provincie
Limburg

Provinciale Staten

Clustercode	PP	**Uw kenmerk**	-
Ons kenmerk	DOC-00995518	**Maastricht**	19 oktober 2026
Bijlage(n)	1	**Verzonden**	19 oktober 2026

Onderwerp
Informerend stuk inzake Vierde voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA' peildatum 1-7-2026

Geachte Staten,

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

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

Bij het opstellen van deze vierde voortgangsrapportage zijn de aandachtspunten uit de analyse van de Statenonderzoeker en de opmerkingen uit de behandeling van de derde voortgangs-rapportage in de Statencommissie ESA betrokken.

Omdat de interpretatie van de kleuren bij de stoplichtmethode met vijf kleuren tot verwarring en onduidelijk leidde, hebben wij ervoor gekozen om het aantal stoplichtkleuren tot drie terug te brengen. In de voorliggende voortgangsrapportage worden drie categorieën gehanteerd:
- de doelstelling is behaald → groen;
- het is nog niet duidelijk of de doelstelling wel of niet binnen de gestelde termijn wordt behaald → oranje;
- de doelstelling is niet behaald → rood.

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
+31 43 389 99 99
www.limburg.nl

Met het oog op een goede en actuele informatievoorziening aan Provinciale Staten is het digitale MAA-dashboard de afgelopen periode verder doorontwikkeld.

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

ID nr.	Toezegging	Status
9629	'Gedeputeerde Satijn gaat na of het mogelijk is om te onderzoeken in de voortgangsrapportages NV HBLM te benchmarken met andere luchthavens en zo ja in welke vorm de resultaten kunnen worden gepresenteerd.'	24-09-2026 De uitvoering van deze toezegging is ter hand genomen. Streven is om PS voor het einde van het jaar te berichten.
9745	Gedeputeerde Satijn zegt toe in het eerste kwartaal van 2026 een kennismakingsbijeenkomst te organiseren tussen de commissie ESA en de CEO van Maastricht Aachen Airport (MAA).	24-09-2026 In overleg met de griffie wordt de kennismaking ingepland op 27-11-2026.
9871	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat de meerjarenprognose 2026–2030 van MAA vertrouwelijk met Provinciale Staten wordt gedeeld, zodra deze van de bestuurder van MAA is ontvangen en in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van de luchthaven is vastgesteld.	24-09-2026 Zodra de prognose door de bestuurder van MAA is aangeleverd en door de AvA is vastgesteld, wordt deze vertrouwelijk met PS gedeeld.

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

Tussentijdse informatie en dashboard
Tussen de peildatum van deze voortgangsrapportage en het moment van aanbieding aan Provinciale Staten hebben zich enkele relevante ontwikkelingen voorgedaan. Provinciale Staten is hierover tussentijds geïnformeerd via de onderstaande mededelingen portefeuillehouder.

1. Mededeling portefeuillehouder d.d. 8 juli 2026 (GS DOC-00930655) inzake update Dashboard Maastricht Aachen Airport;
2. Mededeling portefeuillehouder d.d. 20 augustus 2026 (GS DOC-00968284): inzake ontwikkelingen rond MAA (en toezegging 9775 Informeren over besprekingen directie en raad van commissarissen MAA);
3. Mededeling portefeuillehouder d.d. 26 augustus 2026 (GS DOC-00951075): inzake update dashboard MAA Q2 2026.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

provincie Limburg

Informerend stuk

Programma en Projecten

Onderwerp	Vierde voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA' peildatum 1-7-2026
Datum	19 oktober 2026

Onderwerp

Vierde voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA'

Samenvatting

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

Kennisnemen van

Voorliggende voortgangsrapportage bestaat uit twee delen:
Met het eerste deel rapporteert het College vanuit de aandeelhouderspositie over de stand van zaken van de voor NV HBLM (en de onderliggende dochtervennootschappen MAA BV en MAABI BV) gestelde doelstellingen en de daarmee voor de Provincie samenhangende financiën. Tevens worden de risico’s voor de Provincie en de te treffen beheersmaatregelen beschreven.
In het tweede deel worden actualiteiten omschreven die weliswaar buiten de projectscope liggen, maar waarvan Provinciale Staten hebben aangegeven geïnformeerd te willen worden:
- de door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) geregistreerde meldingen;
- de stand van zaken van de activiteiten van de Stichting Omgevingsfonds MAA;
- achterstallig onderhoud; directe werkgelegenheid MAA;
- lopende planologische- en vergunningentrajecten;
- zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof.

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+31 43 389 99 99
www.limburg.nl

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

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

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

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

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

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

Vervolg

Conform de Regeling grote projecten wordt elk halfjaar, een voortgangsrapportage ‘Groot Project Transitie MAA’ opgesteld. De eerstvolgende voortgangsrapportage, met peildatum 1 januari 2027, zal in het eerste kwartaal van 2027 aan uw Staten worden voorgelegd.

Bijlage(n)

Vierde Voortgangsrapportage Groot Project ‘Transitie MAA’ peildatum 1 juli 2026.

Transitie Maastricht Aachen Airport

Vierde Voortgangsrapportage

peildatum 1 juli 2026



Oktober 2026

Inhoudsopgave

Deel I **3**
1. **Inleiding Basisrapportage 'Transitie Maastricht Aachen Airport'** 4
2. **Scope** 4
3. **Achtergrond** 4
4. **Governance MAA** 6
5. **Hoofddoelstelling** 8
6. **Doelmonitoring en doelrealisatie** 9
7. **Visie Gedeputeerde Staten** 34
8. **Risico's** 36
9. **Inzet provinciale middelen** 40
10. **Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten** 43
11. **Projectbeheer en projectbeheersing** 53

Deel II **54**
A. **Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer** 55
B. **Stand van zaken Omgevingsfonds MAA** 58
C. **Achterstallig onderhoud** 61
D. **Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport** 62
E. **Stand van zaken vergunningen en procedures** 62
F. **Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof** 64
G. **Grafiek passagiers- en cargovluchten** 66

Bijlagen **68**
Bijlage 1: Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten 69
Bijlage 2: Toekomstperspectief voor eAviation bij MAA - actualisatie 1 januari 2026 74
(visie NV HBLM) 74
Bijlage 3: Vrachtvolumes Maastricht Aachen Airport 77
Bijlage 4: Begrippenlijst 78

Deel I

Kern informatieverschaffing aan Provinciale Staten

Scope, doelrealisatie, risico's en financiën

1. Inleiding Basisrapportage ‘Transitie Maastricht Aachen Airport’

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

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

2. Scope

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

In het tweede deel beschrijven Gedeputeerde Staten actualiteiten die weliswaar buiten de scope liggen, maar waarvan Provinciale Staten hebben aangegeven geïnformeerd te willen worden:
- de door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) geregistreerde meldingen;
- de stand van zaken van de activiteiten van de Stichting Omgevingsfonds MAA;
- achterstallig onderhoud;
- directe werkgelegenheid MAA;
- de lopende planologische- en vergunningentrajecten;
- zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof.

3. Achtergrond

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

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

Provinciale Staten besloten op dat moment om de luchthaven, onder voorwaarden, open te houden. Deze voorwaarden zijn beschreven in het door Provinciale Staten aangenomen Amendement 145 Heldens c.s. ‘Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA’.
Gedeputeerde Staten kregen daarbij de opdracht om uiterlijk 31 december 2022 een voorstel met uitgewerkt Businessplan aan Provinciale Staten voor te leggen dat recht zou doen aan de volgende kaders:

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

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

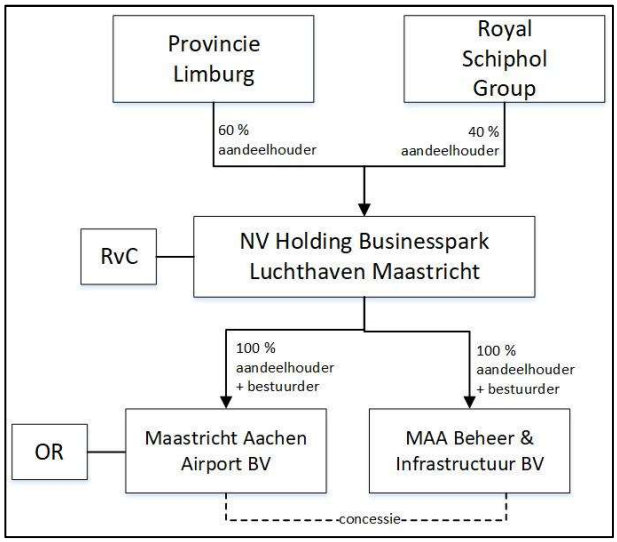
Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten kennis genomen van het Businessplan en ingestemd met het daarbij behorende voorgestelde dekkingsvoorstel.

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

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

4. Governance MAA

De Governance van MAA is in onderstaande figuur weergegeven.



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

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

Toekomstbestendig:

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

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

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

Bij de behandeling van de tweede Voortgangsrapportage Transitie MAA in de Statencommissie ESA op 21 november 2025 heeft een aantal fracties aangegeven behoefte te hebben aan een nadere uitwerking van de hiervoor geschetste meerwaarde van aandeelhouder RSG.
Evenals de Provincie Limburg is RSG een financieel solide aandeelhouder met een langetermijn betrokkenheid bij MAA. De toegevoegde waarde van de deelname van RSG aan MAA komt ook tot uiting in de volgende aspecten:

- De samenwerking is in 2025 verder geïntensiveerd, wat bijdraagt aan het vergroten van de slagkracht van MAA. In dat kader heeft RSG onder meer ondersteuning geboden bij het invullen van de (interim) CEO-positie na het vertrek van de zittende CEO.
- RSG en MAA voeren een gezamenlijke cargopropositie naar de markt. ~~Dit betekent dat MAA actief wordt aangeboden aan luchtvaartmaatschappijen die goederen van of naar Nederland willen vervoeren. Ook voeren RSG en MAA gezamenlijk gesprekken met cargopartijen om de beschikbare vrachtcapaciteit in NL optimaal te benutten.~~ We bieden (potentiële) cargoklanten een pakket aan waarbij ze hun basis op Schiphol voeren en aanvullende bewegingen via MST kunnen invullen. Daarnaast investeert Schiphol samen met MAA in een uniform Nederlands luchtvrachtsysteem waar dezelfde werkwijze wordt gehanteerd op beide luchthavens. Dit maakt het voor agenten hetzelfde om hun vracht via Schiphol of MAA te laten vervoeren. Denk hierbij aan dezelfde Douane-, AEO- en PGTS processen. Daarnaast wordt gewerkt aan de uitrol van het centrale IT- en dataplatform van de Nederlandse luchtvrachtsector naar MAA.

- RSG stelt zich in haar eigen tienjarenstrategie voor Schiphol tot doel om samen met de regionale luchthavens het Nederlandse luchthavensysteem te versterken om zo luchtvaart toegankelijk te houden voor alle Nederlanders. Hierbij willen zij het 'luchthavensysteem' optimaliseren door voor elke regionale luchthaven die onderdeel uitmaakt van de Schiphol groep een onderscheidende propositie te kiezen. De samenwerking en synergie tussen luchthavens worden versterkt en de regionale luchthavens worden koplopers op specifieke innovatiegebieden. De verwachting is dat dit na de zomer gereed is.

NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht

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

Bestuurder en Raad van Commissarissen van NV HBLM per 1 juli 2026 ~~1 januari 2025 (en ongewijzigd per 30 juni 2025)~~

Bestuurder	~~de heer Meijs t/m 31-10-2025~~ ~~de heer Jan Eerkens sinds 1-11-2025 (ad interim)~~ de heer De Man (sinds 1 februari 2026)

Raad van Commissarissen	– de heer Weekers – mevrouw Palmen (gestopt per 1 juli 1026) – de heer Kloosterziel – de heer Penseel – vacature (op voordracht Schiphol Nederland BV)

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

MAA Beheer & Infrastructuur BV.
Bij MAABI B.V. is de infrastructuur (waaronder de start- en landingsbaan) van de luchthaven ondergebracht en wordt de concessieovereenkomst beheerd.
Doel van MAABI B.V. is een rendabele exploitatie van het vastgoed te realiseren met zowel MAA B.V. als derden als huurder van het vastgoed.

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

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

5. Hoofddoelstelling

Provinciale Staten hebben in het kader van de besluitvorming in juni en december 2022 overwogen dat *"Maastricht Aachen Airport van vitaal belang is voor zowel onze regionale als onze nationale infrastructuur en op draagvlak kan rekenen van een meerderheid van de Limburgers"* en *"voor de toekomst open dient te blijven"*. Daarbij is besloten dat de luchthaven de transitie dient door te maken naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.

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

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

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

A. Duurzame luchthaven

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

B. Omgevingsbewuste luchthaven

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

C. Toekomstbestendige luchthaven

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

6. Doelmonitoring en doelrealisatie

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

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

A. Duurzame luchthaven

Doelstelling A1 Businessplan 2022:
Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen.
Hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht, en de Regeling burgerluchthavens vormen samen het wettelijk milieukader voor Maastricht Aachen Airport. Deze regels bevatten normen voor geluid, openingstijden van de luchthaven, en regels voor verschillende soorten vluchten. Na afloop van elk gebruiksjaar stelt de Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaartautoriteit (ILT-LVA) een rapport op over de naleving van deze regels.

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

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

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

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

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

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

Geluidhinder – Ernstig Gehinderden

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

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

~~**Stand van zaken per 1 januari 2026**~~

~~In het Luchthavenbesluit dat de luchthaven begin 2026 gaat aanvragen wordt middels geluidscontouren het plafond voor het maximaal aantal ernstig gehinderden (EGH) vastgelegd. De activiteiten richten zich op het verkrijgen van dit besluit. De luchthaven werkt toe naar indiening van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit, inclusief milieueffectrapportage. De planning is gericht op inwerkingtreding medio 2027, waarbij de geluidscontouren en vlootmix inclusief tijden en bestemmingen worden aangepast.~~

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

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

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

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

~~Het ontmoedigen van de meest geluidsproducerende vliegtuigen heeft invloed op de samenstelling van de vloot en is een van de maatregelen die de luchthaven kan treffen om het aantal ernstig gehinderden te verminderen.~~
~~De beoogde stapsgewijze daling van het aantal ernstig gehinderden is in de besluiten van Provinciale Staten uit 2022 gekoppeld aan het inwerkingtreden van het LHB. De luchthaven verwacht dat het wegvallen van bepaalde vluchten als gevolg van deze ontmoediging kan worden gecompenseerd door de voordelen van een langere baan.~~

~~Bron: Maastricht Aachen Airport~~

Stand van zaken per 1 juli 2026
Provinciale Staten hebben in 2022 besloten het aantal ernstig gehinderden (EGH) als gevolg van de luchthavenactiviteiten stapsgewijs terug te brengen. Daarbij is een taakstellende afname vastgesteld naar maximaal 5.600 ernstig gehinderden in 2025, 5.250 in 2030 en 4.200 in 2035. Om deze doelstellingen te realiseren, is in het Businessplan 2022 een samenhangend pakket aan maatregelen voorzien.

De maatregelen richten zich onder meer op het aanpassen van de vliegtijden van de luchthaven, waarbij de openstelling verschuift van 06.00 uur naar 07.00 uur, het beperken van vrachtvluchten in de avonduren en het wijzigen van de vlootsamenstelling door de inzet van stillere vliegtuigtypen en het uitfaseren van de meest geluidbelastende toestellen. Daarnaast wordt de beschikbare geluidsruimte stapsgewijs teruggebracht. De maatregelen dragen gezamenlijk bij aan de beoogde afname van het aantal ernstig gehinderden en dienen tegelijkertijd voldoende ruimte bieden om de geambieerde vracht- en passagiersvolumes te faciliteren.

De maatregelen moeten in onderlinge samenhang worden bezien, omdat de beoogde afname van het aantal ernstig gehinderden wordt bepaald door het gezamenlijke effect van de maatregelen en niet door iedere maatregel afzonderlijk. Daarbij is met name de combinatie van het aantal vliegbewegingen, de tijdstippen waarop deze plaatsvinden en de vlootsamenstelling bepalend. Binnen de vastgestelde kaders van Provinciale Staten kan MAA in beperkte mate sturen op deze factoren. De door Provinciale Staten vastgestelde taakstellende afname van het aantal ernstig gehinderden is hierbij leidend.

Hoewel het nieuwe Luchthavenbesluit nog niet in werking is getreden, is het door Provinciale Staten vastgestelde maximale aantal ernstig gehinderden in 2025 niet overschreden. Dit komt doordat de beschikbare gebruiksruimte van de luchthaven in 2025 niet volledig is benut.
De maatregelen met betrekking tot de gewijzigde openingstijden en de toekomstige gebruiksruimte worden verankerd in het nieuwe Luchthavenbesluit. MAA heeft hiervoor op 7 januari 2026 een aanvraag ingediend bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Naar verwachting wordt tegen het einde van 2026 een ontwerp-Luchthavenbesluit gepubliceerd en wordt het definitieve Luchthavenbesluit in de tweede helft van 2027 vastgesteld.

Ook het gebruik van de volledige baanlengte van 2.750 meter is gekoppeld aan de inwerkingtreding van het nieuwe Luchthavenbesluit. Hiervoor is goedkeuring van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vereist. De aanvraag voor het hiervoor benodigde veiligheidscertificaat wordt tegen het einde van 2026 voorzien.

