (+/- 20%)
- Opstellen van een masterplan vastgoed/infrastructuur
- Realisatie nieuw vastgoed conform masterplan
- Samenwerking met andere gebieden (Techniport) en branding gebouwen
- Uitgifte/exploitatie nog beschikbare gronden

Nadere informatie over hoe MAA deze doelstellingen wil realiseren (acties, marktbenadering) ontbreekt in de VGR. Wellicht dat hier in de volgende VGR nader op kan worden ingezoomd.

Tevens wordt op pagina 23 vermeld dat

'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. Uit de VGR wordt niet duidelijk hoeveel er geïnvesteerd gaat worden in goederenafhandeling en op welke termijn hier eventueel extra middelen voor benodigd zijn.

2.6.2. 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

Figuur 4 aantallen passagiers en cargo MAA



Feitelijk staat hier het volgende tegenover.

Jaar	2022	2023	2024
Aantal passagiers	266.032	223.152	228.359
Aantal passagiersbewegingen	1.959	1.604	1.534
Aantal ton gevlogen vracht	108.218	32.275	38.132
Aantal ton gereden vracht	11.120	31.056	63.838
Aantal vrachtbewegingen	3.266	1.333	1.399
Aantal overige vliegbewegingen*	8.610	6.024	3.923
Trucking** (bewegingen***)	29.285	19.040	32.215

* Onder 'overige vliegbewegingen' wordt verstaan: general aviation (GA)⁴, klein vliegverkeer, vluchten naar en van onderhoudsboulevard MAA.

** Onder trucking wordt verstaan 'gereden vracht'.

*** 1 beweging is of een inkomende- of een uitgaande rit.

Opmerking 1: Met ingang van 2024 rekent MAA vracht die over de weg wordt aangevoerd en met een vliegtuig de luchthaven verlaat tot 'gevlogen vracht'. In 2022 en 2023 werd deze vracht gerekend tot 'gereden vracht'.

Opmerking 2: Vanaf 2024 neemt MAA GA passagiers mee in het 'aantal passagiers'. In de jaren 2022 en 2023 werden deze passagiersaantallen buiten beschouwing gelaten.

Bron: MAA

Figuur 5 specificatie aantallen passagiers en vlieg- en vrachtbewegingen

In 2024 wordt dus met andere cijfers gerekend dan in 2022 en 2023. Niet duidelijk is waarom dit nu gebeurt ook niet wat de geschoonde cijfers zijn, zodat een objectieve vergelijking tussen de jaren 2022 tot en met 2024 kan worden gemaakt. Het zou wellicht beter zijn geweest deze aanpassing ook met terugwerkende kracht was doorgevoerd voor de jaren 2022 en 2023.

Er blijkt een groot verschil te bestaan tussen realisatie en verwachting. MAA krijgt 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. Groot voordeel van Luik ten opzichte van MAA is dat het vliegveld daar 24 uur per dag open is. Als we kijken naar passagiersaantallen wordt in het businessplan voor 2025 een aantal van 470.000 passagiers aangehouden. In 2024 was dit minder dan de helft. Oorzaken voor het achterblijven van passagiersaantallen en cargo worden niet genoemd.

⁴ Onder General Aviation vallen recreatieve luchtvaart, ballonvaren, zweefvliegen, valschermspringen, rondvluchten, vluchten met een privétuig.



Ook wordt er geen toelichting gegeven voor de verwachte exponentiële groei van passagiersaantallen en cargo in de vijfjaarsperiodes tot 2040. Tijdens de feitencontrole op de eerdere basisrapportage is hierop ingegaan:

‘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.’

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 als grootste aandeelhouder van MAA (60%) hier niet nader geïnformeerd over zou moeten worden.

