



Aan	De leden van Provinciale Staten
Van	Erik Bodewitz
Onderwerp	Analyse herziene Basisrapportage Maastricht Aachen Airport
Datum	24 mei 2024

Analyse bij tweede herziene basisrapportage Groot Project Transitie Maastricht Aachen Airport

Mei 2024



GRIF

Inhoud

1.	Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat	3
1.1.	Bevindingen herziene basisrapportage Transitie Maastricht Aachen Airport	3
1.1.	Achtergrond	3
1.2.	Opmerkingen naar aanleiding van aanbiedingsbrief GS 15 mei 2024.....	5
1.3.	Toelichting op de vijf transitiepaden van MAA	5
1.1.1.	Organisatorisch en financieel gezond	6
1.1.2.	Achterstallig onderhoud.....	7
1.1.3.	Maximaal profiteren van de goedlopende activiteiten	7
1.1.4.	Toekomstbestendig worden door in te zetten op duurzame luchtvaart	7
1.1.5.	Beperken van hinder voor de omgeving.....	9
1.1.6.	Aandacht voor samenwerking met de omgeving en omgevingsmanagement.....	10
2.	Risico's en Risicobeheersing	11
3.	Financiële aspecten	12
3.1.	Balans.....	13
3.2.	Winst- en verliesrekening	14
4.	Governance	15
5.	Bevoegdheid	16
6.	Risico's	16
7.	Periodieke informatie/sturingsinformatie	16
8.	Relatie met programmabegroting – financiële aspecten	16
9.	Meegezonden bijlage(n).....	17
9.1.	Bijlage 1 'Overzicht van de analyse van de wijze waarop GS uitvoering geven aan openstaande toezeggingen en moties van GS (Peildatum 21-05-2024)	17
9.2.	Bijlage 2 Opmerkingen bij sonderende herziene Basisrapportage MAA 11 december 2023	17



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 toezegging 9270 werd de opzet voor deze herzien basisrapportage eerst sonderend met uw Staten gedeeld, waarna de nieuwe opzet van de basisrapportage per 1 januari 2024 zal worden gehanteerd. Het sonderend stuk is behandeld in de commissie ESA op 12 januari 2024.

Hoewel op het sonderende stuk geen analyse van de Statenonderzoeker heeft plaatsgevonden zijn er in de richting van het cluster Programma's en Projecten en de voorzitter van ESA opmerkingen gemaakt ter verbetering van de definitieve herziene basisrapportage (zie bijlage 2). Bij de bespreking van deze analyse geef ik aan hoe hieraan gevolg is gegeven.

De huidige herziene basisrapportage is aangeboden 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.

1.1. Bevindingen herziene basisrapportage Transitie Maastricht Aachen Airport

1.1. 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.

Tijdens de feitencontrole is gebleken dat deze tekst teruggrijpt op de overwegingen die in 2013 een rol hebben gespeeld; deze overwegingen worden hier niet nader uitgelegd.

Vanaf 2016 is de exploitatie van de luchthaven via MAA BV in handen 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 business case 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;



Interne nota

GRIF

- 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;
4. 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.

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.

Op 8 juni 2023 heeft de ondertekening van de participatieovereenkomst met Schiphol NV plaatsgevonden. Feitelijke closing op 1 september 2023 waarbij Schiphol Nederland BV voor 40% aandeelhouder is geworden van Holding Businesspark Luchthaven Maastricht NV.

In de herziene basisrapportage wordt op pagina 7 gesproken over de positieve gevolgen van de toetreding van Schiphol Nederland BV tot HBLM NV.

Zo 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. Verder is het zo dat Schiphol ondersteuning biedt bij IT en IT security vraagstukken. De Griffie vindt dit een positieve ontwikkeling, maar is benieuwd naar de feitelijke resultaten. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat achter de schermen al het nodige is gebeurd. De resultaten worden steeds concreter en daarmee ook voor de buitenwacht zichtbaar.



GRIF

1.2. Opmerkingen naar aanleiding van aanbestedingsbrief GS 15 mei 2024

In de aanbestedingsbrief wordt door GS gesproken over het feit dat de meeste door de commissie ESA ingebrachte punten zijn overgenomen, maar een aantal niet of slechts beperkt in de rapportage zijn verwerkt.

1. Deze basisrapportage wordt niet gezien als evaluatiemoment voor wat betreft eerdere besluitvorming door PS inzake de toekomst van MAA. Als reden wordt genoemd dat de basisrapportage wordt opgesteld zodat PS haar controlerende rol kan vervullen. De Griffie vraagt zich af wat hiermee wordt bedoeld. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat door één of twee fracties is verzocht om de VGR's aan te merken als evaluatiemomenten, waarop heroverwogen kan worden. Dat is niet de bedoeling, zo werd bij de feitencontrole toegelicht.
2. Vraag om concreter inzicht in bijdrage aan toerisme in Limburg is niet beschikbaar. De Griffie vraagt zich af waarom dit nu pas gebeurt. In de feitencontrole is aangegeven dat PS daar nu pas om hebben gevraagd.
3. Data inzake passagiersaantallen en vracht zijn niet compleet zoals gevraagd door PS.
4. Verder wordt door GS voorgesteld het aantal ijkmomenten conform artikel 6 lid 3 Regeling Grote Projecten 2020 te beperken tot één per jaar. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat de ontwikkelingen en actualiteiten zich niet zo snel opvolgen en dat daarom wordt voorgesteld het aantal ijkmomenten, dus de Voortgangsrapportages, terug te brengen naar één keer per jaar (peildatum 1 januari).
Gezien het financieel belang en de ontwikkelingen op de luchthaven zou de Griffie willen vragen niet één keer per jaar, maar één keer per half jaar te rapporteren. Dat sluit ook beter aan bij de Regeling Grote Projecten. Het is aan de Staten hierover te beslissen.