Provinciale Staten hebben gevraagd naar de effecten van de uitfasering van bepaalde vliegtuigtypen op de rentabiliteit van MAA. Omdat bij het opstellen van het Businessplan 2022 reeds rekening is gehouden met deze uitfasering, heeft deze geen additionele gevolgen voor de rentabiliteit van MAA.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling A1
Gedeputeerde Staten stellen vast dat de uitfasering van bepaalde vliegtuigtypen nog niet volledig is uitgevoerd. Dit is een gevolg van het feit dat de uitfasering in het Businessplan is gekoppeld aan de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit. Deze vertraging heeft evenwel geen gevolgen voor de met Provinciale Staten afgesproken afname van het aantal ernstig gehinderden in 2030 en 2035. Gedeputeerde Staten blijven de voortgang nauwgezet volgen.

Doelstelling A2 Businessplan 2022:
Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten.

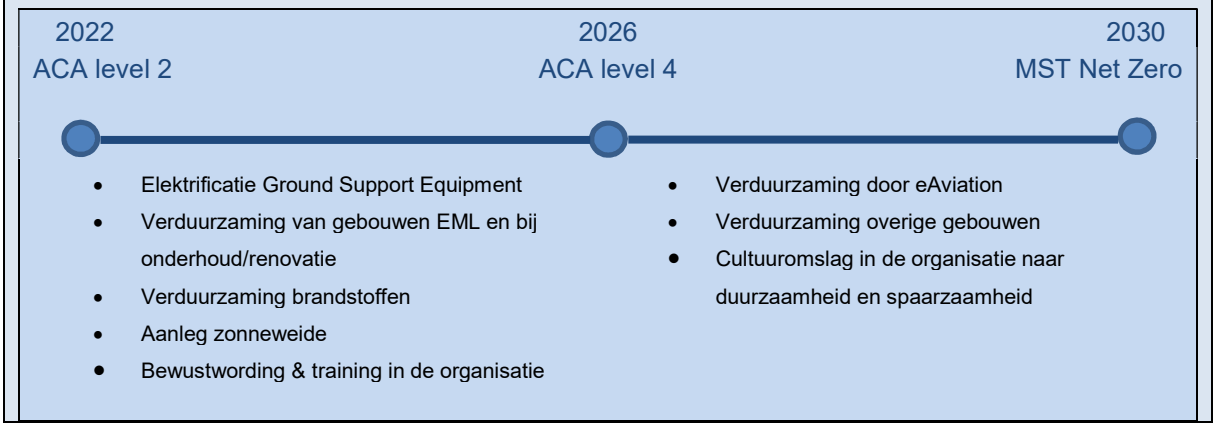
Businessplan

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

- Het opwekken van duurzame energie.
- Reductie CO_2-uitstoot door:
  - Elektrificatie van het materieel,
  - Verduurzaming van de gebouwen,
  - Verduurzaming van de brandstoffen.
- Reductie van indirecte CO2-uitstoot (via klanten van MAA en leveranciers van MAA).
- Circulaire economie: activiteiten om te komen tot zero waste.
- Lokale economie: activiteiten in het kader van local sourcing.

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

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



~~**Stand van zaken per 1 januari 2026**~~

~~**Subdoelstelling**~~	~~**Activiteiten**~~
~~**Emissiereductie**~~	~~Maastricht Aachen Airport maakt sinds boekjaar 2024 volledig gebruik van duurzaam opgewekte Nederlandse windenergie. Op basis van de audit die eind 2025 is afgerond, resulteerde dit in een CO_2-reductie van 741 ton ten opzichte van 2023 toen de luchthaven nog grijze stroom afnam. Deze reductie is vergelijkbaar met het jaarlijkse elektriciteitsverbruik van circa 300 Nederlandse huishoudens. MAA blijft inzetten op duurzame inkoop.~~
~~**Energie-infrastructuur en netcapaciteit**~~	~~Samen met netbeheerder Enexis bereidde MAA in 2025 de benodigde netverzwaring voor om verdere elektrificatie mogelijk te maken. De kabel voor de nieuwe hoofdaansluiting wordt begin van 2026 op het luchthaventerrein aangelegd. Installatie en ingebruikname volgen zodra netcapaciteit dit toelaat.~~
~~**Verduurzaming van de grondoperatie**~~	~~MAA stelde in Q3-Q4 2025 een planning op voor de vervanging en elektrificatie van grondmaterieel tot aan 2030. Voorafgaand hieraan werden er diverse elektrische voertuigen getest en retrofitmogelijkheden onderzocht. Ook werd een volledig elektrische~~

	~~vliegtuigtrap geleverd, geschikt voor widebody- en narrowbody vliegtuigen evenals een hybride-terreinwagen voor de afdeling Aerodrome Services.~~ ~~MAA verwacht de komende jaren d.m.v. deze planning de grond-operatie verder te verduurzamen met als doel netzero in 2030. Daarmee wordt invulling gegeven aan amendement 145 onderdeel 3b.~~
~~**Afval & circulariteit**~~	~~In 2025 richtte MAA een milieupark in voor de gescheiden inzameling van al haar afvalstromen. Op die manier kan het afval efficiënt worden aangeboden voor verdere verwerking en recycling. Afgelopen zomer werd het milieupark in gebruik genomen. Op deze manier draagt de luchthaven bij aan een circulaire economie.~~
~~**Structuur & verantwoording (ESG)**~~	~~Eind 2025 werden de voorbereidingen afgerond voor de eerste ESG-rapportage van MAA. Deze rapportage biedt gestructureerd inzicht in prestaties op het gebied van milieu, maatschappij en bestuur (alomvattend voor duurzaamheid) en wordt in juni 2026 gepubliceerd.~~

~~Bron: Maastricht Aachen Airport~~

Stand van zaken per 1 juli 2026

MAA werkt intensief aan de voorbereidingen om elektrisch vliegen mogelijk te maken. Zo is gestart met het onderzoek naar een AI-gestuurd Smart Energie Management Systeem, dat de toekomstige energiestromen op de luchthaven optimaal moet kunnen aansturen. Daarnaast wordt een integraal elektrificatieplan voor de airside-operatie opgesteld, inclusief de verduurzaming van Ground Support Equipment (GSE). In dit plan worden zowel AC- als DC-laadoplossingen uitgewerkt voor de huidige én toekomstige behoefte. De DC-laders kunnen tevens worden ingezet voor het laden van de eerste generatie elektrische vliegtuigen, zoals de BETA ALIA CX300, die recent in Nederland aanwezig was.

Subdoelstelling	Activiteiten
Emissiereductie	Maastricht Aachen Airport maakt sinds boekjaar 2024 volledig gebruik van duurzaam opgewekte Nederlandse windenergie. Op basis van de audit die eind 2025 is afgerond, resulteerde dit in een CO_2-reductie van 741 ton ten opzichte van 2023 toen de luchthaven nog grijze stroom afnam. Deze reductie is vergelijkbaar met het jaarlijkse elektriciteitsverbruik van circa 300 Nederlandse huishoudens. MAA blijft inzetten op duurzame inkoop.
Energie-infrastructuur en netcapaciteit	Samen met netbeheerder Enexis bereidde MAA in 2025 de benodigde netverzwaring voor om verdere elektrificatie mogelijk te maken. De kabel voor de nieuwe hoofdaansluiting wordt in 2026 op het luchthaventerrein aangelegd. Installatie en ingebruikname volgen zodra netcapaciteit dit toelaat.
Verduurzaming van de grondoperatie	MAA stelde in Q3-Q4 2025 een planning op voor de vervanging en elektrificatie van grondmaterieel tot aan 2030. Voorafgaand hieraan werden er diverse elektrische voertuigen getest en retrofitmogelijkheden onderzocht. Ook werd een volledig elektrische vliegtuigtrap geleverd, geschikt voor widebody- en narrowbody vliegtuigen evenals een hybride-terreinwagen voor de afdeling Aerodrome Services.

	MAA werkt momenteel een plan uit voor AC en DC-laadoplossingen op airside. Om dit mogelijk te maken zal ook een Energie Management Systeem worden geïmplementeerd. MAA wil hiermee de komende jaren de grondoperatie verder verduurzamen met als doel netzero in 2030.
Afval & circulariteit	Afval wordt via het in 2025 in gebruik genomen milieupark efficiënt aangeboden voor verdere verwerking en recycling.
Structuur & verantwoording (ESG)	Met de voorbereiding van een eerste ESG-rapportage is gestart. Deze rapportagevorm is vrijwillig. MAA heeft ervoor gekozen de verdere uitwerking niet voort te zetten. De aandacht richt zich op het realiseren van concrete verduurzamingsmaatregelen en het benutten van mogelijkheden om de luchthaven verder te verduurzamen.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling A2
Gedeputeerde Staten constateren dat de luchthaven voortgang boekt bij de verduurzaming van de grondgebonden activiteiten. Er zijn op meerdere onderdelen concrete stappen gezet, waaronder de verduurzaming van de energievoorziening, de voorbereiding van de elektrificatie van het grondmaterieel, de versterking van de energie-infrastructuur en de inrichting van een circulaire afvalverwerking. Daarmee wordt uitvoering gegeven de in het Businessplan opgenomen verduurzamingsopgave. Op basis van de huidige inzichten zijn er geen aanwijzingen dat de doelstellingen ten aanzien van Airport Carbon Accreditation Level 4 en een net zero luchthavenoperatie niet binnen de beoogde termijnen zoals gesteld in het Businessplan kunnen worden gerealiseerd.

Doelstelling A3 Businessplan 2022:
Het verduurzamen van het vliegverkeer door in te zetten op elektrisch vliegen (e-Aviation).

Businessplan
Doelstelling: In het Businessplan is verwoord dat de luchthaven als één van de eerste luchthavens van Nederland wil inzetten op eAviation[1]. De volgende ontwikkeling van het aantal e-Aviation passagiers wordt daarbij beoogd.

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

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

~~**Stand van zaken per 1 januari 2026**~~

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

~~**ACI Europe Eco-Innovation Award: 2025**~~

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

~~**Toekenning Flying Field Lab – Elektrisch Vliegen**~~

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

~~Bron: Maastricht Aachen Airport~~

Stand van zaken per 1 juli 2026

Elektrisch vliegen op MAA bevindt zich in een ontwikkelfase. De ontwikkeling van elektrisch vliegen verloopt trager dan in het Businessplan 2022 op basis van de destijds voorliggende studies werd voorzien. De destijds opgenomen prognoses zijn daardoor, op basis van de huidige marktontwikkelingen, niet langer realistisch. MAA heeft geen invloed op het tempo waarin fabrikanten nieuwe toestellen ontwikkelen en certificeren. De verwachte marktintroductie verschuift inmiddels richting 2030–2035 voor kleinere toestellen tot circa 19 passagiers en 2035–2040 voor toestellen in de 90-passagierscategorie.

Tegelijkertijd zijn er concrete ontwikkelingen. Zo landde in 2026, na een periode zonder nieuwe vliegtuigtypes, de BETA ALIA CTOL voor het eerst in Nederland. Hoewel dit toestel nog niet op MAA heeft gevlogen, is de luchthaven met de fabrikant in gesprek over een toekomstige pilotoperatie.

MAA investeert vooruitlopend op deze ontwikkelingen in toekomstige elektrische luchtvaart. Het programma Flying Field Lab is van start gegaan. Het betreft een samenwerking tussen VISTA

college en Deltion College, gericht op het opleiden en voorbereiden van studenten om in de toekomst met elektrische vliegtuigen te kunnen werken. Naar verwachting wordt in de komende periode kantoorruimte op MAA ter beschikking gesteld aan het Flying Field Lab.
Daarmee blijft MAA, ondanks de vertraagde marktontwikkeling, onverminderd inzetten op e-aviation en zorgt de luchthaven ervoor dat de noodzakelijke infrastructuur en operationele randvoorwaarden aanwezig zijn zodra elektrische luchtvaart commercieel opschaalt.

Zie voor wat betreft de stand van zaken van het realiseren van de voor elektrisch vliegen noodzakelijke voorzieningen de beschrijving van de voortgang van doelstelling A2 en voorts bijlage 2 van deel II van deze voortgangsrapportage.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling A3

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

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

Gedeputeerde Staten constateren dat de ontwikkeling van elektrisch vliegen achterblijft bij de verwachtingen in het Businessplan 2022. De marktintroductie van elektrisch vliegen verloopt trager dan destijds was voorzien. Dit wordt in hoge mate bepaald door mondiale technologische ontwikkelingen (waaronder ook de ontwikkeling en certificering van nieuwe vliegtuigtypen) die buiten de directe invloedssfeer van de luchthaven liggen.

Tegelijkertijd zien Gedeputeerde Staten dat MAA wel al concrete maatregelen treft om de benodigde randvoorwaarden te creëren om elektrisch vliegen te kunnen faciliteren. Zo wordt gewerkt aan de benodigde energie- en laadinfrastructuur en de verdere elektrificatie van de airside-operatie.

MAA is door haar aandeelhouders gevraagd verbetervoorstellen uit te werken en een geactualiseerde meerjarenprognose tot 2030 op te stellen, waarin onder meer de actuele verwachtingen ten aanzien van passagiersvervoer, cargo en e-aviation worden betrokken. Bij het actualiseren van deze verwachtingen maakt MAA mede gebruik van de binnen Royal Schiphol Group beschikbare kennis en expertise over ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt.

De ontwikkeling van e-aviation verloopt inmiddels trager dan ten tijde van het opstellen van het Businessplan 2022 werd voorzien. Op dit moment kan nog geen conclusie worden getrokken over de realiseerbaarheid van de lange termijn doelstelling voor e-aviation, aangezien deze ontwikkeling in belangrijke mate wordt bepaald door mondiale technologische en marktontwikkelingen.

B. Omgevingsbewuste luchthaven

Doelstelling B1 Businessplan 2022:
Het verbeteren van het omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven.

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

~~**Stand van zaken per 1 januari 2026**~~
~~Met het oog op het versterken van een goede en open relatie met de omgeving heeft MAA in de afgelopen periode verschillende acties ondernomen.~~
~~Deze zijn opgenomen in onderstaand overzicht. Daarbij is tevens weergegeven wat deze acties hebben opgeleverd (output). MAA zet daarbij in op het verminderen van hinder, onder meer door het ontmoedigen van vrachtverkeer tussen 06:00 en 07:00 uur en het uitfaseren en ontmoedigen van de meest vervuilende en geluid producerende toestellen.~~

~~Ondernomen acties~~	~~Output~~
~~Overleggen met de omgeving~~	~~4x in 2025 deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO)~~ ~~4x in 2025 kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA'~~ ~~4x in 2025 Open Coffee voor alle omwonenden van MAA~~ ~~De hiervoor genoemde overleggen vinden plaats met verschillende omwonenden(vertegenwoordigers).~~ ~~De CRO en het kwartaaloverleg vinden plaats onder begeleiding van een voorzitter en op basis van een vooraf afgestemde agenda.~~ ~~Het kwartaaloverleg is geëvalueerd en wordt voortdurend bijgestuurd en geoptimaliseerd in overleg met de deelnemers, zodat dat dit overleg bijdraagt aan het verminderen van de hinder(beleving) in de directe omgeving van de luchthaven.~~ ~~Tijdens de Open Coffee komen zeer diverse onderwerpen ter sprake. Om de opkomst en de informatiewaarde te stimuleren, wordt gewerkt met een vooraf afgestemd thema. Dit resulteerde in een hogere opkomst (20+ aanwezigen).~~
~~Informatievoorziening omwonenden~~	~~MAA maakt verwacht vliegverkeer bekend dat afwijkt van regulier verkeer~~ ~~Actualiseren website MAA waar omwonenden informatie kunnen vinden over:~~ ~~- Volumes~~ ~~- Vliegbewegingen~~

	- Metingen luchtmeetnet Berichtenservice over proefdraaisessie (Whatsapp) Berichtenservice over extensies (mail en website) Berichtenservice over verwacht vrachtverkeer tussen 6 en 7
Burennieuws	Via de website informeert MAA omwonenden over zaken die van invloed zijn op hun leefomgeving. Denk hierbij aan lesvluchten, bijeenkomsten, maatregelen, werkzaamheden, vergunningen, etc. Omwonenden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsalert bij updates op deze website.
Omgevingsfonds	Het Omgevingsfonds functioneert onafhankelijk van de luchthaven. De stichting bepaalt haar eigen beleid en geeft daar uitvoering aan. Daar waar de stichting dat nodig of wenselijk acht, kan men een beroep doen op MAA om bijvoorbeeld kennis te delen (bijvoorbeeld de ervaringen die in het kader van 'vortex pilot' (zie hierna) zijn opgedaan en informatie over vliegverkeer t.b.v. onderzoeken en analyses die door het Omgevingsfonds worden uitgevoerd. In 2025 werd kennis met betrekking tot hinder beperkende maatregelen gedeeld. Daarnaast leverde MAA in 2025 een bijdrage van 500.000,- aan het Omgevingsfonds
Vortex regeling	In vervolg op de 'vortex pilot' onderzoekt het Omgevingsfonds welke maatregelen kunnen worden getroffen om preventief vortex schade te voorkomen. Wanneer de resultaten van dat onderzoek bekend zijn, zal het Omgevingsfonds bepalen welke maatregelen bij welke woningen zullen worden getroffen. Het Omgevingsfonds staat aan de lat voor een meer structurele oplossing ter voorkoming van vortex schade. In geval van calamiteiten, waarbij daken als gevolg van vortex beschadigd raken, is het aan Maastricht Aachen Airport om deze schade te herstellen. In 2019 is dit (in overleg met de Provincie, gemeente Meerssen en gemeente Beek) vastgelegd in een protocol. Indien eenzelfde woning binnen 5 jaar opnieuw schade oploopt aan het dak biedt de luchthaven aan het dak te verankeren. In 2025 ontving de luchthaven in totaal acht meldingen, afkomstig van 7 vluchten.
Pilot Vortex	Samen met Provincie Limburg en Gemeente Beek heeft MAA een pilot uitgevoerd om binnen een afgebakend gebied de bewoners aan te bieden de daken preventief te verankeren. De bewoners van de 97 woningen binnen het gedefinieerde gebied hebben een uitnodiging én reminder ontvangen voor een gesprek. 48 adressen hebben zich aangemeld voor een gesprek, waarvan 24 bewoners inmiddels de verklaring hebben ondertekend. Alle werkzaamheden zijn uitgevoerd. Momenteel worden voorbereidingen getroffen aan één woning waar, ondanks de aangebrachte verankering, toch dakpannen zijn losgeraakt.

