provincie
Limburg

Provinciale Staten

Clustercode	PP	**Uw kenmerk**	-
Ons kenmerk	DOC-01011195	**Maastricht**	3 november 2026
Bijlage(n)	1	**Verzonden**	5 november 2026

Onderwerp
G-26-034 Statenvoorstel betreffende Aanbod van Schiphol Nederland B.V. inzake NV HBLM

Geachte Staten,

Hierbij bieden wij u het Statenvoorstel aan betreffende het aanbod van Schiphol Nederland B.V. inzake NV HBLM. Met het oog op de integrale besluitvorming die uw Staten in 2022 hebben genomen over de toekomst van MAA en de transitie die de luchthaven moet doormaken, en vanuit het belang van een consistente lijn in het dossier MAA, wordt het aanbod van Schiphol samen met de daaraan gekoppelde voorwaarden, de onderschreven beoordeling en weging ervan, met dit voorstel en ontwerp-besluit integraal ter besluitvorming aan uw Staten voorgelegd.

Wij hebben besloten om op grond van artikel 84 en 85, tweede lid, Provinciewet om de verplichting tot geheimhouding op te leggen ten aanzien van het staatssteunrapport en het indicatief fundingsplan behorende bij de term sheet. Leden van Provinciale Staten kunnen deze gegevens vanaf maandag 9 november 2026 tot en met 11 december 2026 via de Griffie inzien.

De verplichting tot geheimhouding wordt opgelegd omdat er sprake is van informatie die onder een of meerdere uitzonderingsgronden van de Wet open overheid (Woo) valt. Openbaarmaking zal de financiële belangen en strategische positie van de Provincie Limburg, Schiphol Nederland B.V. en NV HBLM en andere betrokken partijen onevenredig schaden. Bovendien is er sprake van bedrijfsgevoelige informatie van MAA (art. 5.1 eerste lid, onder c en tweede lid, onder b, Woo). De verplichting tot geheimhouding duurt voort totdat uw Staten deze opheffen.

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+31 43 389 99 99
www.limburg.nl

Uw Staten worden middels dit voorstel verzocht een integraal besluit te nemen over het aanbod van Schiphol.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

provincie
Limburg

Statenvoorstel

Programma en Projecten

Onderwerp	Aanbod van Schiphol Nederland B.V. inzake NV HBLM
G-nummer	G-26-034

Onderwerp

Aanbod van Schiphol Nederland B.V. inzake NV HBLM

Samenvatting

In 2022 hebben uw Staten besloten Maastricht-Aachen Airport een duurzame toekomst te geven. Als onderdeel van de uitvoering van uw besluiten, is Schiphol Nederland BV (hierna: Schiphol) in juni 2023 toegetreden als minderheidsaandeelhouder in NV HBLM (Holding Business Park Luchthaven Maastricht); de onderneming die de exploitatie van de luchthaven verzorgt. Samen hebben beide aandeelhouders sindsdien met de onderneming gewerkt aan het behalen van de doelen en resultaten die in 2022 zijn afgesproken. Vanuit actief aandeelhouderschap heeft ons College daarbij in de voorbije periode intensieve gesprekken gevoerd met de onderneming en met Schiphol om te komen tot verbetering van resultaten, maar ook om te werken aan mogelijkheden om beschikbare expertise vanuit de aandeelhouders beter te benutten. U bent daarover tussentijds meermaals geïnformeerd. Mede als gevolg van deze inspanningen heeft Schiphol aan Provincie Limburg op 24 september 2026 het aanbod gedaan om onder voorwaarden een meerderheidsbelang van 80% te nemen in NV HBLM (nu: 40%). Dit aanbod leggen wij met dit Statenvoorstel ter besluitvorming aan u voor.

Schiphol zet met haar aanbod nadrukkelijk een stap naar voren. Ze is bereid dit te doen, omdat zij gelooft in de toekomst van MAA en zich verantwoordelijk acht voor het totale Nederlandse luchtvaartsysteem, waarbinnen MAA een in haar ogen cruciale rol vervult. Voor de uitbreiding van haar belang met 40% is Schiphol, net als in 2022, bereid een bedrag van € 4,2 mln. te betalen. Schiphol koppelt daar wel een aantal voorwaarden aan. Indien aan deze voorwaarden wordt voldaan, is Schiphol als onderdeel van haar aanbod bereid om in totaal ruim € 33 mln. agiokapitaal te storten. Dit bedrag is inclusief de koopprijs voor de verwerving van de door NV HBLM uit te geven nieuwe aandelen.

Het aanbod van Schiphol verloopt op 31 december 2026, is eenmalig en kent een integraal karakter. Dit wil zeggen dat het aanbod niet is bedoeld als vertrekpunt voor onderhandeling en uitsluitend als een geheel kan worden aanvaard.

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+31 43 389 99 99
www.limburg.nl

Ons College heeft het aanbod van Schiphol integraal beoordeeld en gewogen. Deze integrale beoordeling en weging treft u als bijlage 5 bij dit Statenvoorstel aan. Deze bijlage onderbouwt het voorliggende voorstel. Het aanbod en de voorwaarden zijn inhoudelijk getoetst aan de in 2022 gestelde kaders als verwoord in Amendement 145 - Heldens c.s. inzake “Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA”. Ook heeft toetsing plaatsgevonden op de provinciale kaders zoals de Financiële Verordening Provincie Limburg, uitgewerkt in Sturing in Samenwerking (SiS) 4.0. Daarnaast is het aanbod strategisch en financieel gewogen.

Geconcludeerd is dat het aanbod past binnen de kaders van de besluitvorming in 2022 en dat Schiphol voor de uitvoering nog steeds de meest aangewezen partner is. Ook met een minderheidsbelang van de Provincie, zal luchthaven MAA na aanvaarding van het aanbod, geëxploiteerd worden conform het op het Amendement 145 gebaseerde businessplan 2022. Het type luchthaven met passagiers- en cargo-afhandeling en in de toekomst ruimte voor elektrisch vliegen blijft gehandhaafd. Net als de kaders rondom verduurzaming en (de afbouw van) het maximaal aantal ernstig gehinderden. Op onderdelen wordt er nadere invulling gegeven aan het amendement, zoals verdere professionalisering van de organisatie en het versterken en vereenvoudigen van governance. Schiphol heeft immers onbetwist de meeste expertise als het gaat om exploitatie van luchthavens, en kan deze in een positie als meerderheidsaandeelhouder, inclusief de nieuwe governance-afspraken, ten volle inzetten.

Acceptatie van het aanbod en de daaraan verbonden voorwaarden zorgt voor een gezondere en stabielere (financiële) basis voor de luchthaven en het ontvlechten van in het verleden opgetuigde (complexe) constructies. Dit biedt de luchthaven binnen de provinciale kaders ruimte voor betere exploitatie. Temeer, omdat Schiphol bereid is om in totaal ruim € 33 mln. aan cash in te brengen. De door Schiphol gestelde voorwaarden leiden voor de Provincie onder meer tot een afwaardering die voortkomt uit het verwateren van het aandelenbelang in NV HBLM. De Provincie is nu 60% aandeelhouder. Na aanvaarding van het bod is de Provincie nog maar 20% aandeelhouder. Boekhoudkundig heeft dit tot gevolg dat de Provincie ook nog maar 20% beslag op de eigen vermogenswaarde van de deelneming NV HBLM legt. Daar komt de afwaardering uit voort. Tevens levert de Provincie zeggenschap in en zal het eventuele toekomstige voordelen, zoals dividend, naar rato van haar kleinere belang ontvangen. Daar staat tegenover dat het risicoprofiel voor de Provincie in relatie tot toekomstige commerciële en financiële ontwikkelingen binnen MAA aanzienlijk afneemt. Terwijl de door uw Staten gestelde kaders rond de exploitatie van de luchthaven door behoud van een minderheidsaandeel van de Provincie en daaraan verbonden afspraken, gegarandeerd blijven.

Met acceptatie van voorliggend aanbod van Schiphol verbetert de situatie van MAA over de hele breedte. Het leidt tot versteviging van de governance, kwaliteitsverbetering in de bedrijfsvoering en kostenstructuur, verlichting van de financieringslasten, en versterking van de liquiditeitspositie.

Maar bovenal krijgt MAA de financiële slagkracht om investeringen te doen die de exploitatie versterken en de ontwikkeling naar een toekomstbestendige luchthaven versnellen. Met een meerderheidsaandeelhouder die geldt als ervaren en erkend succesvolle luchthavenexploitant.

Dankzij het behoud van een minderheidsaandeel en de daarbij behorende afspraken, blijft de Provincie in positie om de kaders van de PS-besluiten uit 2022 te bewaken. Kaders waarvan Schiphol bovendien op voorhand aangeeft deze te zullen respecteren. Sterker nog: in haar brief bij het aanbod stelt Schiphol expliciet te hechten aan blijvende betrokkenheid van Provincie Limburg als aandeelhouder om de regionale publieke belangen te behartigen. In de door Schiphol voorgestelde nieuwe verhoudingen kan de Provincie dat echter doen met een aanmerkelijk lager risicoprofiel dan in de huidige situatie. Zoals beoogd met de kaders in SIS 4.0 wordt het risico, nu de gelegenheid zich voordoet, in belangrijke mate teruggelegd in de markt.

Dit alles, in combinatie met de uitdagingen die MAA in de voorbije periode heeft ondervonden bij het behalen van gestelde doelen en beoogde resultaten, leidt tot een momentum waarin acceptatie van het aanbod van Schiphol gepast is.

Als het aanbod van Schiphol niet zou worden aanvaard, blijven de huidige aandeelhouders-verhoudingen en financieringsstructuur bestaan. De voorgestelde extra kapitaalinbreng vanuit Schiphol, de beoogde wijzigingen in de governance en de daarmee samenhangende grotere rol en verantwoordelijkheid van Schiphol komen dan niet tot stand. Bovendien blijft het risicoprofiel van de Provincie in relatie tot toekomstige ontwikkelingen in dat geval gehandhaafd. Om de doelstellingen in het businessplan 2022 alsnog te halen zal MAA maatregelen moeten treffen en verbeteringen moeten doorvoeren. De luchthaven blijft daarbij dan aangewezen op de huidige financieringsstructuur en zal bij eventuele toekomstige financieringsvragen eveneens een beroep doen op de aandeelhouders in de huidige verhoudingen.

Het College waardeert dat Schiphol met haar aanbod bereid is een stap naar voren te zetten. Alles overziend zijn wij voornemens om op basis van de voorliggende beoordeling en inzichten akkoord te gaan met het aanbod, maar pas nadat uw Staten ermee hebben ingestemd. Wij leggen het aanbod, de daaraan gekoppelde voorwaarden, de beoordeling en weging als beschreven in de bijlage, en het daaruit volgende voorstel en ontwerpbesluit dan ook integraal aan uw Staten ter besluitvorming voor. Dat is in lijn met de wijze waarop uw Staten ook in 2022 over de toekomst van luchthaven MAA hebben kunnen besluiten.

Voorstel

Aan Provinciale Staten wordt gevraagd om:

1. het aanbod van Schiphol Nederland B.V. en de daarmee integraal samenhangende voorwaarden te aanvaarden als basis voor de toekomstig opnieuw ingerichte publiek-private samenwerking binnen de deelneming NV HBLM.
   Aanvaarding van het aanbod bevat de volgende integrale onderdelen (in volgorde van brief Schiphol):
   a. de uitgifte van 15.000 nieuwe aandelen door NV HBLM met dezelfde rechten en plichten als de bestaande, welke door Schiphol Nederland BV voor in totaal € 4,2 mln. worden verworven (waarvan € 150.000 nominale waarde en € 4,05 mln. agio), met dien gevolge dat het aandelenbelang van Schiphol toeneemt tot 80% en het aandelenbelang van Provincie Limburg -als gevolg van verwatering- afneemt tot 20%. Tevens dat Schiphol daarnaast een aanvullende kapitaalstorting doet die samen met de prijs voor de aandelen optelt tot ruim € 33 mln..
   b. de in 2016 aan de luchthaven verstrekte geldlening met een restant hoofdsom van € 1.467.121 en looptijd tot 31 december 2040 volledig te converteren in agiokapitaal, waarbij de bestaande risicoreservering gehandhaafd blijft ten behoeve van het agiokapitaal;
   c. de in 2023 aan de luchthaven verstrekte geldlening met een restant hoofdsom van € 33.283.890 en looptijd tot 30 september 2053 volledig te converteren in agiokapitaal, waarbij de bestaande risicoreservering gehandhaafd blijft ten behoeve van het agiokapitaal;
   d. de doorhaling van het ondererfpachtrecht en het afhankelijk opstalrecht van de kadastrale percelen die bekend staan als Portugallaan 9-11 Maastricht-Aachen-Airport (Cargoloods Oost), met de luchthaven als wederpartij, voor de onafhankelijk getaxeerde marktwaarde van € 10,47 mln.. Tegelijkertijd het beschikbaar stellen van een krediet van € 10,47 mln. (gelijk aan de opbrengst van Cargoloods Oost) voor de storting als agiokapitaal in NV HBLM. Hiervoor is met verwijzing naar sub h. van dit besluitpunt geen aanvullend budget benodigd voor de risicoreserve SiS;
   e. de effectuering van sub b, c en d van dit besluit vindt plaats, niet eerder dan dat Schiphol pro rato naar de huidige aandelenverhoudingen (60%/40%) eveneens onvoorwaardelijk heeft gecommitteerd tot agiokapitaal in de vorm van liquide middelen;
   f. het budget voor structurele NEDAB-subsidie voor de periode 2026-2035 te verhogen met € 1.428.389 tot € 6.928.389 per jaar, ten behoeve van een meerjarige projectsubsidie aan NV HBLM als tegemoetkoming in de NEDAB-kosten, ten laste van het begrotingsresultaat en conform bijgevoegde begrotingswijziging. Gelijktijdig de structurele NEDAB-subsidie vanaf boekjaar 2036 te verlagen met € 1,9 mln. tot maximaal € 3,6 mln. per jaar;

g. een budget beschikbaar te stellen van incidenteel € 7 mln. ten gevolge van de contractuele verplichting uit 2022 inzake het achterstallig onderhoud (de plus/minus 10% regeling), en dit toe te voegen aan de meerjarige projectsubsidie zoals beschreven in sub f van dit besluitpunt;
h. op de totale post-transactie boekhoudkundige activawaarde voor de deelneming NV HBLM van ruim € 59 mln. (= huidige boekwaarde van € 14 mln. + conversie leningen en overdracht Cargoloods) een verwachte afwaardering te doen van circa € 38.862.087, ten laste van het begrotingsresultaat 2026;
i. de volgende financiële garanties uit voorliggend aanbod welke (nog) niet in de balans of de begroting verwerkt kunnen worden, op te nemen in de verplichte Paragraaf Weerstandsvermogen als onderdeel van de begroting en de jaarrekening:
    - een contractuele garantstelling voor het saneren van PFAS-gronden. Maximaal risico € 4,0 mln.;
    - een voorwaardelijke overnameplicht van de NV HBLM aandelen in eigendom van Schiphol Nederland B.V. Maximaal risico € 8,4 mln..

2. een budget van € 375.000 beschikbaar te stellen voor dotatie aan de Risicoreserve SiS ter afdekking van de financiële risico's ten aanzien van de hieronder bij besluitpunt 4 vermelde geldlening aan de 100% provinciale deelneming PLAC BV, en dit budget ten laste te brengen van het begrotingsresultaat 2026 conform bijgevoegde begrotingswijziging;

3. Wensen en Bedenkingen aan Gedeputeerde Staten kenbaar te maken ten aanzien van het voorgenomen besluit van het College om een 100% revolverende marktconforme geldlening nominaal groot € 7,5 mln. tegen een rentevergoeding van 6,0% aan de 100% provinciale deelneming PLAC BV te verstrekken, voor de limitatieve bestedingsdoelen:
    1. herfinanciering BPMAA BV (dat wil zeggen aflossing rekening-courant schuld aan de luchthaven);
    2. overbrugging exploitatiekosten en het voldoen van aanslagen vennootschapsbelasting;
    3. ter storting in LDAVM CV ten financiering van de grondexploitatie; één en ander voor de looptijd totdat de grondexploitatie LDAVM definitief is afgewikkeld:

Aanleiding en bestuurlijke context

Beslispunt 1 – inzake aanbod Schiphol

1. *Aanleiding*

Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten op basis van het businessplan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven' (hierna businessplan 2022) ingestemd met het bijbehorende dekkingsvoorstel en financiële raamwerk voor Maastricht Aachen Airport (MAA). In lijn met de besluitvorming en de expliciete wens van Provinciale Staten tot samenwerking met een externe partner, is Schiphol Nederland BV (Schiphol) in 2023 medeaandeelhouder van de luchthaven geworden. Het businessplan 2022 is gebaseerd op de publieke kaders zoals Provinciale Staten deze in hun vergadering van 3 juni 2022 met het aannemen van 'Amendement 145 - Heldens c.s. *inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'* hebben gesteld.

Met de toetreding van Schiphol als aandeelhouder is uitvoering gegeven aan de in 2022 gekozen koers om de luchthaven te ontwikkelen samen met een strategische partner met kennis van luchthavenexploitatie, netwerkrelaties en commerciële ontwikkeling. Schiphol voldoet immers aan alle eisen die aan een dergelijke strategische partner zouden kunnen worden gesteld. Zij is in Nederland dé partij met expertise als het gaat om luchthavenexploitaties en is betrokken bij meerdere regionale luchthaven in het Nederlandse luchtvaartsysteem. Daarnaast is zij ook een belangrijke en gerespecteerde speler in de internationale luchtvaart.

Beide aandeelhouders hebben de voorbije periode vastgesteld dat de realisatie van de beoogde groei van vracht- en passagiersvolumes op MAA trager verloopt dan voorzien werd in 2022. Ook vraagt de marktintroductie van elektrisch vliegen langer tijd dan voorzien, en zijn er daarnaast nog stappen te zetten zijn in de verdere professionalisering en versterking van de organisatie van de luchthaven.

Tegen deze achtergrond zijn de aandeelhouders het gesprek aangegaan met de bestuurder van de luchthaven en de Raad van Commissarissen van NV HBLM en is eind vorig jaar bij de behandeling van de begroting in de Algemene vergadering (AvA) door beide aandeelhouders aangedrongen op aanvullende verbetermaatregelen en langetermijnprognoses.

Vanuit actief aandeelhouderschap is ons College niet alleen met de onderneming, maar ook met Schiphol als medeaandeelhouder het gesprek aangegaan. In de gesprekken met Schiphol de afgelopen maanden is niet alleen gekeken naar de maatregelen die de luchthaven MAA zelf kan en moet treffen om concurrerend te zijn en de exploitatie te verbeteren, maar is ook stilgestaan bij de vraag wat beide aandeelhouders zouden kunnen doen om wederzijdse expertise beter te benutten en de situatie bij de luchthaven structureel te verbeteren, Met als inzet om daarmee alsnog de doelstellingen van het businessplan 2022 te halen.

2. *Aanbod Schiphol*

Op basis van de hiervoor genoemde gesprekken met de Provincie en de luchthaven, is Schiphol tot de conclusie gekomen in relatie tot MAA een stap naar voren te willen zetten. Vanuit het inzicht dat, zoals zij het zelf verwoordt: *"een grotere rol voor Schiphol in de verdere ontwikkeling van MAA nodig en mogelijk is. Naar het oordeel van Schiphol kan die rol het best worden ingevuld vanuit een positie van meerderheidsaandeelhouder".* Dit komt voort uit de overtuiging dat Schiphol in de rol van meerderheidsaandeelhouder de luchthaven MAA beter kan bijstaan bij het maken van strategische keuzes, dan nu het geval is. Schiphol gelooft in de toekomst van MAA en voelt zich verantwoordelijk voor het totale Nederlandse luchtvaartsysteem, waarbinnen MAA een in haar ogen cruciale rol vervult

Bij brief d.d. 24 september 2026 heeft Schiphol daarom Provincie Limburg als medeaandeelhouder van NV HBLM een aanbod gedaan (bijlage 1).

Het aanbod van Schiphol komt er op neer dat zij een meerderheidsbelang van 80% in NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (hierna: NV HBLM) verwerft en dat het belang van de Provincie wordt verkleind van 60% naar 20%. Dit aanbod verloopt op 31 december 2026 en er zijn voorwaarden aan verbonden die Schiphol als integraal onderdeel van het aanbod beschouwt. Men geeft aan dat het uitsluitend als één geheel kan worden aanvaard en niet is bedoeld als vertrekpunt voor onderhandelingen.