Er wordt op de luchthaven onder leiding van de nieuwe CEO die vanaf 1 oktober 2024 actief is gewerkt aan een visie die moet leiden tot een financieel gezonde luchthaven; dat wil zeggen een sterke cargoluchthaven met een excellent afhandelingsbedrijf. Wat er moet gebeuren en hoeveel er geïnvesteerd moet worden om zover te komen wordt summier toegelicht en niet onderbouwd. De commerciële afdeling dient versterkt te worden om een netwerk op te bouwen in de cargowereld en daarnaast dienen investeringen plaats te vinden in infrastructuur.

Met betrekking tot passagiersaantallen blijft MAA zich de komende jaren richten op groei conform het businessplan. De redenen waarom MAA dit haalbaar acht worden niet toegelicht in de VGR.

2.6.3. 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.

De verwachting is dat de luchthaven in 2027 operationeel break-even draait.

Belangrijke vraag is hoe de luchthaven dit wenst te realiseren. Hiervoor wordt geen verklaring of onderbouwing gegeven.

Gezien het feit dat er sprake is van hoge verliezen is het de vraag waarom er geen halfjaarcijfers worden opgemaakt. Dit geeft GS en PS immers betere mogelijkheden de ontwikkelingen bij MAA te volgen. De jaarcijfers 2023 zijn in oktober 2024 gepubliceerd. Schiphol is niet beursgenoteerd en het publiceren van halfjaarcijfers is dus niet gebonden aan strikte regels die te maken hebben met een beursnotering op de Amsterdamse effectenbeurs. Wel is bij de feitencontrole besproken dat Schiphol gehouden is aan regels die de Autoriteit Consument en markt (ACM) heeft vastgelegd in het ‘protocol financiële verantwoording N.V. Luchthaven Schiphol 2019. Niet is duidelijk geworden of dit publicatie van halfjaarcijfers in de weg staat. Het College heeft echter toegezegd (T9608) dat men zal bezien of het voor deelnemingen mogelijk is om halfjaarcijfers in de voortgangsrapportage op te nemen.

Op pagina 29 van de basisrapportage zien we in 2023 een negatief netto resultaat van € 6,8 mln. Dit resultaat heeft vooral te maken met een sterk dalende brutomarge (van € 26 mln. naar 18,5 mln.) en hogere kosten (van € 25,3 mln. naar € 26,3 mln.); vooral hogere energiekosten en hogere externe advieskosten waren hier de oorzaak van.



De tegenvallende resultaten worden veroorzaakt door tegenvallende omzetten uit zowel passagiersvervoer als vrachtovervoer. Als reden wordt onder andere de aansluiting van twee maanden in 2023 opgevoerd plus de doorwerking daarvan in de vorm van het niet terugkeren van maatschappijen na afronding van de baanrenovatie.

Interessant is het om onderstaand kasstroomoverzicht te bekijken.

De negatieve operationele kasstroom 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 € 26,1 mln. duidt erop dat er aanzienlijke investeringen in het bedrijf zijn gedaan (start- en landingsbaan) voor de lange termijn.

De kasstroom wordt uiteindelijk positief door de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Deze bedraagt immers €37,7 mln. Dit betekent dat MAA haar expansie niet uit winst financiert, maar uit het aantrekken van leningen; extern kapitaal dus. In 2023 is er voor € 37,6 mln. leningen aangetrokken voor financiering kapitaalbreng Schiphol en start en landingsbaan. Dat leidt immers tot een positieve kasstroom.

Kasstroom overzicht 2023		
Kas per 1 januari 2023		10.582.381
Kasstroom uit operationele activiteiten	-6.422.762	
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-26.104.557	
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	37.653.006	
Kasstroom ontwikkeling		5.125.687
Kas per 31 december 2023		15.708.068

Figuur 6 de verschillende kasstromen bij MAA

Op pagina 30 van de basisrapportage is een geconsolideerde balans opgenomen. Bij de analyse van de basisrapportage in november 2024 heeft de griffie aangegeven dat het voor de overzichtelijkheid goed zou zijn in een volgende voortgangsrapportage twee jaar naast elkaar te zetten en balansposten nader toe te lichten, zodat niet alleen duidelijk wordt hoe het resultaat zich heeft ontwikkeld, maar ook hoe de vermogenspositie van MAA is. Dit is echter ook nu weer niet gebeurd.