1.3. Toelichting op de vijf transitiepaden van MAA

In het businessplan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven' wordt de visie van de luchthaven als volgt beschreven.

'transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven'

Aan de hand van de vijf transitiepaden bespreken wij de ontwikkelingen.



GRIF

1.1.1. Organisatorisch en financieel gezond

Wat hoopt MAA te bereiken?

1. In 2022 waren er 197 mensen in dienst (183,7 FTE) en dit aantal is gestegen in 2023 naar 206 (199,1 FTE).
2. Aantal passagiers en vracht laat de volgende lijn zien conform businessplan 2022.

	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

De feitelijk gerealiseerde cijfers zien er als volgt uit.

	2022	2023
Passagiers	266.032	273.152
Passagiersvluchten	1.959	1.604
Ton gevlogen vracht	108.218	32.275
Ton gereden vracht	11.120	31.056
Vrachtvvluchten	3.266	1.333
Vliegbewegingen	8.610	6.024
Trucking (bewegingen)	29.285	19.040

Hieruit blijkt een groot verschil tussen realisatie en verwachting te bestaan. De verklaring wordt gevonden in sluiting van de start- en landingsbaan in 2023 voor twee maanden in verband met aanleg nieuwe startbaan en de situatie op de mondiale luchtvrachtmarkt. Deze verklaring is summier en niet onderbouwd. Ook is er geen toelichting en onderbouwing gegeven voor de exponentiële groei van passagiersaantallen en cargo in de vijfjaarperiodes tot 2040. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat dit de verklaring is die MAA ook publiekelijk heeft gegeven.



GRIF

MAA heeft hier voor nu geen verder onderzoek naar laten doen, maar baseert zich op haar expert judgement. De groei van aantallen passagiers en cargo is beschreven in het businessplan 2022, waar PS mee heeft ingestemd. Afgesproken is dat bij de komende Voortgangsrapportages hier dieper op wordt ingezoomd en verdere verduidelijking plaatsvindt.

3. Voor het exploiteren van een luchthaven is een Luchthavenbesluit nodig. Al sinds 2013 loopt de procedure bij het ministerie van I&W voor een nieuwe vergunning. De minister van I&W heeft de Tweede Kamer in december 2023 bericht dat het Luchthavenbesluit medio 2025 zal worden genomen. Wat is de reden dat het traject nu al meer dan 11 jaar loopt, vraagt de Griffie zich af. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat er in feite twee procedures speelden. Er is eerder een LHB-traject doorlopen. Deze is op het laatste moment stopgezet toen bleek dat de kaders niet strookten met de ambities en toekomstverwachtingen van de toenmalige commerciële exploitant. De huidige procedure is vorig jaar van start gegaan.

1.1.2. Achterstallig onderhoud

Wat hoopt MAA te bereiken?

1. Achterstallig onderhoud is noodzakelijk om de exploitatie optimaal te ondersteunen. Denk hierbij aan de reeds afgeronde startbaanrenovatie, renovatie van gebouwen op het luchthaventerrein en vernieuwing van de passagiersterminal. De provincie heeft hier een bedrag van € 70 mln. voor uitgetrokken; deels in de vorm van een lening van € 35,2 mln., een agiostorting van € 23,9 mln. en een eenmalige (achterstallige) NEDAB van € 10,9 mln. Tijdens de feitencontrole is gesproken over de agiostorting. Aangegeven werd dat dit weliswaar geen subsidie is, maar dat de storting boekhoudkundig wel geheel voorzien is, uitgaande van een worse-case scenario.

1.1.3. Maximaal profiteren van de goedlopende activiteiten

Wat hoopt MAA te bereiken?

1. MAA blijft in 2023 en (naar verwachting 2024) qua geluidsbelasting onder de belasting in 2019
2. In de eerste helft van 2023 is de start- en landingsbaan gerenoveerd. Ook het overige achterstallig onderhoud wordt gestructureerd aangepakt.