~~Burendag 27 september 2025~~	~~Open dag met circa 2.000 bezoekers~~

~~Bron: Maastricht Aachen Airport~~

Stand van zaken per 1 juli 2026

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

Ondernomen acties	Output
Overleggen met de omgeving	2x deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) 2x kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA' 2x Open Coffee voor alle omwonenden van MAA 2x groepsgesprekken ten behoeve van het onderzoek naar het omgevingsbewustzijn van de luchthaven onder omwonenden. De hiervoor genoemde overleggen vinden plaats met verschillende omwonenden(vertegenwoordigers). De CRO en het kwartaaloverleg vinden plaats onder begeleiding van een onafhankelijke voorzitter en op basis van een vooraf afgestemde agenda. Het kwartaaloverleg is geëvalueerd en gaat zich meer richten op het verminderen van de hinder(beleving) in de directe omgeving van de luchthaven. Tijdens de Open Coffee komen diverse onderwerpen ter sprake. Om de opkomst en de informatiewaarde te stimuleren, wordt gewerkt met een vooraf afgestemd thema. 31 maart stond de aanvraag voor het Luchthavenbesluit op de agenda en 21 mei de voorbereidingen voor de overname van vluchten door MAA voor Transavia en TUI tijdens de Baanrenovatie van Eindhoven Airport.
Informatievoorziening omwonenden	MAA informeert omwonenden actief over vliegverkeer dat afwijkt van het reguliere verkeersbeeld. Daarnaast is de website geactualiseerd, zodat omwonenden daar actuele informatie kunnen vinden over onder meer verkeersvolumes, vliegbewegingen en metingen uit het luchtmeetnet. Voor specifieke activiteiten maakt MAA gebruik van aanvullende berichtgeving. Zo worden omwonenden via WhatsApp geïnformeerd over proefdraaisessies en via e-mail en de website over extensies. Ook wordt informatie verstrekt over verwacht vrachtverkeer tussen 06.00 en 07.00 uur. Deze laatste berichtgeving is inmiddels geautomatiseerd, zodat deze tijdiger en nauwkeuriger kan worden verstrekt.

Burennieuws	Via de website informeert MAA omwonenden over zaken die van invloed zijn op hun leefomgeving. Denk hierbij aan lesvluchten, bijeenkomsten, maatregelen, werkzaamheden, vergunningen, etc. Omwonenden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsalert bij updates op deze website.
Omgevingsfonds	Het Omgevingsfonds functioneert onafhankelijk van de luchthaven. De stichting bepaalt haar eigen beleid en geeft daar uitvoering aan. Daar waar de stichting dat nodig of wenselijk acht, kan men een beroep doen op MAA om bijvoorbeeld kennis te delen (bijvoorbeeld de ervaringen die in het kader van 'vortex pilot' (zie hierna) zijn opgedaan en informatie over vliegverkeer t.b.v. onderzoeken en analyses die door het Omgevingsfonds worden uitgevoerd.
Vortex regeling	In geval van calamiteiten, waarbij daken als gevolg van vortex beschadigd raken, is het aan Maastricht Aachen Airport om deze schade te herstellen. In 2019 is dit (in overleg met de Provincie, gemeente Meerssen en gemeente Beek) vastgelegd in een protocol. Indien eenzelfde woning binnen 5 jaar opnieuw schade oploopt aan het dak biedt de luchthaven aan het dak te verankeren. In de eerste helft van 2026 ontving de luchthaven in totaal 4 meldingen. Bij één van de melders worden momenteel voorbereidingen getroffen om de dakpannen te verankeren.
Pilot Vortex	Samen met de Provincie Limburg en de gemeente Beek heeft MAA een pilot uitgevoerd waarbij bewoners binnen een afgebakend gebied de mogelijkheid is geboden hun daken preventief te laten verankeren om op die manier ervaring op te doen met het preventief verankeren van dakpannen. De bewoners van de 97 woningen binnen het betreffende gebied hebben hiervoor een uitnodiging en een reminder voor een gesprek ontvangen. In totaal hebben 48 adressen zich aangemeld voor een gesprek, waarvan 24 bewoners inmiddels de deelnemersverklaring hebben ondertekend. De werkzaamheden bij deze woningen zijn inmiddels uitgevoerd. Bij één van de woningen is, op verzoek van en in overleg met de bewoner, een test uitgevoerd met zogenoemde lawinehekjes. Deze hekjes zijn bedoeld om te voorkomen dat dakpannen die verschuiven daadwerkelijk van het dak vallen. De eerste bevindingen zijn positief. Momenteel vindt overleg plaats over een eventuele verdere toepassing.
Burendag 12 september 2026	De voorbereidingen voor de Burendag 2026 zijn gestart. Zo'n 4.000 bezoekers (2x zoveel als in 2025) hebben zich aangemeld.

Onderzoek Omgevingsbewustzijn onder omwonenden	De voorbereidingen zijn gestart voor een onderzoek onder inwoners van Limburg. Het doel van dit onderzoek is inzicht te verkrijgen in: • welke criteria volgens inwoners bepalen of MAA omgevingsbewust handelt; • hoe MAA op deze criteria presteert; • hoe inwoners aankijken tegen de rol van MAA in de provincie en de regio. Voorafgaand aan het onderzoek hebben twee groepsgesprekken plaatsgevonden met in totaal circa 20 omwonenden. Deze gesprekken zijn gebruikt om de criteria voor omgevingsbewustzijn nader in kaart te brengen. De uitkomsten van het onderzoek worden in het najaar gepubliceerd en door de luchthaven gebruikt om het omgevingsbewust handelen verder te versterken en te bezien of hiervoor een meetbare schaal kan worden ontwikkeld.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling B1
Gedeputeerde Staten constateren dat de luchthaven de in het Businessplan opgenomen activiteiten op het gebied van omgevingsmanagement voortvarend uitvoert. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie om de relatie met de omgeving en de samenwerking met stakeholders verder te ontwikkelen. Op basis van de huidige inzichten zijn er geen aanwijzingen dat de doelstelling uit het Businessplan niet wordt behaald en kan zelfs worden de conclusie worden getrokken dat deze voor een groot deel reeds zijn behaald.

Doelstelling B2 Businessplan 2022:
Het uitfaseren van de meest vervuilende en geluid producerende toestellen.

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

Daarbij is aangegeven dat de volgende stappen worden gezet:
- uitfaseren van de 747-200 en MD11 per 1 april 2023.
- ontmoedigen van de 747-400 per nieuw Luchthavenbesluit (eind 2024 / begin 2025) met minimaal 100% verhoogd tarief landing/take-off.
- definitief uitfaseren van de 747-400 per 2030.

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

~~**Stand van zaken per 1 januari 2026**~~
~~MAA zet in op het terugdringen van het gebruik van de meest geluid producerende vliegtuigtypen. De Boeing 747-200 en de McDonnell Douglas MD11 zijn in april 2023 volledig uitgefaseerd op~~

~~MAA. Het ontmoedigen van de Boeing 747-400 door middel van een verhoging van de havengelden is voorzien vanaf het moment dat het Luchthavenbesluit in werking treedt.~~

~~Bron: Maastricht Aachen Airport~~

Stand van zaken per 1 juli 2026

De uitfasering van bepaalde vliegtuigtypen is nog niet volledig uitgevoerd omdat dit conform businessplan 2022 is gekoppeld aan het verkrijgen van het Luchthavenbesluit:

- uitfaseren van de 747-200 en MD11 per 1 april 2023 (is gerealiseerd).
- ontmoedigen van de 747-400 per nieuw Luchthavenbesluit met minimaal 100% verhoogd tarief landing/take-off.
- definitief uitfaseren van de 747-400 per 2030.

De ontmoediging is gekoppeld aan het LHB. Deze is vertraagd en nu voorzien voor de 2e helft van 2027.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling B2

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

C. Toekomstbestendige luchthaven

Doelstelling C1 Businessplan 2022:

Vastgoed (ontwikkeling en beheer) betrekken bij de exploitatie.

Businessplan

MAA heeft in haar Businessplan de volgende aanpak omschreven.

Aandachtsgebied	Acties	Periode	Beoogd effect
Bestaand vastgoed	1. Uitvoeren achterstallig onderhoud 2. Upgrade diverse gebouwen / infrastructuur 3. Flexibel / multifunctioneel gebruik voorzieningen faciliteren	2023-2025	• Vergroten van de verhuurbaarheid op de korte termijn
Verhuur vastgoed en erfpacht gronden	1. Optimalisatie huidig contractmanagement	2023-2026	• Vergroten van het opbrengend vermogen (+/- 20%)
Ontwikkeling nieuw vastgoed / infrastructuur	1. Opstellen masterplan vastgoed / infrastructuur	2023	• Een concreet eindbeeld ruimtelijke ordening / gebiedsindeling luchthaven • Fasering op hoofdlijnen • Invetseringsplanning • Potentie van het opbrengend vermogen (+/- 40%)
Realisatie nieuw vastgoed / infrastructuur	In afhankelijkheid van masterplan aanvangend met: 1. Nieuwe parkeerplaats 2. Upgrade VGN (levensduur verlengend) 3. Upgrade P1 (levensduur verlengend)	Vanaf 2023	• Vergroten van het opbrengend vermogen van parkeerinkomsten • Optimalisatie van vrachtafhandeling / voorkomen desinvestering • Vergroten van het opbrengend vermogen en voorkomen desinvestering

	4. Start beeldvorming eAviation-cluster / logistiek cluster / retail- en leisure-functie		• Doorontwikkeling van deze clusters als dragers onder het businessplan mogelijk maken
Gebiedsmanagement	1. Samenwerking met andere gebieden (bijv. TechniPort) 2. Branding van gebied en gebouwen 3. Verbeteren / optimaliseren bereikbaarheid MST middels OV 4. Uitgifte / exploitatie nog beschikbare gronden cluster 1 en 2	Vanaf 2022	• Vormgeven van allianties • Synergie in plaats van concurrentie • Inbedding / binding met omgeving • Inpassing in omgeving / ruimtelijke kwaliteit • focus op luchthaven-gebonden bedrijfsactiviteiten

~~Stand van zaken per 1 januari 2026~~

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

~~Bestaand vastgoed:~~

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

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

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

~~Bron: Maastricht Aachen Airport~~

Stand van zaken per 1 juli 2026

- Passagiersterminal voorzetgevel achtergevels is afgerond
- Overslag loods overige delen zijn afgerond
- Coaten Taxibaan Whiskey is afgerond
- Herstellen asfalt voorterrein Cargo Terminal North is afgerond

Bestaand vastgoed:

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

Renovatie gevels kantoorgedeelte (isolatie en verduurzaming)	Afgerond
Passagiersterminal – vloerafwerking	Afgerond
Passagiersterminal – vervangen glas voor HR++ achtergevel pax terminal	Afgerond
Passagiersterminal – energievoorziening (installaties vervangen)	In voorbereiding
Passagiersterminal – voorzetgevel achterzijde	Afgerond
Havendienst renovatie (Airport Operations), uiterlijk in lijn gebracht met passagiersterminal	Afgerond
Aviation House – gevels en plafonds	In voorbereiding
Overslagloods / Horsterweg / Carrouselgebouw – overige delen (gevels en overheaddeuren)	Afgerond
Overslagloods / Carrouselgebouw – vervangen kozijnen en glaswerk	Afgerond
Coaten taxibaan Whiskey	Afgerond
Vervanging platform Charlie coaten	In voorbereiding en realisatie
Verharding rijbaan Echo coaten	In voorbereiding en realisatie
B-platform en rijbaan Whiskey vervangen	In voorbereiding
Herstellen asfalt voorterrein Cargo Terminal North	afgerond
Vervangen bagagebandsysteem passagiersterminal*	In uitvoering

* 1 juli 2026 in gebruik genomen

Bij de herinrichting van de Vliegveldweg werken Rijksoverheid, Gemeente Beek en MAA samen om met SPUK-middelen de landzijdige veiligheid te verbeteren. Dit najaar wordt gestart met de uitvoering.

Voor 2027 staan de volgende werkzaamheden gepland:

- vernieuwing van de dakbedekking van de passagiersterminal, inclusief verduurzaming van de installaties;
- renovatie of vernieuwing van de opslagloods;
- vervanging van de kozijnen van Aviation House;
- het aanbrengen van een coating op taxibaan Echo en platform Charlie om de levensduur te verlengen;
- aanpassing van de vliegveldweg en het voorterrein van de terminal.

MAA zet de beschikbare capaciteit momenteel vooral in op de verduurzaming van bestaande gebouwen en het uitvoeren van achterstallig onderhoud. Investeringen in platforms en andere grotere voorzieningen worden vervolgens opgepakt. De focus ligt daarmee op het op orde brengen van de bestaande vastgoedportefeuille en het voorbereiden op de operationele opgaven die in 2026 voortvloeien uit het gedeeltelijk accommoderen van de Eindhoven-operatie.

Vastgoedstrategie

Op dit moment ligt de prioriteit bij het op orde brengen van de bestaande vastgoedportefeuille, waaronder het uitvoeren van achterstallig onderhoud, het verduurzamen van bestaande gebouwen, en bij de uitvoering van de operatie. Daarmee is het momenteel niet nodig om een vastgoed-

strategie op te stellen. Naarmate de activiteiten toenemen, zal de behoefte aan een vastgoed-strategie toenemen.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling C1

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

Gedeputeerde Staten constateren dat MAA voortgang boekt met het wegwerken van achterstallig onderhoud en het verduurzamen van de bestaande vastgoedportefeuille en het uitvoeren van beheers- en onderhoudswerkzaamheden. Wat Gedeputeerde Staten betreft wordt hier terecht prioriteit aan gegeven. Het is evenwel van belang dat met het oog op de toekomst een vastgoed-strategie wordt opgesteld. Gedeputeerde Staten blijven de voortgang hiervan volgen.

Doelstelling C2 Businessplan 2022:
Groei van passagiers- en cargovluchten.

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

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

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

~~**Stand van zaken per 1 januari 2026**~~

~~**Jaar**~~	~~**2022**~~	~~**2023**~~	~~**2024**~~	~~**2025**~~
~~***Cargo***~~				
~~Luchtvracht (1e linie) → infographic 1~~				
~~Tonnage gevlogen luchtvracht* → infographic 1a~~	~~108.218~~	~~32.275~~	~~29.448~~	~~41.636~~
~~Tonnage gereden luchtvracht → infographic 1b~~	~~10.787~~	~~22.765~~	~~5.630~~	~~4.596~~
~~*Totaal luchtvracht*~~	~~*119.006*~~	~~*55.042*~~	~~*35.078*~~	~~*46.232*~~
~~Wegvracht (2e linie) → infographic 2~~				
~~Tonnage wegvracht****~~	~~9~~	~~7.851~~	~~63.820~~	~~25.398~~
~~***Passagiers***~~				
~~Aantal passagiers*~~	~~266.032~~	~~223.152~~	~~223.507~~	~~151.989~~
~~Overige passagiers***~~	~~6.753~~	~~5.508~~	~~7.425~~	~~7.281~~
~~*Totaal passagiers*~~	~~*272.785*~~	~~*228.660*~~	~~*230.932*~~	~~*159.270*~~
~~**Bewegingen****~~				
~~Aantal gevlogen luchtvrachtbewegingen~~	~~3.266~~	~~1.333~~	~~1.399~~	~~1.737~~
~~Gereden vrachtverkeer (totaal 1e en 2e linie)~~	~~29.285~~	~~19.040~~	~~32.215~~	~~19.774~~
~~Aantal passagiersbewegingen***~~	~~1.959~~	~~1.604~~	~~1.534~~	~~994~~
~~Aantal overige vliegbewegingen~~	~~8.610~~	~~6.024~~	~~7.024~~	~~4.818~~

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

~~* Conform publicatie CBS~~

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

~~*** Onder 'overige passagiers' en / of 'overige vliegbewegingen' wordt verstaan: general aviation (GA), klein vliegverkeer (bijvoorbeeld lesverkeer), positievluchten, vluchten naar en van onderhoudsboulevard MAA.~~

**** Aantal ton gereden vracht, zoals gepresenteerd in voorgaande voortgangsrapportages, is vanaf VGR2 (peildatum 1 juli 2025) gesplitst in 'tonnage gereden luchtvracht' en 'tonnage gereden wegvracht'. Dit in lijn met de splitsing tussen luchtvracht en wegvracht zoals uiteengezet in de in bijlage 3 opgenomen Infographic.