Schiphol doet het aanbod zoals aangegeven in de eerste plaats vanuit vertrouwen in MAA en de verdere ontwikkeling van de luchthaven. Daarnaast wil Schiphol haar financiële risico's spreiden, rendement behalen en als Schiphol Group bijdragen aan het op peil houden van de luchtvaartcapaciteit in Nederland. Schiphol acht MAA van groot belang voor de regio en voor het Nederlandse luchtvaartsysteem. Dat acht zij van economisch belang voor Nederland, maar ook in relatie tot de strategische autonomie van ons land in de huidige geopolitieke ontwikkelingen. Daarbij speelt mee dat MAA, naast Schiphol, de enige luchthaven in Nederland is waar luchtvracht kan en mag worden afgehandeld. Om MAA nauwer bij haar eigen onderneming te kunnen betrekken en vanuit de bereidheid grotere financiële risico's te dragen, vindt Schiphol een meerderheidsbelang noodzakelijk. Volgens Schiphol kan MAA daarmee vervolgens haar rol in het (inter)nationale luchtvaartsysteem verder vormgeven en daadwerkelijk komen tot realisatie van de doelen uit het businessplan 2022, die door Schiphol onverkort haalbaar worden geacht.

Schiphol wil voor de uitbreiding van haar belang met 40%, net als in 2022, € 4,2 mln. betalen, ondanks dat de resultaten sinds de waardering in 2022 zijn achtergebleven bij de prognoses van het businessplan 2022. Schiphol koppelt daar wel een aantal voorwaarden aan. Deze komen enerzijds voort uit afspraken die reeds in 2022 zijn gemaakt, bijvoorbeeld ten aanzien van achterstallig onderhoud.

Anderzijds komen deze voort uit het voornemen om de deelneming verder te professionaliseren en verbeteringen door te voeren om de doelstellingen uit het businessplan 2022 te kunnen behalen. Verder wil Schiphol de governance van NV HBLM en de onderliggende vennootschappen optimaliseren en aanpassen op de situatie die past bij een meerderheidsbelang voor Schiphol en een minderheidsbelang voor Provincie Limburg. Indien aan deze voorwaarden wordt voldaan, is Schiphol bereid als onderdeel van haar aanbod ruim € 33 mln. aan (agio)kapitaal in NV HBLM te storten. Dit bedrag is inclusief de koopsom voor de verwerving van de door NV HBLM uit te geven nieuwe aandelen.

De volgende 9 – op onderdelen samengevatte – voorwaarden koppelt Schiphol aan het aanbod om meerderheidsaandeelhouder van NV HBLM te worden:

1.	Provincie verleent medewerking bij benodigde besluitvorming omtrent de bijbehorende aandelenuitgifte. Schiphol betaalt hiervoor € 4,2 mln. aan NV HBLM.
2.	Historische financiële verhoudingen en constructies betreffende Provincie (en/of haar deelnemingen betrokken bij de luchthaven) en NV HBLM worden voorafgaand aan de aandelenuitgifte beëindigd, afgewikkeld of aangepast. Nog lopende leningen van de Provincie worden daarbij omgezet in agio.
3.	Het eigendom van het vastgoed van de Oostloods (ook wel bekend als Cargoloods-oost) dient aan de luchthaven te worden overgedragen voordat de aandelenuitgifte plaatsvindt.
4.	De timing van de inbreng van middelen die Schiphol doet in het kader van de punt 2 en 3 afstemmen op het verkrijgen van het luchthavenbesluit en de Wnb-vergunning.
5.	Provincie geeft uitvoering aan de in 2022 gemaakte afspraken inzake het beschikbaar stellen van middelen voor achterstallig onderhoud. De huidige prognoses voor het afwikkelen van het achterstallig onderhoud vallen hoger uit dan de afgesproken + 10% bandbreedte van destijds. Destijds is verzuimd de hiervoor (eventueel) benodigde aanvullende € 7 mln. te reserveren. Nu blijkt dat deze wel noodzakelijk zijn, dient de Provincie alsnog deze€ 7 mln. beschikbaar te stellen.
6.	De Provincie blijft verantwoordelijk voor de financiering van de NEDAB-kosten overeenkomstig de in 2022 gemaakte afspraken. Schiphol stelt als voorwaarde dat deze bijdrage – op onderdelen - wordt versneld, en wel binnen een periode van 10 jaar, aan NV HBLM beschikbaar wordt gesteld.
7.	Risico's verband houdende met PFAS en de mogelijke verplichting tot aanschaf van elektrisch aangedreven crashtenders komen niet voor rekening of risico van Schiphol of NV HBLM
8.	De beoogde wijziging van de aandeelhoudersverhouding dient gepaard te gaan met een passende aanpassing van de governance, informatievoorziening, besluitvormingsprocessen en governancerechten binnen NV HBLM en haar dochterondernemingen.
9.	Conform de bestaande aandeelhoudersovereenkomst blijft een overnameverplichting bestaan voor de Provincie indien een luchthavenbesluit (met daarin het toegestane gebruik van de baanlengte van 2.750 meter) en de benodigde Wnb-vergunning uitblijven.

Tabel: Overzicht voorwaarden Schiphol bij haar aanbod meerderheidsaandeelhouder te worden van NV HBLM

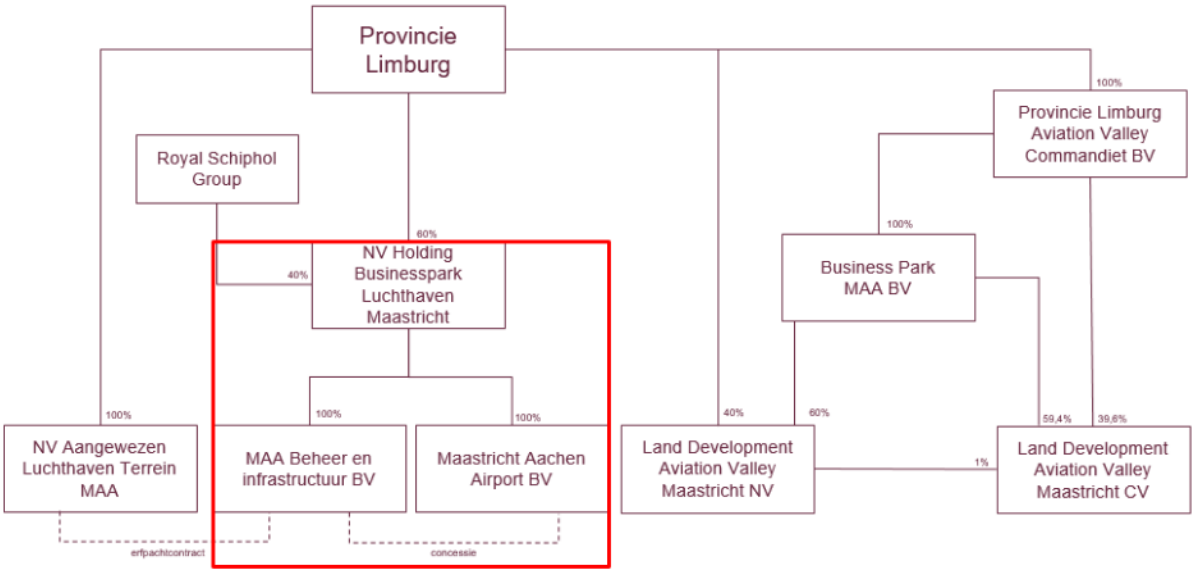
Schiphol geeft hierbij aan de keuze uit 2022 om op MAA zowel passagiers- als vrachtvluchten uit te voeren te respecteren, in de verhouding die in het businessplan is vastgelegd.

Bij de voorgenomen en noodzakelijke groei van beide categorieën kan in eerste instantie wel meer aandacht uitgaan naar het aantrekken van vrachtmaatschappijen, binnen de afgesproken kaders. Volgens Schiphol draagt het betere verdienvermogen van vracht ten opzichte van passagiersvervoer effectiever bij aan een verbetering van de exploitatie. MAA blijft daarbij gebonden aan de kaders van amendement 145 en het bijbehorende businessplan, waaronder de afspraken over hinder(reductie) en verduurzaming.

Bij brief (zie bijlage 2) hebben Gedeputeerde Staten de ontvangst van het aanbod aan Schiphol onlangs bevestigd en daarbij aangegeven dat zij het aanbod en de daarbij gestelde voorwaarden zullen bestuderen en beoordelen. Voorts hebben zij Schiphol laten weten dat de Provincie “een integrale afweging” zal maken en dat daarbij rekening zal worden gehouden met de provinciale besluiten uit 2022, de regionale verankering en belangen, de financiële consequenties en dat het aanbod inhoudelijk en strategisch zal worden getoetst aan de geldende provinciale (beleids)kaders.

3. *Context deelnemingen programma transitie MAA*

In onderstaande afbeelding is aangegeven op welke deelnemingen het voorliggende aanbod van Schiphol binnen het programma "Transitie MAA" betrekking heeft. Het betreft de deelnemingen binnen het rode kader en dus niet de platform- en luchthaven gebonden gronden van Land Development Aviation Valley Maastricht BV / CV (LDAVM BV / CV) en de besloten vennootschappen Businesspark MAA BV (BPMAA BV) en Provincie Limburg Aviation Valley Commandiet BV (PLAC BV).



Figuur 1: Organogram (provinciale) deelnemingen binnen het programma "Transitie MAA"

Het aanbod van Schiphol heeft uitsluitend betrekking op het verkrijgen van een 80% meerderheidsbelang van Schiphol in NV HBLM (nu 40%), de holding met daaronder twee dochtervennootschappen: Maastricht Aachen Airport BV (MAA BV) en Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur BV (MAABI BV).

MAA BV is op grond van een van MAABI BV verkregen concessieovereenkomst gerechtigd de luchthaven te exploiteren. MAABI BV heeft een erfpachtrelatie met erfpachtgever NV ALTMAA. Deze erfpachtgever, een 100% deelneming van Provincie Limburg, heeft het bloot eigendom van het gehele luchthaventerrein. NV ALTMAA valt buiten de groep NV HBLM en dus ook buiten het bod van Schiphol. Middels het erfpachtcontract heeft de rechtsvoorganger van MAABI BV in 2002 het economisch gebruik van het terrein verkregen.

Tot medio 2023 behoorde BPMAA BV ook tot de holding NV HBLM. Voorafgaande aan de toetreding van Schiphol als aandeelhouder van NV HBLM in 2023 heeft NV HBLM echter al haar aandelen en belangen in BPMAA BV overgedragen aan de 100% provinciale deelneming PLAC BV; de zogenaamde ‘carve-out’. Het aanbod van Schiphol heeft dus ook hier geen betrekking op.

De Provincie is (en blijft) via PLAC BV en BPMAA BV eigenaar van LDAVM NV / CV. Deze vennootschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en realisatie van het bedrijventerrein aan de oostzijde van de luchthaven. LDAVM NV / CV beheert de grondexploitatie en is verantwoordelijk voor het bouwrijp maken van bedrijfskavels en het inrichten van het openbaar gebied. De meeste kavels zijn reeds verkocht, behalve de clusters 1 en 2 die direct grenzen aan het luchtvaartterrein en waar in het verleden van is afgesproken dat ze alleen voor platform- en luchthaven gebonden activiteiten worden uitgegeven.

Wanneer de Provincie het aanbod van Schiphol om 80% meerderheidsaandeelhouder in NV HBLM te worden, verandert het aantal entiteiten in bovenstaande figuur niet. De onderliggende governance bij NV HBLM en haar dochterdeelnemingen MAA BV en MAABI BV worden echter verder geoptimaliseerd. Dit behelst onder andere aanpassingen in relatie tot de aansturing van het bedrijf en de besluitvorming in de aandeelhoudersvergaderingen. De voorgestelde wijzigingen zijn passend bij de nieuwe aandelenverhouding. Daarnaast wordt de governance in bovenstaande figuur geoptimaliseerd doordat op onderdelen organisch gegroeide historische (financiële) constructies tussen Provincie en deelneming(en) worden beëindigd.

Provincie Limburg heeft op dit moment naast de rol van aandeelhouder van NV HBLM ook andere rollen binnen het programma Transitie MAA. Ter verduidelijking is een zogeheten rollendocument als bijlage 3 opgenomen.

4. <u>Eerdere besluiten</u>

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de besluiten en Statenstukken die u eerder heeft ontvangen op dit dossier en die relevant zijn met betrekking tot dit Statenvoorstel.

Gekozen is om dit overzicht weer te geven vanaf het besluit op 3 juni 2022, waarbij u middels Amendement 145 heeft besloten tot een Transitie van MAA. De beantwoording van schriftelijke vragen is daarbij buiten beschouwing gelaten.

Datum	Nummer besluit	Omschrijving PS besluit
2026-09-24	n.v.t.	Aanbod middels een brief ontvangen van Schiphol: Betreft geen besluit. Wel nieuwe ontwikkeling. Seniorenconvent is geïnformeerd. Aanbod is inmiddels beoordeeld, resulterend in voorliggend statenvoorstel
2026-10-19	125681	Informerend stuk inzake Vierde Voortgangsrapportage Groot Project Transitie MAA
2026-08-28		Inloopmoment inzake openbare gedeelte digitale dashboard voor het groot project 'Transitie Maastricht Aachen Airport'
2026-08-26	125530	Mededeling portefeuillehouder inzake update dashboard MAA Q2 2026
2026-08-20	125511	Mededeling portefeuillehouder inzake ontwikkelingen rond MAA
2026-07-08	125463	Mededeling portefeuillehouder inzake update Dashboard Maastricht Aachen Airport
2026-07-07	125445	Informerend stuk inzake Derde Voortgangsrapportage Groot Project Transitie MAA
2026-05-12	125281	Mededeling portefeuillehouder inzake dashboard Maastricht Aachen Airport
2026-01-28	125021	Mededeling portefeuillehouder inzake Informeren over onderzoeken meerwaarde van MAA voor in het beleidskader economie gestelde doelen (toezegging 9630)
2026-01-14	124994	Mededeling portefeuillehouder inzake operationele jaarcijfers 2025 Maastricht Aachen Airport
2025-12-03	124905	Mededeling portefeuillehouder inzake de benoeming van de heer Cor de Man tot CEO en statutair bestuurder van NV HBLM
2025-11-28	124892	Mededeling portefeuillehouder inzake beantwoording vragen BBB en PvdD tijdens de vergadering van de Statencommissie ESA op 21 november 2025
2025-11-19	124863	Mededeling portefeuillehouder inzake cijfers Maastricht Aachen Airport tot 1 oktober 2025
2025-10-21	124764	Informerend stuk inzake tweede voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA
2025-08-29	124615	Mededeling portefeuillehouder inzake nieuwe functie CEO MAA
2025-08-21	124580	Mededeling portefeuillehouder inzake terinzagelegging MAA

2025-07-14	124522	Mededeling portefeuillehouder inzake introductie dashboard Maastricht Aachen Airport
2025-06-24	124437	Mededeling portefeuillehouder inzake openstaande toezeggingen (T9633, T9608, T9522, T9643)
2025-06-24	124433	Mededeling portefeuillehouder inzake jaarcijfers NV HBLM 2024
2025-04-24	124272	Beantwoording schriftelijke vragen PVV-Van Bijnen inzake Schitterende zonnepanelen op het vliegveld; van stralend idee naar veiligheidsrisico
2025-04-09	124235	Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage ‘Groot Project Transitie MAA
2024-12-10	G-24-039	GEWIJZIGD G-24-039 Statenvoorstel Basisrapportage Groot Project ‘Transitie MAA’ met als peildatum 1 juli 2024
2024-11-08	G-24-039	Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024
2024-05-29	G-24-021	GEWIJZIGD G-24-021 Statenvoorstel inzake tweede herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport
2024-05-15	G-24-021	Statenvoorstel inzake tweede herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport
2023-12-15	122923	Sonderend stuk inzake Herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport
2023-12-13	122919	Mededeling portefeuillehouder inzake Herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport
2023-06-08	122542	Mededeling portefeuillehouder inzake toetreding van Schiphol als aandeelhouder van NV HBLM
2023-03-14	122302	Mededeling portefeuillehouder inzake stand van zaken nadere uitwerking samenwerking met Schiphol Nederland BV
2022-12-16	G-22-054	Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
2022-09-12	122071	Mededeling portefeuillehouder inzake Statenvoorstel G-22-054 Uitwerking amendement 145 - Transitie Maastricht Aachen Airport
2022-06-03	G-22-015	Statenvoorstel Toekomst van Maastricht Aachen Airport

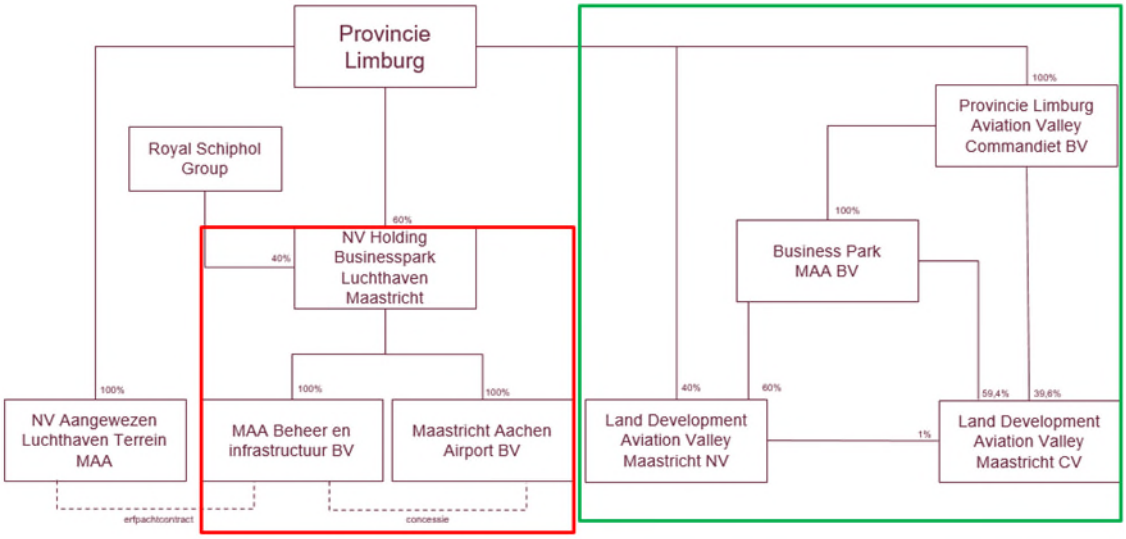
Beslispunten 2 en 3: wensen en bedenkingen inzake verstrekken lening aan PLAC BV

Provincie Limburg is sinds medio 2024 de enige belanghebbende in de grondexploitatie LDAVM. De aandeelhouders/vennoten en financiers van de grondexploitatie zijn de 100% provinciale deelneming PLAC BV en haar 100% dochtervennootschap BPMAA BV.

De Provincie is de statutair bestuurder van beide vennootschappen, die verder geen personeel in dienst hebben en ook geen eigen economische activiteiten ontplooien anders dan de grondexploitatie LDAVM. Deze vennootschappen kunnen worden beëindigd, nadat de grondexploitatie LDAVM volledig is afgerond.

Zoals in paragraaf 3 hierboven reeds toegelicht maakte BPMAA BV tot medio 2023 onderdeel uit van de groepsstructuur van NV HBLM (de luchthaven). Zoals gangbaar binnen een groepsstructuur was er over en weer sprake van rekening-courant verhoudingen tussen de groepsvennootschappen NV HBLM, MAABI BV, MAA BV en BPMAA BV. Op het moment van voornoemde ‘carve-out’ is de bestaande rekeningen-courant met BPMAA BV niet direct en ineens afgewikkeld, omdat de destijds realistische prognose voorlag dat BPMAA BV binnen afzienbare tijd met winstuitkeringen uit grondverkopen door LDAVM CV zelfstandig de rekening-courant-schuld zou kunnen aflossen. Dat is ten dele ook gebeurd, maar tot op heden onvoldoende om de volledige rekening-courant schuld af te kunnen lossen. De actuele restant rekening-courant-schuld bedraagt gesaldeerd € 5.500.000.

In onderstaand organogram wordt, voor de duidelijkheid, in het groene kader de 100% provinciale deelneming PLAC BV weergeven, inclusief de vennootschappen die onder PLAC BV vallen. In dit organogram wordt visueel gemaakt dat BPMAA BV een 100% dochtervennootschap van PLAC BV is en nadrukkelijk geen relatie meer heeft met de luchthaven. De grondexploitatie LDAVM staat daarmee sinds medio 2023 ook effectief buiten de reikwijdte en invloedsfeer van de luchthaven en van Schiphol.