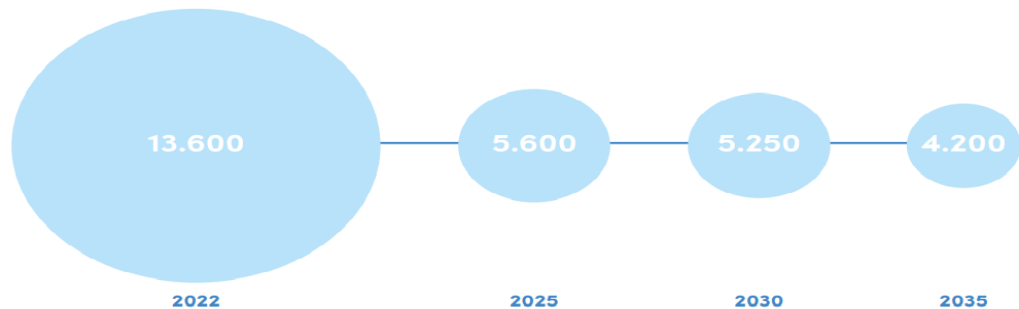
1.1.4. Toekomstbestendig worden door in te zetten op duurzame luchtvaart

Wat hoopt MAA te bereiken?

1. Het aantal ernstig gehinderden (EGH) dient in stappen te worden teruggebracht conform onderstaand schema.



GRIF



Dit dient te worden gerealiseerd door stapsgewijze groei van het aantal vluchten en een verschuiving naar meer vrachtverkeer. Stillere vliegtuigen en vliegen op minder hinderlijke tijdstippen gaan hiervoor zorgen.

Volgens de Griffie is dit te algemeen geformuleerd zonder nadere toelichting hierop. Tijdens de feitencontrole werd aangegeven dat dit geen nieuw statement is, maar voortkomt uit het businessplan 2022. De Griffie pleit ervoor dit soort getallen in toekomstige voortgangsrapportages te voorzien van een onderbouwing.

Verder wordt aangegeven dat het aantal zwaardere vliegtuigen zoals Boeing 747-400 en MD11 in de toekomst geweerd gaan worden.

De Griffie vraagt zich af welke gevolgen het weren van deze vliegtuigen heeft op de rentabiliteit van de luchthaven. Bij de feitencontrole werd toegelicht dat je bepaalde toestellen weert, waardoor er ruimte ontstaat voor extra vliegbewegingen en daling van de overlast. De Griffie vraagt zich dan wel af hoe die groei in extra vliegbewegingen wordt gecreëerd.

- 2 MAA zet in op de ontwikkeling van eAviation, waarbij met elektronische vliegtuigen wordt gevlogen.

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

MAA zet in op de ontwikkeling van e-Aviation en wil één van de eerste vliegvelden in Nederland worden waarop met elektrische vliegtuigen wordt gevlogen. De nauwe samenwerking met de Technische Universiteit van Aken (RWTH) heeft geresulteerd in 22 elektrische vluchten in de tweede helft van het jaar.

De elektronische luchtvaart is volop in ontwikkeling, maar de ontwikkeling van elektrisch vliegen loopt nog steeds niet volgens planning. MAA heeft hier geen invloed op en dit is wel van cruciaal belang voor de doorontwikkeling van MAA. Het is de bedoeling dat er in 2024 een plan van aanpak komt.



GRIF

Conform de huidige stand van zaken is de prognose uitdagend te noemen. Het ontwikkelen van elektronische vliegtuigen zorgt voor grote uitdagingen.

Batterijen zijn op dit moment nog onvoldoende krachtig om de extra zware vliegtuigen (batterijen) lang en dus commercieel te laten vliegen. Verder is het vliegbereik nog veel te beperkt en is de oplaadinfrastructuur niet op orde. Tot slot is het voldoen aan certificering en (veiligheids) regelgeving een complex proces en zijn de productiekosten te hoog. Bovengenoemde ontwikkelingen vergen veel tijd, prognosecijfers zijn daarom erg onzeker.

Tijdens de feitencontrole is naar voren gekomen dat deze ambitie in het businessplan 2022 is geformuleerd. PS heeft hiermee ingestemd. Voor PS staat voorop dat het aantal ernstig gehinderden naar beneden moet worden gebracht door het gebruik van elektrische vliegtuigen. De Griffie vraagt wel voor de volgende Voortgangsrapportage een goede onderbouwing van de exponentiële groei van het aantal passagiers van eAviation.

- De luchthaven wil verduurzaming vorm geven door bij te dragen aan de energietransitie (de weg naar Net Zero 2030), circulaire economie en het stimuleren van de lokale economie (local sourcing). Concreet is men bezig met het stimuleren van CO2 maatregelen voor partijen op en rond de luchthaven. Ook is in de vernieuwde startbaan ledverlichting aangebracht en voor de inkoop van elektriciteit is MAA per 1 januari 2024 overgestapt op groene stroom.

1.1.5. Beperken van hinder voor de omgeving

Wat hoopt MAA te bereiken?

- Het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) registreert alle meldingen over het luchtverkeer boven Limburg.