Bij de feitencontrole is aangegeven dat in de volgende voortgangsrapportage (peildatum 1 juli 2025) de jaarcijfers 2023 en 2024 vergelijkend in beeld zullen worden gebracht.

Er wordt nu gerapporteerd via een kader (businessplan), input directie MAA en opinie GS.

3. Visie Gedeputeerde Staten

Vanaf pagina 31 van de basisrapportage wordt ingegaan op de stoplichtenmethodiek toegepast op de in hoofdstuk 2 van de analyse genoemde doelen.

Op vier belangrijke onderdelen worden de doelstellingen niet behaald.

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



Dit zijn belangrijke parameters voor de ontwikkeling van de luchthaven, waarover dus twijfel bestaat. Omdat evenwel sprake is van lange termijn doelstellingen is het volgens het college nog te vroeg om te stellen dat deze doelen niet zijn of niet zullen worden behaald. Het stoplicht 'een financieel gezonde luchthaven in 2035' kleurt ook oranje. Het college is nog steeds van mening dat de luchthaven in 2027 operationeel break-even zal draaien en dat in de jaren erna volop zal worden geïnvesteerd.

Gedeputeerde Staten vindt het nu niet nodig het businessplan 2022 bij te stellen. Men geeft wel aan dat het tij gekeerd moet worden, maar wat er precies dient te gebeuren is onduidelijk en blijft in het midden. Het is na de renovatie van de start- en landingsbaan niet gelukt om nieuwe vliegmaatschappijen naar Maastricht te halen. Wel is de airline participation manager van Eindhoven Airport (51% belang Schiphol Group) in oktober 2023 in dienst getreden bij HBLM NV. Hij heeft een groot netwerk van passagier airlines contracten, kennis van commercieel parkeren en contacten en ervaring op het gebied van krapte en slot issues in Nederland. Het mag duidelijk zijn dat de provincie in de rol van aandeelhouder vooral kijkt naar de behaalde resultaten, maar de bovengenoemde airline participation manager speelt hierbij een belangrijke rol; toelichting op zijn resultaten ontbreekt.

4. Risico's en Risicobeheersing

In de risicoanalyse op pagina 34 en verder is aandacht besteed aan de risico's. 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.
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.
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.	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.
Rente en aflossingen worden niet of niet geheel voldaan. Het maximale risico dat de provincie loopt betreft het niet terugontvangen van uitstaande hoofdsommen. Per 1 januari 2025 gaat het om een totaalbedrag van € 35,9 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 7 belangrijkste risico's voor provincie Limburg

Bij de feitencontrole voor de basisrapportage in november 2024 is aangegeven dat de provincie als aandeelhouder niet aan het stuur zit in het kader van rolzuiverheid. De vraag is echter of een meerderheidsaandeelhouder, de provincie heeft een belang van 60%, zich zo terughoudend op moet stellen bij een bedrijf waar risico's spelen zoals hiervoor aangegeven.

Hierboven wordt als risico benoemd het verkrijgen van een Luchthavenbesluit; dat is de vergunning om een vliegveld te mogen exploiteren. Al sinds 2013 loopt de procedure bij het ministerie van I&W. In 2019 is het traject stopgezet toen bleek dat de kaders niet strookten met de ambities en toekomstverwachtingen van de toenmalige commerciële exploitant. Krachtens een uitspraak van de Raad van State dient er uiterlijk medio 2025 sprake te zijn van een definitief Luchthavenbesluit. Aangegeven is dat de Raad van State 1 januari 2025 heeft genoemd. De minister van I&W heeft de Tweede Kamer bericht dat die datum niet zal worden gehaald en aangegeven te verwachten dat het Luchthavenbesluit in 2025 zal worden genomen. Zie ook hiervoor in de analyse 2.4.1.