Figuur 2: Organogram (provinciale) deelnemingen binnen het programma "Transitie MAA"

Gelet op de positieve eindwaarde van de grondexploitatie LDAVM hebben PLAC BV en BPMAA BV op termijn zicht op voldoende winstuitkeringen van LDAVM CV. Echter is – als gevolg van vertragingen in de verwachte grondverkopen – de doorlooptijd langer dan destijds kon worden ingeschat.

Conform SiS 4.0 worden (dochtervennootschappen van) provinciale deelnemingen niet structureel overgefinancierd. Dit maakt dat BPMAA BV niet zelf in staat is om de huidige rekening-courant schuld zonder de nodige herfinanciering af te lossen. Met het verstrekken van een 100% revolverende marktconforme geldlening tegen een rentevergoeding van 6,00% (via moedervennootschap PLAC BV) wordt BPMAA BV in de gelegenheid gebracht om de reeds opgezegde rekening-courant schuld tijdig en volledig aan de kredietverstrekkende partij (de luchthaven) na te komen.

Bevoegdheid

Beslispunt 1 – inzake aanbod Schiphol

Het aanbod van Schiphol en de daarin besloten onderdelen raken de bevoegdheden van uw Staten. Provinciale Staten zijn op grond van het budgetrecht als opgenomen in artikel 189 Provinciewet en indachtig de in 2022 vastgestelde publieke kaders inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA', bevoegd om een kaderstellende c.q. instemmende rol in te nemen. Gedeputeerde Staten achten het derhalve noodzakelijk om het aanbod van Schiphol integraal besluitvormend aan u voor te leggen. Dat is bovendien in lijn met de wijze waarop uw Staten ook in 2022 over de toekomst van luchthaven MAA hebben kunnen besluiten.

Provincie Limburg heeft thans naast de rol van aandeelhouder van NV HBLM ook andere rollen binnen het programma Transitie MAA. Ter verduidelijking is een zogeheten rollendocument als bijlage 3 opgenomen. Het aanbod van Schiphol houdt onder meer in dat de Provincie de rollen van financier (twee geldleningen aan MAABI BV) en verhuurder (cargoloods aan MAABI BV) niet meer zou vervullen. Dat is in lijn met de in 2022 gestelde kaders (in het bijzonder Amendement 145) waarin PS hebben besloten tot een governancestructuur met een duidelijke roldefinitie en past binnen de visie van MAA op vastgoedontwikkeling op en rondom de luchthaven.

Beslispunten 2 en 3: wensen en bedenkingen inzake verstrekken lening aan PLAC BV

Het college van Gedeputeerde Staten is bevoegd tot het verstrekken van een 100% revolverende marktconforme geldlening binnen de kaders van Sturing in Samenwerking, nadat Provinciale Staten in de gelegenheid zijn gesteld om overeenkomstig artikel 158, tweede lid, van de Provinciewet, Wensen en Bedenkingen aan het College kenbaar te maken.

Daarnaast zijn Provinciale Staten op grond van artikel 8 van de Financiële verordening bevoegd tot het uitoefenen van bestuur en toezicht op het beheer van middelen en rechten van de Provincie Limburg, waaronder het beschikbaar stellen en inzetten van provinciale middelen.

Beoogd resultaat

Beslispunt 1 – inzake aanbod Schiphol

Instemmen met het aanbod van Schiphol Nederland BV inzake NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (NV HBLM). Daarmee kan het aanbod uitgewerkt worden in verdere transactiedocumenten. Voor de Provincie geldt dat vervolgens het aandelenbelang en bijbehorende zeggenschap en risico's in NV HBLM dalen van 60% naar 20%.

Door het aanbod van de luchthaven wordt NV HBLM op diverse onderdelen versterkt en wordt de kans vergroot dat de doelen en kaders zoals opgenomen in de provinciale besluiten in 2022 daadwerkelijk worden gerealiseerd.

De rol van de provincie richting de luchthaven wordt die van actief (minderheids)aandeelhouder (in plaats van meerderheidsaandeelhouder), gecombineerd met subsidiënt (in relatie tot de NEDAB bijdrage). De rollen financier en eigenaar/verhuurder van de cargoloods-Oost komen te vervallen, net als bijbehorende risico's. De overige rollen uit het bijgevoegde rollendocument blijven ongewijzigd.

Beslispunten 2 en 3: wensen en bedenkingen inzake verstrekken lening aan PLAC BV

Met het verstrekken van een marktconforme geldlening aan PLAC BV, wordt deze groepsstructuur in staat gesteld om een openstaande financiële verplichting na te komen – zijnde een openstaande en terstond teuggevraagde rekening-courant schuld aan de luchthaven – en daarmee dat continuïteitsrisico's van de PLAC-groep effectief af te wenden.

Het beoogd resultaat voor de Provincie is dat zij via haar aandeelhoudersrol in LDAVM NV grip blijft houden op de publieke en economische belangen in de grondexploitatie LDAVM. Ook wordt hierbij een voor alle partijen ongewenste financieringsconnectie beëindigd tussen twee volledig separate deelnemingsstructuren van de Provincie (zijnde de luchthaven en de PLAC-groep), én wordt hiermee voldaan aan één van de integrale voorwaarden in het aanbod van Schiphol.

Argumenten

Beslispunt 1 – inzake aanbod Schiphol

De argumentatie wordt in dit hoofdstuk beknopt weergegeven. **Bijlage 5 bevat de volledige beoordeling en onderbouwing van het aanbod en is leidend voor de inhoudelijke, strategische en financiële afweging.** In de bijlage wordt ingegaan op de uitwerking van de voorwaarden, de analyses, de risico's en de resterende onzekerheden.

Leeswijzer bijlage 5 - integrale beoordeling van het aanbod.
H1 en 2 – Aanleiding en referentiesituatie: beschrijven het aanbod, de uitgangspunten en het scenario waarin het aanbod niet wordt aanvaard.
H3 – De negen voorwaarden: licht per voorwaarde van Schiphol toe hoe deze is uitgewerkt, wat de achtergrond is en welke gevolgen en aandachtspunten erbij horen.
H4 – Inhoudelijke en beleidsmatige beoordeling: toetst het aanbod aan de besluiten uit 2022, waaronder Amendement 145, en aan de provinciale kaders, waaronder SiS 4.0.
H5 – Strategische beoordeling: behandelt onder meer de meerwaarde van Schiphol, de toekomstige rol van de Provincie en de borging van publieke en regionale belangen.
H6 – Financiële beoordeling: beschrijft de financiële gevolgen voor de Provincie en NV HBLM en weegt deze af tegen de referentiesituatie.
H7 en 8 – Context en risico's: beschrijven relevante context, resterende onzekerheden en risico's.
H9 – Integrale conclusie: brengt de inhoudelijke, strategische en financiële afweging samen en bevat het eindoordeel over het aanbod.

1. *Kern van het aanbod*

Schiphol heeft aangeboden haar belang in NV HBLM te vergroten van 40% naar 80%. Het belang van de Provincie daalt daarmee van 60% naar 20%. Het aanbod is gekoppeld aan negen samenhangende voorwaarden en kan alleen als geheel worden aanvaard. Schiphol is bereid in totaal ruim € 33 mln. in NV HBLM te investeren.

2. *Beleidsmatige beoordeling*

- Het aanbod past binnen de doelen en kaders van Amendement 145. De afspraken uit 2022 over onder meer hinderbeperking en de ontwikkeling van een omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven blijven het uitgangspunt.
- Hoewel de verhoudingen tussen aandeelhouders wijzigen op enkele onderdelen zoals op het gebied van de zeggenschap, de financiële betrokkenheid, de risicoverdeling en de governance, past het aanbod, op basis van de huidige concept term-sheet, binnen SiS 4.0. De Provincie blijft als minderheidsaandeelhouder betrokken bij de borging van publieke en regionale belangen. Daarbij past het aanbod ook op het onderdeel marktfalen, daar een private marktpartij de luchthavenactiviteit binnen de publieke kaders van de Provincie (Amendement 145) wenst uit te voeren.

- De overdracht van de Oostloods, de gewijzigde aandeelhoudersverhouding en de herordening van de financiering passen volgens de beoordeling binnen de besluiten en kaders uit 2022.
- De beoordeling is toegelicht in dit statenvoorstel en verder onderbouwd in de bijlagen, waaronder bijlage 3 rollendocument (over rollen en bevoegdheden Provincie en belanghebbenden/stakeholders) en bijlage 5 (beoordeling aanbod Schiphol, met name onder 4.2 over de toepassing van SiS 4.0). De factsheet conform SiS 4.0 is daarin opgenomen. Een afzonderlijke factsheet is niet bijgevoegd gezien de aard en inhoud van deze bijlagen (ter voorkoming van herhalingen en dubbele teksten).

3. <u>Strategische beoordeling</u>

- Schiphol brengt kennis, ervaring en netwerk op het gebied van luchthavenexploitatie in en krijgt als meerderheidsaandeelhouder meer ruimte om de ontwikkeling van MAA aan te sturen.
- De Provincie doet een stap terug als aandeelhouder en financier, maar blijft in de positie om de publieke waarden en regionale belangen effectief te borgen.
- De zeggenschap van de Provincie en de autonomie van MAA nemen af. De bescherming van de provinciale belangen hangt mede af van de juridisch afdwingbare afspraken in de definitieve transactiedocumenten die nog worden opgesteld. Het aanbod biedt geen garantie dat de doelen voor MAA worden bereikt, maar maakt dit wel meer waarschijnlijk.

4. <u>Financiële beoordeling</u>

- Het aanbod is een positieve ontwikkeling, doordat een medeaandeelhouder bereid is om aanzienlijk en langjarig in een provinciale deelneming te willen investeren én zij als marktpartij tevens bereid is om een groot deel van de toekomstige (financiële) risico's van de Provincie over te nemen.
- De inbreng van de Cargoloods, de omzetting van provinciale leningen in agiokapitaal en de pro rato matching hiervan door Schiphol, versterken de financiële positie van NV HBLM aanzienlijk. Dit is essentieel voor de luchthaven MAA om investeringen te kunnen doen ter structurele versterking van de exploitatie en daarmee de in het businessplan 2022 gestelde doelen in zicht te houden.
- Met de inbreng van de Cargoloods en de omzetting van de leningen beëindigt de Provincie haar rollen als verhuurder en als vreemd vermogen financier. Hiermee worden het aantal verschillende (financiële) relaties tussen de Provincie en de luchthaven verminderd, wat een voor de Provincie gewenste situatie is.
- Voor de Provincie leiden de gecombineerde transacties in het aanbod tot:
  - een geraamde boekhoudkundige afwaardering van circa € 38,86 mln.;
  - een aanvullende bijdrage van € 7 mln. voor achterstallig onderhoud, voortkomend uit de afspraken van 2022;
  - een hogere NEDAB-bijdrage in de periode 2026–2035 en een lagere structurele bijdrage vanaf 2036.

- Hoewel het risicoprofiel voor de Provincie afneemt, blijven er na acceptatie van het aanbod financiële risico's bestaan, onder meer rond PFAS en het uitblijven van benodigde vergunningen. Ook blijft onder bepaalde voorwaarden een verplichting bestaan om de aandelen van Schiphol over te nemen.

5. *Vergelijking met de situatie zonder aanbod – de referentiesituatie*

Zonder aanvaarding blijft de huidige verhouding van 60% voor de Provincie en 40% voor Schiphol bestaan. De luchthaven blijft dan afhankelijk van de bestaande financieringsstructuur. Bij toekomstige financieringsvragen kan de Provincie voor 60% worden aangesproken; de omvang en timing daarvan zijn onzeker. Ook is dan alsnog een claim van de luchthaven en Schiphol te verwachten rondom achterstallig onderhoud.

6. *Eindoordeel*

Alles afwegend wordt het aanbod als passend en aanvaardbaar beoordeeld. Met acceptatie van voorliggend aanbod van Schiphol verbetert de situatie van MAA over de hele breedte. Het leidt tot versteviging van de governance, kwaliteitsverbetering in de bedrijfsvoering en kostenstructuur, verlichting van de financieringslasten, en versterking van de liquiditeitspositie. Maar bovenal krijgt MAA de financiële slagkracht om investeringen te doen die de exploitatie versterken en de ontwikkeling naar een toekomstbestendige luchthaven versnellen. Met een meerderheidsaandeelhouder die geldt als ervaren en erkend succesvolle luchthavenexploitant.

Dankzij het behoud van een minderheidsaandeel en de daarbij behorende afspraken, blijft de Provincie in positie om de kaders van de PS-besluiten uit 2022 te bewaken. Kaders waarvan Schiphol bovendien op voorhand aangeeft deze te zullen respecteren. Sterker nog: in haar brief bij het aanbod stelt Schiphol expliciet te hechten aan blijvende betrokkenheid van Provincie Limburg als aandeelhouder om de regionale publieke belangen te behartigen. In de door Schiphol voorgestelde nieuwe verhoudingen kan de Provincie dat echter doen met een aanmerkelijk lager risicoprofiel dan in de huidige situatie. Zoals beoogd met de kaders in SIS 4.0 wordt het risico, nu de gelegenheid zich voordoet, in belangrijke mate teruggelegd in de markt.

Dit alles, in combinatie met de uitdagingen die MAA in de voorbije periode heeft ondervonden bij het behalen van gestelde doelen en beoogde resultaten, leidt tot een momentum waarin acceptatie van het aanbod van Schiphol gepast is.

Beslispunten 2 en 3: wensen en bedenkingen inzake verstrekken lening aan PLAC BV

BPMAA BV is voor 60% aandeelhouder van Land Development Aviation Valley Maastricht NV (LDAVM NV) en voor 59,4% vennoot van Land Development Aviation Valley Maastricht CV (LDAVM CV). Inkomsten verwerft BPMAA BV uitsluitend uit winstuitkeringen van LDAVM CV.

LDAVM CV verkrijgt haar inkomsten uit de verkoop en levering van gronden. LDAVM CV heeft op dit moment nog 14,5 ha aan uitgeefbare gronden in haar bezit. In de markt is er ruime belangstelling voor de verwerving van deze gronden. Echter, omdat in het verleden in het kader van het uitgiftebeleid van deze gronden is bepaald dat deze alleen voor ‘luchthaven gebonden functies’ mogen worden uitgegeven, zijn deze zogenaamde ‘clusters 1 en 2 gronden’ nog niet verkocht.

Langs twee wegen kan het liquiditeitstekort van BPMAA BV worden opgelost:
1. Door winstuitkeringen van LDAVM CV;
2. Door financiering (agiostorting dan wel geldlening) door PLAC BV.

De meest kansrijke wijze om tot een winstuitkering van LDAVM CV te komen die vennoten in voldoende mate in staat stelt om aan haar verplichtingen te voldoen is (gedeeltelijke) verkoop van gronden aan derde partij(en) zonder de strikte beperking van de eis van ‘luchthaven gebonden functies’. Hier is in het verleden echter bewust niet voor gekozen.

Om bovenstaande redenen heeft het College het voornemen om op zakelijke gronden een 100% revolverende marktconforme geldlening groot € 7,5 mln. tegen 6,00% aan de 100% provinciale deelneming PLAC BV te verstrekken, conform bijgevoegde concept Overeenkomst van geldlening (bijlage 7). Ter zekerheidsstelling worden pandrechten gevestigd op de (toekomstige) winstuitkeringen van LDAVM CV aan PLAC BV en BPMAA BV. PLAC BV zal onder gelijke marktconforme condities een geldlening van € 5,5 mln. aan BPMAA BV verstrekken, zodat zij de openstaande rekening-courant-schuld bij luchthaven MAA kan aflossen.

Risico's en kanttekeningen

Beslispunt 1 – inzake aanbod Schiphol

1. *Algemeen*

Bijlage 5 met daarin de beoordeling van het aanbod, beschrijft zowel de risico's die samenhangen met het aanbod van Schiphol als de risico's die bij aanvaarding naar verwachting afnemen of vervallen.

Samengevat geldt, dat een groter aandeelhoudersbelang van Schiphol kan bijdragen aan een sterkere financiële positie en meer uitvoeringskracht van de luchthaven. Ook kan Schiphol kennis, ervaring en netwerken inbrengen die van belang zijn voor de exploitatie en verdere ontwikkeling van de luchthaven. Dit biedt kansen, maar geeft geen garantie dat de bedrijfsresultaten verbeteren of dat alle doelen worden gerealiseerd.

Als het aanbod niet wordt aanvaard, blijft de huidige aandeelhoudersverhouding bestaan. De luchthaven blijft dan voor eventuele financieringsvragen afhankelijk van de bestaande afspraken met beide aandeelhouders. Omdat de omvang en het moment van eventuele toekomstige financieringsvragen niet bekend zijn, staat niet vast hoeveel aanvullende middelen nodig zullen zijn. Wel kan de Provincie in dat scenario voor 60% worden aangesproken. Als investeringen uitblijven, bestaat het risico dat de uitvoering van het businessplan verder achterblijft en de financiële positie van de luchthaven onder druk komt te staan.

Bij aanvaarding van het aanbod verdwijnen niet alle provinciale risico's. Wel neemt de financiële exposure van de Provincie als aandeelhouder af doordat het belang daalt van 60% naar 20%. Ook vervalt dan de rol van de Provincie als financier en als eigenaar van de cargoloods-Oost. Mogelijke toekomstige financieringsvragen en andere risico's blijven bestaan, al neemt het risico hierop voor de korte termijn substantieel af door de financiële inbreng van Schiphol en de verbetering van de liquiditeits-en balanspositie van de luchthaven.

2. *Paragraaf Weerstandsvermogen*

In het voorstel van Schiphol is een aantal voorwaarden opgenomen die meer luiden als een garantstelling en (nog) geen budgetvraag of balansmutatie tot gevolg hebben. Deze voorwaarden zouden zich in de nabije of verdere toekomst wel in financiële verplichtingen voor de Provincie kunnen materialiseren. Om deze drie risico's zichtbaar te houden, wordt aan uw Staten voorgesteld om deze elk separaat te vermelden in de verplichte paragraaf Weerstandsvermogen. Het betreft de volgende twee financiële risico's:

1. Mogelijke noodzakelijke saneringskosten van historische PFAS-verontreinigingen, voor een maximale financiële omvang van € 4.000.000;
2. Mogelijk door het uitblijven van een natuurvergunning en luchthavenbesluit het verplicht overnemen van de aandelen NV HBLM van Schiphol Nederland BV, voor een maximale

financiële omvang van € 8.400.000, in lijn met de afspraken die ook in 2022 in dit kader zijn gemaakt.

3. *Risico op toekomstige afwaarderingen*

De totale som aan activawaarden van de Provincie die een exposure op de luchthaven hebben bedraagt momenteel circa € 55 mln. (bestaande uit een directe exposure van het uitstaand agiokapitaal en beide geldleningen en een indirecte exposure ten aanzien van de boekwaarde van de cargoloods in eigendom).
Met voorliggend Statenvoorstel wordt de totale activawaarde in beginsel met € 4 mln. verhoogd tot in totaal € 59 mln. (volledig bestaande uit directe exposure van het uitstaand agiokapitaal, inclusief de agiostorting ten behoeve van de overdracht van de cargoloods van € 10,47 mln.). In dit Statenvoorstel wordt een afwaarderingsvoorstel gedaan van in totaal € 38,86 mln. op deze activawaarde.

Na effectuering van voorliggend afwaarderingsvoorstel resulteert een totale activawaarde met directe exposure op de luchthaven van circa € 20,3 mln. Deze omvang is passend gebaseerd op de definitieve jaarrekening 2024 van NV HBLM en de effectuering van voorliggend voorstel. De Provincie behoudt het risico dat in de nabije of verdere toekomst verdere afwaarderingen nodig zijn, afhankelijk van de financiële prestaties in 2025 en verder. Om dit risico prudent en conservatief af te dekken is een risicoreservering in de Risicoreserve SiS beschikbaar van € 11,7 mln., zijnde ruim 50% van de resterende activawaarde na effectuering van dit Statenvoorstel.

Beslispunten 2 en 3: wensen en bedenkingen inzake verstrekken lening aan PLAC BV

De facto heeft Provincie Limburg direct dan wel indirect een 100% belang in PLAC BV, in BPMAA BV, in de beherend vennootschap LDAVM NV en in de commanditaire vennootschap LDAVM én voert zij het (dagelijks) bestuur over PLAC BV en BPMAA BV. Beherend vennoot LDAVM NV heeft een zelfstandig statutair bestuurder, die tevens het beheer over LDAVM CV voert. Provincie Limburg kan in haar rol als aandeelhouder en vennoot in LDAVM NV resp. CV vanuit haar (deels indirecte) 100% aandeelhoudersbelang in LDAVM NV en in de hoedanigheid van bestuurder van PLAC BV en BPMAA BV, in de Vennotenvergadering sturen. Provincie Limburg is de enige uiteindelijk belanghebbende. Ofwel, de winsten en risico’s zijn voor rekening van Provincie Limburg.