Periode	Totaal		Melders die tussen 1 en 50 meldingen doen		Melders die meer dan 50 meldingen doen	
Periode	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
1 ^e kwartaal 2022	370	17.586	303	2.514	67	15.072
2 ^e kwartaal 2022	426	19.374	352	2.924	74	16.450
3 ^e kwartaal 2022	503	21.221	426	3.162	77	18.059
4 ^e kwartaal 2022	357	12.688	305	1.437	52	10.523
1 ^e kwartaal 2023	208	7.180	178	1.529	30	5.651
2 ^e kwartaal 2023	135	2.260	120	939	15	1.321
3 ^e kwartaal 2023	315	10.523	272	2.109	43	8.414
4 ^e kwartaal 2023	210	6.520	183	2.165	27	5.083
Bron: KICL						

We zien dat in 2023 ten opzichte van 2022 het aantal meldingen van overlast sterk afneemt. Niet is aangegeven wat hier de oorzaak van is. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat het aan het KICL is om dit te duiden. Men denkt dat baansluiting in 2023 en het minder in de belangstelling staan van MAA de oorzaken hiervan zijn. In de volgende Voortgangsrapportage vraagt de Griffie hier meer toelichting op te geven.



Interne nota

GRIF

1.1.6. Aandacht voor samenwerking met de omgeving en omgevingsmanagement

Wat hoopt MAA te bereiken?

- 1 Oprichting van een Omgevingsfonds dat moet bijdragen aan het verhogen van de leefbaarheid in het gebied en het verminderen van overlast voor omwonenden. Op 15 augustus 2023 is de Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA opgericht. Het fonds verstrekt subsidies aan particuliere initiatieven voor activiteiten of projecten die een bijdrage leveren aan het bevorderen van de leefbaarheid rondom luchthaven MAA en het voorkomen van overlast (www.omgevingsfondsmaa.nl).



2. Risico's en Risicobeheersing

In de risicoanalyse op pagina 42 en verder is aandacht besteed aan de risico's.

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

Risico	Beheersmaatregelen
Niet verkrijgen vergunningen (Luchthavenbesluit of Wnb-vergunning)	Inpassen in ruimte die er binnen de exploitatie is en kijken welke investeringen kunnen worden uitgesteld.
Neergang economie, waardoor luchtvracht terugloopt.	MAA is een flexibele organisatie die relatief makkelijk kan afschalen als volumes in passagiers en vrachtvolume dalen (zie ook businessplan MAA 2022 over scenario's als de vraag met 10% terugloopt.
Uitvoeringsrisico's zoals niet behalen CO2 doelstellingen	Cultuur & Competentieprogramma gaat bijdragen aan verdere executieve professionalisering. Ook de samenwerking met Schiphol is hiervoor van belang.
Elektrisch vliegen in combinatie met NEDAB	Elektrisch vliegen kan leiden tot verhoging van de NEDAB kosten.
Tegenvallende vervoersaantallen	Zie uitvoeringsrisico's en neergang economie.

Deze paragraaf 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

Tijdens de feitencontrole is hier het volgende over gezegd:

'Risicomanagement is de verantwoordelijkheid van het bestuur van de vennootschap. Ook de inschatting en kwantificering van kansen en gevolg (impact) hoor daar thuis en niet hier. Dit is niet iets van de aandeelhouder en betreft ook geen openbare informatie. Ik stel voor dat we, conform bij andere grote projecten, een inschatting van het risico qua impact aanduiden (laag, middel, hoog),'

De Griffie is het hier niet mee eens en denkt dat het juist van belang is 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. Deze conclusie sluit aan op het recentelijk gepubliceerde rapport van de Zuidelijke Reken Kamer, Grip op Investerings, waarin wordt geconcludeerd dat het risicomanagement niet op niveau is en toezicht en verantwoording effectiever moeten.



3. Financiële aspecten

Financieel overzicht fMaastricht Aachen Airport (MAA)

Naam	Beschikbaar	Uitbetaald, stand 1 januari 2024	Restant	PS-besluit
Eenmalige (achterstallige) NEDAB	€ 10.900.000			
NEDAB 2023 (jaarlijks € 5,5 mln.)	€ 5.500.000	€ 5.500.000	€ -	02-06-2022 16-12-2022
Vortex schade	€ 133.000	€ -	€ 133.000*	
Omgevingsfonds 2023 t/m 2027	€ 8.750.000	€ -	€ 8.750.000	16-12-2022
Revolverende uitbreidings- investeringen luchthaven MAA	€ 15.000.000	€ 9.512.449	€ 5.487.551	16-05-2014 09-10-2015
Bijdragen gemeente Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen**	€ 6.000.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000	nvt
Bijdrage beveiligings- en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 400.000***	13-12-2019
Lening achterstallig onderhoud	€ 35.200.000	€ 35.200.000	€ -	03-06-2022
Achterstallig onderhoud t.b.v. transitie MAA	€ 23.900.000		€ 23.900.000	16-12-2022



GRIF

Op pagina 46 en 47 van de herziene basisrapportage zijn een tweetal leningen opgenomen, waaronder de hierboven genoemde lening van € 35,2 mln. die is verstrekt in mei 2023. Daarnaast nog een lening van € 2 mln. die in maart 2016 is verstrekt. Het valt de Griffie op dat deze lening niet is terug te vinden in het hierboven genoemde overzicht. Bij de feitencontrole is gebleken dat de lening die in 2016 is verstrekt vanaf het begin in 2016 als onderdeel van het krediet 'Revolverende Uitbreidings-investeringen MAA' is opgenomen. De € 2.0 mln. is derhalve onderdeel van de vermelde € 9.512.449,-. De Griffie denkt dat het goed is dit separaat te presenteren.