De paragraaf risico's is onvolledig en bevat te weinig concrete informatie. In artikel 5 lid 4 van de Regeling Grote Projecten 2020 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; conform toezegging 9608 is de gedeputeerde



aan de slag om te kijken of er tussentijdse halfjaarcijfers zouden kunnen komen en hoe risico's gekwantificeerd zouden kunnen worden zodat aan de Regeling Grote Projecten 2020 wordt voldaan. Bij de feitencontrole is aangaande risico's nog het volgende gezegd:

'GS monitoren als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken GS (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder erop aan. Indien afgeweken wordt van het Businessplan wordt PS hierover geïnformeerd.

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 2020 aangegeven dat hierover dient te worden gerapporteerd aan Provinciale Staten. Het is belangrijk dat de provincie 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 te weten hoe MAA presteert. In haar rol als meerderheidsaandeelhouder zijn een aantal zaken van belang:

- Leg de belangrijkste informatie over het functioneren van MAA schriftelijk en periodiek vast;
- Laat het niet behalen van doelstellingen daadwerkelijk gevolgen hebben. De directie van de luchthaven moet het gevoel hebben dat het wel degelijk uitmaakt of doelen worden behaald of niet;
- Zorg er altijd voor dat rechten en bevoegdheden van de aandeelhouder duidelijk zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan benoeming van leden van RvC of management of beslissingen over strategie en investeringen.

Deze conclusie sluit aan op het recentelijk gepubliceerde rapport van de Zuidelijke Reken Kamer, Grip op Investerings, waarin wordt geconcludeerd dat het risicomangement niet op niveau is en toezicht en verantwoording effectiever moeten. Dit is eens te meer van belang omdat MAA een dossier is dat al een geschiedenis had voordat de provincie erbij betrokken raakte en de risico's nu vooral bij de provincie liggen.

5. Financiële aspecten

Op pagina 36 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 € 1,532 mln.
- Annuïtaire lening van € 35,2 mln. met een restant hoofdsom per 1 januari 2025 van ruim € 34,3mln.

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	- € 42.943.949
Restant budget voor achterstallig onderhoud per 1 januari 2025:	€ 27.056.051

Naast de uitgaven voor achterstallig onderhoud is er op pagina 36 en 37 van de voortgangsrapportage een overzicht opgenomen van de overige uitgaven.

Totaalbedrag overige uitgaven € 37.283.000,-
 Reeds besteed € 21.059.806,-
 Nog te besteden € 16.223.194,-

Tegenover deze uitgaven staat een beperkt bedrag aan inkomsten van € 3,2 mln. waarvan € 2,1 mln. in de vorm van rente ontvangsten in verband met verstrekte leningen.

6. Moties en toezeggingen

De openstaande moties en toezeggingen zijn opgenomen 39 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. Per 1 mei zijn overigens de meeste toezeggingen afgedaan.

7. 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 daalt in de laatste twee kwartalen. Dit is ook logisch gezien de cijfers van MAA waarbij zowel cargo als passagiers een dalende lijn vertoont.
- **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 schade⁵.

⁵ Vortex of zogturbulentie kan leiden tot schade aan daken onder de aanvliegroute. Het gaat vooral om inwoners van de gemeenten Beek en Meerssen.



- **Achterstallig onderhoud**

Op pagina 52 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 2.6.1.

- **Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport**

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

Bron: NV HBLM

- **Stand van zaken vergunningen en procedures**

De minister van I&W heeft de Tweede Kamer in 2024 bericht dat het Luchthavenbesluit naar verwachting medio 2025 zal worden genomen. 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.

- **Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof**

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

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

De eerste rapportage over de meetresultaten wordt opgeleverd in Q3 2025. De samenvatting van de resultaten hiervan zal worden opgenomen in de daarop volgende voortgangsrapportage.