De voorgestelde overeenkomst van geldlening voldoet aan het kader Sturing in Samenwerking 4.0.

De risico’s inherent aan het verstrekken van een geldlening zijn het tijdig en volledig terugontvangen van de hoofdsom inclusief rente. PLAC BV is voor de rente en aflossing van de geldlening afhankelijk van voldoende toekomstige winstuitkeringen uit LDAVM CV, voortkomend uit de resultaten van de grondexploitaite (GREX).

De GREX zal een voldoende positief eindresultaat moeten hebben om deze winstuitkeringen op termijn te kunnen doen. De termijn waarbinnen winstuitkering en vervolgens aflossing van de lening kan plaatsvinden, is afhankelijk van het strategische beleid en het uitgiftetempo van gronden binnen LDAVM CV. Voor het inherent risico dat – gelet op bovenstaande- op termijn onvoldoende winstuitkeringen mochten worden ontvangen, wordt een marktconforme rentevergoeding gevraagd van 6,00%. Uw Staten wordt gevraagd om tevens budget beschikbaar te stellen ter dotatie aan de Risicoreserve Instrumentarium SiS van € 375.000, zijnde 5% van de nominale hoofdsom.

4. <u>Eindsituatie risico's en kanttekeningen Provincie Limburg – bij acceptatie aanbod</u>

Al met al kan worden vastgesteld dat de resterende en toekomstige financiële risico's van de Provincie op luchthaven MAA met acceptatie van voorliggend aanbod Schiphol (en het doen ineens van de onder 3 vermelde boekhoudkundige afwaardering in de begroting 2026), worden teruggebracht tot de volgende essentie:

- Het maximale resterend risico op toekomstige afwaarderingen bedraagt **€ 20,3 mln**. (dat wil zeggen. de overblijvende boekwaarde), waarvoor reeds een risicoreservering van € 11,7 mln. beschikbaar is;
- De overnameverplichting van de aandelen Schiphol in geval de van het Rijk benodigde vergunningen om een luchthavenexploitatie te mogen uitvoeren niet worden verleend. Het in de concept term sheet juridisch afgedekt maximaal risico bedraagt **€ 8,4 mln.,** welke structureel zichtbaar in de verplichte Paragraaf Weerstandsvermogen bij de begroting en de jaarrekening zal worden vermeld;
- Het geïdentificeerde risico van de luchthaven inzake sanering van PFAS-gronden onder de platformen A e B. Het maximale risico hierin voor de provincie bedraagt **€ 4 mln.**.
- Al het overige waar de luchthaven mee kan worden geconfronteerd en op basis waarvan een (financierings)vraag aan aandeelhouders zou worden gedaan, zijn als dan vrije beleidskeuzes voor de Provincie, welke binnen het budgetrecht van (en dus besluitvorming door) Provinciale Staten vallen.

Financiën – Financiële effecten van het aanbod op luchthaven MAA

Opmerking: Dit hoofdstuk Financiën vanuit het perspectief van de luchthaven is integraal opgenomen in bijlage 5 'Beoordeling aanbod' bij dit Statenvoorstel (paragraaf 6.2). Tevens wordt voor het financieel perspectief van het referentie-scenario verwezen naar de uitgebreide uiteenzetting hiervan in hoofdstuk 3.2 van bijlage 5.

Deze analyse van de effecten op de luchthaven wordt uitgevoerd door de Provincie in de rol van aandeelhouder van NV HBLM en met de kennis en informatie die de Provincie vanuit haar rol als aandeelhouder heeft verkregen. Onderstaande passages zijn verder op onderdelen gebaseerd op logische gevolgtrekkingen en verwachtingen die met de beschikbare informatie naar redelijkheid kunnen worden gedaan.

Impact op de balans en het vermogen van de luchthaven – bij acceptatie aanbod
Het eigen vermogen van de luchthaven zal met € 4,2 mln. toenemen als effect van de nieuwe aandelenuitgifte, welke door Schiphol worden verworven.
De luchthaven heeft momenteel een Vreemd vermogen positie van circa € 42 mln. (cijfers jaarrekening 2024), bestaande uit de twee in deze bijlage vermelde geldleningen van de Provincie en de eveneens in deze bijlage vermelde Cargoloods Oost (welke door de luchthaven boekhoudkundig als financial lease wordt verantwoord). Met aanvaarding van het aanbod van Schiphol zal de Vreemd vermogen positie afnemen tot nihil, doordat beide leningen wegvallen (dwz. in agiokapitaal geconverteerd worden) en de cargoloods door de luchthaven in eigendom wordt overgenomen.

Doordat beide geldleningen worden geconverteerd in agiokapitaal én gematcht door Schiphol en doordat de aanschaf van de cargoloods wordt gefinancierd met stortingen van aanvullend agiokapitaal door beide aandeelhouders, neemt het Eigen vermogen van de luchthaven als gevolg van deze drie omzettingen en ná volledige effectuering van deze transacties naar verwachting toe met ruim € 70 mln.

Als eindsituatie ontstaat een financiële balans die vrijwel volledig met Eigen vermogen door haar aandeelhouders is gefinancierd en waarbij nagenoeg geen Vreemd vermogen aanwezig is. Aan de activazijde zal een stevige basis aan liquide middelen beschikbaar komen (uit agiostortingen in cash door met name Schiphol), die just-in-time voor de luchthaven beschikbaar komen op basis van jaarlijks door de AvA vast te stellen begrotingen.

Impact op de Winst- en verliesrekening van de luchthaven – bij acceptatie aanbod
De Winst- en verliesrekening bevat de opbrengsten, bedrijfskosten, financieringslasten, belastingdruk, afschrijvingen en (het)waarderingen. Ieder effect op de Winst- en verliesrekening heeft direct impact op het netto bedrijfsresultaat van de luchthaven.

De positieve effecten van Schiphol - sinds medio 2023 als minderheidsaandeelhouder - op de bedrijfsvoering en operationele activiteiten van de luchthaven zijn evident. Dit is in de financiële prestaties vooralsnog voornamelijk zichtbaar als verbeteringen in de kwaliteit van de bedrijfsvoering en in daling van de kostenstructuur.

Met de aangeboden stap naar voren als groot meerderheidsaandeelhouder kan Schiphol deze rol nog nadrukkelijker op zich nemen en ook meer regie pakken op de commerciële activiteiten. Zonder twijfel over de positieve intenties en huidige betrokkenheid van Schiphol op MAA, is het een feit dat de incentive om van MAA een succes te maken groter is vanuit een 80% controlerend belang dan vanuit een 40% beschermd minderheidsbelang.

Hoewel geen garanties kunnen worden gegeven over toekomstige resultaten is er met een meerderheidsbelang van Schiphol als ervaren luchthavenexploitant een grotere kans op het verhogen van de opbrengsten (door meer commercie) en het verder optimaliseren van de operationele activiteiten (kwaliteit en kostenstructuur).

In de overige bedrijfsopbrengsten ontvangt de luchthaven in de periode 2026-2035 een hogere structurele bijdrage in de NEDAB-kosten (NEDAB-subsidie) van € 1.428.389 per jaar en incidenteel € 7 mln. voor aanvullend achterstallig onderhoud.

In de financiële baten en lasten ontstaat een structureel voordeel, doordat de rentelasten wegvallen, waarbij opgemerkt dat de luchthaven naast de twee geldleningen van de Provincie óók de vergoeding voor de cargoloods onder de rentelasten presenteert en deze eveneens zullen wegvallen.

Samengevat heeft het aanbod van Schiphol in de winst- en verliesrekening positieve effecten op zowel de inkomsten, de kostenstructuur, als ook op de financieringslasten van de luchthaven.

Impact op de liquiditeitspositie van de luchthaven – bij acceptatie aanbod
Voornoemde effecten in de Winst- en verliesrekening hebben ook in dezelfde omvang direct effect op de liquiditeitspositie van de luchthaven. Daarnaast vallen de aflossingsverplichtingen op de provinciale geldleningen weg, wat een direct en structureel positief effect heeft op de liquiditeitspositie.

Daar waar de kapitaalinbreng van de Provincie voornamelijk door middel van verschuivingen van activa plaatsvindt, “matcht” Schiphol de provinciale inbreng pro rato met agiokapitaal in de vorm van liquide middelen (bankoverschrijving / cash). Inclusief koopsom voor de aandelen zal de cash-inbreng van Schiphol in de komende jaren in totaal circa € 33,6 mln. bedragen.

De luchthaven MAA zal een deel van deze liquiditeitsinjectie moeten inzetten voor de exploitatie, totdat een break-even bedrijfsexploitatie wordt bereikt.

Voor het overgrote deel zal de liquiditeit worden aangewend voor investeringen die nodig zijn voor de verdere verbreding en versterking van de operationele kernactiviteiten, teneinde de in het businessplan 2022 gestelde doelen te kunnen realiseren.

Financiën – Financiële implicaties voor Provincie Limburg

Beslispunt 1 – inzake aanbod Schiphol

Noot vooraf: Dit hoofdstuk Financiën is eveneens integraal opgenomen in bijlage 5 'Beoordeling aanbod' bij dit Statenvoorstel (vanaf paragraaf 6.3). Tevens wordt voor het financieel perspectief van het referentie-scenario verwezen naar de uitgebreide uiteenzetting hiervan in hoofdstuk 3.2 van bijlage 5.

Acceptatie van het aanbod van Schiphol raakt vanuit financieel perspectief zowel de provinciale balans als de meerjarenbegroting. De balanseffecten en begrotingseffecten worden in onderstaande twee tabellen schematisch weergegeven waarbij de volgorde en nummering wordt aanhouden van de voorwaarden in de brief van Schiphol. De effecten in beide tabellen worden nader toegelicht. Hieronder is dit uitgewerkt.

Balanseffecten Provincie Limburg

Activa			Passiva		
MVA Cargoloods Oost	€	-5.848.881	Eigen vermogen	€	-34.240.968
Verkoop Cargoloods Oost	*€*	*-5.848.881*	*Effect uit verkoop-resultaat Cargoloods*	*€*	*4.621.119*
			Effect uit afwaardering boekwaarde	*€*	*-38.862.087*
FVA Deelneming NV HBLM	€	6.358.922			
Agiostorting Cargoloods	*€*	*10.470.000*			
Agiostorting lening 2016	*€*	*1.467.120*			
Agiostorting lening 2023	*€*	*33.283.889*			
Afwaardering boekwaarde	*€*	*-38.862.087*			
FVA Financieringen aan deelnemingen	€	-34.751.009	Liquide middelen	€	-
Geldlening MAABI BV 2016	*€*	*-1.467.120*			
Geldlening MAABI BV 2023	*€*	*-33.283.889*			
Totaal	**€**	**-34.240.968**	**Totaal**	**€**	**-34.240.968**

Tabel: Overzicht balanseffecten Provincie Limburg

1. *Toelichting op de balanseffecten Provincie Limburg*

Cargoloods Oost

De materiële vaste activa (MVA) Cargoloods Oost heeft een restant boekwaarde van € 5.848.881. De cargoloods wordt bij de luchthaven ingebracht voor de getaxeerde marktwaarde van € 10.470.000. Als balanseffecten:

- wordt € 10.470.000 aan liquide middelen ontvangen;
- valt de activa MVA Cargolood Oost uit de boeken weg;

- wordt een resultaat van € 4.621.119 (prijs minus boekwaarde) gerealiseerd.

De ontvangen liquide middelen worden als agiokapitaal gestort in de deelneming NV HBLM. Hierdoor valt de liquide middelen weer terug naar nul en wordt aan de activazijde bij Financiële Vaste Activa (FVA) Deelneming NV HBLM een agiostorting van € 10.470.000 toegevoegd.
Wat niet op de provinciebalans is te zien, is de pro rato matching van de kapitaalstorting door Schiphol.

Bestaande geldleningen
Op de financiële vaste activa (FVA) Financieringen aan deelnemingen staan de restant hoofdsommen van de geldleningen uit 2016 (€ 1.467.120) en 2023 (€ 33.283.889). Deze restant hoofdsommen worden doorgehaald en in gelijke omvang als agiokapitaal toegevoegd aan de FVA Deelneming NV HBLM.
Wat niet op de provinciebalans is te zien, is de pro rato matching van de kapitaalstorting door Schiphol.

Afwaardering boekwaarde FVA Deelneming NV HBLM
De activawaarde van de FVA Deelneming NV HBLM is per ultimo 2025 € 14.000.000 (gebaseerd op de vastgestelde geconsolideerde jaarrekening 2024 van NV HBLM). Met de toevoegingen van agiokapitaal zoals beschreven in voorgaande 2 alinea's (Cargoloods en Bestaande geldleningen) neemt de activawaarde FVA Deelneming NV HBLM toe tot ruim € 59.000.000. Deze activawaarde is passend bij het verwacht Eigen vermogen van de luchthaven post-transacties, uitgaande dat de Provincie een 60%-belang heeft in de luchthaven.

Doordat Schiphol beoogd een aanvullende 40%-belang in de luchthaven te verwerven tot in totaal 80%, daalt het provinciaal belang van 60% tot 20% (als gevolg van verwatering van de aandelen). Ofwel het provinciaal belang daalt tot 1/3e van het oorspronkelijk provinciaal belang. Op basis van voorliggend Statenvoorstel zal voornoemde nieuwe activawaarde van € 59 mln. als direct gevolg van deze verwatering ook tot circa 1/3e worden afgewaardeerd, wat resulteert in een afwaarderingsvoorstel van in totaal € 38.862.087, waarmee de uiteindelijke activawaarde post-transacties op ruim € 20 mln. zal uitkomen.

Voornoemde omvang van de activawaarde sluit nadrukkelijk aan op de laatst vastgestelde jaarrekening (2024) van de luchthaven. De jaarrekening 2025 is nog niet door de AvA vastgesteld en derhalve nog niet gepubliceerd. Evenals in voorgaande jaren stonden de financiële resultaten ook in 2025 onder druk. Of dit een aanleiding zou kunnen vormen tot een aanvullende afwaardering of het treffen van een voorziening is nog te vroeg om te kunnen beoordelen. Deze beoordeling zal onderdeel uitmaken van de reguliere procedures in het jaarrekeningtraject 2026 van de Provincie. Conform de gebruikelijke procedures in de Financiële verordening en SiS 4.0 wordt - met een omvang van circa € 11,7 mln. - voldoende risicoreservering aangehouden om eventuele toekomstige financiële effecten op te kunnen vangen.

Per saldo is met voornoemde balanseffecten géén sprake van de inzet van (nieuwe) liquide middelen, met uitzondering van de middelen die voortkomen uit de gemaakte afspraken in 2022 inzake achterstallig onderhoud. Zo is als onderdeel van de transactie omtrent Cargoloods Oost wel sprake van een nieuwe kapitaalstorting, maar is deze van gelijke omvang aan de te ontvangen verkoopopbrengst. Daarnaast leiden de conversies van beide geldleningen 'slechts' tot verschuivingen tussen activa-categorieën en hebben derhalve geen cash-effect. Tot slot is de afwaardering van de boekwaarde een boekhoudkundige handeling en derhalve ook zonder effect op de liquide middelen (van de provincie).

Begrotingseffecten Provincie Limburg

ref.		2026	2027	2028	2029	2030	2031	**Totaal**
1	Afwaardering activa deelneming NV HBLM	€ -38.862.087	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	**€ -38.862.087**
2	Verkoopresultaat Cargoloods	€ 4.621.119	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	**€ 4.621.119**
2	*Exploitatie en kapitaal-lasten cargoloods*	*€ -122.724*	*€ -385.268*	*€ -385.268*	*€ -385.268*	*€ -498.150*	*€ -498.150*	***€ -2.274.828***
4	Incidentele NEDAB subsidie (AOH)	€ -	€ -3.500.000	€ -3.500.000	€ -	€ -	€ -	**€ -7.000.000**
5	Versnelling structurele NEDAB-subsidie	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	**€ -8.570.334**
5	Inzet bijdragen van gemeenten	€ 1.000.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	**€ 1.000.000**
	Totaal	**€ -34.792.081**	**€ -5.313.657**	**€ -5.313.657**	**€ -1.813.657**	**€ -1.926.539**	**€ -1.926.539**	**€ -51.086.130**

Tabel: Overzicht begrotingseffecten Provincie Limburg

2. <u>Toelichting op de provinciale begrotingseffecten</u>

De afwaardering van de boekwaarde en het resultaat van de Cargoloods hebben een negatief respectievelijk positief effect op het begrotingsresultaat en zijn voor het overige bij de toelichting op de balanseffecten nader toegelicht.

Exploitatie en kapitaallasten Cargoloods

Als gevolg van de transactie omtrent de cargoloods vallen ook de volgende exploitatiebaten en -lasten structureel weg: 1. de verhuuropbrengsten; 2. de onderhoudskosten; en 3. de afschrijvingslasten van het vastgoed (kapitaallasten).

Incidentele NEDAB-subsidie (in het kader van achterstallig onderhoud)

Er wordt aan Provinciale Staten voor € 7 mln. aan dekking gevraagd voor de in 2022 aangegane verplichting om de hogere kosten van het achterstallig onderhoud. Het komt voort uit een contractuele verplichting uit 2022, ten tijde van het Statenvoorstel 'Uitwerking transitie MAA' d.d. 16 december 2022. De vorm van een NEDAB-subsidie is noodzakelijk in verband met staatssteun en mogelijk aangezien een deel van de achterstallig onderhoud kosten te kwalificeren zijn als NEDAB-kosten.

Versnelling structurele NEDAB-subsidie

Provinciale Staten hebben bij besluit van 16 december 2022 een structurele NEDAB-subsidie van € 5.500.000 per jaar beschikbaar gesteld, welke als zodanig in de participatieovereenkomst is vastgelegd.

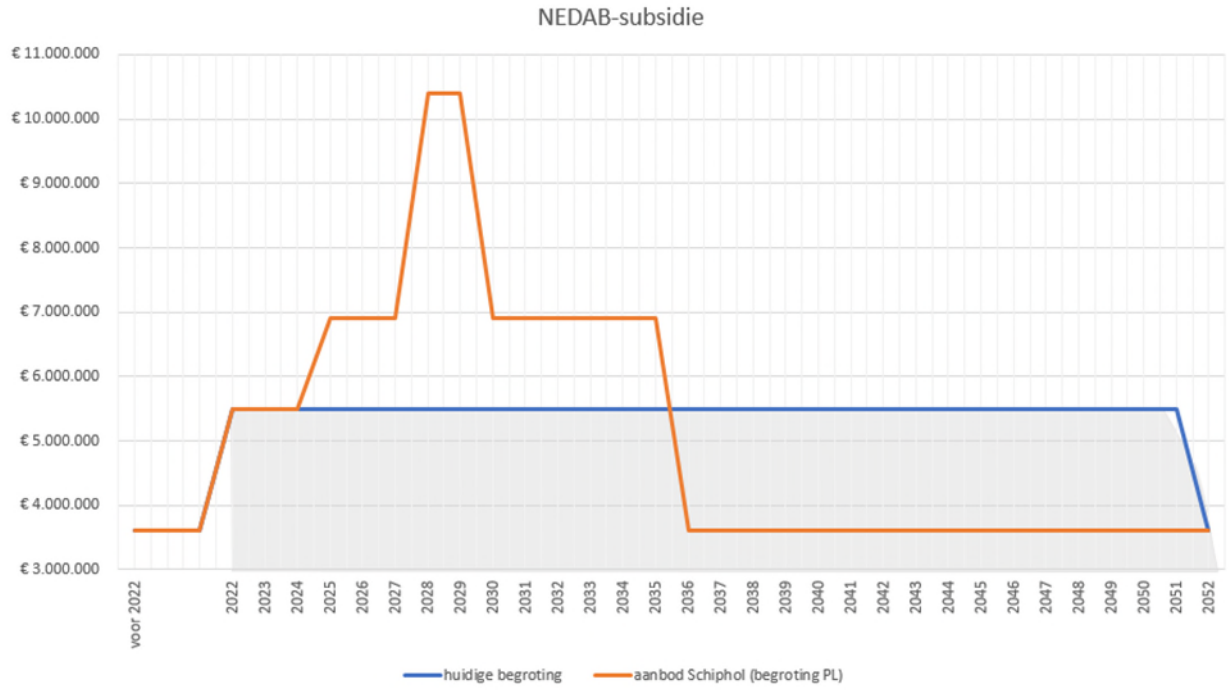
Bij acceptatie van het aanbod van Schiphol wordt voornoemde structurele NEDAB-subsidie voor de periode 2026-2035 verhoogd met € 1.428.389 per jaar tot in totaal gemiddeld € 6.928.389 per jaar, ten laste van de begrotingsruimte. Daarentegen wordt de structurele NEDAB-subsidie voor de periode vanaf boekjaar 2036 verlaagd tot maximaal € 3.600.000. Hoewel dit extra begrotingsruimte vraagt in de eerdere jaren, leidt dit – als gevolg van de forse verlaging vanaf 2036 – lang meerjarig tot een positief financieel effect voor de Provincie.