De provincie Limburg heeft in totaliteit € 70 mln. euro ter beschikking gesteld voor achterstallig onderhoud. Dit betreft een lening voor de renovatie van de start- en landingsbaan van € 35,2 mln. Daarnaast een NEDAB vergoeding van € 10,9 mln. plus een investeringskrediet van € 23,9 mln.

Geconsolideerde gepubliceerde jaarrekening		2023	2022				
Geconsolideerde winst- en verliesrekening				Geconsolideerde balans per 31 december 2022			
Bruto-bedrijfsresultaat	€	-	€ 25.950.671	Activa		Passiva	
Kosten				Vaste Activa	44.451.608	Groepsvermogen	29.646.683
Personeelskosten	€	-	€ 16.590.979	Flottende activa	15.453.646	Voorzieningen	72.160
Afschrijvingen	€	-	€ 3.659.130			Langlopende schulden	20.984.450
Overige bedrijfskosten	€	-	€ 5.073.362	Totaal van activa	59.905.254	Kortlopende schulden	9.201.961
Totaal	€	-	€ 25.323.471			Totaal van passiva	59.905.254
Bedrijfsresultaat	€	-	€ 627.200				
Rentebaten en -lasten	€	-	€ -709.210				
Totaal resultaat voor belastingen			-82.010				
Vennootschapsbelasting			85.425				
Aandeel resultaat deelnemingen	€	-	€ 197.475				
Netto-resultaat		-	200.890				

3.1. Balans

Bovenstaande cijfers zijn opgenomen op pagina 48 en 49 van de herziene basisrapportage zonder dat daar enige toelichting op is gegeven. Het overzicht roept veel vragen op.

Tijdens de feitencontrole is hier het volgende over gezegd:

'Hier is gekozen voor de kerncijfers van balans en winst- en verliesrekening van NV HBLM, met verwijzing naar openbare publicatiecijfers voor aanvullende toelichtingen. Hier zit een hele wereld van controles, waarderingen en verslaggevingsvoorschriften achter, die meestal niet openbaar zijn en wij niet kunnen en gaan toelichten in de voortgangsrapportage. Daarbij is m.i. dit niet het niveau waarop PS geïnformeerd dient te worden, maar het niveau voor GS, die de aandeelhoudersrelatie behartigt.'

De Griffie wil benadrukken dat het van groot belang voor PS is om cijfermatig goed geïnformeerd te worden over actuele ontwikkelingen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de volgende zaken:

- Post financiële vaste activa van € 7,7 mln. Wat is dit en waarom wordt er gekozen voor een constructie met een NV en CV naast elkaar
- Schulden aan groepsmaatschappijen. Wat is dit en wat is er afgesproken



GRIF

- Huurbetalingen en huurverplichtingen
- Andere posten waar verschuivingen zijn waar te nemen.

De Griffie zou ervoor willen pleiten in de volgende voortgangsrapportage een vergelijkend overzicht op te nemen van de belangrijkste balansposten met een toelichting op significante wijzigingen.

3.2. Winst- en verliesrekening

- Personeelskosten zijn ten opzichte van 2021 met € 1.84 mln. gestegen. Wat is hier de verklaring voor?
- Schiphol Nederland B.V. heeft inmiddels een 40% belang in NV HBLM. In wezen heeft Schiphol hier niets voor betaald, omdat zij voor een bedrag van € 4,2 mln. nieuwe aandelen verwerft. Dit leidt tot verwatering van het bestaande aandelenkapitaal. Waarom is voor deze constructie gekozen?

Bij de feitencontrole wordt hier het volgende over gezegd:

‘Als er geen nieuwe aandelen zouden zijn uitgegeven zou Schiphol 40% van de aandelen van de provincie moeten overnemen en dan zou de Provincie dit bedrag ontvangen. Dit had gekund, maar daar schiet de vennootschap voor de toekomst financieel niets mee op.’