Onder eerste linie wordt verstaan: de vrachtafhandeling door een luchtvrachtafhandelaar. Dit betekent dat alleen een gespecialiseerde afhandelaar deze werkzaamheden kan uitvoeren. Dit vormt ook de focus MAA.
Tweede linie vracht kan ook door niet-luchtvrachtafhandelaar worden uitgevoerd.

Toelichting ontwikkeling volumes

Cargo

In 2025 is het gevlogen vrachtvolume verder gegroeid van ca 30.000T (2024) naar 40.000T (2025). Dit is een eerste voorzichtig teken van herstel. Ten opzichte van 2024 is in 2025 door inzet van het acquisitieteam een meer divers portfolio aan klanten ontstaan.
Nieuwe airlines verplaatsen niet hun volledige operatie naar MAA, maar spreiden over hun cargo afhandeling over meerdere luchthavens. We zien hiervoor 2 redenen:

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

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

Passagiers

Gedurende 2025 waren twee luchtvaartmaatschappijen (grotendeels) verantwoordelijk voor het aanbod voor passagiers. Beiden zijn in de loop van 2025 vertrokken. De betreffende luchtvaartmaatschappijen hebben daarbij aangegeven dat de vliegbelasting in Duitsland en België aanzienlijk lager is dan in Nederland.
Eind 2025 is de komst van een nieuwe airline (Wizz air) bevestigd welke year-round vanaf MAA op verschillende bestemming zal vliegen.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken per 1 juli 2026

Jaar	2023	2024	2025	2026 Q1 +2
Cargo				
Luchtvracht (1e linie) → infographic 1				
Tonnage gevlogen luchtvracht* → infographic 1a	32.275	29.448	41.636	25.435
Tonnage gereden luchtvracht → infographic 1b	22.765	5.630	4.596	9.290
Totaal luchtvracht	*55.042*	*35.078*	*46.232*	*34.725*
Wegvracht (2e linie) → infographic 2				
Tonnage wegvracht****	7.851	63.820	25.398	3.034
Passagiers				
Aantal passagiers*	223.152	223.507	151.989	73.700
Overige passagiers***	5.508	7.425	7.281	2.146
Totaal passagiers	*228.660*	*230.932*	*159.270*	*75.846*
Bewegingen**				
Aantal gevlogen luchtvrachtbewegingen	1.333	1.399	1.737	971
Gereden vrachtverkeer (totaal 1e en 2e linie)	19.040	32.215	19.774	8.015
Aantal passagiersbewegingen***	1.604	1.534	994	467
Aantal overige vliegbewegingen	6.024	7.024	4.818	3.132

* Conform publicatie CBS

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

*** Onder 'overige passagiers' en / of 'overige vliegbewegingen' wordt verstaan: general aviation (GA), klein vliegverkeer (bijvoorbeeld lesverkeer), positievluchten, vluchten naar en van onderhoudsboulevard MAA.

**** Aantal ton gereden vracht, zoals gepresenteerd in voorgaande voortgangsrapportages, is vanaf VGR2 (peildatum 1 juli 2025) gesplitst in 'tonnage gereden luchtvracht' en 'tonnage gereden wegvracht'. Dit in lijn met de splitsing tussen luchtvracht en wegvracht zoals uiteengezet in de in bijlage 3 opgenomen Infographic.

Onder eerste linie wordt verstaan: de vrachtafhandeling door een luchtvrachtafhandelaar. Dit betekent dat alleen een gespecialiseerde afhandelaar deze werkzaamheden kan uitvoeren. Dit vormt ook de focus MAA.
Tweede linie vracht kan ook door niet-luchtvrachtafhandelaar worden uitgevoerd.

MAA is door haar aandeelhouders gevraagd een verbeterplan op te stellen en tevens een geactualiseerde meerjarenprognose tot en met 2030 uit te werken. In deze meerjarenprognose worden de ontwikkelingen ten aanzien van passagiersvervoer, cargo en e-aviation betrokken.

Toelichting ontwikkeling volumes

Cargo

In het eerste halfjaar van 2026 is 36% meer gevlogen cargo verwerkt dan in dezelfde periode in 2025. Daarmee kende 2026 een sterke start. In de loop van het jaar zijn de marktomstandigheden voor luchtvracht verslechterd, onder meer als gevolg van geopolitieke en economische

ontwikkelingen. Daarnaast kunnen wijzigingen in Europese regelgeving rond e-commerce van invloed zijn op de ontwikkeling van het luchtvrachtverkeer in de tweede helft van 2026.

De groei van cargo heeft zich in het eerste halfjaar hierdoor niet in dezelfde mate voortgezet. Daarbij is geen sprake van een afname van het aantal cargoklanten. De afname van het vrachtvolume wordt niet veroorzaakt door het verlies van klanten, maar door een lagere vluchtfrequentie en een lagere beladingsgraad. De tweedelijns truckingactiviteiten (wegvracht) zijn inmiddels beëindigd.

Passagiers

Wizz Air verzorgt in 2026 het grootste deel van het passagiersvervoer vanaf MAA en vliegt jaarrond vanaf de luchthaven. Op basis van de huidige ontwikkeling wordt verwacht dat het aantal passagiers over geheel 2026 ongeveer op het niveau van 2025 uitkomt.

De marktomstandigheden blijven uitdagend. Onder meer ontwikkelingen rond de vliegbelasting, brandstofkosten en commerciële keuzes van luchtvaartmaatschappijen zijn van invloed op de ontwikkeling van het passagiersvervoer. Wizz Air heeft op een aantal routes de frequentie verlaagd. MAA zet zich in op het behoud en de verdere ontwikkeling van bestaande klanten en verbindingen en op het aantrekken van nieuwe klanten, routes en luchtvaartmaatschappijen. De effecten van deze commerciële inzet zijn mede afhankelijk van externe marktontwikkelingen en keuzes van luchtvaartmaatschappijen.

E-Aviation

De ontwikkeling van e-aviation verloopt trager dan ten tijde van het Businessplan 2022 werd voorzien. De destijds gehanteerde prognoses sluiten daardoor niet langer volledig aan bij de huidige marktverwachtingen. Zie hiervoor paragraaf A3.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling C2

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

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

Gedeputeerde Staten constateren dat de ontwikkeling van de vracht- en passagiersvolumes achterblijven bij de in het businessplan opgenomen verwachtingen. Tegelijkertijd is in het eerste halfjaar van 2026 sprake van een duidelijke groei van de cargovolumes ten opzichte van dezelfde periode in 2025. Voor het passagiersvervoer wordt voor 2026 een niveau verwacht dat ongeveer gelijk is aan 2025.

De ontwikkeling van beide segmenten blijft in belangrijke mate afhankelijk van externe markt-ontwikkelingen en commerciële keuzes van luchtvaartmaatschappijen.

Op dit moment valt niet te zeggen of de lange termijn doelstellingen in het businessplan uit 2022 wel of niet wordt gehaald.

Gedeputeerde Staten hebben deze ontwikkeling vanuit hun aandeelhoudersrol nadrukkelijk onder de aandacht gebracht van de bestuurder, de Raad van Commissarissen en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van NV HBLM. Het College blijft hierover in gesprek met de luchthaven en medeaandeelhouder Royal Schiphol Group en ziet er vanuit zijn aandeelhoudersrol

op toe dat de vennootschap zich blijft inzetten voor de verdere groei van de passagiers- en cargovolumes en daartoe passende maatregelen treft.

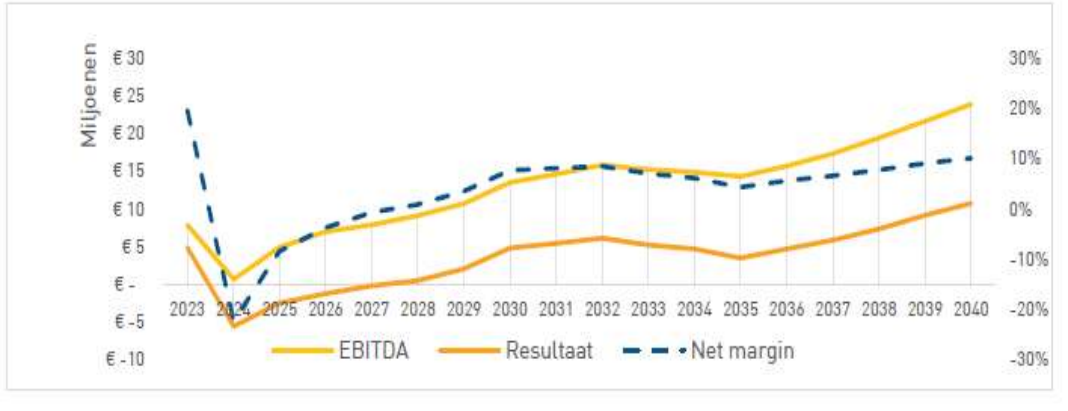
Doelstelling C3 Businessplan 2022:
Financieel gezond in 2035.

Businessplan

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



Omzet in € mln. over de periode 2023-2040



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

~~De EBITDA daalt volgens het Businessplan in 2024 naar € 0,65 mln. en stijgt vervolgens in de periode 2025-2040 naar € 24 mln.~~ In het businessplan stijgt de EBITDA in 2025 naar circa € 5 miljoen, waarna deze in de opvolgende jaren geleidelijk toeneemt. Het geprognotiseerde resultaat blijft in de boekjaren 2025 en 2026 nog negatief en zal in 2027 een break-even punt bereiken.

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

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

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

~~**Stand van zaken per 1 januari 2026**~~

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

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

Stand van zaken per 1 juli 2026

Nadat de jaarrekening 2025 door de aandeelhouders is vastgesteld en gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel, zullen de jaarcijfers in de voortgangsrapportage worden opgenomen. Dit geldt eveneens voor het geconsolideerd kasstroomschema 2025.

De actuele financiële resultaten over de eerste helft van 2026 zijn reeds vertrouwelijk met Provinciale Staten gedeeld via het dashboard.

Naar aanleiding van de financiële resultaten over de afgelopen jaren hebben de aandeelhouders en de Raad van Commissarissen in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders de directie van NV HBLM verzocht een verbeterplan op te stellen en tevens een geactualiseerde meerjarenprognose tot en met 2035 uit te werken.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Reflectie Gedeputeerde Staten op stand van zaken realisatie doelstelling C3

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

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

Gedeputeerde Staten hebben samen met medeaandeelhouder nadrukkelijk met de Raad van Commissarissen en de directie van NV HBLM over de financiële ontwikkeling van het bedrijf gesproken. In dat kader is de directie gevraagd een verbeterplan op te stellen en een geactualiseerde meerjarenprognose tot en met 2030 uit te werken. Gedeputeerde Staten volgen dit traject nauwgezet. Indien relevante financiële informatie eerder beschikbaar komt dan de eerstvolgende voortgangsrapportage, zullen Provinciale Staten hierover separaat worden geïnformeerd.

Geconsolideerd Kasstroomoverzicht 2024

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

7. Visie Gedeputeerde Staten

Stoplichten

Hieronder geven Gedeputeerde Staten door middel van een stoplichtsystematiek aan hoe zij de ontwikkelingen op MAA en in het bijzonder de stand van zaken per sub thema beoordelen.
Bij het opstellen van deze vierde voortgangsrapportage zijn de aandachtspunten uit de analyse van de Statenonderzoeker en de opmerkingen uit de behandeling van de derde voortgangsrapportage in de Statencommissie ESA betrokken. Naar aanleiding hiervan is de wijze van doelmonitoring aangepast.

Omdat de vorige stoplichtmethodiek (met vijf kleuren) tot onduidelijkheid leidde, is de statusindeling vereenvoudigd tot drie categorieën:

- groen: de doelstelling is behaald;
- oranje: het is nog niet duidelijk of de doelstelling wel of niet binnen de gestelde termijn wordt behaald;
- rood: de doelstelling is niet behaald.

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

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

Doelstelling is behaald
Het is nog niet duidelijk of de doelstelling wel of niet binnen de gestelde termijn wordt behaald
Doelstelling is niet behaald

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

A. Duurzame luchthaven

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

B. Omgevingsbewuste luchthaven

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

C. Toekomstbestendige luchthaven

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

Toelichting

Gedeputeerde Staten constateren dat de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport op onderdelen achterblijft bij de uitgangspunten en verwachtingen uit het Businessplan 2022. Dit betreft met name de ontwikkeling van de passagiers- en cargovolumes en de financiële resultaten. Tegelijkertijd wordt op andere onderdelen voortgang geboekt. Zo wordt gewerkt aan het op orde brengen en verduurzamen van de bestaande vastgoedportefeuille, de verduurzaming van de grondgebonden activiteiten, het omgevingsmanagement en de voorbereiding van de luchthaven op toekomstige ontwikkelingen, waaronder e-aviation.

Een deel van de ontwikkeling van MAA wordt beïnvloed door factoren die slechts beperkt binnen de directe invloedssfeer van de luchthaven liggen. Zo vergt de totstandkoming van het nieuwe Luchthavenbesluit meer tijd dan eerder voorzien en ontwikkelt de markt voor elektrisch vliegen zich trager dan ten tijde van het opstellen van het Businessplan 2022 werd aangenomen. Ook de ontwikkeling van de passagiers- en cargomarkt wordt voor een deel bepaald door geopolitieke en economische ontwikkelingen en commerciële keuzes van luchtvaartmaatschappijen. Deze ontwikkelingen zijn van invloed op het tempo waarin onderdelen van het Businessplan kunnen worden gerealiseerd.

MAA treft op onderdelen maatregelen die wel binnen haar invloedssfeer liggen. Zo worden voorbereidingen getroffen voor de benodigde energie- en laadinfrastructuur voor e-aviation, wordt uitvoering gegeven aan verduurzamings- en onderhoudsmaatregelen en wordt ingezet op het behoud en de ontwikkeling van bestaande klanten en het aantrekken van nieuwe activiteiten.

De achterblijvende financiële en commerciële ontwikkeling hebben Gedeputeerde Staten aanleiding gegeven om vanuit hun aandeelhoudersrol nadrukkelijk met de directie, de Raad van Commissarissen en medeaandeelhouder Royal Schiphol Group in gesprek te gaan. In dat kader is MAA gevraagd een verbeterplan op te stellen en een geactualiseerde meerjarenprognose tot en met 2030 uit te werken. Daarin worden onder meer de ontwikkelingen ten aanzien van passagiersvervoer, cargo en e-aviation betrokken. De uitkomsten hiervan zijn tevens van belang voor keuzes over de verdere ontwikkeling van de luchthaven, waaronder de uitwerking van de vastgoedstrategie.

Gedeputeerde Staten benadrukken dat de transitie naar een financieel gezonde, duurzame en toekomstbestendige luchthaven een langjarige opgave is. De huidige ontwikkelingen maken dat op onderdelen nog niet kan worden vastgesteld of de lange termijn doelstellingen binnen de geldende termijnen worden behaald. Gedeputeerde Staten blijven de voortgang daarom nauwgezet volgen en voeren hierover periodiek overleg met de directie, de Raad van Commissarissen en Royal Schiphol Group.

Provinciale Staten worden in lijn met de Regeling Grote Projecten via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages over de ontwikkeling van MAA geïnformeerd. Om de informatievoorziening

aan Provinciale Staten te verbeteren is een dashboard MAA ingericht. Gedurende het jaar wordt actuele informatie (deels vertrouwelijk) op het dashboard geplaatst.