De NEBAB-subsidie 2026-2035 zal als een meerjarige projectsubsidie worden verleend, waarbij uitbetaling plaatsvindt op basis van een door de luchthaven aan te leveren projectbegroting en liquiditeitsprognose van de meerjarige NEDAB-kosten. De subsidievaststelling vindt achteraf plaats op basis van een periodieke (financiële) verantwoording voorzien van een controleverklaring van de externe accountant.

De combinatie van voornoemde € 7 mln. aan incidentele NEDAB-subsidie en versnelde fasering van de structurele NEDAB-kosten wordt in onderstaande indicatieve grafiek weergegeven.

- De blauwe lijn betreft de structurele NEDAB-subsidie van € 5,5 mln. per jaar, zoals dit naar analogie van het Statenbesluit Uitwerking Transitie MAA d.d. 16 december 2022, actueel in de provinciale begroting is opgenomen.
- De oranje lijn betreft de toekomstige NEDAB-subsidie zoals met voorliggend Statenvoorstel initieel in de provinciale begroting zal worden verwerkt. Hier is zichtbaar dat de subsidie in de periode 2026-2035 op een hoger niveau wordt vastgesteld en in de periode vanaf 2036 op een lager niveau. De piek in de jaren 2027 en 2028 bevat aanvullend de € 7 mln. (€ 3,5 mln. per jaar) in het kader van achterstallig onderhoud.

De oranje lijn is echter indicatief. Aangezien de tegemoetkoming in de NEDAB-kosten als een meerjarige projectsubsidie over de periode 2026-2035 zal worden verleend, kan de werkelijke NEDAB-subsidie in enig boekjaar nooit hoger zijn dan de werkelijk verantwoorde NEDAB-kosten. De luchthaven dient bij haar formele subsidieaanvraag een projectplanning met realistische liquiditeitsprognose aan te leveren. Op basis van (tussentijdse) eindverantwoordingen voorzien van een controleverklaring van een onafhankelijke accountant vindt de subsidievaststelling plaats. Daarmee kan het zijn dat de werkelijke NEDAB-subsidie in het ene jaar hoger dan € 6,9 mln. wordt vastgesteld en in het andere jaar lager, doch op totaalniveau tot en met 2035 nooit meer dan aan budget door Provinciale Staten beschikbaar wordt gesteld.



Figuur: Overzicht NEDAB-bijdragen: Huidige afspraken t.o.v. implicaties aanbod Schiphol

Aanvullend is relevant om aan te geven dat de afspraken rondom afbouw van NEDAB gehandhaafd blijven ten opzichte van de afspraken in 2022 met Schiphol. In de concept term-sheet (bijlage 4) zijn hieromtrent afspraken gemaakt in het kader van het dividendbeleid. Indien er dus nettowinsten worden geboekt door het bedrijf kan de NEDAB-subsidie afgebouwd worden en dus kunnen de bedragen (en lijnen) in de bovenstaande figuur als maximum bedragen geïnterpreteerd worden.

Inzet bijdrage van gemeenten
De Provincie heeft in de periode 2016-2026 bijdragen derden ontvangen van de omliggende gemeenten Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen. Dit waren bijdragen voor een duurzame verankering van de luchthaven. Deze middelen staan ter beschikking van uw college en zijn voor een bedrag van € 1.000.000 nog niet beklemd, doch bestemd voor de ontwikkeling van de luchthaven (Fcl 68638). Het is gepast om eerst deze middelen in te zetten, voordat aan Provinciale Staten nieuwe middelen worden gevraagd.

Beslispunten 2 en 3: wensen en bedenkingen inzake verstrekken lening aan PLAC BV
Qua financieringsvorm wordt een marktconforme geldlening van Provincie aan PLAC BV en van PLAC BV aan BPMAA BV geadviseerd op basis van fiscale optimalisatie. Zowel PLAC BV als BPMAA BV zijn momenteel vrijwel volledig gefinancierd met agiokapitaal (eigen vermogen) en renteloze geldleningen (op de lening 2022 aan PLAC BV na). Dit terwijl de vennootschapsbelasting, een significante (toekomstige) kostenpost, enigszins gedrukt zou kunnen worden door renteaftrek. Echter, renteaftrek is uitsluitend mogelijk als er sprake is van een zakelijke lening (rente, aflossing én zekerheden).

Met de voorgenomen marktconforme geldlening op zakelijke gronden, krijgen PLAC BV en BPMAA BV meer dan nu het geval is te maken met rentekosten. Deze rentekosten zouden binnen de beschikbare fiscale ruimte hun toekomstige winsten kunnen drukken en daarmee de toekomstige betalingen van vennootschapsbelasting verlagen, resulterend is een hoger rendement.

De facto zal de financieringsstructuur in de geschetste nieuwe situatie en als gevolg van een mogelijk hogere renteaftrek een verbetering van het gehele resultaat voor Provincie Limburg kunnen laten zien ten opzichte van de huidige as-is situatie met de thans opgezegde rentevrije rekening-courant verhouding met NV HBLM en MAABI BV.

Voornoemd investeringskrediet leidt niet tot een risicoverhoging ten opzichte van de huidige positie van Provincie Limburg, gelet op de positieve verwachte GREX-eindwaarde van LDAVM CV. De geldlening zal kunnen worden afgelost zodra LDAVM CV in staat is zijn winstuitkering aan vennoten te doen. Dit is uiterlijk zodra een aanzienlijk deel van de gronden zijn uitgegeven en de GREX van LDAVM CV in de afwikkelingsfase terecht komt.

Gelet op voornoemd gelijkblijvend risico in de gehele PLAC-groep (PLAC BV, BPMAA BV, LDAVM NV en LDAVM CV) en de verwachte kortdurende looptijd van de geldlening, wordt een dotatie aan de Risicoreserve Instrumentarium SiS gevraagd van € 75.000 (zijnde slechts 1% van de lening hoofdsom), te dekken uit het begrotingsresultaat 2026.

Communicatie

Beslispunt 1 – inzake aanbod Schiphol
Deze ochtend is via een persbericht, samen met Schiphol, bekendgemaakt dat Schiphol een aanbod heeft gedaan aan de Provincie Limburg. Gedeputeerde Staten zijn voornemens het aanbod te accepteren, echter pas nadat uw Staten ermee hebben ingestemd. Het Statenvoorstel en de bijbehorende stukken zijn inmiddels actief openbaar gemaakt.

Aanstaande vrijdag bieden wij aan een eerste informatiesessie te organiseren om het aanbod toe te lichten. Daarnaast wordt een tweede informatiesessie aangeboden waarbij nog nader op het bod kan worden ingegaan. Getracht wordt om voor deze sessie Schiphol uit te nodigden zodat zij haar aanbod kunnen toelichten.

Nadat Provinciale Staten een besluit hebben genomen, wordt hierover opnieuw gecommuniceerd. Als Provinciale Staten instemmen met het aanbod, volgt ook een bericht wanneer de aandelentransactie daadwerkelijk heeft plaatsgevonden.

De luchthaven MAA is specifiek een van de stakeholders waarmee actief over deze ontwikkelingen wordt gecommuniceerd, aangezien het de betrokkenen daar direct aangaat

Beslispunten 2 en 3: wensen en bedenkingen inzake verstrekken lening aan PLAC BV
Aangezien de Provincie Limburg bestuurder van PLAC BV is, is er geen separate communicatie over het besluitvormingsproces nodig.

Vervolg

Beslispunt 1 – inzake aanbod Schiphol
Nadat uw Staten conform ontwerpbesluit hebben besloten, zal het College van Gedeputeerde Staten de concept term-sheet opwerken tot een definitieve term-sheet en vervolgens tot transactiedocumenten. Verdere besluitvorming over de aandelenovername omvat in ieder geval:

- een gewijzigde aandeelhoudersovereenkomst;
- een participatieovereenkomst;
- nadere afspraken over governance, financiering, informatierechten en risicoverdeling.

Uw Staten zullen hierover middels mededeling portefeuillehouder worden geïnformeerd.

Net als in de term-sheet uit 2022 wordt in de nieuwe concept term-sheet de opschortende voorwaarde opgenomen van een staatssteunrapport van een specialist. De financiële afspraken, zoals opgenomen in concept term-sheet zijn reeds extern getoetst en daaruit blijkt niet dat deze in strijd zijn met de toepasselijke staatssteunregels.

Beslispunten 2 en 3: wensen en bedenkingen inzake verstrekken lening aan PLAC BV

Nadat Provinciale Staten wensen en bedenkingen kenbaar hebben gemaakt ten aanzien van voorliggend voornemen van Gedeputeerde Staten om een marktconforme geldlening aan PLAC BV te verstrekken, wordt de Overeenkomst van geldlening ter besluitvorming aan Gedeputeerde Staten voorgelegd. Bij instemmend besluit van Gedeputeerde Staten zal de Overeenkomst rechtsgeldig worden ondertekend en zullen de zekerheden worden gevestigd.

Bijlage(n)

1. Brief Schiphol met aanbod d.d. 24 september 2026
2. Ontvangstbevestiging brief Schiphol d.d. 29 september 2026
3. Rollendocument
4. Term-sheet
   Bijlage 4b – Voorbehouden aangelegenheden
   Bijlage 4c – Overzicht achterstallig onderhoud
5. Beoordeling aanbod
6. Concept Overeenkomst van geldlening PLAC BV
7. Begrotingswijziging BW17-2026 en BW4-2027 Statenvoorstel MAA

ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG

No: G- 36-034

Onderwerp: Aanbod van Schiphol B.V. inzake NV HBLM

Provinciale Staten van Limburg;
gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 3 november 2026
besluiten:

1. het aanbod van Schiphol Nederland B.V. en de daarmee integraal samenhangende voorwaarden te aanvaarden als basis voor de toekomstig opnieuw ingerichte publiek-private samenwerking binnen de deelneming NV HBLM.
   Aanvaarding van het aanbod bevat de volgende integrale onderdelen (in volgorde van brief Schiphol):
   a. de uitgifte van 15.000 nieuwe aandelen door NV HBLM met dezelfde rechten en plichten als de bestaande, welke door Schiphol Nederland BV voor in totaal € 4,2 mln. worden verworven (waarvan € 150.000 nominale waarde en € 4,05 mln. agio), met dien gevolge dat het aandelenbelang van Schiphol toeneemt tot 80% en het aandelenbelang van Provincie Limburg -als gevolg van verwatering- afneemt tot 20%. Tevens dat Schiphol daarnaast een aanvullende kapitaalstorting doet die samen met de prijs voor de aandelen optelt tot ruim € 33 mln..
   b. de in 2016 aan de luchthaven verstrekte geldlening met een restant hoofdsom van € 1.467.121 en looptijd tot 31 december 2040 volledig te converteren in agiokapitaal, waarbij de bestaande risicoreservering gehandhaafd blijft ten behoeve van het agiokapitaal;
   c. de in 2023 aan de luchthaven verstrekte geldlening met een restant hoofdsom van € 33.283.890 en looptijd tot 30 september 2053 volledig te converteren in agiokapitaal, waarbij de bestaande risicoreservering gehandhaafd blijft ten behoeve van het agiokapitaal;
   d. de doorhaling van het ondererfpachtrecht en het afhankelijk opstalrecht van de kadastrale percelen die bekend staan als Portugallaan 9-11 Maastricht-Aachen-Airport (Cargoloods Oost), met de luchthaven als wederpartij, voor de onafhankelijk getaxeerde marktwaarde van € 10,47 mln.. Tegelijkertijd het beschikbaar stellen van een krediet van € 10,47 mln. (gelijk aan de opbrengst van Cargoloods Oost) voor de storting als agiokapitaal in NV HBLM. Hiervoor is met verwijzing naar sub h. van dit besluitpunt geen aanvullend budget benodigd voor de risicoreserve SiS;

e. de effectuering van sub b, c en d van dit besluit vindt plaats, niet eerder dan dat Schiphol pro rato naar de huidige aandelenverhoudingen (60%/40%) eveneens onvoorwaardelijk heeft gecommitteerd tot agiokapitaal in de vorm van liquide middelen;
f. het budget voor structurele NEDAB-subsidie voor de periode 2026-2035 te verhogen met € 1.428.389 tot € 6.928.389 per jaar, ten behoeve van een meerjarige projectsubsidie aan NV HBLM als tegemoetkoming in de NEDAB-kosten, ten laste van het begrotingsresultaat en conform bijgevoegde begrotingswijziging. Gelijktijdig de structurele NEDAB-subsidie vanaf boekjaar 2036 te verlagen met € 1,9 mln. tot maximaal € 3,6 mln. per jaar;
g. een budget beschikbaar te stellen van incidenteel € 7 mln. ten gevolge van de contractuele verplichting uit 2022 inzake het achterstallig onderhoud (de plus/minus 10% regeling), en dit toe te voegen aan de meerjarige projectsubsidie zoals beschreven in sub f van dit besluitpunt;
h. op de totale post-transactie boekhoudkundige activawaarde voor de deelneming NV HBLM van ruim € 59 mln. (= huidige boekwaarde van € 14 mln. + conversie leningen en overdracht Cargoloods) een verwachte afwaardering te doen van circa € 38.862.087, ten laste van het begrotingsresultaat 2026;
i. de volgende financiële garanties uit voorliggend aanbod welke (nog) niet in de balans of de begroting verwerkt kunnen worden, op te nemen in de verplichte Paragraaf Weerstandsvermogen als onderdeel van de begroting en de jaarrekening:
    - een contractuele garantstelling voor het saneren van PFAS-gronden. Maximaal risico € 4,0 mln.;
    - een voorwaardelijke overnameplicht van de NV HBLM aandelen in eigendom van Schiphol Nederland B.V. Maximaal risico € 8,4 mln..

2. een budget van € 375.000 beschikbaar te stellen voor dotatie aan de Risicoreserve SiS ter afdekking van de financiële risico's ten aanzien van de hieronder bij besluitpunt 4 vermelde geldlening aan de 100% provinciale deelneming PLAC BV, en dit budget ten laste te brengen van het begrotingsresultaat 2026 conform bijgevoegde begrotingswijziging;

3. de volgende Wensen en Bedenkingen aan Gedeputeerde Staten kenbaar te maken ten aanzien van het voorgenomen besluit van het College om een 100% revolverende marktconforme geldlening nominaal groot € 7,5 mln. tegen een rentevergoeding van 6,0% aan de 100% provinciale deelneming PLAC BV te verstrekken, voor de limitatieve bestedingsdoelen: 1. herfinanciering BPMAA BV (dat wil zeggen aflossing rekening-courant schuld aan de luchthaven); 2. overbrugging exploitatiekosten en het voldoen van aanslagen vennootschapsbelasting; en 3. ter storting in LDAVM CV ten financiering van de grondexploitatie; één en ander voor de looptijd totdat de grondexploitatie LDAVM definitief is afgewikkeld:

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 11 december 2026

De heer mr. A.O.J. Pregled, griffier

De heer E.G.M. Roemer, voorzitter

Royal Schiphol Group

CONFIDENTIAL
Provincie Limburg
College van Gedeputeerde Staten
t.a.v. Dhr. S.H.M. Satijn, Gedeputeerde
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Maastricht Aachen Airport

23 september 2026

In afschrift per email verzonden aan:
secretariaat.gedeputeerde.satijn@prvlimburg.nl

Geacht college van Gedeputeerde Staten van Limburg,

In navolging van de gesprekken die wij de afgelopen maanden hebben gevoerd over de stand van zaken en de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport ("**MAA**"), doet Schiphol Nederland B.V. ("**Schiphol**") hierbij aan de Provincie Limburg ("**Provincie**") een aanbod om Schiphols verantwoordelijkheid voor de verdere ontwikkeling van MAA aanzienlijk te vergroten. Dit aanbod houdt in dat Schiphol voorstelt haar aandelenbelang in N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht ("**HBLM**") uit te breiden naar een meerderheidsbelang van 80%, door uitgifte van nieuwe aandelen door HBLM aan Schiphol. De door Schiphol te betalen uitgifteprijs voor deze aandelen vormt onderdeel van een bredere, door Schiphol geraamde totale cashbijdrage van ruim € 33 mln. ten behoeve van de uitvoering van het businessplan 2026–2035. De hiervoor beschreven vergroting van Schiphols verantwoordelijkheid is nadrukkelijk verbonden aan de voorwaarden die in deze brief zijn uiteengezet. Daarbij is het voor Schiphol van wezenlijk belang dat de Provincie ook na de effectuering daarvan betrokken blijft als medeaandeelhouder van HBLM, met een duidelijke rol bij de borging van de regionale en publieke belangen.

Met dit aanbod beoogt Schiphol de governance, uitvoeringskracht en financieringsbasis van MAA verder te versterken, binnen de in 2022 vastgestelde publieke kaders, zoals vastgelegd in het amendement 145 (het "**Amendement 145**"). Daarmee wil Schiphol de toekomstbestendige ontwikkeling van een omgevingsbewuste luchthaven ondersteunen, in het belang van zowel het Nederlandse luchtvaartsysteem als de regionale en publieke belangen die met MAA zijn verbonden.

Reflectie en huidige situatie

Sinds onze toetreding als aandeelhouder van HBLM hebben wij ons samen met u betrokken en constructief ingezet voor een toekomstbestendige ontwikkeling van MAA. Wij hebben dat gedaan vanuit de stellige overtuiging dat de luchthaven, binnen heldere publieke randvoorwaarden, een toegevoegde waarde heeft voor Limburg en voor het Nederlandse luchthavensysteem.

Schiphol is als medeaandeelhouder toegetreden op basis van de besluitvorming van Provinciale Staten in december 2022, de daarin vastgestelde publieke kaders en het onderliggende businessplan. Inmiddels hebben MAA en de aandeelhouders moeten constateren dat de ontwikkeling van MAA op onderdelen achterblijft bij de verwachtingen die destijds aan het businessplan 2022 ten grondslag lagen. Dat is deels verklaarbaar door omstandigheden waarmee de luchthaven de afgelopen periode is geconfronteerd. Tegelijkertijd neemt dat niet weg dat verbetering mogelijk en noodzakelijk is. Daarover hebben Schiphol, de Provincie en MAA in de AVA van december 2025 en daarna overleg gevoerd. Schiphol ziet, evenals MAA, voldoende basis om de doelstellingen van het businessplan 2022 als haalbaar te blijven beschouwen, mits de noodzakelijke verbetermaatregelen en randvoorwaarden tijdig worden gerealiseerd.

Verbetermaatregelen en kansen MAA

Tijdens de algemene vergadering van aandeelhouders van HBLM in december 2025 hebben Schiphol en uw college gezamenlijk gevraagd om concrete verbetermaatregelen. De bestuurder en de RvC van HBLM hebben daar inmiddels invulling aan gegeven. De gevraagde verbetermaatregelen zijn inmiddels onder verantwoordelijkheid van het bedrijf uitgewerkt. De afgelopen maanden is het bedrijf met implementatie daarvan begonnen. De resultaten daarvan en verdere verbetermaatregelen worden binnenkort in de AvA besproken. Schiphol ziet aldus op basis van de afgelopen

Royal Schiphol Group
Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol, Nederland
020 601 9111
Royal Schiphol Group N.V.
KvK Amsterdam 34029174
NL11 ABNA 0621 8441 79

maanden dat het bedrijf stappen maakt. Om de beoogde verbeteringen verder daadwerkelijk te realiseren, zijn ook heldere verantwoordelijkheden, passende governance en voldoende uitvoeringskracht nodig.

De gepresenteerde voorstellen van HBLM en de onderlinge gesprekken hierover bieden aanknopingspunten voor de verdere ontwikkeling van MAA, waarbij de in 2022 gemaakte afspraken over het volledig kunnen gebruiken van de lengte van de start en landingsbaan cruciaal zijn. De verkrijging van het Luchthavenbesluit en natuurvergunning zijn evenals het lokale draagvlak en inbedding in de regio onontbeerlijk voor een succesvol MAA. Daarnaast gaat het onder meer om structurele verbetering van de exploitatie, een gerichtere inzet van vastgoed, het beëindigen of vereenvoudigen van historische financiële constructies en verdere professionalisering van de organisatie. Tegelijkertijd maakt het verbeterplan ook duidelijk dat het realiseren van die kansen meer vraagt dan aanvullende investeringen alleen.