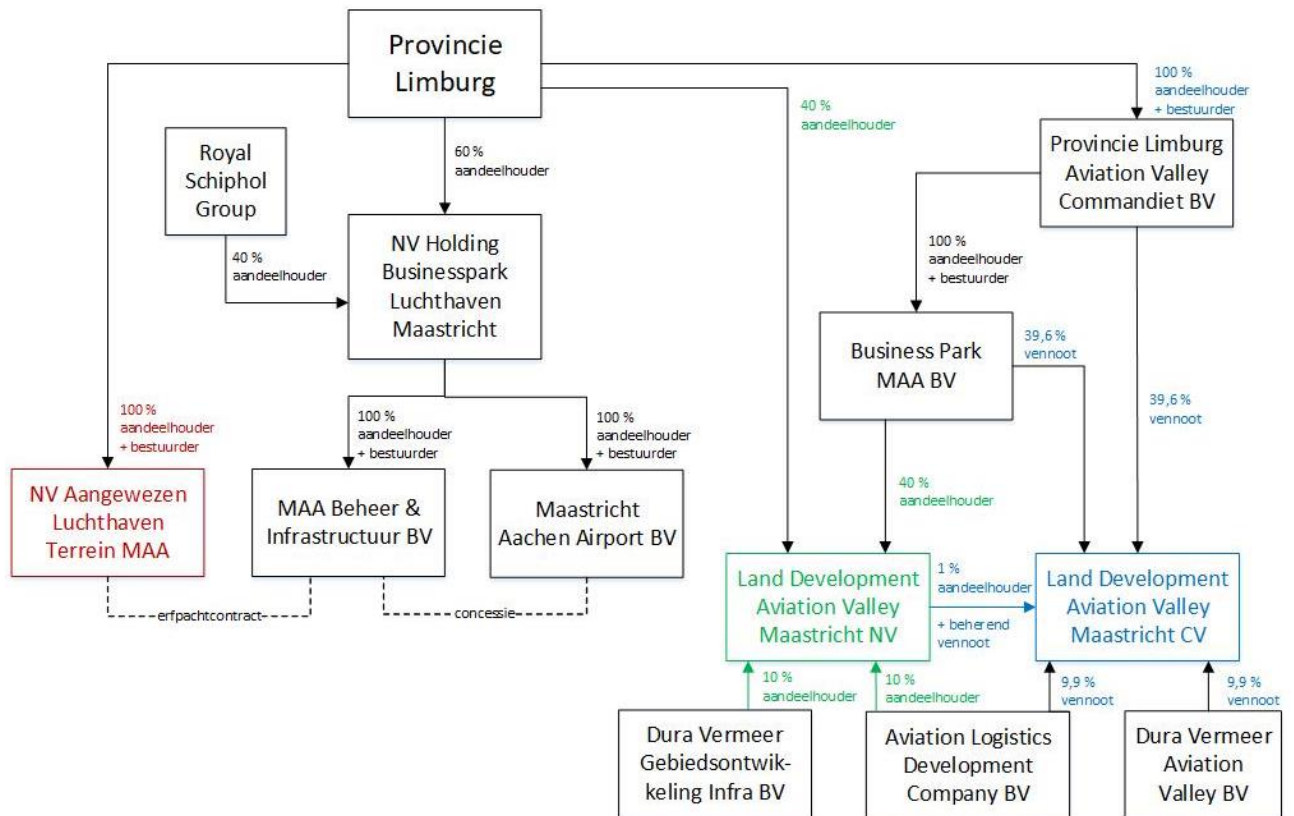
De Griffie herhaalt hetgeen hierboven is gezegd. Voor de volgende Voortgangsrapportage is beter inzicht vereist in de ontwikkeling van de rentabiliteit en kosten door het presenteren van vergelijkende overzichten met toelichting.



4. Governance

Teneinde goed in te kunnen schatten hoe de organisatiestructuur in elkaar zit is het van belang nadere toelichting te krijgen op onderstaand organogram. We spreken in deze herzien basisrapportage met name over NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht; echter zoals te zien zijn er een groot aantal vennootschappen actief om deze holding heen. In de herziene basisrapportage mogen de Staten verwachten dat hier een toelichting plaatsvindt op de activiteiten van deze vennootschappen en de financiële belangen en risico's die hiermee gemoeid zijn. Dit ontbreekt helaas, waardoor niet goed is aan te geven welke risico's zijn verbonden aan de governance.

Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat dit een terecht punt is en dat hier met ingang van de volgende voortgangsrapportage gevolg aan wordt gegeven.





5. Bevoegdheid

Conform de Regeling Grote Projecten 2020 (RGP) analyseert de griffie de door GS verstrekte informatie in de vorm van een (herziene) basisrapportage 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.

6. 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 deze herziene basisrapportage en 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.

7. 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 per 1 januari 2024, 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.

8. Relatie met programmabegroting – financiële aspecten

Maastricht Aachen Airport is in de programmabegroting 2024 opgenomen bij programma 3. Werken aan een toekomstbestendige economie, onder product 3.1.3. Maastricht Aachen Airport.



Interne nota

GRIF

De volgende verbonden partijen zijn opgenomen in de paragraaf verbonden partijen en bijbehorende bijlage:

- Aangewezen Luchtvaartterrein Maastricht-Aachen Airport N.V.
- Holding Businesspark Luchthaven Maastricht N.V
- Land Development AviationValley Maastricht C.V.
- Land Development AviationValley Maastricht N.V.
- Provincie Limburg AviationValley Commandiet B.V.

9. Meegezonden bijlage(n)

- 9.1. [Bijlage 1 'Overzicht van de analyse van de wijze waarop GS uitvoering geven aan openstaande toezeggingen en moties van GS \(Peildatum 21-05-2024\)](#)
- 9.2. [Bijlage 2 Opmerkingen bij sonderende herziene Basisrapportage MAA 11 december 2023](#)



GRIF

Bijlage

Overzicht van de wijze waarop GS uitvoering geven aan de openstaande moties en toezeggingen (Bron: IBABS, peildatum 7 mei 2024).