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

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

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

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

8. Risico’s

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

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

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

Belangrijkste risico's voor Provincie Limburg		
	Omschrijving risico (oorzaak / gevolg)	**Toelichting beheersmaatregelen**
1.	Provinciale voorwaarden om MAA de transitie te laten doormaken naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven wordt niet behaald, omdat één of meer van de doelen die MAA zich in het kader van het Businessplan 2022 zelf heeft gesteld niet worden gerealiseerd. Het is primair de taak en verantwoordelijkheid van de bestuurder van MAA om de doelstellingen van de onderneming te realiseren. Indien de onderneming daar niet in slaagt, dan kan dit terugslaan op de Provincie. Bij het in 2022 genomen besluit om de luchthaven niet te sluiten, heeft de Provincie het commitment naar de omgeving uitgesproken dat de luchthaven een transitie zou doormaken. Indien deze transitie niet wordt gerealiseerd, wordt niet voldaan aan de in 2022 door Provinciale Staten gestelde kaders. De impact van het niet behalen van de in 2022 gestelde doelen wordt als aanzienlijk beoordeeld. De mate van impact is mede afhankelijk van de aard en omvang van de afwijking, bijvoorbeeld of deze betrekking heeft op de financiële prestaties en exploitatie van de luchthaven, dan wel op maatschappelijke en omgevingsdoelen, zoals duurzaamheid, hinderbeperking en de relatie met de omgeving.	In de rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren Gedeputeerde Staten periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022 en de daarin vervatte doelstellingen. Ook volgen Gedeputeerde Staten meer in zijn algemeenheid de ontwikkeling van de luchthaven. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan. Daarbij wordt niet alleen stil gestaan bij de inhoudelijke voortgang van de transitie, maar ook op de planning en de mate waarin tussentijdse doelstellingen tijdig worden gerealiseerd. Indien sprake is van wezenlijke afwijkingen, maken Gedeputeerde Staten tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA) met de vennootschap nadere afspraken over bijsturing en herstelmaatregelen. Voorts maken Gedeputeerde Staten in hun rol als aandeelhouder (via de RvC) afspraken over de beschikbaarheid en kwaliteit van sturingsinformatie, zodat tijdig inzicht bestaat in de voortgang en

	Dit kan doorwerken in het vertrouwen in de Provincie en het maatschappelijk draagvlak voor de luchthaven.	afwijkingen, en daar met de RvC en bestuurder over kan worden gesproken. De Provincie heeft een ruim voldoende risicoreserve opgenomen in de Risicoreserve Instrumentarium Sturing in Samenwerking om eventuele financiële tegenvallers van haar deelneming in NV HBLM op te kunnen vangen.
2.	De doelen die de onderneming zich in het Businessplan 2022 heeft gesteld worden geheel of gedeeltelijk niet behaald. Dit kan onder meer het gevolg zijn van achterblijvende operationele prestaties, veranderende marktomstandigheden of het uitblijven van de beoogde ontwikkeling richting een financieel gezonde exploitatie. Hierdoor kan het perspectief op een duurzame en toekomstbestendige luchthaven onder druk komen te staan. De impact van dit risico wordt als aanzienlijk beoordeeld.	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren GS periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022 en de daarin vervatte doelstellingen. Ook volgen GS meer in zijn algemeenheid de ontwikkeling van de luchthaven. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan.
3.	Op dit moment lopen procedures in het kader van de vaststelling van een Luchthavenbesluit, de besluitvorming ten aanzien van het PIP Proefdraaien en de verlening van de daarvoor benodigde Wnb-vergunning en de Omgevingsvergunning activiteit milieu. Wanneer één of meer van deze trajecten vertraging oplopen of wanneer de besluiten niet van kracht worden, dan kan dit doorwerken in het behalen van de doelstellingen die de onderneming zich heeft gesteld en daarmee van invloed zijn op het behalen van de provinciale doelstelling van het Groot project ‘Transitie MAA’. De impact van dit risico is afhankelijk van de duur en uitkomst van de procedures en wordt als aanzienlijk beoordeeld, voor zover deze procedures de uitvoering van het businessplan en de verdere ontwikkeling van de luchthaven beperken.	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren Gedeputeerde Staten periodiek de voortgang van de besluitvorming over het Luchthavenbesluit, het PIP Proefdraaien, de Wnb-vergunning en de Omgevingsvergunning activiteit milieu. Indien de voortgang achterblijft spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM hierop aan. Middels de P&C Cyclus en de rapportages in het kader van de Regeling Grote projecten worden Provinciale Staten periodiek over de stand van zaken geïnformeerd. Gedeputeerde Staten monitoren de voortgang van de procedures en schakelen waar nodig met de relevante stakeholders zoals MAA, gemeenten en het ministerie.
4.	Voor de doelstelling ‘een toekomstbestendige luchthaven’ is het belangrijk dat de luchthaven op termijn financieel gezond is. Risico is dat	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren Gedeputeerde Staten periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022.

	alvorens dit bereikt wordt kapitaalverlies kan optreden of dat er meer middelen benodigd zijn. Het risico voor de Provincie zit in de gedeeltelijke afwaardering van de deelneming op haar balans. Dit risico kan zich voordoen indien de ontwikkeling richting een duurzaam financieel perspectief, waaronder het bereiken van break-even, langer duurt dan voorzien of niet wordt gerealiseerd. De impact op de Provincie is boekhoudkundig van aard en kan met behulp van voldoende risicoreservering en (indien dat aan de orde mocht komen) met een voorziening tijdig voldoende worden ondervangen.	Indien de financiële ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan en aangedrongen op maatregelen om bij te sturen. De Provincie heeft een ruim voldoende risicoreserve opgenomen in de Risicoreserve Instrumentarium Sturing in Samenwerking om eventuele financiële tegenvallers van haar deelneming in NV HBLM op te kunnen vangen.
5.	De Provincie loopt het risico dat de rente en aflossingen op de verstrekte leningen niet of niet geheel kunnen worden terugbetaald. Aan alle rente- en aflossingsverplichtingen is per 1 januari 2026 voldaan. Het maximale risico dat de provincie loopt betreft het niet terugontvangen van de uitstaande hoofdsommen. Per 1 januari 2026 is de restant nominale hoofdsom op beide leningen ca. € 35,0 mln. De impact is financieel van aard en beheersbaar.	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren GS periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022 en de daarin vervatte doelstellingen. Indien de financiële ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken GS (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan. Het risico wordt gemitigeerd door voldoende risicoreserve aan te houden voor de verstrekte hoofdsom. De risicoreservering op deze specifieke leningen, als ook op portefeuilleniveau van de gehele lening-portefeuille met geldleningen, is toereikend om eventuele verliezen op te kunnen vangen. Verder ontvangt de Provincie een marktconforme rente ter compensatie van voornoemd risico.
6.	De realisatie van de doelstellingen uit het Businessplan 2022 is mede afhankelijk van een constructieve samenwerking tussen de aandeelhouders van NV HBLM. Indien deze samenwerking onder druk komt te staan, bijvoorbeeld als de belangen of opvattingen van aandeelhouders uit elkaar zouden lopen, of	Gedeputeerde Staten onderhouden in hun rol als aandeelhouder periodiek overleg met medeaandeelhouder Schiphol over de uitvoering van het Businessplan 2022. Indien ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, treden partijen in overleg en worden

	onvoldoende of vertraagd leidt tot gezamenlijke besluitvorming en uitvoering, kan dit gevolgen hebben voor de strategische ontwikkeling van de luchthaven en daarmee voor de voortgang van de transitieopgave. De impact van dit risico is afhankelijk van de duur en de mate waarin dit het geval is.	waar nodig aanvullende afspraken gemaakt.
7.	Wisselingen in het bestuur of onvoldoende uitvoeringskracht binnen de organisatie kunnen leiden tot verminderde bestuurlijke en operationele stabiliteit, waardoor vertraging ontstaat in de uitvoering van het Businessplan 2022. De impact van dit risico is afhankelijk van de duur en de mate waarin de continuïteit en uitvoeringskracht van de organisatie worden geraakt.	In onze rol van actieve aandeelhouder van NV HBLM houden Gedeputeerde Staten via de RvC toezicht op de continuïteit en kwaliteit van het bestuur en de organisatie. Indien ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, spreken Gedeputeerde Staten (via de RvC) de vennootschap aan op de borging van voldoende uitvoeringskracht en stabiliteit binnen de organisatie. Tevens zal de Provincie als aandeelhouder in dergelijke situaties een nadrukkelijk verzoek op medeaandeelhouder doen om vanuit de Schiphol organisatie en/of netwerk bij te dragen aan concrete oplossingen.

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

9. Inzet provinciale middelen

Onderstaande tabel geeft de inzet en besteding van provinciale middelen voor Maastricht Aachen Airport weer. Het budget "achterstallig onderhoud" is door Provinciale Staten beschikbaar gesteld op 2 juni 2022 en 16 december 2022, in totaal € 70 mln. en bestaat uit de eerste 3 componenten zoals opgenomen in de tabel.
De in 2023 en 2024 uitgeboekte bedragen zijn rechtstreeks aan MAABI BV gedaan, de 100% dochtervennootschap van de provinciale deelneming NV HBLM die effectief uitvoering geeft aan het beheer en onderhoud op de luchthaven. Sinds 2025 worden de bedragen direct uitgeboekt aan de provinciale deelneming NV HBLM. Deze wijziging was op verzoek van het bestuur van HBLM en is in lijn met de per medio 2023 gewijzigde governance-structuur waarbij HBLM de gehele groep aanstuurt. HBLM voert het bestuur over MAABI BV (en MAA BV). Beide geldleningen zijn contractueel aan MAABI verstrekt, waardoor de periodieke rente- en aflossingsverplichtingen van MAABI (en niet van HBLM) ontvangen blijven worden. Ook voor de huur van de Cargoloods Oost blijft de Provincie de huurpenningen periodiek van MAABI ontvangen Het totaal aan geconsolideerde inkomsten van de HBLM-groep (HBLM, MAABI en MAA) is eveneens als tabel hieronder opgenomen.

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

Financieel overzicht Maastricht Aachen Airport

Naam	Beschikbaar	Uitbetaald (per ~~1-7-2025~~ 1-1-2026)	Uitbetaald (per ~~1-1-2026~~ 1-7-2026)	Restant budget (per ~~1-1-2026~~ 1-7-2026)	Restant budget achter-stallig onderhoud (per ~~1-1-2026~~ 1-7-2026)	PS-besluit
Achterstallig onderhoud (dekking eenmalige (inhaal) NEDAB	€ 10.900.000	€ 4.360.000 ~~2.180.000~~	€ 7.630.000 ~~4.360.000~~	~~€ 0~~	€ 3.270.000 ~~6.540.000~~	16-12-2022
Achterstallig onderhoud (agiokapitaal)	€ 23.900.000	€ 17.218.949 ~~12.481.449~~	€ 17.218.949	~~€ 0~~	€ 6.681.051	02-06-2022 16-12-2022
Achterstallig onderhoud (lening)	€ 35.200.000	€ 35.200.000	€ 35.200.000	~~€ 0~~	€ 0	02-06-2022
NEDAB ~~2025~~ 2026 (jaarlijks € 5,5 mln.)	€ 5.500.000	€ 0 ~~2.750.000~~	€ 5.500.000 ~~5.500.000~~	€ 0 ~~0~~		02-06-2022 16-12-2022
Vortex schade	€ 133.000	€ 0	€ 0-	€ 133.000		n.v.t.
Bijdrage aan Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA (2023 t/m 2027)	€ 8.750.000	€ 2.453.440	€ 3.453.440 ~~2.453.440~~	€ 5.296.560 ~~6.296.560~~		16-12-2022
Revolverende uitbreidings-investeringen luchthaven MAA	€ 13.000.000	€ 7.905.411	€ 7.905.411	€ 5.094.589		16-05-2014 09-10-2015
Bijdragen van de gemeenten Beek, Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen	€ 6.000.000	€2.400.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000		n.v.t.
Lening MAABI 2016 (aanleg platform)	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 0		16-05-2014 09-10-2015
Bijdrage beveiligings- en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 400.000		13-12-2019
Totaal restant budget Achterstallig onderhoud t.b.v. transitie MAA					***€ 9.951.051*** ***~~13.221.051~~***	***16-12-2022***

Inkomsten voor Provincie Limburg vanuit MAA

Naam		Ontvangen (per ~~1-7-2025~~ 1-1-2026)	Ontvangen (per ~~1-1-2026~~ 1-7-2026)	PS-besluit
Huur ontvangsten Cargoterminal Oost (Cumulatief vanaf 1-1-2023 excl. BTW)		€ 1.725.899 ~~1.431.410~~	€ 2.030.032 ~~1.725.899~~	9-10-2015
Rente ontvangsten geldleningen (Cumulatief vanaf 1-1-2023)		€ 3.353.663 ~~2.693.650~~	€ 3.715.881 ~~3.353.663~~	16-05-2014 09-10-2015
Totale ontvangsten (Cumulatief vanaf 1-1-2023)		€ 5.079.562 ~~4.125.060~~	€ 5.745.913 ~~5.079.562~~	n.v.t.

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

Verstrekte provinciale geldleningen

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

De belangrijkste gegevens van beide leningen zijn hieronder opgenomen:

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

Omschrijving	Bedrag
Datum verstrekte lening: 12 mei 2023	
Doel: financiering achterstallig onderhoud.	
Oorspronkelijke hoofdsom lening	€ 35.200.000
Kenmerken: Looptijd: 30 jaar Aflossingsvorm: annuïtair (per kwartaal, met ingang van 1 oktober 2023); Rente 3,51%, 30 jaar vast; Totaal aan annuïteiten € 1.902.252 per jaar (per kwartaal te ontvangen).	
Annuïteit (rente + aflossing) per kwartaal	€ 475.563
Restant hoofdsom per 1 ~~januari~~ juli 2026	€ 32.283.890 ~~33.646.108~~

10. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten

Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten

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

Moties en toezeggingen

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

	Moties	Stand van zaken
M 2948	Gewijzigd Motie 2948 Van Bijnen IJpelaar inzake Omgevingsbewuste investering (PIP proefdraaien MAA). Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om: - Het voorstel PIP proefdraaien Maastricht-Aachen airport ongeacht de dan geldende richtlijnen conform de omgevingswet voor te leggen aan Provinciale Staten - De doorrekening van de GRE 3-zijdig WEST conform toezegging 9218 voor te leggen aan Provinciale Staten bij de behandeling van het voorstel PIP Proefdraaien - Indien aan de orde andere doorgerekende alternatieve afschermingsmaatregelen voor te leggen aan Provinciale Staten - Bij de doorrekeningen tevens een aantal dekkingsvoorstellen voor te leggen aan Provinciale Staten - Zo snel als mogelijk te starten met de gesprekken met alle betrokken partners om de omgevingsbewuste investering dekkend te krijgen.	25-09-2024 Behandeling kan geschieden nadat de minister van LVVN de definitieve Wnb-vergunning heeft verleend. 12-11-2024 Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning wet Natuurbescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). 29-01-2025 Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC-00674503). Vanwege de relatie met de GRE-west zal ook toezegging 2924 bij de opvolging van de motie worden betrokken. https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/825c18af-afab-4c33-a75a-a1b5d087430a?documentId=7058538c-165a-41de-bad2-711d3962479a 03-04-2025 Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC- 00674503). Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning Wet natuur-bescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993) https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/be541325-7791-4789-acfe-131747a9731d?documentId=de3f806a-c249-4d0b-8f2d-882c7a77c0a9. Dat is inmiddels gebeurd. De minister heeft de Wnb-vergunning echter nog niet vastgesteld. Dit is een gevolg van het feit dat het Rijk zich beraadt op de

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

		GRE-west zal ook T9218 en T9596 bij de opvolging van de motie worden betrokken. 19-09-2025 Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC-00674503). Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning wet Natuurbescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). Dat is inmiddels gebeurd. De minister heeft de Wnb-vergunning echter nog niet vastgesteld. Dit is een gevolg van het feit dat het Rijk zich beraadt op de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State op 18 december 2024 en op mogelijke oplossingen in dat kader. Eerst als de minister van LVVN de WNB-vergunning heeft afgegeven kan het PIP door PS worden behandeld en vastgesteld. Vanwege de relatie met de GRE-west zal ook T9218 en T9596 bij de opvolging van de motie worden betrokken. 11-11-2025 Aan de colleges van B&W van omliggende gemeenten is verzocht aan te geven of zij bereid zijn een financiële bijdrage te leveren in de kosten van de GRE Maastricht Aachen Airport als bovenwettelijke maatregel. 16-12-2025 Situatie mbt de Wnb-vergunning is nog niet gewijzigd. 12-2-2026 Situatie mbt de Wnb-vergunning is nog niet gewijzigd. 1-4-2026 De op 31 maart 2021 door MAA bij LVVN ingediende aanvraag voor een Wnb-vergunning, die daarna op een aantal momenten door MAA van aanvullende informatie is voorzien, is nog bij het ministerie in behandeling. Eind 2024 is er weliswaar een ontwerp Wnb-vergunning gepubliceerd, maar dit ontwerp is nog niet omgezet in een definitieve vergunning. Recent heeft het ministerie MAA verzocht om (nogmaals) aanvullende informatie aan te reiken om tot een beoordeling van de aanvraag te kunnen komen. 5-5-2026 De op 31 maart 2021 door MAA bij LVVN ingediende aanvraag voor een Wnb-vergunning, die daarna op een aantal momenten door MAA van aanvullende informatie is voorzien, is nog bij het ministerie in behandeling. Eind 2024 is er weliswaar een ontwerp Wnb-vergunning gepubliceerd, maar dit ontwerp is nog niet omgezet in een definitieve vergunning. Recent heeft het ministerie MAA verzocht om (nogmaals) aanvullende informatie aan te reiken om tot een beoordeling van de aanvraag te kunnen komen.