Tegen die achtergrond is Schiphol tot de conclusie gekomen dat een grotere rol voor Schiphol in de verdere ontwikkeling van MAA nodig en mogelijk is. Naar het oordeel van Schiphol kan die rol het best worden ingevuld vanuit een positie als meerderheidsaandeelhouder. Daarmee worden zeggenschap, verantwoordelijkheid en uitvoeringskracht beter met elkaar in balans gebracht. Schiphol is bereid die rol, inclusief de financiële implicaties, onder de in deze brief genoemde voorwaarden op zich te nemen. Schiphol is hiertoe bereid omdat zij gelooft in de ontwikkelmogelijkheden van MAA én omdat MAA van betekenis is voor het Nederlandse luchtvaartsysteem. MAA vervult daarin een bijzondere positie als enige luchthaven naast Amsterdam Airport Schiphol met substantiële betekenis voor de nationale cargo-infrastructuur en is daarmee de tweede vrachtluchthaven van Nederland. Dit, in combinatie met de rol die MAA heeft in het passagiersvervoer, maakt van MAA een unieke regionale luchthaven. In een sector waarin capaciteit schaars is en groeiruimte onder druk staat, is het behoud en de gerichte ontwikkeling van die capaciteit van strategisch belang. Juist daarom ziet Schiphol in MAA niet alleen regionale waarde, maar ook duidelijke meerwaarde voor het Nederlandse luchthavensysteem.

Aanbod

Schiphol biedt aan om, onder de voorwaarden zoals uiteengezet in deze brief, haar aandelenbelang in HBLM uit te breiden van 40% naar 80%. De huidige aandeelhoudersverhouding (60%/40%) zou daarmee worden gewijzigd in 20% Provincie en 80% Schiphol. Deze wijziging dient plaats te vinden door middel van een uitgifte van nieuwe aandelen door HBLM aan Schiphol. Voor deze aandelen is Schiphol bereid een koopprijs van € 4,2 miljoen te voldoen, gelijk aan de prijs die Schiphol in 2023 heeft betaald voor haar huidige 40%-belang. Deze koopprijs wordt betaald aan HBLM en moet worden bezien in de context van de overige substantiële financiële investeringen welke Schiphol bereid is te doen.

Een dergelijke wijziging van de aandeelhoudersverhouding brengt mee dat ook de verdeling van toekomstige risico's, verplichtingen en financieringsverantwoordelijkheden wijzigt. Vanaf het moment waarop de nieuwe aandeelhoudersverhouding van kracht wordt, ligt het in de rede dat deze in beginsel worden gedragen overeenkomstig de verhouding 80% Schiphol en 20% Provincie, met inachtneming van de in deze brief genoemde uitgangspunten. Daarmee zou het aandeel van de Provincie in toekomstige risico's en verplichtingen substantieel afnemen.

Schiphol acht een meerderheidsbelang in HBLM essentieel om zeggenschap, verantwoordelijkheid en financieringsrisico's beter met elkaar in balans te brengen. Een grotere verantwoordelijkheid van Schiphol vergt dat zij ook voldoende invloed heeft op de strategische en operationele aansturing van MAA. Daarmee kunnen keuzes over de exploitatie, commerciële positionering, vastgoed, governance en de rol van MAA binnen het Nederlandse luchtvaartsysteem meer in samenhang worden beoordeeld en doelgerichter worden uitgevoerd.

Een meerderheidsbelang zorgt er bovendien voor dat de kennis, ervaring en het netwerk van Schiphol als luchthavenexploitant structureler kunnen worden ingebed in de aansturing en verdere ontwikkeling van MAA, onder meer op het gebied van vracht, commerciële positionering, samenwerking in de luchtvaartketen en governance.

Schiphol benadrukt dat zij niet streeft naar volledig aandeelhouderschap. Blijvende betrokkenheid van de Provincie is van belang vanwege de regionale verankering van MAA en de publieke kaders waarbinnen de luchthaven opereert. Als minderheidsaandeelhouder behoudt de Provincie een structurele rol bij het borgen van het regionale belang en bij het toezien op naleving van het Amendement 145.

Met Schiphol als meerderheidsaandeelhouder en de Provincie als minderheidsaandeelhouder ontstaat een aandeelhoudersverhouding waarin beide partijen een duidelijke en passende rol vervullen: Schiphol neemt grotere verantwoordelijkheid voor de verdere ontwikkeling, financiering en aansturing van HBLM en MAA, terwijl de Provincie betrokken blijft bij de publieke en regionale belangen die met MAA zijn verbonden.

Voorwaarden

Dit aanbod is nadrukkelijk verbonden aan een aantal voorwaarden. Voor Schiphol is een wijziging van de aandeelhoudersverhouding uitsluitend aan de orde indien tegelijkertijd een integrale oplossing wordt overeengekomen voor de financiële, organisatorische en structurele opgaven van HBLM. De hierna genoemde voorwaarden vormen voor Schiphol geen afzonderlijke onderhandelingspunten, maar wezenlijke en integrale randvoorwaarden voor het aanbod als geheel. Daarbij gaat het om de volgende zaken:

1. De Provincie verleent haar medewerking aan alle voor de voorgenomen aandelenuitgifte vereiste aandeelhouders- en vennootschapsrechtelijke besluiten, op grond waarvan HBLM nieuwe aandelen uitgeeft aan Schiphol en Schiphol na voltooiing van die uitgifte 80% van de aandelen in HBLM houdt. Schiphol betaalt voor deze nieuw uit te geven aandelen een bedrag van € 4,2 mln. aan HBLM.
2. Historische financiële verhoudingen en constructies tussen enerzijds de Provincie en haar dochterondernemingen en anderzijds HBLM en haar dochterondernemingen worden voorafgaand aan de aandelenuitgifte beëindigd, afgewikkeld of zodanig aangepast dat HBLM na voltooiing van de transactie beschikt over een versterkte balanspositie. Daartoe wordt het bestaande vreemd vermogen van HBLM jegens de Provincie omgezet in eigen vermogen, door omzetting van de leningen van de Provincie aan HBLM in agio. Schiphol is bereid een daarmee corresponderende agio-inbreng te doen naar rato van haar huidige aandelenbelang van 40%. Daarnaast dient de bestaande rekening-courantverhouding tussen MAABI B.V. en BPMAA B.V., zijnde een 100%-dochtervennootschap van de Provincie, voorafgaand aan de voltooiing van de aandelenuitgifte volledig te zijn afgelost dan wel anderszins tot tevredenheid van Schiphol te zijn afgewikkeld.
3. MAA maakt in haar bedrijfsvoering gebruik van de Oostloods aan de Portugallaan 9-11, die eigendom is van de Provincie. Schiphol acht het, in het kader van normale eigendomsverhoudingen en de gewenste vereenvoudiging van de structuur en governance noodzakelijk dat de Oostloods voorafgaand aan, of uiterlijk gelijktijdig met, de voltooiing van de aandelenuitgifte aan HBLM te worden overgedragen. Voor zover voor deze overdracht van de Oostloods een vermogensinbreng van de Provincie nodig is, is Schiphol bereid een daarmee corresponderende inbreng te doen naar rato van haar huidige aandelenbelang van 40%.
4. De timing van de inbreng van de financiële middelen zoals genoemd onder 2 en 3 wordt maximaal afgestemd op de verkrijging bij het ministerie van I&W van het voor MAA benodigde luchthavenbesluit en de Wnb-vergunning inclusief het gebruik van de volledige baanlengte.
5. Uit de langetermijnprognoses van HBLM volgt dat de totale kosten van het achterstallig onderhoud naar verwachting ruim € 78 mln. zullen bedragen. Dit betekent dat de Provincie uitvoering dient te geven aan de in 2022 gemaakte afspraak om binnen een bandbreedte van plus of min 10% van de destijds beschikbaar gestelde € 70 mln. bij te dragen aan deze kosten. Concreet betekent dit dat Schiphol ervanuit gaat dat de Provincie haar gemaakte afspraken uit 2022 zal nakomen en daarom een aanvullende bijdrage van € 7 mln. beschikbaar zal stellen. Daarbij dient te worden overeengekomen dat de uitvoering van het achterstallig onderhoud, overeenkomstig de huidige prognoses van HBLM, uiterlijk in 2031 wordt voltooid, mits steeds aantoonbaar wordt geborgd dat de veiligheid van de luchthaven niet in het gedrang komt.
6. De Provincie blijft verantwoordelijk voor de financiering van de NEDAB-kosten overeenkomstig de in 2022 gemaakte afspraken. Destijds is overeengekomen dat de jaarlijkse NEDAB-bijdrage met € 1,9 mln. zou worden verhoogd voor een periode van 30 jaar. Schiphol stelt als aanvullende voorwaarde dat deze verhoogde bijdrage versneld, en wel binnen een periode van 10 jaar, aan HBLM beschikbaar wordt gesteld. Dit betreft nadrukkelijk dus geen verhoging van de NEDAB-bijdrage, maar slechts een versnelling daarvan. Hiermee wordt beoogd de liquiditeitspositie van HBLM te versterken, zonder afbreuk te doen aan het oorspronkelijke uitgangspunt dat een aanzienlijk deel van de NEDAB-kosten voor rekening van de Provincie blijft zolang dat nodig is.
7. HBLM heeft twee specifieke bedrijfsrisico's op onderdelen nader geïdentificeerd die naar het oordeel van Schiphol niet zonder nadere afspraken binnen de nieuwe aandeelhoudersverhouding kunnen worden gebracht. Dit betreft de risico's verband houdend met PFAS en de mogelijke verplichting tot aanschaf van elektrisch aangedreven crashtenders. Gelet op de aard, oorzaak en het ontstaansmoment van deze risico's geldt voor Schiphol als randvoorwaarde dat deze risico's niet voor rekening of risico van Schiphol of HBLM komen onder de nieuwe aandeelhoudersverhouding. Voorafgaand aan de voltooiing van de aandelenuitgifte dienen hierover afzonderlijke, sluitende en voor Schiphol aanvaardbare afspraken te zijn gemaakt, waarbij als uitgangspunt geldt dat de daarmee verband houdende kosten voor rekening en risico van de Provincie blijven.

8. De beoogde wijziging van de aandeelhoudersverhouding dient gepaard te gaan met een passende aanpassing van de governance, informatievoorziening, besluitvormingsprocessen en governance-rechten binnen HBLM en haar dochterondernemingen. Deze aanpassingen dienen de nieuwe aandeelhoudersverhouding van 80% Schiphol en 20% Provincie te weerspiegelen en recht te doen aan de daaruit voortvloeiende verdeling van zeggenschap, verantwoordelijkheid en financieringsrisico's. Daarbij geldt als uitgangspunt dat Schiphol, als beoogd meerderheidsaandeelhouder, in staat moet zijn de noodzakelijke verbetermaatregelen effectief te sturen en te monitoren en meer ruimte krijgt om richting te geven aan de operationele en commerciële activiteiten van HBLM en haar dochterondernemingen, voor zover deze activiteiten niet raken aan het Amendement 145. De Provincie behoudt binnen die kaders een passende en verankerde rol bij de borging van regionale en publieke belangen.
9. In de bestaande aandeelhoudersovereenkomst is vastgelegd dat de Provincie een overnameverplichting heeft ten aanzien van de aandelen van Schiphol indien een positief luchthavenbesluit en de voor MAA benodigde Wnb-vergunning inclusief het gebruik van de volledige baanlengte, definitief zouden uitblijven of wegvallen. Deze afspraken blijven ook na voltooiing van de nieuwe aandelenuitgifte van kracht en zijn dan, met inachtneming van de daarin opgenomen termijnen, van toepassing op het volledige aandelenbelang van Schiphol. Indien een dergelijke overnameverplichting ontstaat, vindt overdracht plaats tegen een marktconforme prijs, met dien verstande dat deze prijs niet hoger zal zijn dan de door Schiphol betaalde transactiewaarde voor haar aandelenbelang in HBLM.

Schiphol acht dit aanbod, inclusief de daaraan verbonden voorwaarden en de door haar te betalen totale cashbijdrage van ruim € 33 mln., evenwichtig en passend bij de aard en omvang van de opgave waarvoor HBLM staat. Schiphol wil met dit aanbod een duidelijke stap naar voren zetten in het belang van de onderneming, de regio en Nederland, en daarmee haar commitment en vertrouwen in de toekomst van de luchthaven bevestigen. De voorwaarden zijn noodzakelijk om de financiële positie, governance en uitvoeringskracht van HBLM structureel te versterken en een langdurig stabiele situatie te creëren. Zij staan in redelijke verhouding tot de aanvullende verantwoordelijkheid en financiële bijdrage die Schiphol als beoogd meerderheidsaandeelhouder bereid is te dragen.

Vervolgproces en besluitvorming

Voor HBLM is tijdige duidelijkheid over haar toekomstige inrichting, financiering en aansturing noodzakelijk. Verdere onzekerheid is niet in het belang van de onderneming en belemmert een adequate voorbereiding van de uitvoering en besluitvorming voor de komende periode. Duidelijkheid is ook nodig voor het opstellen van de begroting van 2027 en de jaren daarna. Daarmee kan MAA gericht sturen op haar verbetermaatregelen en koers houden via deze nieuwe lange termijnprognoses. Snelle duidelijkheid helpt MAA ook bij de kansen die zich de komende periode voordoen. Dit bijvoorbeeld in relatie tot het inspelen op de mogelijkheden die ontstaan door de baansluiting in Eindhoven en bij het optimaliseren van de grond- en vastgoedportefeuille. Schiphol acht het daarom noodzakelijk dat partijen uiterlijk in 2026 tot positieve instemmende besluitvorming en bindende afspraken komen over dit aanbod en de daaraan verbonden voorwaarden.

Met het oog daarop geldt dit aanbod als eenmalig en integraal. Het aanbod is niet bedoeld als vertrekpunt voor onderhandeling op afzonderlijke onderdelen en kan uitsluitend als geheel worden aanvaard. Daarom verzoekt Schiphol u om hierover uiterlijk voor het einde van dit jaar besluitvorming te laten plaatsvinden. Parallel daaraan verzoekt Schiphol uw college te verkennen of het aanbod en bijbehorende voorwaarden reeds kunnen worden uitwerkt in concept-transactiedocumenten, zoals een termsheet. Dit onder voorbehoud van de besluitvorming die bij de Provincie nog dient plaats te vinden. Deze documenten kunnen dan na de besluitvorming worden omgezet in definitieve transactiedocumenten. Indien niet uiterlijk op **31 december 2026** positieve besluitvorming heeft plaatsgevonden en bindende afspraken zijn gemaakt, vervalt dit aanbod van rechtswege.

Schiphol ziet in dit aanbod een evenwichtige en duidelijke route om MAA verder te ontwikkelen en de continuïteit van de luchthaven op een toekomstbestendige wijze te borgen. Met dit aanbod is Schiphol bereid als meerderheidsaandeelhouder aanvullende verantwoordelijkheid te nemen voor de verdere ontwikkeling, financiering en aansturing van HBLM. Tegelijkertijd blijft de Provincie als minderheidsaandeelhouder betrokken bij de borging van de regionale en publieke belangen en bij de naleving van de door Provinciale Staten vastgestelde kaders.

Namens Schiphol verzoeken wij uw college te bevestigen of het bereid is dit aanbod op de hiervoor beschreven uitgangspunten met ons alvast verder uit te werken in concept-transactiedocumenten en de daarvoor benodigde besluitvorming nog dit jaar ter hand te nemen. Uiteraard begrijpen wij dat dit aanbod en een appreciatie daarvan door uw college onderdeel zal worden van het publieke provinciale besluitvormingsproces. Wij gaan hierbij vanuit dat dit aanbod in ieder geval vertrouwelijk behandeld wordt tot het moment waarop wij met uw college het aanbod hebben

uitgewerkt in een finale termsheet. Vanzelfsprekend zijn wij bereid het aanbod nader toe te lichten aan uw college en, indien gewenst, aan Provinciale Staten.

Met vriendelijke groet,
Namens Schiphol Nederland B.V.

Pieter van Oord
President & CEO

Robert Carsouw
Executive Vice President & CFO

provincie
Limburg

Vertrouwelijk
Schiphol Nederland B.V.
De heer P. van Oord en de heer R. Carsouw
Evert van de Beekstraat 202
1118 CP SCHIPHOL

Cluster	GVG	**Behandeld**	E.W.G. Snijders
Uw kenmerk		**Telefoon**	0627339947
Ons kenmerk	DOC-00997960	**Maastricht**	29 september 2026
Bijlage(n)	-	**Verzonden**	2 oktober 2026

Onderwerp
Ontvangstbevestiging aanbod Schiphol Nederland B.V. inzake N.V. HBLM

Geachte directie van Schiphol Nederland B.V.,
beste medeaandeelhouder van N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht,

Bedankt voor uw brief d.d. 23 september 2026 waarin u ons een aanbod doet ten aanzien van de verdere ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport (MAA). U heeft aangegeven bereid te zijn om, onder een aantal randvoorwaarden, een meerderheidsbelang in NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (NV HBLM) te verwerven. Voorts blijkt uit uw brief dat u het van belang acht dat de Provincie als minderheidsaandeelhouder betrokken blijft bij de borging van de regionale en publieke belangen en bij de naleving van de door Provinciale Staten vastgestelde kaders.

Wij stellen het op prijs dat u ons dit aanbod heeft gedaan. Zoals u in uw brief ook memoreert, is de afgelopen maanden overleg gevoerd over de situatie bij MAA. Daarbij is besproken hoe de situatie van MAA kan worden verbeterd en is verkend welke mogelijkheden er zijn om de ontwikkeling van de luchthaven en het bedrijf verder te versterken. Wij zien uw aanbod dan ook in deze context.

Wij zullen uw aanbod en de daarbij gestelde voorwaarden de komende periode zorgvuldig bestuderen en beoordelen. Gelet op de aard en reikwijdte van het voorstel vraagt dit om een integrale afweging. Wij zullen bij deze afweging rekening houden met de door Provinciale Staten in 2022 genomen besluiten, de regionale verankering en belangen, de financiële consequenties en een inhoudelijke en strategische toets in relatie tot de binnen de Provincie geldende (beleids)kaders.

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+31 43 389 99 99
www.limburg.nl

Wij verwachten u hier binnen enkele weken nader over te kunnen berichten. Daarbij sluiten wij op voorhand niet uit dat de beoordeling van uw aanbod ons nog aanleiding geeft om over de inhoud en strekking met u in gesprek te gaan.

U heeft voorgesteld om parallel hieraan de voorbereiding van vervolgstappen ter hand te nemen. Wij zijn daartoe bereid. Dit zal ambtelijk worden opgepakt. Met u zijn wij van mening dat het goed is om daarbij een aanzet voor een term-sheet te maken. Dit mede tegen de achtergrond van het feit dat u heeft aangegeven dat uw aanbod vervalt indien op 31 december 2026 nog geen positieve besluitvorming heeft plaatsgevonden en partijen op die datum nog geen bindende afspraken hebben gemaakt.

Wij gaan er vanuit dat wij, indien wij aanleiding zien om uw aanbod te omarmen, het aanbod aan Provinciale Staten dienen voor te leggen. Om deze reden zullen wij Provinciale Staten reeds vertrouwelijk op de hoogte brengen van het feit dat u ons een aanbod heeft gedaan. Daarbij respecteren we uw wens om het aanbod op inhoud voorshands vertrouwelijk te behandelen. Op het moment dat wij uw aanbod ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorleggen geldt dat een openbaar en transparant bestuurlijk debat nodig is. Wij gaan er vanuit dat u dit begrijpt. Daarbij kunnen wij ons voorstellen dat het voor Provinciale Staten behulpzaam kan zijn als u, indien u daartoe bereid bent, uw aanbod zelf nader toelicht.

Tot slot bedanken wij u nogmaals voor uw aanbod. Zoals we reeds hebben aangegeven, kunt u onze reactie binnen enkele weken tegemoet zien. In de tussentijd zullen wij met u overleggen hoe het vervolgproces op een zorgvuldige en constructieve wijze kan worden ingericht.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Rollendocument Maastricht Aachen Airport

concept 16 oktober 2026

De Provincie Limburg vervult diverse rollen ten aanzien van 'Maastricht Aachen Airport' (MAA).

In onderhavig rollendocument zijn beknopt de formele rollen/posities van de Provincie Limburg en de betrokken partners binnen MAA (in brede zin) inzichtelijk gemaakt[1]. Op basis van deze rolverdeling worden bevoegdheden geduid. Een helder inzicht in rollen en bevoegdheden biedt het college van GS de mogelijkheid om te komen tot integrale positiebepaling en maakt tevens duidelijk wanneer welke rol kan worden ingezet. Tevens maakt dit rollenoverzicht inzichtelijk wanneer mogelijk sprake kan zijn van conflicterende rollen en belangen.