Omschrijving motie	Stand van zaken openstaande motie	Constatering bij de analyse door de Griffie
Motie 2948 Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om: - Het voorstel PIP proefdraaien Maastricht-Aachen airport ongeacht de dan geldende richtlijnen conform de omgevingswet voor te leggen aan Provinciale Staten; - De doorrekening van de GRE 3-zijdig WEST conform toezegging 9218 voor te leggen aan Provinciale Staten bij de behandeling van het voorstel PIP Proefdraaien; - Indien aan de orde andere doorgerekende alternatieve afschermingsmaatregelen voor te leggen aan Provinciale Staten; - Bij de doorrekeningen tevens een aantal dekkingsvoorstellen voor te leggen aan Provinciale Staten; - Zo snel als mogelijk te starten met de gesprekken met alle betrokken partners om de omgevingsbewuste investering dekkend te krijgen.	28-2-2024 De ontwerp Wnb-vergunning is op 15 december 2023 gepubliceerd en het ontwerp PIP, de ontwerp omgevingsvergunning milieu en het ontwerpbesluit hoger grenswaarden op 28 december 2023. Onder meer heeft een technische informatiesessie met PS plaatsgevonden, waarin gesproken is over het GRE-onderzoek. Op dit moment wordt de in het kader van het ontwerp-PIP beschikbare informatie over de effecten en kosten van verschillende GRE-varianten verder aangevuld. Daarbij betrekken wij ook de zienswijzen op het ontwerp-PIP. De zienswijzentermijn loopt tot 22 februari. Na afronding van de zienswijzentermijn worden de gevraagde dekkingsvoorstellen samen met betrokken partners verder uitgewerkt.	Na toelichting door GS is nu de vraag wanneer de gevraagde dekkingsvoorstellen verder zullen worden uitgewerkt en wanneer PS daarover kunnen beslissen.

Omschrijving toezegging	Stand van zaken actuele openstaande toezeggingen (peildatum 7 mei 2024)	Constatering bij de analyse door de Griffie
-------------------------	---	---



GRIF

Toezegging 9349 (12-01-2024) Gedeputeerde Satijn zegt toe de nieuwe CEO van HBLM, die voor de zomer zal aantreden, uit te nodigen voor een kennismaking met de Statencommissie ESA eind 2024 en in een presentatie te schetsen wat in de praktijk, naast het aandeelhouderschap, de meerwaarde van Schiphol Nederland BV voor Maastricht Aachen Airport is.		Eind 2024 vind presentatie plaats. Is er al een datum gepland? Tijdens de feitencontrole werd aangegeven dat dit nog niet het geval is zolang er geen nieuwe CEO is.
Toezegging 9348 (12-01-2024) Gedeputeerde Satijn zegt toe de wensen en suggesties die door de leden van de Statencommissie ESA ten aanzien van de concept herziene basisrapportage MAA zijn ingebracht in samenhang te zullen beoordelen en bij de eerstvolgende rapportage te zullen aangeven hoe met de wensen en suggesties is omgegaan.		In deze herzien basisrapportage MAA is niet aangegeven hoe is omgegaan met de wensen en suggesties van de leden van de Statencommissie ESA. Vraag is waarom niet en hoe hier alsnog gevolg aan zal worden gegeven.
Toezegging 9333 (24-11-2023) Gedeputeerde Satijn zegt toe om een jaar na de start van het Omgevingsfonds in de voortgangsrapportage (peildatum 1 januari 2025) te rapporteren over de activiteiten die het bestuur van de stichting in 2024 heeft uitgevoerd.		Is hier al een datum voor gepland? Feitencontrole: Nee, wordt meegenomen in de VGR met peildatum 1-1-2025. Naar verwachting voorjaar 2025.
Toezegging 9271 (09-06-2023) Gedeputeerde Satijn zegt toe dat GS zich zullen beraden over de mogelijkheid / wenselijkheid om de bedrijven op en rond de luchthaven aan te sporen om in financiële zin bij te dragen aan het 'Omgevingsfonds	30-08-2023 Op het moment dat de Stichting Omgevingsfonds is opgericht en er duidelijkheid bestaat over de werkwijze en verdere invulling van de stichting zullen wij PS informeren over zowel de invulling als over het betrekken van de bedrijvigheid bij	



GRIF

MAA' en dat de Statencommissie zal worden geïnformeerd over de invulling van het 'Omgevingsfonds MAA'.	het fonds andere dan de MRO-bedrijven die al een toezegging hebben gedaan. 27-9-2023 Zie MP van 26 september 2023 (GS DOC-549667) 28-2-2024 GS zullen op aangeven van de stichting behulpzaam zijn bij het aantrekken van bijdragen van bedrijven die op of rond de luchthaven zijn gevestigd. Deze toezegging worden afgedaan aangezien met toezegging 9333 is toegezegd dat in de VGR met als peildatum 1-1-2025 zal worden gerapporteerd over de resultaten van het omgevingsfonds.	
Toezegging 9270 (09-06-2023) Gedeputeerde Satijn zegt toe dat GS uitvoering geven aan de in amendement 145 geformuleerde wens van PS om per 1-1-2024 een herziene basisrapportage te ontvangen waarmee de performance en doelrealisatie van 'Transitie MAA' kan worden gemonitord. De opzet voor deze herziene basisrapportage zal sonderend met de Statencommissie worden besproken waarna de nieuwe opzet van de basisrapportage vanaf 1-1-2024 zal worden gehanteerd. In deze nieuwe systematiek zal onder meer aandacht worden geschonken aan de werkgelegenheidscijfers. Termijn sonderende bespreking is najaar 2023. Deze wordt in de voorraadagenda opgenomen en zo mogelijk gecombineerd met toezegging 9271.	14-11-2023 Wij streven ernaar om het voorstel voor herziening van de basisrapportage begin december a.s. aan PS te kunnen aanbieden. 9-1-2024 Op 15 december 2023 is de herziene basisrapportage toegestuurd aan PS ter sondering in de SC ESA op 19 januari 2024.	