	Toezeggingen	Stand van zaken
~~T 9227~~	~~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.~~	~~26-9-2024~~ ~~In de voortgangsrapportages, voor de eerste keer de rapportage met als peildatum 1 januari 2025, zal de voortgang worden gerapporteerd.~~ ~~12-11-2024~~ ~~Zie Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, brief GS van 5-11-2024 (GS DOC-00701588).~~ ~~18-11-2024~~ ~~Afdoening is aangehouden in CIE ESA november 2024. Toezegging is opgenomen in het hierboven genoemde SV met als opmerking dat de informatie opgenomen wordt in de VGR peildatum 1-1-25. Aanhouden tot deze VGR voorligt.~~ ~~31-01-2025~~ ~~Zie Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, brief GS van 5-11-2024 (GS DOC-00701588).~~ ~~28-03-2025~~ ~~Is verwerkt in voorliggende eerste voortgangsrapportage bij onderdeel 2 'Stand van zaken Omgevingsfonds'.~~ ~~06-05-2025~~ ~~Is verwerkt in eerste voortgangs-rapportage bij onderdeel 2 'Stand van zaken Omgevingsfonds'. Zie Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA', brief GS van 8-4-2025 (GS DOC-00739336).~~ ~~29-08-2025~~ ~~Uitgevoerd.~~
T 9218	De kosten van een 3-zijdige GRE aan de A2-kant van de luchthaven zullen in het kader van de procedure van het 'PIP Proefdraaien' nader worden gespecificeerd.	24-09-2024 Behandeling van het PIP Proefdraaien kan geschieden nadat de minister van LVVN de definitieve Wnb-vergunning heeft verleend. 20-12-2024 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). 31-01-2025

		Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GS DOC-00704993) https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/be541325-7791-4789-acfe-131747a9731d?documentId=de3f806a-c249-4d0b-8f2d-882c7a77c0a9 2-4-2025 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan de orde zal komen, alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging. 06-05-2025 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GSDOC-00704993). Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan de orde zal komen, alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging. 18-08-2025 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GSDOC-00704993). Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan de orde zal komen,alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging. 11-11-2025 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GSDOC-00704993). Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan de orde zal komen, alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging. 16-12-2025 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GSDOC-00704993). Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan de orde zal komen, alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging. 12-2-2026 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GSDOC-00704993). Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan

		de orde zal komen, alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging. 1-4-2026 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GSDOC-00704993). Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan de orde zal komen, alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging. 5-5-2026 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GSDOC-00704993). Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan de orde zal komen, alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging.
T 9596	Gedeputeerde Satijn zegt Provinciale Staten toe bij MAA zullen navragen of het mogelijk c.q. wenselijk is om de bestaande Test Run Site (TRS) zodanig aan te passen dat de opening naar het noorden wordt gericht en om de brandweer oefenplaats te vernieuwen.	20-12-2024 In voorbereiding 29-01-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 28-03-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948. 06-05-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP. 18-8-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP. 11-11-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP. 16-12-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP. 12-2-2026 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP. 1-4-2026 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP. 5-5-2026 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP.
~~T 9608~~	~~Gedeputeerde Satijn zegt toe in GS aan de orde te stellen hoe met betrekking tot rapportages over de stand van zaken en~~	~~19-12-2024~~ ~~Wordt opgepakt~~

	~~voortgang van deelnemingen met het (tussentijds) rapporteren van (half)jaarcijfers, korte en lange termijn prognoses en (het kwantificeren van) risico's.~~	~~Gedeputeerde Staten dienen hierover voor alle deelnemingen nog een standpunt in te nemen.~~ ~~25-6-2025~~ ~~Zie MPH (T9633, T9608, T9522, T9643) van 24-6-2025 (GS DOC-00781757).~~ ~~https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/16505d5a-5bbe-47df-a68b-ed709e9048a4?documentId=fb25f9b1-bf90-4045-a553-2bbd39ac2f07~~ ~~29-08-2025~~ ~~Uitgevoerd.~~
~~T 9628~~	~~Gedeputeerde Satijn zegt toe de volgende elementen mee te nemen in de voortgangsrapportage met peildatum 1 januari 2025: • de meerwaarde van Schiphol; • informatie omtrent de emissie van zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof, voor zover tijdig beschikbaar en voor zover daar niet anderszins over wordt gerapporteerd.~~	~~19-12-2024~~ ~~Wordt opgepakt~~ ~~31-01-2025~~ ~~Wordt in het kader van de eerste voortgangsrapportage 'Transitie MAA' (peildatum 1 januari 2025) opgepakt.~~ ~~28-03-2025~~ ~~Is verwerkt in de eerste voortgangs-rapportage 'Transitie MAA' (peildatum 1 januari 2025).~~ ~~06-05-2025~~ ~~Zie Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA', brief GS van 8-4-2025 (GS DOC-00739336).~~ ~~29-08-2025~~ ~~Uitgevoerd.~~
T 9629	Gedeputeerde Satijn gaat na of het mogelijk is om te onderzoeken in de voortgangsrapportages NV HBLM te benchmarken met andere luchthavens en zo ja in welke vorm de resultaten kunnen worden gepresenteerd.	19-12-2024 Wordt opgepakt 31-01-2025 Wordt in het kader van de eerste voortgangsrapportage 'Transitie MAA' (peildatum 1 januari 2025) opgepakt. 28-03-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden nog onderzocht. 06-05-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. 18-8-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. Hiertoe wordt overleg gevoerd met de provincies Zuid-Holland (Rotterdam-Airport) en Groningen / Drenthe (Eelde Airport).

		11-11-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. Hiertoe wordt onder meer overleg gevoerd met andere provincies met een regionale luchthaven, zoals Zuid-Holland (Rotterdam-Airport) en Groningen / Drenthe (Eelde Airport). Ook is er overleg met het ministerie van I&W. Mogelijk wordt advies gevraagd aan een ter zake kundig bureau. 16-12-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. Hiertoe wordt onder meer overleg gevoerd met andere provincies met een regionale luchthaven, zoals Zuid-Holland (Rotterdam-Airport) en Groningen / Drenthe (Eelde Airport). Ook is er overleg met het ministerie van I&W. Mogelijk wordt advies gevraagd aan een ter zake kundig bureau. 12-2-2026 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. Hiertoe wordt onder meer overleg gevoerd met andere provincies met een regionale luchthaven, zoals Zuid-Holland (Rotterdam-Airport) en Groningen / Drenthe (Eelde Airport). Ook is er overleg met het ministerie van I&W. Mogelijk wordt advies gevraagd aan een ter zake kundig bureau. 01-04-2026 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. In dat kader vindt onder meer overleg plaats met andere provincies en regionale luchthaven, waaronder Zuid-Holland (Rotterdam The Hague Airport) en Groningen/Drenthe (Eelde Airport). Tevens wordt overleg gevoerd met het ministerie van I&W. Op basis van deze gesprekken is geconcludeerd dat het intern uitvoeren van een benchmark complex is. Tegen deze achtergrond wordt onderzocht of het inschakelen van een ter zake kundig bureau uitkomst kan bieden. 05-05-2026 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. In dat kader vindt onder meer overleg plaats met andere provincies en regionale luchthaven, waaronder Zuid-Holland (Rotterdam The Hague Airport) en Groningen/Drenthe (Eelde Airport). Tevens wordt overleg gevoerd met het ministerie van I&W. Op basis van deze gesprekken is geconcludeerd dat het intern uitvoeren van een benchmark complex is. Tegen deze achtergrond wordt onderzocht of het inschakelen van een ter zake kundig bureau uitkomst kan bieden.

T 9630	Gedeputeerde Satijn zegt toe in een mededeling portefeuillehouder terug te komen op het onderzoeken van de meerwaarde van MAA voor de in het beleidskader economie gestelde doelen.	19-12-2024 Wordt opgepakt 29-01-2025 Wordt opgepakt 06-05-2025 Nog in behandeling. 18-8-2025 Een MPH is in voorbereiding. Volgt na zomerreces. 11-11-2025 Een MPH volgt op korte termijn. 28-1-2026 Zie MPH van 20-1-2026 (GS DOC-00788908). https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/75d09a97-5d1a-49a0-8117-33c2cafeed5d?documentId=918685be-ca56-4b2c-bc62-6ee7aed2a2e1 27-02-2026 Uitgevoerd.
~~T 9633~~	~~Gedeputeerde Satijn zegt toe na te gaan of het technisch mogelijk is om voor deelnemingen betrouwbare indicatoren te ontwikkelen die minimaal een half jaar van tevoren kunnen signaleren of er aanvullende financiering van de aandeelhouders nodig is.~~	~~19-12-2024~~ ~~Wordt opgepakt~~ ~~Gedeputeerde Staten dienen hierover voor alle deelnemingen nog een standpunt in te nemen.~~ ~~25-6-2025~~ ~~Zie MPH (T9633, T9608, T9522, T9643) van 24-6-2025 (GS DOC-00781757).~~ ~~https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/16505d5a-5bbe-47df-a68b-ed709e9048a4?documentId=fb25f9b1-bf90-4045-a553-2bbd39ac2f07~~ ~~29-08-2025~~ ~~Uitgevoerd.~~
~~T 9669~~	~~Gedeputeerde Satijn zegt toe met de aandeelhouders in gesprek te gaan over een mogelijke nieuwe haalbaarheidsstudie inzake e-Aviation.~~	~~11-11-2025 Gedeputeerde Satijn heeft in de aandeelhoudersvergadering van NV HBLM de suggestie van uw Staten ingebracht om een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar eAviation.~~ ~~In reactie hierop heeft de bestuurder van MAA laten weten dat de ontwikkelingen in de markt van eAviation vooralsnog niet zodanig stabiel zijn dat het zinvol is om op dit moment een haalbaarheidsstudie uit te voeren.~~ ~~21-11-2025~~ ~~Uitgevoerd.~~

T 9745	Gedeputeerde Satijn zegt toe in het eerste kwartaal van 2026 een kennismakingsbijeenkomst te organiseren tussen de commissie ESA en de CEO van Maastricht Aachen Airport (MAA).	11-11-2025 De afspraak wordt ingepland nadat de nieuwe CEO zijn werkzaamheden is gestart. 16-12-2025 Bij MPH d.d. 3 december 2025 zijn PS geïnformeerd over de benoeming van de nieuwe CEO, de heer Cor de Man, per 1 februari 2026. We streven ernaar om nog voor de zomer 2026 een kennismaking te laten plaatsvinden. https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/842716ba-7cf4-46f2-98cb-caa430619cc6?documentId=390fb8b2-d26c-4feb-8a6c-c27c142e448c 12-2-2026 Bij MPH d.d. 3 december 2025 zijn PS geïnformeerd over de benoeming van de nieuwe CEO, de heer Cor de Man, per 1 februari 2026. We streven ernaar om nog voor de zomer 2026 een kennismaking te laten plaatsvinden. 1-4-2026 Bij MPH d.d. 3 december 2025 zijn PS geïnformeerd over de benoeming van de nieuwe CEO, de heer Cor de Man, per 1 februari 2026. We streven ernaar om nog voor de zomer 2026 een kennismaking te laten plaatsvinden. 5-5-2026 Bij MPH d.d. 3 december 2025 zijn PS geïnformeerd over de benoeming van de nieuwe CEO, de heer Cor de Man, per 1 februari 2026. We streven ernaar om nog voor de zomer 2026 een kennismaking te laten plaatsvinden.
T 9775	Gedeputeerde Satijn zegt toe in het eerste kwartaal 2026 de Staten via een mededeling portefeuillehouder onder geheimhouding te informeren over zaken die in overleggen en vergaderingen met de directie en raad van commissarissen van MAA worden besproken.	16-12-2025 MPH is in voorbereiding. 12-2-2026 MPH is in voorbereiding. 1-4-2026 MPH is in voorbereiding. 5-5-2026 MPH is in voorbereiding.
T 9871	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat de meerjarenprognose 2026–2030 van MAA vertrouwelijk met Provinciale Staten wordt gedeeld, zodra deze van de bestuurder van MAA is ontvangen en in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van de luchthaven is vastgesteld.	

Planning

- Besluitvorming PIP Proefdraaien door Provinciale Staten (~~Q3 2026~~ Q1 2027). Deze gewijzigde planning is afhankelijk van de verlening van de natuurvergunning door het ministerie van LVVN.
- Vaststellen Luchthavenbesluit door Minister I&W (~~Q1/Q2~~ Q3/Q4 2027)

Te verwachten mijlpalen

- Thans niet voorzien.

Toekomstige besluitvorming/ betrokkenheid door PS

- Behandeling derde voortgangsrapportage (Q2 2026)
- Behandeling vierde voortgangsrapportage (Q4 2026)

11. Projectbeheer en projectbeheersing

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

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

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

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

Deel II

Overige informatie

A. Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer

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

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

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

In onderstaande tabel zijn voor de jaren 2022, 2023, ~~en~~ 2024, 2025 en 2026 per kwartaal het aantal meldingen over vliegverkeer van en naar MAA en het aantal melders weergegeven. Wat de melders betreft is onderscheid gemaakt tussen melders die in het betreffende kwartaal tussen 1 en 50 meldingen doen en melders die in het kwartaal meer dan 50 meldingen hebben gedaan.

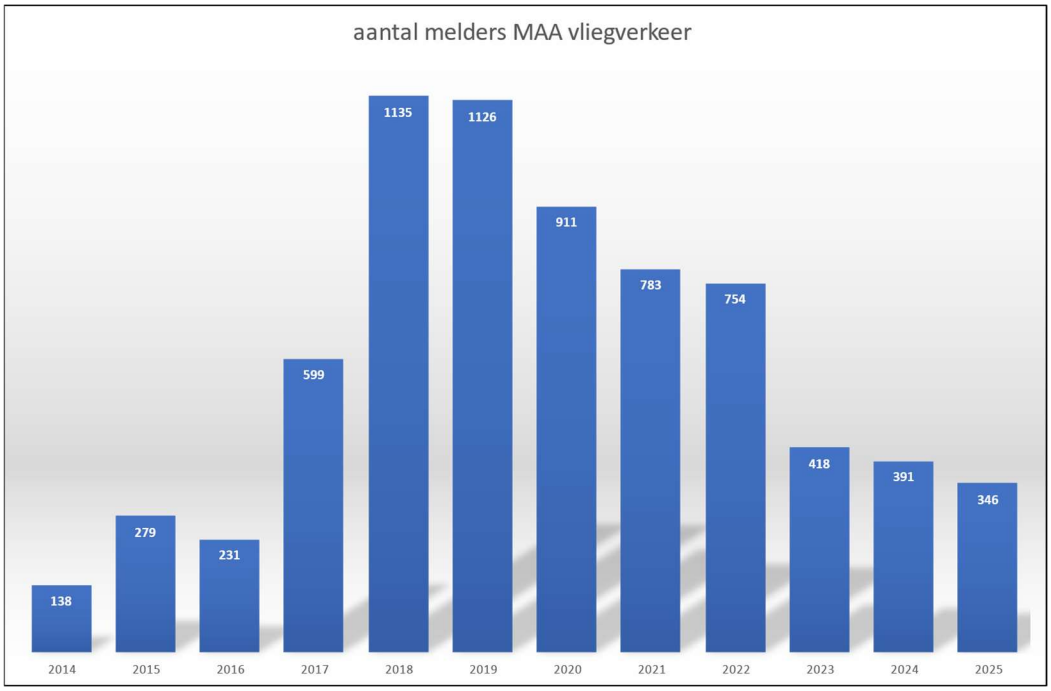
Periode	Totaal		Melders die tussen 1 en 50 meldingen doen		Melders die meer dan 50 meldingen doen	
Periode	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
1e kwartaal 2022	370	17.586	303	2.514	67	15.072
2e kwartaal 2022	426	19.374	352	2.924	74	16.450
3e kwartaal 2022	503	21.221	426	3.162	77	18.059
4e kwartaal 2022	357	12.688	305	1.437	52	10.523
1e kwartaal 2023	208	7.180	178	1.529	30	5.651
2e kwartaal 2023*	135*	2.260*	120*	939*	15*	1.321*
3e kwartaal 2023	315	10.523	272	2.109	43	8.414
4e kwartaal 2023	210	6.520	183	2.165	27	5.083
1e kwartaal 2024	170	5.178	146	1.126	24	4.052
2e kwartaal 2024	255	8.901	220	1.698	35	7.203
3e kwartaal 2024	260	7.900	227	1.663	33	6.237
4e kwartaal 2024	153	4.221	132	879	21	3.342
1e kwartaal 2025	143	4.812	121	907	22	3.905
2e kwartaal 2025	204	6.887	172	1.145	32	5.742
3e kwartaal 2025	193	6.349	163	1.404	30	4.945
4e kwartaal 2025	178	4.765	153	1.098	25	3.667
1e kwartaal 2026	212	6.437	187	1.405	25	5.032
2e kwartaal 2026	257	7.454	226	1.684	31	5.770

Bron: KICL

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

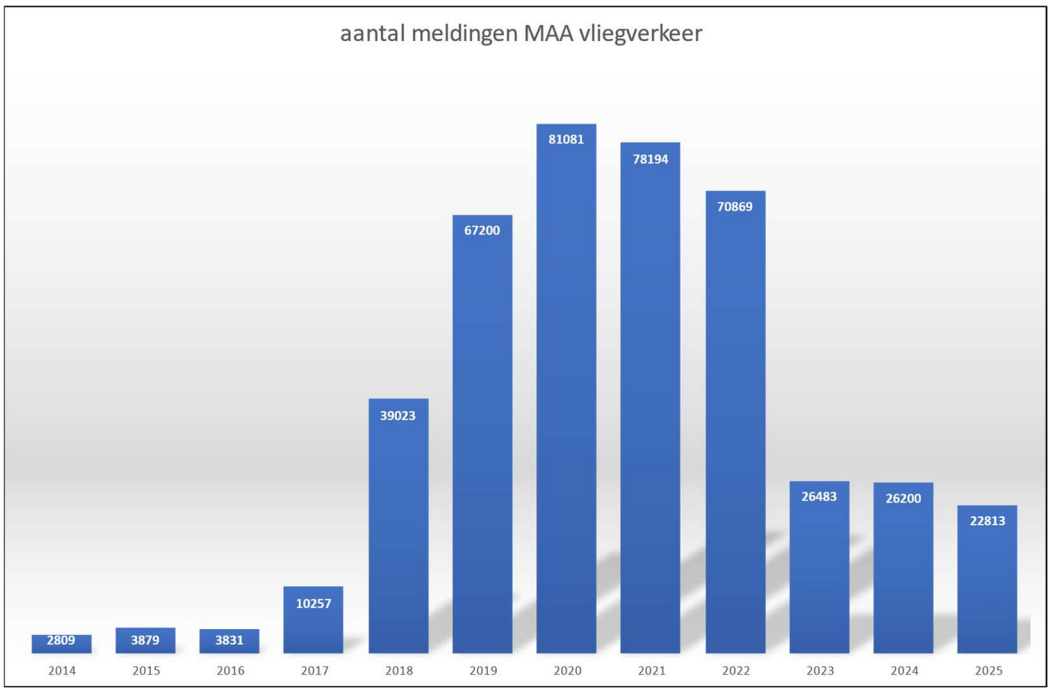
De volgende twee grafieken laten voor de jaren 2014 tot en met 2025 per jaar de aantallen meldingen over vliegbewegingen van en naar MAA en de aantal melders zien.