Voor wat betreft de te onderscheiden formele rollen van de Provincie Limburg is aansluiting gezocht bij het uitvoeringskader Sturing in Samenwerking 4.0. De volgende (hoofd)rollen worden ten behoeve van dit rollendocument onderscheiden:



Daar waar nodig is (verderop in dit document) een onderscheid gemaakt tussen de private rol van de rechtspersoon 'Provincie Limburg' en de publieke rol van het college van GS. Ook is bij de rolomschrijving specifiek ingegaan op de bevoegdheden van GS en PS. Niet alleen formele maar ook informele rollen die de provincie Limburg vervult (bijvoorbeeld als facilitator, ondersteuner of overlegpartner) zijn in dit document opgenomen. Ook zijn de rollen van de overige (publieke en private) partijen inzake "MAA in brede zin" (bijv. gemeente Beek, Minister I&W) waar relevant meegenomen in dit overzicht.

De rollen (en dito middelen) worden ingezet om de doelen van het programma Transitie MAA uit te voeren.

<u>Doelen Transitie MAA</u>
Het hoofddoel van het programma MAA is het realiseren van het businessplan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven' conform besluitvorming PS van 16 december 2022. Het

[1] De rollen kunnen per faseovergang in de toekomst wijzigen.

businessplan is gebaseerd op de publieke kaders zoals PS deze in haar vergadering van 3 juni 2022 hebben gesteld met 'Amendement 145 – Heldens c.s. inzake Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'.

Maastricht Aachen Airport

Bij de uitwerking van de rollen in het project MAA[2] is een onderscheid gemaakt in twee hoofdcategorieën te weten

1. de luchthaven, en
2. het bedrijventerrein.

De volgende rollen kunnen hierbij worden onderscheiden:

Bevoegd gezag	
Wie	Welke bevoegdheid / onderwerp
Gemeente Beek	Bestemmingsplannen opstellen (B&W/raad)
Gemeente Beek	Besluitvorming inzake Wet Milieubeheer, Wet Geluidhinder, Wet Natuurbescherming en Wabo (B&W/raad): - Huidige vergunning 2003 wordt geactualiseerd via gecoördineerde procedure met PIP proefdraaien.
Ministerie I&W	Luchthavenbesluit vaststellen (luchtzijdig gebruik) (Minister I&W, consultatie GS)
GS	Opstellen PIP: Provinciaal Inpassings Plan (PIP) proefdraaiplaats wordt opgesteld op verzoek van Beek en Meerssen (GS).

Eigenaar luchthaven	
Wie	Welke bevoegdheid / onderwerp
N.V. HBLM	Statutair bestuurder dhr. C. de Man - Uitvoeren businessplan MAA - Uitvoeren exploitatie luchthaven - Acquisitie t.b.v. groei passagiers en vrachtvervoer - Opstellen begrotingen, jaarplannen en jaarrekeningen MAA - Opstellen meerjaren businessplan MAA - Nieuwe aanvraag luchthavenbesluit Aandeelhouder Schiphol Nederland B.V. (40 %) Aandeelhouder 'Provincie Limburg' (60 %) (**GS**) - Vaststellen jaarrekening en begroting HBLM (MAABI en MAA zijn hierin geconsolideerd) - Goedkeuren bepaalde bestuursbesluiten zoals Ondernemingsplan - Benoemen commissarissen

[2] Op 4 juli 2014 hebben PS het project MAA aangewezen als Groot Project

	- **rol PS**: Wensen en bedenkingen bij aandeelhoudersbesluiten (GS) die ingrijpende gevolgen hebben voor Provincie Limburg <u>Raad van commissarissen</u> - adviseren statutair bestuur en toezicht houden - benoemen statutair bestuurder (op grond van de wet) - formele afstemming met AvA
MAABI B.V.	<u>Statutair bestuurder N.V. HBLM</u> - Huur cargoloods van provincie Limburg - Leningnemer (2 maal) van Provincie Limburg <u>Aandeelhouder N.V. HBLM (100%)</u>
N.V. ALTMAA	<u>Statutair bestuurder 'Provincie Limburg'</u> - Juridisch eigenaar van de gronden luchthaventerrein - Economisch eigendom langjarig (75 jaar) in erfpacht gegeven aan MAABI B.V. <u>Aandeelhouder 'Provincie Limburg' (100%) (**GS**)</u> - Vaststellen jaarrekening N.V. ALTMAA - **rol PS**: Wensen en bedenkingen bij aandeelhoudersbesluiten (GS) die ingrijpende gevolgen hebben voor Provincie Limburg
Exploitant luchthaven	
Wie	Welke bevoegdheid / onderwerp
MAA B.V.	<u>Statutair bestuurder N.V. HBLM</u> <u>Aandeelhouder N.V. HBLM (100%)</u>

Exploitant bedrijventerrein	
Wie	Welke bevoegdheid / onderwerp
LDAVM N.V.	<u>Statutair bestuurder</u> (dhr. Van Rooijen) - Beherend vennoot van LDAVM C.V. - Ontwikkelen, bouwrijp maken en uitgeven bedrijventerrein - Opstellen begrotingen en jaarrekeningen LDAVM N.V. - Uitvoeren ondernemingsplan LDAVM N.V. - Gronduitgifte afstemmen op strategische doelen. Hiertoe realisatiestrategie opzetten
	<u>Aandeelhouders:</u> Provincie Limburg 40% (GS) Businesspark MAA 60% (BPMAA B.V.) - Goedkeuren strategische plannen - Goedkeuren majeure investeringen - Vaststellen jaarrekening en begroting LDAVM N.V. - rol PS: Wensen en bedenkingen bij aandeelhoudersbesluiten die ingrijpende gevolgen hebben voor Provincie Limburg.

	<u>Raad van Commissarissen</u> - adviseren statutair bestuur en toezicht houden - formele afstemming met AvA
PLAC B.V. / BPMAA B.V.	Statutair bestuurder Provincie Limburg (GS) Aandeelhouder Provincie Limburg (GS) 100% - Vaststellen jaarrekening en begroting PLAC BV, BPMAA BV, LDAVM NV, LDAVM CV. - PLAC B.V. is commanditair/stille vennoot van LDAVM C.V. - BPMAA B.V. is commanditair/stille vennoot van LDAVM C.V.

Financier luchthaven/bedrijventerrein	
Wie	Welke bevoegdheid / onderwerp
Provincie Limburg	- Leninggever (2 maal) aan MAABI B.V. - Verstrekken van financiering (lening of borgstelling) aan bedrijven met inachtneming van uitvoeringskader Sturing in samenwerking 4.0 en Financiële Verordening (GS). - rol PS: Wensen en bedenkingen bij nieuwe financieringen groter dan € 1 miljoen.

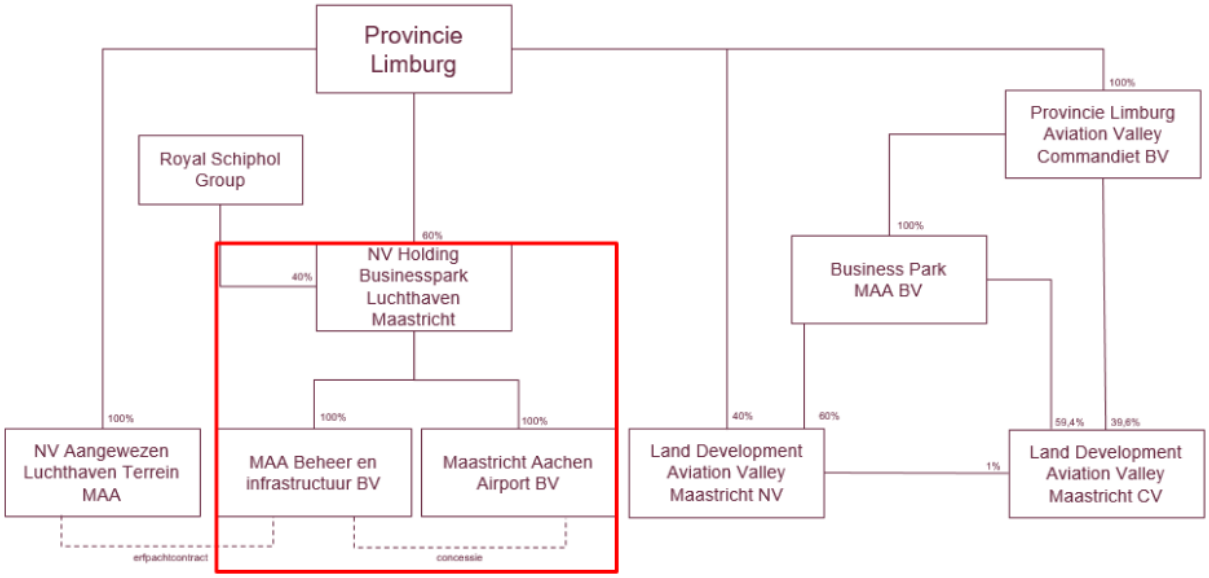
Subsidieverstrekker luchthaven/bedrijventerrein (publiek domein)	
Wie	Welke bevoegdheid / onderwerp
GS	- Subsidieverstrekker (NEDAB)

Procesmanager en partner	
Wie	Welke bevoegdheid / onderwerp
GS in samen-werking met partners	- Uitvoeren omgevingsafspraken MAA (CRO) - Provinciale vertaling Luchtvaartnota

Voor de uitwerking van de vennootschapsrechtelijke structuur van de luchthaven en het bedrijventerrein wordt verwezen naar organogram Juridische structuur deelnemingen op de volgende pagina.

De Provincie is thans 60% eigenaar van de deelneming NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM), die op haar plaats 100% eigendom heeft in haar dochtermaatschappijen MAA Beheer & Infrastructuur BV (MAABI) en Maastricht Aachen Airport BV (MAA BV).
Deze entiteiten hebben hun eigen verantwoordelijkheden. De Provincie voert binnen deze entiteiten haar rol als aandeelhouder uit conform het kader Sturing in Samenwerking 4.0.

Juridische structuur deelnemingen:



Term sheet

Deze term sheet ("**Term Sheet**") bevat een overzicht van de juridische afspraken en voornaamste voorwaarden met betrekking tot de voorgenomen wijziging van de aandelenverhouding tussen Provincie Limburg en Schiphol Nederland B.V. in N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht. De afspraken en voorwaarden zoals deze zijn vastgelegd in deze Term Sheet zullen nader worden uitgewerkt in bindende transactiedocumenten.

Inleiding	
1. Partijen	Schiphol Nederland B.V., een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid opgericht naar Nederlands recht, kantoorhoudende te Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, Nederland, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 34166584 ("**SNBV**"). Provincie Limburg, een publiekrechtelijke rechtspersoon, kantoorhoudende te Limburglaan 10, 6229 GA Maastricht, Nederland, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 50052969 ("**PL**"). N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht, een naamloze vennootschap opgericht naar Nederlands recht, kantoorhoudende te Vliegveldweg 90, 6199 AD Maastricht-Airport, Nederland, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 14076296 ("**HBLM**" of de "**Vennootschap**"). De partijen bij deze Term Sheet, zijnde PL, SNBV en HBLM (gezamenlijk de "**Partijen**" en elk afzonderlijk een "**Partij**" genoemd en PL en SNBV ieder een "**Aandeelhouder**" en gezamenlijk de "**Aandeelhouders**").
2. Achtergrond/context	In 2023 heeft SNBV 40% van het aandelenkapitaal in HBLM verkregen. Vanaf 2023 tot en met heden loopt HBLM achter op het beoogde businessplan 2022. Daarom hebben de Aandeelhouders gevraagd om verbetermaatregelen en nieuwe lange termijn prognoses. Aandeelhouders hebben daarover met de Vennootschap en onderling gesproken. In dat kader is SNBV tot de conclusie gekomen dat zij een stap naar voren wil doen. Op 24 september 2026 heeft SNBV middels een aanbiedingsbrief aan PL het aanbod gedaan om onder de voorwaarden zoals genoemd in de brief meerderheidsaandeelhouder te worden van HBLM. De in deze Term Sheet opgenomen afspraken vormen een nadere uitwerking van de tussen Partijen gemaakte afspraken en zijn vanaf de datum van ondertekening van deze Term Sheet leidend. De Aandeelhouders beogen middels de volgende financiële afspraken de balans van HBLM te versterken en HBLM van voldoende liquide middelen te voorzien om het Ondernemingsplan (zoals gedefinieerd in Artikel 21), inclusief de nog vast te stellen verbetermaatregelen en lange termijnprognoses tot en met 2035 te kunnen uitvoeren (de "**Financiële Afspraken**"). Onderdeel van de Financiële Afspraken zijn : 1. Verkoop "Oost-Loods" (Portugallaan 9-11), zijnde het doorhalen van het Recht van ondererfpacht van de percelen Beek, sectie L nummer 177 & 176 en het afhankelijke opstalrecht door de PL aan HBLM a EUR 10.470.000, waarbij de verkoopopbrengsten door PL worden ingebracht in HBLM door middel van twee agiostortingen. De eerste agiostorting in

	cash is gelijk is aan de overdrachtsbelasting van bijbehorende transactie (geprognosticeerd à EUR 1.089.000) en de tweede agiostorting is gelijk aan de verkoopopbrengsten van de "Oost-loods" minus de overdrachtbelasting (geprognosticeerd à EUR 9.381.000). 2. SNBV matcht, zoals genoemd onder 1 en in de verhouding (60PL)/40(SNBV) de eerste agiostorting middels betaling van de Prijs en de tweede agiostorting van PL in cash (geprognosticeerd à EUR 6.254.000). 3. PL zet – onder dezelfde voorwaarden en condities als opgenomen onder 5 - gefaseerd de verstrekte geldlening van datum 12 mei 2023, met een oorspronkelijke nominale hoofdsom van EUR 35.200.000 en een restant nominale hoofdsom op peildatum 29 september 2026 van EUR 33.283.889,96 om in agio a EUR 33.283.889,96. 4. PL zal per peildatum 30 september 2026 geen verdere aflossingsbetalingen van HBLM ontvangen m.b.t. de geldlening genoemd onder 3, totdat deze geldlening in agiokapitaal is omgezet óf totdat deze geldlening binnen de voorwaarden van deze term sheet definitief niet meer in agiokapitaal zal worden omgezet; De renteverplichting blijft onder het vigerende rentepercentage ongewijzigd in stand en zal worden uitgesteld tot de planning die past bij punt 5 van dit artikel. SNBV matcht dit. Deze matcht deze conversie van de rentecomponent in de verhouding 60(PL)/40 (SNBV), middels betaling van de Prijs. 5. SNBV matcht gefaseerd, in de verhouding 60(PL)/40(SNBV), in cash de omzetting van de geldlening zoals genoemd onder 3 door middel van een agiostorting in cash à EUR 22.189.259,97, met dien verstande dat de eerste agiostorting in dit kader pas plaatsvindt nadat (i) een luchthavenbesluit over het opereren van de luchthaven is vastgesteld door de minister; en (ii) MAA/HBLM een Wnb-vergunning heeft verkregen en van kracht is; en (iii) het ingebruik nemen van de verlengde baan is toegestaan onder wet en regelgeving; en (iv) de onder (i), (ii) en (iii) bedoelde besluiten, vergunningen en toestemmingen, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang bezien, de uitvoering van het Ondernemingsplan feitelijk en juridisch mogelijk maken, waarbij de daarin opgenomen voorschriften, beperkingen of voorwaarden daaraan niet in materiële zin afbreuk doen. 6. PL zal de resterende NEDAB bijdrage à EUR 1.900.000 per jaar die in 2022 beschikbaar is gesteld voor de periode van 30 jaar voortzetten, doch deze versneld uitkeren binnen de staatssteunregels waarbij het totaal bedrag op 31-12-2035 uiteindelijk EUR 33.283.889,96 dient te zijn; De effecten hiervan zijn tevens uitgewerkt in artikel 24 van deze term sheet. 7. De NEDAB-bijdrage van PL over 2026 wordt verminderd met de in 2026 reeds op grond van leden 3, 4 en 5 betaalde NEDAB bedragen. 8. PL zet de geldlening van datum 23 maart 2016 met een oorspronkelijke nominale hoofdsom van EUR 2.000.000 en een restant nominale hoofdsom op peildatum 30 september 2026 van EUR 1.467.120 om in agio a EUR 1.467.120

	9. SNBV matcht, in de verhouding 60(PL)/40(SNBV), in cash de omzetting van de geldlening zoals genoemd onder 8 à EUR 978.080 door middel van een agiostorting in cash; 10. De Vennootschap bevestigt dat de totale kosten van het achterstallig onderhoud meer dan EUR 77.000.000 zullen bedragen. Overeenkomstig artikel 13.11 van de huidige participatieovereenkomst aangegaan tussen SNBV en PL van 8 juni 2023 (de "**Eerste Participatieovereenkomst**") zal PL een bedrag van EUR 7.000.000 in de Vennootschap storten ten behoeve van het achterstallig onderhoud. Dit zal plaatsvinden in de vorm van een incidentele NEDAB-subsidie, of middels een nog uit te werken finanicële constructie die past binnen de staatssteunregels. Artikel 29 van deze Term Sheet bevat nadere afspraken tussen Partijen over het achterstallig onderhoud en laat deze bestaande verplichting onverlet;De Prijs, zoals gedefinieerd in artikel 7 van de Term Sheet, wordt door SNBV gestort in cash in HBLM, wat bijdraagt aan het versterken van de liquiditeitspositie van HBLM; 11. De Aandeelhouders zien bovenvermelde transacties als een stevig pakket om de balans en liquiditeitspositie van de Vennootschap te versterken. Zij werken de tranchering en termijnen van transacties nader uit vóór Closing (zoals gedefinieerd in Artikel 8 van de Term Sheet), mede conform Artikel 34 van de Term Sheet. Hierbij hanteren zij het principe dat zij de Vennootschap niet willen overfinancieren.Ter indicatie van de beoogde timing van de transacties en betalingen aan HBLM is Bijlage A aangehecht bij deze Term Sheet. 12. Partijen streven naar een duurzaam gezonde cashflowpositie van HBLM voor de gehele periode tot en met 2035. Ten behoeve van het voorkomen van overfinanciering zoals genoemd onder punt 11 van dit artikel én om een gezonde situatie voor de Vennootschap te creëren om tegenvallers op te kunnen vangen hanteren zij een richtlijn als minimale cashbuffer EUR 3.000.000. 13. Middels de hierboven genoemde Financiële Afspraken stellen Partijen vast dat zij een pakket hebben samengesteld dat zowel de liquiditeitspositie als de balanspositie van HBLM versterkt. Er zijn op basis van de gesprekken met de Venootschap en de daaropvolgende gesprekken tussen de Aandeelhouders tevens inhoudelijke financiële afspraken gemaakt, rondom de aanwezige PFAS in de gronden van Platform A en Platform B en het risico dat de huidige crashtenders vervangen moeten worden. Deze zijn uitgewerkt in respectievelijk Artikel 30 en 31 van de Term Sheet.
3. Voorgestelde Transactie	De uitgifte van 15.000 aandelen in het aandelenkapitaal van HBLM (de "**Uitgifte Aandelen**") aan SNBV in verband met de voorgenomen wijziging van de aandelenverhouding tussen PL en SNBV in HBLM (de "**Voorgestelde Transactie**").
4. Groepsvennootschappen en Activiteiten	HBLM houdt alle geplaatste en uitstaande aandelen in het kapitaal van: • Maastricht Aachen Airport B.V. (ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 66013283) ("**MAA**");

	• Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. (ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 14046456) ("**MAABI**"), hierna gezamenlijk HBLM, de "**Groepsvennootschappen**" en elk afzonderlijk een "**Groepsvennootschap**". De Groepsvennootschappen zijn actief in het beheren en exploiteren van Luchthaven Maastricht Aachen (de "**Activiteiten**").
5. Transactiedocumenten	Onder voorbehoud van de voorwaarden van deze Term Sheet zullen de Partijen te goeder trouw samenwerken en onderhandelen om tot een definitieve overeenkomst te komen over: • een wijziging van de aandeelhoudersovereenkomst aangegaan tussen PL en SNBV (als aandeelhouders) en HBLM (als vennootschap) betreffende HBLM d.d. 1 september 2023 (de "**Aandeelhoudersovereenkomst**"); • een participatieovereenkomst met betrekking tot de uitgifte van de Uitgifte Aandelen aan SNBV (de "**Participatieovereenkomst**"); • indien nodig, de statuten van HBLM (de "**Statuten**"); en • andere documenten die nodig zijn om de Voorgestelde Transactie te effectueren (gezamenlijk de "**Transactiedocumenten**").
6. Opschortende voorwaarden tekenen Participatieovereenkomst	Ondertekening van Participatieovereenkomst is onderworpen aan: • het verkrijgen alle benodigde interne goedkeuringen m.b.t. de Voorgestelde Transactie: a. HBLM : bestuursbesluit en een besluit van de algemene vergadering van aandeelhouders en de raad van commissarissen; b. PL: positief besluit van het college van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten inzake het aanbod van Schiphol; c. SNBV: Indien benodigd, bestuursbesluit en een besluit van de raad van commissarissen, positief COR advies; • een rapport van een gekwalificeerde staatssteunspecialist waaruit blijkt dat de financiële afspraken en/of verplichtingen van PL niet in strijd zijn met de toepasselijke staatssteunregels; • afronding van de fiscale beoordeling of HBLM en/of MAABI als onroerend zaaklichaam als bedoeld in artikel 4 Wet op belastingen van rechtsverkeer kwalificeren door SNBV, en overeenstemming tussen Partijen over de verdeling van mogelijke te betalen bedragen aan de belastingautoriteit in dat kader;
Participatieovereenkomst	
7. Prijs	De prijs voor de Uitgifte Aandelen EUR 4.200.000 (de "**Prijs**"). De Prijs is gebaseerd op de prijs voor uitgegeven Aandelen in 2023 en houdt rekening met de "Financiële Afspraken" zoals opgenomen in Artikel 2 van deze Term-Sheet.