GRIF

Toezegging 9227 (16-12-2022) Gedeputeerde Satijn zegt toe Provinciale Staten te informeren over hoeveel mensen/woningen worden uitgekocht inzake het omgevingsfonds en over het aantal gemeenten dat wel of niet participeert in de 12e Voortgangsrapportages MAA.	14-11-2023 Zie de 12e voortgangsrapportage (GS DOC-00412577). 28-2-2024 Deze toezegging kan vervallen aangezien met toezegging 9333 is toegezegd dat in de VGR met als peildatum 1-1-2025 zal worden gerapporteerd over de resultaten van het omgevingsfonds.	
Toezegging 9218 (02-12-2022) De kosten van een 3-zijdige GRE aan de A2-kant van de luchthaven zullen in het kader van de procedure van het 'PIP Proefdraaien' nader worden gespecificeerd.	9-1-2024 Zie MP van 9-12-2022 (GS DOC-00387173).	



Bijlage 2

Opmerkingen bij sonderende herziene Basisrapportage MAA 11 december 2023

Wij ontvingen bovengenoemde rapportage. Deze dient als voorloper voor de uitgebreide en cijfermatig onderbouwde herziene basisrapportage welke later zal volgen.

Het groot project Transitie Maastricht Aachen Airport valt onder de Regeling Grote Projecten 2020 en dient qua rapportagevorm en als informatiebron aan een aantal specifieke eisen te voldoen.

De sonderende rapportage die nu voorligt voldoet hieraan niet.

Ik geef de aandachtspunten aan:

- **1.2. Achtergrond MAA** --> Gesproken wordt over het feit dat de luchthaven van belang is voor het leef- en vestigingsklimaat en dat de luchthaven op Limburgse schaal relevante sociaaleconomische effecten heeft. Wat is het belang en voor wie is dat belangrijk. En wat zijn die sociaaleconomische effecten?
- **1.4. Toetreden Schiphol Nederland BV** --> Wat staat in de participatie overeenkomst en welke prijs heeft Schiphol voor haar 40% belang betaald?
- **2.1. Een duurzame luchthaven met minder EGH** --> In het businessplan wordt gesproken over organisatorisch en financieel gezond zijn? In de uiteindelijke rapportage dient dit uitgebreid te worden toegelicht conform RGP 2020 met informatie uit jaarverslagen. Denk hierbij aan zaken als kostenopbouw, kostenontwikkeling, exacte financiering (wijze van financiering uitvoerings- en investeringskosten), budgettaire inpassing in provinciale begroting en eventuele overschrijdingen).
Verder wordt gesproken over de speerpunten tot aan 2027 --> duidelijk aangeven waar MAA staat per speerpunt en hoe de doelstellingen (welke?) dienen te worden bereikt.
- **2.2. prestatie-indicatoren MAA** --> Speerpunten behalve werkgelegenheid zijn niet SMART en onduidelijk is wat de doelen zijn. Dit moet echt concreter.
- **3.1 Directe werkgelegenheid** --> Hoe wordt de directheid gemeten? Hier duidelijk omschrijven en aangeven.
- **3.3 Inzetten stillere vliegtuigen en verminderen hinder** --> Als je luidruchtigere vliegtuigen wilt weren hoe vertaalt zich dat economisch (winstgevendheid)?
- **3.4. Ontwikkeling eAviation** --> wat is dit en zijn die schattingen realistisch?
- **3.6 Achterstallig onderhoud** --> wat zijn precies de doelstellingen als het gaat om achterstallig onderhoud?
- **5.2. Toekomstige besluitvorming/betrokkenheid PS** --> 23 februari 2024 is er een informatiesessie. Het zou goed zijn vragen voor te bereiden door PS?



- **6.2. Risico's en beheermaatregelen** --> Onder deze paragraaf zijn een groot aantal risico's uit de RGP 2020, die verplicht beschreven dienen te worden niet vermeld. Denk hierbij aan de omvang van risico's, de financiële gevolgen van risico's en het specifieke risico voor de provincie.

Naar mijn mening dienen bovenstaande zaken zeker meegenomen te worden in de definitieve en inhoudelijk te beoordelen herziene basisrapportage.

Het is mijn gedachte dat het goed is deze korte bevindingen te sturen naar de voorzitter ESA en aan de hand daarvan te kijken of en hoe we het sjabloon kunnen perfectioneren en de ontbrekende informatie in de definitieve rapportage toe te voegen. Daarnaast wellicht ook aandacht besteden aan de inhoudelijke opmerkingen om te voorkomen dat de rapportage niet concreet genoeg blijkt te zijn.

Erik Bodewitz

Statenonderzoeker