Grafiek 1.: Het aantal melders over hinder MAA-vliegverkeer periode 2014 tot en met 2025



Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

Grafiek 2.: Het aantal meldingen over hinder MAA-vliegverkeer periode 2014 tot en met 2025



Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

Tabel 1: Overzicht aantal vliegbewegingen naar type vliegtuig.

Vliegbewegingen per vliegtuigtype						
	2021	2022	2023	2024	2025	2026 Q1-Q2
A300 serie H/B	0	14	0	0	4	22
A310 serie H/B	282	211	70	4	8	2
A320 serie M/B	333	460	253	824	568	345
A320-NEO M/B	0	10	26	98	115	373
A330 serie H/B	503	335	228	118	62	4
A343 serie H/B	2	6	0	0	0	72
A350 serie H/B	75	20	0	0	0	0
AT72 serie M/B	512	510	444	536	532	261
B735 serie M/B	0	17	10	0	0	0
B737 serie M/B	650	1539	1285	697	510	80
B737-MAX M/B	4	46	110	316	320	10
B747-200 H/B	34	196	2	0	0	0
B747-400 H/B	404	390	106	108	90	64
B747-800 H/B	0	6	0	0	4	26
B752 serie M/B	203	24	0	0	0	0
B767 serie H/B	6	0	0	6	34	114
B777 serie H/B	2324	1488	476	360	662	308
B787 serie H/B	241	48	2	0	2	0
IL62	4	0	0	0	0	0
IL76	2	0	0	0	0	0

Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

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

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

B. Stand van zaken Omgevingsfonds MAA

In Amendement 145 is aangegeven dat een omgevingsfonds wordt ingericht dat moet bijdragen aan het verhogen van de leefbaarheid in het gebied en het verminderen van overlast voor omwonenden.

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

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

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

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

Stand van zaken Programma,
Bron: Omgevingsfonds

1. Leefbaarheid

De stichting stimuleert de leefbaarheid rondom de luchthaven. In 2025 zijn bijdragen verleend voor renovatie en/of uitbreiding van een speeltuin en een zwembad in Meerssen en een handboogschietvereniging in Geverik-Beek.
Voorts loopt er een verkenning om de leefbaarheid van de kern Geverik in brede zin te versterken. Voor deze verkenning wordt afstemming gezocht met de gemeente Beek.

2. Verkoopgarantie

De regeling Verkoopgarantie wordt geboden aan de eigenaren van woningen gelegen binnen de zogeheten 56 dB(A)-contour, waarbij sprake moet zijn van eigendom ten tijde van de besluitvorming door Provinciale Staten op 03-06-2022. Tot op heden is één woning aangekocht door het fonds; deze woning is in december 2025 weer verkocht aan nieuwe eigenaren. Er loopt een procedure voor een tweede en derde woning. ~~De deelname aan de verkoopgarantieregeling voor een tweede woning is op verzoek van de eigenaar teruggetrokken.~~

3. Isolatie

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

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

- ~~Van die 1168 adressen zijn er 1138 woningen.~~
- ~~Hiervan zijn er 750 particuliere eigenaars of huurders en zijn er 388 eigendom van Wonen Meerssen.~~

~~Deze informatie hieruit is verwerkt in een Programma van eisen. Op grond hiervan is dit najaar een aanbesteding gedaan voor het aanbrengen, vernieuwen en/of onderhouden van akoestische en bouwkundige maatregelen. De uitvoering hiervan start in Q2/2026.~~

In het voorjaar van 2026 is na een aanbestedingstraject opdracht verleent aan Bertens Bouw voor het uitvoeren van maatregelen binnen de geluidisolatie regeling. Ongeveer 40 woningen worden ingrijpend geïsoleerd. Gelijktijdig zal het ‘onderhoudsbusje’ door het gebied rijden voor kleine onderhoudswerkzaamheden die geluidhinder in de woningen verminderen. Daartoe wordt het gebied binnen de 56 dB(A)-contour in clusters verdeeld. Naar verwachting zijn de werkzaamheden eind 2027 afgerond.

4. Vortex

Einde juni 2025 is op de eerste woningen rond luchthaven MAA meetapparatuur aangebracht voor het meten van vortex. De wervelwind, veroorzaakt door overvliegende vliegtuigen, heeft de afgelopen jaren meermaals schade veroorzaakt. Op initiatief van MAA is hiervoor een pilot uitgevoerd. Het fonds bouwt voort op die pilot door de risico’s verder gespecificeerd in kaart te brengen. Het onderzoek moet meer inzicht geven in de belasting op verschillende daktypen en verschillende plekken en in de type maatregelen om schade zo veel mogelijk te voorkomen. ~~De resultaten zullen naar verwachting einde Q1/2026 beschikbaar komen, zodat mogelijk al in 2026 gestart kan worden met het aanbrengen van preventieve maatregelen aan woningen.~~ Het onderzoek is afgerond in Q2 2026. De resultaten worden gebruikt voor de uitwerking van de vortexregeling. Komende periode wordt een uitvoerende partij(en) geselecteerd[2]. Verwachting is dat midden 2027 gestart kan worden met de uitvoering.

5. Onderzoek

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

Zowel de omwonenden van MAA als ook de gemeente Meerssen hebben aangedrongen gezondheidskundig onderzoek uit te voeren naar de relatie tussen de luchthaven en de gezondheid in de omgeving. Op initiatief van de stichting is samen met de GGD Zuid-Limburg en het RIVM verkend, of en zo ja, hoe informatie over gezondheidseffecten kan worden verzameld en geduid en of daaruit

[2] https://www.omgevingsfondsmaa.nl/sites/default/files/2026-09/20260610%20Onderzoeksproject%20Vortex%20-%20eindverslag%20v2.0%20-%20lowres.pdf

conclusies kunnen worden getrokken. De GGD Zuid-Limburg heeft aangegeven dit als een reguliere taak te beschouwen en pakt dit onderzoek op, in eerste aanleg voor het onderdeel geluid en gezondheid. De resultaten hiervan ~~zullen naar verwachting~~ zijn begin 2026 beschikbaar komen.

6. Communicatie

De stichting zet in op onafhankelijke communicatie en informatievoorziening richting de omgeving. Zo zijn er in ~~2025~~ 2026 opnieuw twee bewonersavonden georganiseerd ~~(ca. 400 omwonenden aanwezig)~~, is de website verder ingericht, wordt maandelijks een nieuwsbrief gemaakt en toegestuurd aan ca. 400 geïnteresseerden en is met omwonenden gesproken over ~~zijn er werkgroepen ingericht rondom~~ de programma's isolatie en vortex. Ook heeft er afstemming plaatsgevonden met de stakeholders ~~met de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Meerssen en Beek~~, dit naast het reguliere contact met de subsidiënten, het Ministerie van I&W, Provincie Limburg en MAA.

Financiën Omgevingsfonds per 1 juli~~januari~~ 2026

Daadwerkelijk ontvangen bijdragen / subsidies					
	2023	*2024*	*2025*	*2026*	*totaal*
Min. IenW	150.000	150.000	150.000		450.000
MAA			500.000		500.000
Schiphol	250.000	550.000			800.000
Provincie Limburg		851.840	1.601.600		2.453.440
Totaal	**400.000**	**1.551.840**	**2.251.600**	**0**	**4.203.440**

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

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

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

Jaarrekening 2025 is goedgekeurd door accountant en is terug te vinden op website.
https://www.omgevingsfondsmaa.nl/sites/default/files/2026-07/Def.%20jrr.%202025%20Stichting%20Omgevingsfonds%20Maatstricht%20Aachen%20Airport.pdf

C. Achterstallig onderhoud

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

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

Jaar	Ondernomen acties
	G gerealiseerd IU in uitvoering IV in voorbereiding
2025	Voor 2025 staan de volgende achterstallig onderhoud projecten gepland: <u>Vastgoed</u> - Renovatie gevels kantoorgedeelte (isolatie en verduurzaming) → G; - Passagiersterminal – vloerafwerking → G; - Passagiersterminal – vervangen glas door HR++ achtergevel pax terminal → G; - Passagiersterminal – energievoorziening (installaties vervangen) → IV; - Passagiersterminal – voorzetgevel achterzijde → ~~IV~~G; - Havendienst renovatie (Airport Operations), uiterlijk in lijn gebracht met passagiersterminal → G; - Aviation House – gevels en plafonds → IV; - Overslagloods / Horsterweg / Carrouselgebouw – overige delen (gevels en overheaddeuren) → ~~IV~~G; - Overslagloods / Carrouselgebouw – vervangen kozijnen en glaswerk → G; <u>Infrastructuur</u> - Coaten taxibaan Whiskey → ~~IV~~G; - Vervanging platform Charlie coaten → IV/IU; - Verharding rijbaan Echo coaten → IV/IU; - B-platform en rijbaan Whiskey vervangen → IV; - Herstellen asfalt voorterrein Cargo Terminal North → ~~IV~~G; <u>Operationele voorzieningen</u> - Vervangen bagagebandsysteem passagiersterminal → ~~IV~~IU*. Bij de herinrichting van de Vliegveldweg werken Rijksoverheid, Gemeente Beek en MAA samen om de (verkeers)veiligheid te verbeteren volgens amendement 54 van de Tweede Kamer. * 1 juli 2026 in gebruik genomen

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken financiering achterstallig onderhoud

Provinciale Staten hebben in totaliteit € 70 miljoen beschikbaar gesteld voor het wegwerken van achterstallig onderhoud op MAA. Deze post bestaat uit 3 componenten, te weten:
a. Een geldlening voor de renovatie van de start- en landingsbaan ad € 35,2 mln.;
b. Beschikbaar stellen van achterstallige (niet eerder vergoedde) NEDAB, ter grootte van € 10,9 mln.;
c. Beschikbaar stellen van een investeringskrediet (agiokapitaal) ter grootte van € 23,9 mln.

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

Omschrijving	Bedrag
Beschikbaar budget voor achterstallig onderhoud	€ 70.000.000
Totaal afgeroepen voor achterstallig onderhoud per 1 januari 2026	-/- € 56.778.949
Restant budget voor achterstallig onderhoud per 1 januari 2026	***€ 13.221.051***
Geplande opname 2026	-/- € 9.951.051
Restant budget AOH per 1 januari 2027	3.270.000

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

D. Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport

Tabel: Overzicht directe werkgelegenheid.

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

	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	30-6-2026
Aantal medewerkers ~~met contract~~(fte)	192,6	199,1	186,9	184,3	163,0*	155
Aantal uitzendkrachten (fte)	22,4	29,8	16,6	53,9	20,0*	44
Security (inhuur derden)			30,9	32,3	32,0*	
Totaal aantal fte	215,0	228,9	234,4	270,5	215*	

Bron: NV HBLM

*Niet geauditeerde cijfers

E. Stand van zaken vergunningen en procedures

Luchthavenbesluit

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

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

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

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

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

Op 7 januari 2026 is door de luchthaven het Luchthavenbesluit bij het Ministerie van I&W aangevraagd. De verwachting is dat een concept Luchthavenbesluit tegen het einde van dit jaar door het Ministerie zal worden gepubliceerd. Een definitief Luchthavenbesluit wordt in de 2e helft van 2027 verwacht.

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

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

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

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

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

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

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

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

In het voorjaar van 2026 heeft het ministerie van LVVN om aanvullende gegevens gevraagd ten behoeve van het verlenen van de Wnb-vergunning. MAA levert deze gegevens naar verwachting in oktober 2026 aan.

F. Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof

Naar aanleiding van toezegging 9628
“Gedeputeerde Satijn zegt toe de volgende elementen mee te nemen in de voortgangsrapportage met peildatum 1 januari 2025 …… *informatie omtrent de emissie van zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof, voor zover tijdig beschikbaar en voor zover daar niet anderszins over wordt gerapporteerd.*”

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

Er treedt ook uitstoot van ZZS op (emissie) als gevolg van luchtvaart. MAA moet zich inspannen om de uitstoot van ZZS te verminderen. Iedere vijf jaar moet aan het bevoegd gezag (gemeente Beek) worden gerapporteerd over de vermijding en reductie van ZZS via een Vermijdings- en Reductie Programma (VRP). Daarnaast gelden voor bepaalde ZZS Maximaal Toelaatbare Risico’s (MTR)[3]. De Omgevingsdienst Zuid-Limburg (ODZL) zorgt voor de dagelijkse uitvoering van de wettelijke taken van de gemeente Beek (zoals vergunningverlening, toezicht en handhaving).

MAA heeft in oktober 2023 een aanvraag revisievergunning voor grondgebonden activiteiten bij de gemeente Beek ingediend. Op 12 december 2023 is de ontwerpvergunning vastgesteld en samen met

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

de aanvraag ter inzage gelegd. Onderdeel van de aanvraag is een rapportage inzake ZZS (https://www.limburg.nl/publish/pages/8248/bijlage_toelichting_5_zzs_rapport_peutz_1.pdf). Uit de berekeningen van de MTR-waarden blijkt dat er geen overschrijdingen zijn ter plaatse van de terreingrens.

Daarnaast heeft het ministerie van I&W onderzoek laten uitvoeren naar de emissies en concentraties van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) op en rondom luchthavens, waaronder MAA. Deze resultaten zijn in maart en december 2023 en september 2024 met de Tweede Kamer gedeeld. Bij elke ZZS is de concentratie - de hoeveelheid stof per kubieke meter op leefniveau – getoetst aan de MTR. Uit het onderzoek blijkt dat de uitstoot van ZZS door vliegverkeer niet leidt tot concentratieniveaus op of rondom luchthavens die hoger zijn dan de MTR-waarden. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn openbaar toegankelijk en met de Tweede Kamer gedeeld[4].

Ultrafijnstof
De provincie is deelnemer in het Schone Lucht Akkoord. Een van de maatregelen die hieruit volgt is de herinrichting van het provinciaal meetnet luchtkwaliteit U bent reeds geïnformeerd[5] over de aanleiding, meetlocaties en rapportage hiervan.
Onderdeel van de herinrichting van het meetnet is de start van metingen van ultrafijnstof op vier locaties in de provincie, waaronder bij MAA. De meetstations zijn operationeel per 3 juli 2024. Via de website www.luchtmeetnet.nl zijn de gemeten concentraties live te volgen.
De meetresultaten worden jaarlijks verwerkt en beoordeeld. Deze rapportage zal jaarlijks toegezonden worden aan GS en PS.

~~De eerste rapportage over de meetresultaten ultrafijnstof wordt opgeleverd in Q4 2025. De samenvatting van de resultaten zal opgenomen worden in de daarop volgende voortgangsrapportage.~~
Provinciale Staten zijn 17 maart jl. geïnformeerd over de meetresultaten van het luchtmeetnet, waaronder de gemeten concentraties ultrafijnstof (UFP) nabij de luchthaven in de periode van juli 2024 tot en met augustus 2025. Voor ultrafijnstof bestaan momenteel nog geen wettelijke normen of advieswaarden. Op basis van de meetwaarden kunnen daarom geen uitspraken worden gedaan over gezondheidseffecten. Wel zijn de Limburgse metingen onderling vergeleken. Bij het meetstation in Ulestraten worden circa 12% van de tijd verhoogde concentraties gemeten die kenmerkend zijn voor (stedelijke) gebieden met een sterke invloed van bronnen van niet-natuurlijke oorsprong. Dit is vergelijkbaar met de meetwaarden nabij Chemelot. De hoogste concentraties zijn gemeten langs de A2 in Maastricht (circa 62% van de tijd) de laagste in Epen (circa 1%). De meetresultaten wijzen erop dat vooral het wegverkeer een belangrijke bijdrage levert aan de gemeten concentraties.

Voor een goede vergelijking met metingen van ultrafijnstof elders in Nederland is een langere meetreeks nodig. Ook kan vooralsnog geen direct verband worden gelegd met taxi- en vliegbewegingen van en naar de luchthaven. Gedetailleerde informatie is opgenomen in de mededeling van 17 maart jl. Op het moment dat na een langere meetperiode conclusies kunnen worden getrokken ten aanzien van het verband tussen gemeten concentraties UFP en taxi- en vliegbewegingen van en naar de luchthaven, zullen wij uw Staten daarover informeren.