8. Programmabeheer en projectbeheersing

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

Het programmateam 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.



9. Bevoegdheid

Conform de Regeling Grote Projecten 2020 (RGP 2020) 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 2020 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.

10. 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 2020 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. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat GS een actieve informatieplicht jegens PS hebben.

11. 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.

12. Relatie met programmabegroting – financiële aspecten

Maastricht Aachen Airport is in de programmabegroting 2025 opgenomen bij programma 3. Werken aan een toekomstbestendige economie, onder product 3.1.3. Maastricht Aachen Airport.



13. Samenvattende analyse Griffie

- De Royal Schiphol Group houdt 40% van de aandelen van MAA. Het is niet duidelijk waar nu de meerwaarde van deze samenwerking zit. In de volgende VGR zal dit nader worden toegelicht.
- Al sinds 2019 is de directie van MAA samen met de provincie bezig met het verkrijgen van een nieuw Luchthavenbesluit. Nu is er wederom sprake van vertraging, waarbij niet duidelijk is wanneer besluitvorming plaatsvindt.
- E-Aviation is voor de korte termijn geen winstgevend businessmodel, wellicht dat hybride vliegen meer kansen biedt. De groeicijfers inzake e-Aviation zijn niet meer haalbaar.
- De uitfasering van de meest vervuilende en geluid producerende toestellen is deels gekoppeld aan de inwerkingtreding van het nieuwe Luchthavenbesluit zonder dat duidelijk is wanneer dit Luchthavenbesluit er is.
- MAA is op dit moment bezig met het wegwerken van achterstallig vastgoedonderhoud en wil hiermee de rentabiliteit van het vastgoed vergroten. Hoe dit vorm wordt gegeven komt niet terug in deze VGR, maar wordt wellicht in de volgende VGR besproken.
- Doordat MAA met ingang van 2024 passagiers van de zogenaamde general aviation meetelt met de 'gewone' passagiers en bepaalde vracht die eerder tot getruckte vracht werd gerekend nu meetelt bij gevlogen vracht, is een vergelijking met eerdere jaren niet mogelijk. De conclusie lijkt echter gerechtvaardigd dat het aantal passagiers in 2024 hoger is dan wanneer de oude werkwijze was gevolgd. Het zou duidelijker zijn geweest als deze aanpassing met terugwerkende kracht was doorgevoerd voor 2023 en 2024.
- De oorzaken voor het achterblijven van passagiersaantallen en cargovolume worden niet uitgewerkt; waarom is niet duidelijk.
- In de voortgangsrapportage worden wel mogelijke plannen genoemd om tot een rendabele luchthaven te komen, maar niet wordt aangegeven hoe financiering hiervan plaatsvindt.
- MAA wil een prominente positie gaan innemen op het gebied van excellente goederenafhandeling. Hier zijn mogelijk extra investeringen voor nodig. Hoeveel en waarvoor is niet duidelijk geworden. Wel staat in de VGR dat investeringen in verbeterde goederenafhandeling prioriteit hebben in investeringen in vastgoed.
- Gezien de magere resultaten en de hiermee gepaard gaande risico's voor de provincie Limburg is het aan te raden halfjaarcijfers te verkrijgen naast de jaarrekening. Op die wijze kan beter worden ingespeeld op de actuele ontwikkelingen. Op dit moment wordt deze mogelijkheid onderzocht (toezegging 9608)
- Voor de overzichtelijkheid zou het goed zijn om vergelijkende overzichten te maken van balans en verlies- en winstrekening. Op die manier kunnen vermogenspositie, liquiditeit en rentabiliteit goed worden gevolgd. Dit zal met ingang van de volgende VGR ook gebeuren.



- Het is belangrijk dat de aandeelhouders worden geïnformeerd over risico's. Conform toezeggingen 9608 en 9633 wordt er op dit moment gewerkt aan een betere onderbouwing en uitleg.