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

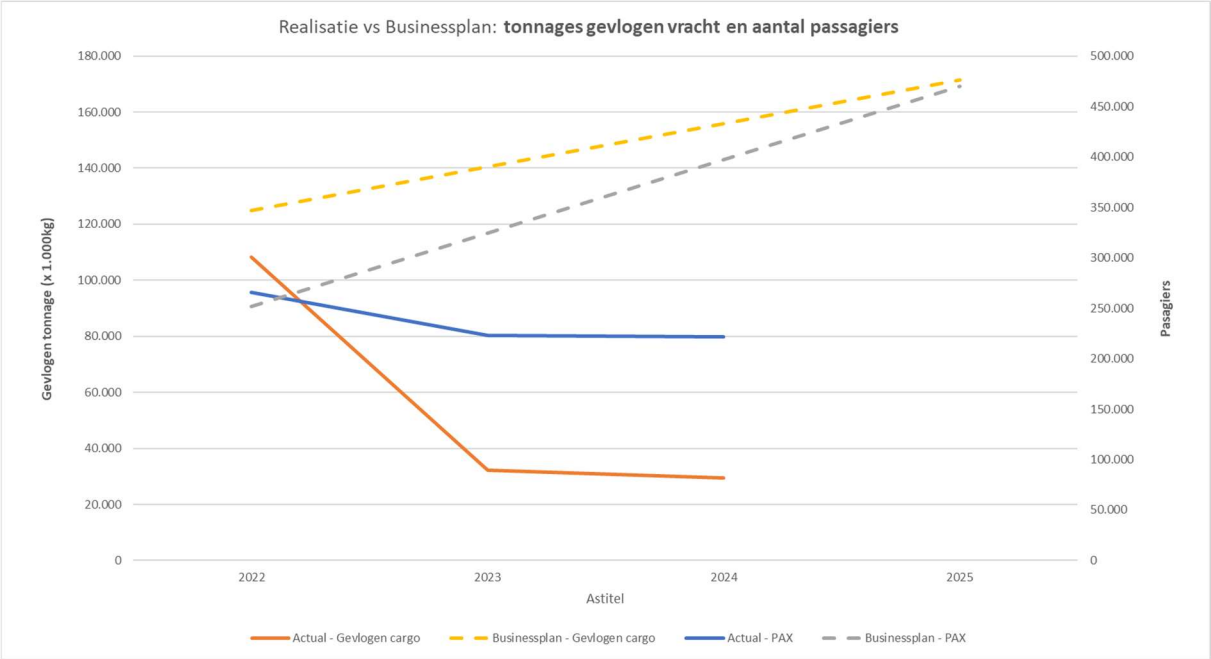
[5] Mededeling portefeuillehouder luchtkwaliteit, 24 januari 2023, DOC-00360572 en Mededelling portefeuillehouder inzake start metingen ultrafijnstof, 3 juli 2024, DOC 00669575

Tabel met de meetresultaten voor de vier UFP-meetstations in Limburg onderling

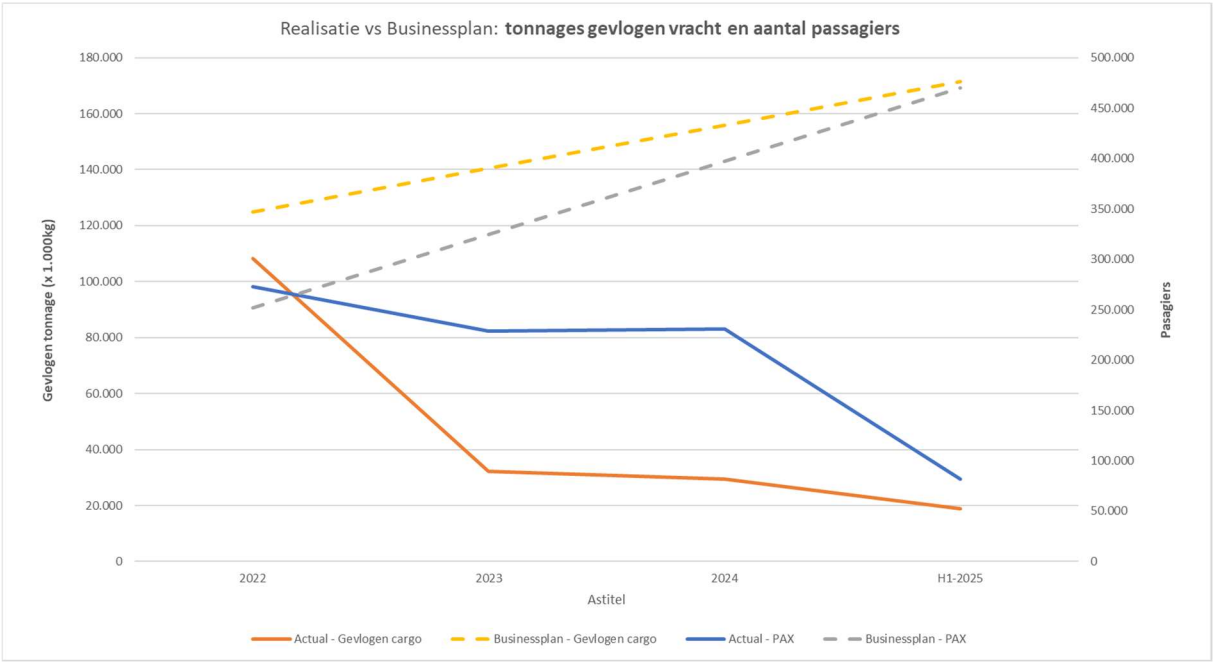
	Geleen Asterstraat	Meerssen Beekerweg	Maastricht Philipsweg	Gulpen ** Kuttingerweg
Meetperiode	1-6-2024 tot 15-9-2025	27-6-2024 tot 15-9-2025	1-6-2024 tot 15-9-2025	29-5-2025 tot 15-9-2025
Uur gemiddelde concentratie [p/cm³]	7.157	7.142	11.925	5.254
% 24-uursgemiddelde Laag < 1.000 [p/cm³]	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
% 24-uursgemiddelde Hoog > 10.000 [p/cm³]	12,7%	12,3%	62,8%	1,1%

G. Grafiek passagiers- en cargovluchten

~~*Peildatum 1-1-2025*~~



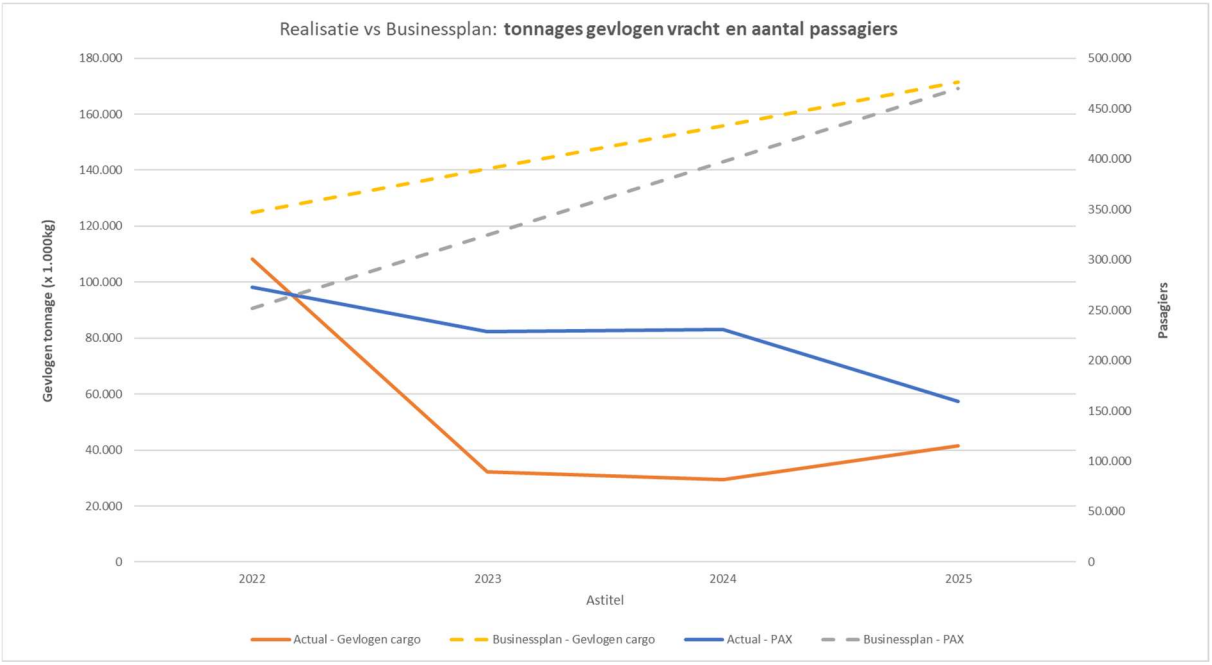
~~*Peildatum 1-7-2025*~~



~~Opmerking: 2025 betreft enkel het 1e half jaar~~

~~Bron: Maastricht Aachen Airport~~

Peildatum 31-12-2025



Bron: Maastricht Aachen Airport

Bijlagen

Bijlage 1: Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten

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

	Datum	Soort besluit	Toelichting
~~PS~~	~~16-12-2022~~	~~Besluitvormend~~	~~G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport~~
~~GS~~	~~14-03-2023~~	~~Mededeling portefeuillehouder~~	~~Stand van zaken nadere uitwerking samenwerking met Schiphol Nederland BV, brief gedeputeerde Satijn van 14-3-2023 (GS DOC-00440081)~~
~~GS~~	~~23-03-2023~~	~~Informerend stuk~~	~~11e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00316692)~~
~~GS~~	~~25-04-2023~~	~~Informerend stuk~~	~~12e 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 11e en 12e 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~~	~~10e, 11e en 12e 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~~	~~13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00514658)~~
~~Griffie~~	~~20-11-2023~~	~~Analyse~~	~~Analyse van de 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (PS DOC-00580221)~~
~~SC ESA~~	~~24-11-2023~~	~~Commissie-vergadering~~	~~13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport~~
~~GS~~	~~12-12-2023~~	~~Mededeling portefeuillehouder~~	~~Uitstoot Zeer Zorgwekkende Stoffen- ultra fijnstof irt PIP proefdraaien MAA (GS DOC-00584337)~~

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

~~GS~~	~~30-09-2024~~	~~Beantwoording~~	~~Beantwoording Schriftelijke Vragen Groenlinks-Dautzenberg inzake mer Luchthavenbesluit MAA, brief GS van 30-09-2024 (GS DOC-00694757)~~
~~GS~~	~~30-09-2024~~	~~Informerend stuk~~	~~Beantwoording brief van twee omwonenden van MAA inzake ontbrekend onderzoek mer beoordeling (DOC-00700628 en DOC-00702495)~~
~~GS~~	~~10-12-2024~~	~~Informerend stuk~~	~~GEWIJZIGD G-24-039 Statenvoorstel Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA (DOC-OO727O34 en DOC-00727390)~~
~~GS~~	~~19-11-2024~~	~~Beantwoording~~	~~Beantwoording Schriftelijke vragen Horizon-Loomans m.b.t. ontwikkeling luchtvracht MAA, brief GS van 19-11-2024 (GS DOC-00703962)~~
~~GS~~	~~20-11-2024~~	~~Beantwoording~~	~~Beantwoording Schriftelijke vragen SP-Smeets inzake Slechte financiële resultaten MAA, brief GS van 20-11-2024 (GS DOC-0071893)~~
~~GS~~	~~20-11-2024~~	~~Beantwoording~~	~~Beantwoording Schriftelijke vragen Berghorst-PvdA inzake Toekomstperspectief MAA, brief GS van 20-11-2024 (DOC-00719983)~~
~~GS~~	~~19-11-2024~~	~~Mededeling portefeuillehouder~~	~~Mededeling portefeuillehouder inzake stand van zaken Maastricht Aachen Airport (DOC-OO721211)~~
~~GS~~	~~10-12-2024~~	~~Mededeling portefeuillehouder~~	~~Mededeling portefeuillehouder inzake ter inzage legging aandeelhoudersovereenkomst en participatieovereenkomst Maastricht Aachen Airport (DOC-00726399)~~
~~GS~~	~~10-12-2024~~	~~Mededeling portefeuillehouder~~	~~Mededeling portefeuillehouder inzake toezeggingen MAA naar aanleiding van de Statencommissie ESA d.d.22 november 2024 (DOC-00726459)~~
~~PS~~	~~13-12-2024~~	~~Statenvoorstel~~	~~Statenvoorstel G-24-039 Basisrapportage 'Groot Project Transitie MAA' (DOC-00727034)~~
~~GS~~	~~4-2-2025~~	~~Mededeling portefeuillehouder~~	~~Mededeling portefeuillehouder inzake omgevingsfonds MAA (toezegging 9603), brief gedeputeerde Satijn van 4-2-2025 (GS DOC-00742685)~~
~~GS~~	~~11-2-2025~~	~~Beantwoording~~	~~Beantwoording Schriftelijke vragen BBB-Zeedzen inzake impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie in Zuid-Limburg, brief GS van 11-2-2025 (GS DOC-00747115)~~
~~GS~~	~~9-4-2025~~	~~Informerend stuk~~	~~Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA', brief GS van 8-4-2025 (GS DOC-00739336)~~
~~GS~~	~~22-4-2025~~	~~Beantwoording~~	~~Beantwoording schriftelijke vragen PvdD-Boven inzake Financiële en juridische risico's Maastricht Aachen Airport, brief GS van 22-4-2025 (GS DOC-00767243)~~
~~GS~~	~~22-4-2025~~	~~Beantwoording~~	~~Beantwoording schriftelijke vragen D66-GroenLinks Jenneskens-Mertens inzake gevolgen beoordeling commissie MER voor Maastricht Aachen Airport en intern salderen, brief GS van 22-4-2025 (GS DOC-00766510)~~

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

GS	14-1-2026	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake operationele jaarcijfers 2025 Maastricht Aachen Airport, brief gedeputeerde Satijn van 14-1-2026 (GS DOC-00873533)
GS	28-1-2026	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake Informeren over onderzoeken meerwaarde van MAA voor in het beleidskader economie gestelde doelen (toezegging 9630), brief gedeputeerde Satijn van 20-1-2026 (GS DOC-00788908)
GS	3-2-2026	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen BBB-Vander Pol inzake De-icing bij MAA en mogelijke afspoeling en emissie naar N2000 gebied, brief GS van 3-2-2026 (GS DOC-00877411)
GS	12-5-2026	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake dashboard Maastricht Aachen Airport, brief gedeputeerde Satijn van 21-4-2026 (GS DOC-00916439)
GS	17-6-2026	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen BBB-Zeedzen inzake berichtgeving over mogelijke verlenging noodmaatregel Maastricht Aachen Airport, brief GS van 16-6-2026 (GS DOC-00941767)
GS	17-6-2026	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen GroenLinks-Mertens en D66-Stocks inzake uitzonderlijke hulpmaatregelen MAA, brief GS van 16-6-2026 (GS DOC-00941775)
GS	17-6-2026	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen SP-Smeets inzake Verlenging noodmaatregel Maastricht Aachen Airport en uitblijven informatievoorziening aan Provinciale Staten, brief GS van 16-6-2026 (GS DOC-00941771)

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

(visie NV HBLM)

MAA heeft in haar strategische visie, zoals opgenomen in het businessplan, altijd een prominente plek gereserveerd voor eAviation. De ambitie om een voortrekkersrol te spelen in de transitie naar emissievrije luchtvaart is helder, en nog steeds even actueel. In het businessplan van 2022 zijn ambitieuze doelstellingen opgenomen voor de groei van elektrisch vliegen. Inmiddels, halverwege 2026 ~~eind 2025~~, blijkt dat de marktontwikkeling achterloopt op de oorspronkelijke verwachtingen, zoals geschetst in het businessplan.

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

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

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

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

Heart of Aerospace heeft de eerste testvlucht van het volledig elektrische demonstratievliegtuig als onderdeel van het ES-30 programma uitgesteld ~~tot begin 2026~~. Op 1 juli is bekend geworden dat de testvlucht in augustus 2026 plaats zal vinden. Daarmee verschuift de verwachte ingebruikname van het elektrische vliegtuig met 30 zitplaatsen naar 2029.

In mei van dit jaar vond een eerste testvlucht plaats in Nederland met een volledig elektrisch vrachtvliegtuig, de Beta Alia CX300.

De verwachte marktintroductie verschuift inmiddels richting 2030–2035 voor kleinere toestellen tot circa 19 passagiers en 2035–2040 voor toestellen in de 90-passagierscategorie.

MAA werkt daarom samen met de andere RSG-luchthavens aan een actualisatie van de verwachtingen voor de komende jaren. Daarbij worden de marktontwikkelingen voor cargo, passagiersvervoer en e-aviation meegenomen en vertaald naar concrete acties.

MAA onderzoekt momenteel de haalbaarheid van een businesscase voor een dergelijke operatie.

Hybride technologie[6] biedt op korte termijn meerdere voordelen: het stelt vliegtuigen in staat om meer passagiers over langere afstanden te vervoeren en past daardoor alvast beter in de huidige marktvraag. Bovendien is de certificering van hybride toestellen minder complex dan die van volledig elektrische alternatieven. Dit maakt hybride vliegtuigen een praktisch en haalbaar instrument om op korte termijn CO_2-uitstoot te verminderen en tegelijkertijd de transitie naar volledig elektrisch vliegen te versnellen.

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

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

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

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

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

Een belangrijke uitdaging is niet alleen de technologische beschikbaarheid van elektrische vliegtuigen, maar ook de schaal van productie en afname. De markt moet voldoende volwassen worden om een

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

consistent aanbod van elektrische vluchten mogelijk te maken. Bovendien wachten veel luchthavens, waaronder MAA, op de doorontwikkeling van deze technologie om vluchtaanbod duurzaam uit te breiden.

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

Blik op de toekomst

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

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

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

Conclusie

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

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

De aandacht gaat nu uit naar het realiseren van de laadinfrastructuur zodat we in de behoefte van elektrische vliegtuigen kunnen voorzien zodra deze op MAA willen gaan vliegen. Daarnaast investeert MAA actief in de randvoorwaarden voor toekomstige elektrische luchtvaart.

Bron: NV HBLM

Bijlage 3: Vrachtvolumes Maastricht Aachen Airport



Bron: MAA

Onder eerste linie wordt verstaan: de vrachtafhandeling door een luchtvrachtafhandelaar. Dit betekent dat alleen een gespecialiseerde afhandelaar deze werkzaamheden kan uitvoeren. Dit vormt ook de focus MAA.
Tweede linie vracht kan ook door niet-luchtvrachtafhandelaar worden uitgevoerd.

Bijlage 4: Begrippenlijst

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