8. Opschortende voorwaarden Closing	De closing van de Voorgestelde Transactie ("**Closing**") is onderworpen aan: • een positieve beslissing ACM / geen bezwaar m.b.t. concentratiemelding (of comfort dat dit niet nodig is); • een positieve beslissing van het Bureau Toetsing Investeringen op grond van de Wet vifo, dan wel een bevestiging dat de Voorgestelde Transactie niet meldingsplichtig is of niet binnen het toepassingsbereik van de Wet vifo valt; • een definitief overeengekomen (gewijzigde) Aandeelhoudersovereenkomst tussen PL, SNBV en HBLM in overeenstemming met de bepalingen uit de Term Sheet; • een definitief overeengekomen nieuwe Participatieovereenkomst tussen PL, SNBV en HBLM in overeenstemming met de bepalingen uit de Term Sheet; • dat zich voor de Closing geen *material adverse change event* m.b.t. HBLM, PL en SNBV heeft voorgedaan; • een positief dan wel neutraal advies van de ondernemingsraad van MAA.
9. Ontbindende voorwaarden	De overnameverplichting van PL op grond van artikel 19.1.1 (luchthavenbesluit) en artikel 19.1.2 (Wnb-vergunning en/of Omgevingsvergunning milieudeel) uit de huidige Aandeelhoudersovereenkomst blijft gehandhaafd t.a.v. het volledige meerderheidsbelang van SNBV in HBLM (zijnde zowel de bestaande 40% van de aandelen als de 40% nieuwe Uitgifte Aandelen), met inachtneming van de huidige vervaltermijnen uit artikel 19.2 van de Aandeelhoudersovereenkomst. PL zal in dat geval de betreffende aandelen kopen en verwerven tegen betaling van een marktconforme prijs. De prijs van de overnameverplichting van de aandelen kan echter nooit hoger worden dan de transactiewaarde die SNBV heeft betaald voor haar aandelen zijnde de optelling van de transactiewaarde voor de bestaande aandelen à EUR 4.200.000 en die van de huidige Uitgifte Aandelen à EUR 4.200.000. – totaal EUR 8.400.000 Partijen zullen zich maximaal inspannen om het luchthavenbesluit en de relevante vergunningen zo snel mogelijk te verkrijgen, waaronder in ieder geval door het tijdig indienen van relevante documentatie en gevraagde informatie en het inzetten van voldoende deskundigheid en een gedateerd actie- en escalatieplan. Artikel 19.1.3 (fraude, bedrog en/of materieel onjuiste voorstelling van zaken) is niet van toepassing op de Voorgestelde Transacties.
10. Due diligence onderzoek	Er zal geen due diligence onderzoek worden uitgevoerd door SNBV, aangezien SNBV reeds 40% aandeelhouder is van HBLM en informatierechten uit de huidige Aandeelhoudersovereenkomst voldoende toegang heeft tot informatie over de Groepsvennootschappen.
11. Long stop date	Indien de Voorgestelde Transactie niet gematerialiseerd is vóór 1 februari 2027 heeft iedere Aandeelhouder het recht de Participatieovereenkomst te beëindigen. Partijen kunnen in onderling overleg besluiten de Long Stop Date te wijzigen naar een eerdere datum.

<table>
<tr><td></td><td>Indien een Partij op dat moment de Participatieovereenkomst beëindigd zijn de Partijen over en weer geen kosten, schadevergoedingen of break-fees aan elkaar verschuldigd.</td></tr>
<tr><td>12. Closing</td><td>Closing zal plaatsvinden binnen 15 werkdagen nadat (i) aan alle opschortende voorwaarden is voldaan; of (ii) de Partij in wiens belang een opschortende voorwaarde is opgenomen, schriftelijk afstand heeft gedaan van het recht om een beroep op die opschortende voorwaarde te doen.

De Closing zal plaatsvinden ten kantore van de betrokken notaris.</td></tr>
<tr><td>13. Convenant tussen signing en Closing</td><td>Vanaf de datum van deze Term Sheet tot de Closing zullen de Partijen zich inspannen om ervoor te zorgen dat de Activiteiten worden uitgevoerd zoals op de datum van deze Term Sheet en in overeenstemming met de huidige Aandeelhoudersovereenkomst.</td></tr>
<tr><td>14. Verklaringen, garanties en vrijwaringen door PL en HBLM</td><td>PL en HBLM zullen uitdrukkelijk geen nieuwe verklaringen, (fundamentele, commerciële en financiële) garanties en vrijwaringen geven aan SNBV t.o.v. de Eerste Participatieovereenkomst.

De bestaande fundamentele garanties, fiscale garanties, fiscale vrijwaring en het aansprakelijkheidsregime zoals opgenomen in de Eerste Participatieovereenkomst blijven onverminderd van kracht, met inachtneming van de daarin opgenomen (verval)termijnen die ongewijzigd doorlopen. Deze garanties zien op de feitelijke situatie ten tijde van het afgeven daarvan (8 juni 2023).</td></tr>
<tr><td>15. (Beperking van) Aansprakelijkheid</td><td>Er wordt geen specifiek aansprakelijkheidsregime opgenomen. De aansprakelijkheid van PL, SNBV en HBLM onder deze overeenkomst is beperkt tot de nakoming van haar specifieke verplichtingen zoals opgenomen in de Transactiedocumentatie.</td></tr>
<tr><td>16. Indicatief tijdschema voor de Voorgestelde Transactie</td><td>De Partijen zullen zich naar beste vermogen inspannen om het onderstaande tijdschema na te leven. Partijen kunnen dit tijdschema in onderling overleg wijzigen, aanvullen of nader uitwerken indien de voortgang van de Voorgestelde Transactie, het verkrijgen van goedkeuringen of andere relevante omstandigheden daartoe aanleiding geven.
<table>
<tr><td>1.</td><td>Overeenstemming over de concept Term Sheet</td><td>4-11-2026</td></tr>
<tr><td>2.</td><td>Toezenden concept Term Sheet aan Provinciale Staten</td><td>5-11-2026</td></tr>
<tr><td>3.</td><td>(Voorlopige) behandeling aanbod Schiphol in Provinciale Staten</td><td>11-12-26</td></tr>
<tr><td>4.</td><td>Ondertekening defintieve Term Sheet</td><td>15-1-27</td></tr>
<tr><td>5.</td><td>Signing/Closing</td><td>31-1-27</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td colspan="2">Aandeelhoudersovereenkomst</td></tr>
</table>

17. Aandelenverhouding

Partij	Aantal aandelen (#)	Nominale waarde (EUR)	Agio (EUR)	Totale Investering Aandelen (EUR)	% Aandelen
Provincie Limburg	4.500	€ 45.000	€ 120.291.214	€ 120.336.214	20%
Schiphol Nederland BV	18.000	€ 180.000	€ 37.791.260	€ 37.971.260	80%
Totaal	**22.500**	**€ 225.000**	**€ 158.082.474**	**€ 158.307.474**	**100%**

18. Verwijzingen Participatieovereenkomst

De huidige Aandeelhoudersovereenkomst bevat meerdere verwijzingen naar de Eerste Participatieovereenkomst. Bij een nieuwe structuur zijn de verwijzingen naar de Eerste Participatieovereenkomst mogelijk niet meer relevant en moeten verwijzingen hiernaar worden verwijderd of aangepast.

19. Governance

- Zolang de aandelenverhouding 80%(SNBV)/20%(PL) bedraagt, geldt het volgende:
- De governancestructuur van HBLM zal uitdrukkelijk niet wijzigen en heeft daarmee: (i) een statutair bestuur, (ii) een managementteam; (iii) een algemene vergadering en (iv) een raad van commissarissen.
- HBLM past het structuurregime toe en heeft haar Statuten overeenkomstig vormgegeven. Artikel 2.7 zal slechts tekstueel gewijzigd worden om de tekst in lijn te brengen met de huidige situatie.
- De huidige samenstelling van de Raad van Commissarissen (vier leden van wie één lid is aangedragen door SNBV, één lid door PL, één lid door de Ondernemingsraad en één lid door de Raad van Commissarissen) blijft in stand. Na Closing wordt de Raad van Commissarissen uitgebreid met een vijfde lid, die op voordracht van SNBV wordt benoemd. Vervolgens komt iedere voordracht van de leden van de Raad van Commissarissen volgens de hieronder genoemde verhoudingen op basis van een afgestemd functieprofiel tot stand:
  - (i) Drie (3) leden worden door de Raad van Commissarissen op voordracht geplaats op aanbeveling van SNBV;
  - (ii) Een (1) lid van wordt door de Raad van Commissarissen op voordracht geplaats op aanbeveling van PL; en
  - (iii) Een (1) lid van wordt door de Raad van Commissarissen op voordracht geplaats op aanbeveling van de Ondernemingsraad.
- De Aandeelhouders streven ernaar om commissarissen met de juiste competenties (financieel, regionale verbondenheid, luchtvaartkennis) te benoemen.
- De zittende leden van de Raad van Commissarissen blijven aan. Op het moment dat een lid van de Raad van Commissarissen aftreedt, wordt de opvolger benoemd overeenkomstig de nieuwe Aandeelhoudersovereenkomst.

	• De algemene vergadering wijst de voorzitter van de Raad van Commissarissen met gewone meerderheid van stemmen aan. • Er is een ondernemingsraad op het niveau van MAA gevestigd.
20. Voorbehouden Aangelegenheden (AVA en RvC)	Bijlage 8 van de huidige Aandeelhoudersovereenkomst wordt aangepast in overeenstemming met Bijlage B van de Term Sheet. Voorbehouden Aangelegenheden worden door respectievelijk de Algemene Vergadering van Aandeelhouders en de Raad van Commissarissen afgehandeld in overeenstemming met Bijlage B. Artikel 7.1.1 en 7.1.2 van de huidige Aandeelhoudersovereenkomst dienen qua verwijzing in lijn gebracht te worden met Bijlage B. Voor het overige blijven deze artikelen ongewijzigd. Artikelen 7.2 tot en met 7.4 van de huidige Aandeelhoudersovereenkomst blijven ongewijzigd.
21. Ondernemingsplan	HBLM werkt middels een ondernemingsplan. De Financiële afspraken zoals opgenomen in Artikel 2 vormen de basis om de liquiditeitspositie en balanspositie van HBLM te verbeteren. Hiermee kan de Vennootschap een geactualiseerd ondernemingsplan opstellen. Daarin kunnen tevens de verbetermaatregelen die zijn opgesteld verwerkt worden. Het geactualiseerde ondernemingsplan, alsmede ieder nadien vast te stellen aangepast ondernemingsplan (mede inhoudende het budget) dat betrekking heeft op de bedrijfsactiviteiten van de Groepsvennootschappen voor de periode tot en met 31-12 2035 met inbegrip van enigerlei wijzigingen daarin, die van tijd tot tijd worden goedgekeurd door de Raad van Commissarissen en de algemene vergadering (het "**Ondernemingsplan**"). Partijen komen overeen dat het Ondernemingsplan voor de opvolgende jaren (minimaal tot en met 31-12 2035) ten minste aan het amendement 145 (waaronder de punten a t/m h) dient te voldoen: • Een beschrijving van de inzet op verduurzaming van vliegverkeer en grondgebonden activiteiten op het luchthaventerrein en de maintenance boulevard; • ernstig gehinderden; • een plan voor uitfaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen; • stillere en minder emitterende vliegtuigen; • sluitingstijd; • omgevingsfonds; • een visie op vastgoedontwikkeling op en rondom de luchthaven, inclusief vastgoedstrategie; • een investeringsplan t/m 2035; • de transitie van MAA richting elektrisch vliegen. Het Ondernemingsplan kan worden gewijzigd en wordt indien nodig jaarlijks geactualiseerd door het bestuur van HBLM en dient vervolgens te worden goedgekeurd door de Raad van Commissarissen en de algemene vergadering van HBLM. Wijzigingen die impact hebben op amendement 145 dienen unaniem door de algemene vergadering van HBLM (inclusief PL) , te worden goedgekeurd. Na 2035 zijn de voor het luchthavenbesluit relevante afspraken van amendement 145 geacht ten minste te zijn verankerd in het dan

	geldende luchthavenbesluit en zal de Vennootschap op basis hiervan ook haar Ondernemingsplan verder inrichten. Indien een opvolgend Ondernemingsplan niet aan deze kaders voldoet, dient PL dit binnen een redelijke termijn te motiveren. Gedurende de gehele procedure geldt het opvolgende Ondernemingsplan als rechtsgeldig vastgesteld, met uitzondering van de onderdelen waarover PL gemotiveerd heeft aangeven dat het amendement 145 raakt. In dat geval blijft het voorgaande van kracht ten aanzien van de onderdelen waarop amendement 145 ziet.
22. Evaluatie samenwerking Aandeelhouders	De evaluatieregeling uit de Aandeelhoudersovereenkomst wordt gehandhaafd. De Aandeelhouders spreken nader af op welke wijze en met welke frequentie de samenwerking periodiek wordt geëvalueerd.
23. Omgevingsfonds	De reeds gedane bijdragen van PL (EUR 8.750.000) en SNBV (EUR 800.000) aan het Omgevingsfonds worden opgenomen in de Aandeelhoudersovereenkomst ter informatie. De verplichtingen van HBLM m.b.t. het Omgevingsfonds uit artikel 13.15 van de huidige Aandeelhoudersovereenkomst blijven gehandhaafd. Op basis van artikel 13.15 zal HBLM EUR 3.000.000 in zes termijnen van EUR 500.000, verspreid over drie jaar aan het Omgevingsfonds overmaken. Partijen nemen in de Aandeelhoudersovereenkomst een overzicht op van de door HBLM reeds betaalde en verschuldigde bedragen aan het Omgevingsfonds en de betalingstermijnen die daarbij gelden.
24. NEDAB-bijdrage	De Vennootschap maakt jaarlijks kosten voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (**"NEDAB**"). De huidige NEDAB-bijdrage van de PL betreft EUR 5.500.000 per jaar. Dit is inclusief een bijdrage van EUR 1.900.000 per jaar die in 2022 is toegezegd voor een periode van 30 jaar. In Artikel 2 zijn hier aanvullende afspraken over gemaakt. De implicaties van de aanpassing van de NEDAB-bijdrage (Bijdrage voor kosten voor Niet-economische diensten van algemeen belang) worden door PL nader bezien in samenhang met de Financiële Afspraken, welke onderdeel zijn van deze Term Sheet, zie artikel 2 (achtergrond/context). De financiële afspraken met betrekking tot de NEDAB-bijdrage van de PL houden het volgende in: • Voor de periode tot en met 31-12 2035, bedraagt de NEDAB bijdrage van PL jaarlijks EUR 6.947.000 • Vanaf 1-1-2036 bedraagt de NEDAB-bijdrage van PL jaarlijks EUR 3.600.000. • Overeenkomstig Artikel 35 (Dividendbeleid) van deze Term Sheet kan de NEDAB bijdrage lager uit komen te vallen. De PL zal de financiële afspraken rondom de NEDAB-bijdrage voortaan vormgeven middels een NEDAB-subsidie. Deze subsidie inclusief beschikking wordt nader uitgewerkt richting transactiedocumenten en zal voldoen aan de subsidieverordening van de PL.
25. Informatierechten	De artikelen 11.1 t/m 11.3 van de huidige Aandeelhoudersovereenkomst blijven gehandhaafd.

	In aanvulling op artikelen 11.1 tot en met 11.3 van de huidige Aandeelhoudersovereenkomst zal HBLM bewerkstelligen dat aan alle Aandeelhouders: *(a) gelijktijdig dezelfde informatie ter beschikking worden gesteld* *(b) maandelijks, dan wel per kwartaal de financiële maand- en kwartaalrapportages ter beschikking worden gesteld; en* *(c) tijdig de gegevens ter beschikking worden gesteld die deze aandeelhouders redelijkerwijs nodig hebben ten behoeve van hun eigen periodieke rapportageverplichtingen, waaronder de halfjaarlijkse voortgangsrapportages.* *De verplichtingen onder (a), (b) en (c) gelden niet voor zover een zwaarwichtig belang van de Vennootschap en de met haar verbonden onderneming zich tegen verstrekking verzet."*
26. Lobby-aspecten	HBLM dient zich in te spannen om richting het Rijk, Europa, Marktpartijen te lobbyen voor zaken die haar kunnen helpen bij het verbeteren van haar bedrijfsvoering en haar bedrijfsresultaat. Daarnaast kan HBLM, op eigen verzoek, de hulp van de Aandeelhouders inroepen voor dergelijke lobbywerkzaamheden.
27. Verbetering van de exploitatie	HBLM blijft zich inspannen om de exploitatie verder te verbeteren. Dit zal zij ten minste doen door zich actief in te zetten voor het verkrijgen van subsidies van bijvoorbeeld het Rijk, of Europa ten behoeve van de door haar uitgevoerde Activiteiten. Ook zal zij minimaal en aanvullend op Artikel 26 van de Term Sheet trachten om kostenverhogende aspecten voor de exploitatie voortkomend uit nationale of internationale regelgeving omtrent (regionale) luchthavens, tegen te gaan, dan wel niet van toepassing te laten zijn voor MAA.
28. Financiering	Bij een aanvullende financieringsronde in overeenstemming met de Aandeelhoudersovereenkomst wordt iedere Aandeelhouder in de gelegenheid gesteld om naar rato van zijn aandelenbelang deel te nemen. Voor zover de financiering plaatsvindt door middel van uitgifte van nieuwe aandelen, zal de niet-deelnemende aandeelhouder verwateren in zijn procentuele belang in HBLM. In dat geval zullen Partijen in overleg treden over de gevolgen daarvan, waaronder in ieder geval het behoud van bepaalde governance-rechten onder de Aandeelhoudersovereenkomst.
29. Specifieke financieringsverplichtingen t.a.v. baanonderhoud en achterstallig onderhoud	Partijen constateren het volgende: • Het Achterstallig Onderhoud per peildatum 31-12-2022, overschrijdt inmiddels EUR 77.000.000. Dit conform de overzichten d.d. 22-10-2026 die de Vennootschap aan de Aandeelhouders heeft doen toekomen en die later dit jaar zullen worden behandelt door de RvC en de AvA. Partijen komen het volgende overeen: • Artikel 13.11 van de Eerste Participatieovereenkomst wordt geactiveerd en derhalve draagt PL de kosten van het achterstallig onderhoud tot een maximumbedrag van EUR 77.000.000 (het "**Maximum Bedrag**"); • De kosten voor het achterstallig onderhoud boven het Maximum Bedrag worden door de Aandeelhouders gezamenlijk vergoed op basis van de nieuwe aandelenverhouding PL (20) en SNBV (80),

	voor zover HBLM het dan niet kan financieren uit eigen exploitatiemiddelen; • De middelen die de HBLM momenteel reeds vooruit ontvangen heeft voor achterstallig onderhoud, dienen volledig te worden gespendeerd aan het wegwerken van het achterstallig onderhoud. Partijen leggen uitdrukkelijk vast in de Aandeelhoudersovereenkomst dat na het tekenen van deze Term Sheet geen aanvullende of gewijzigde (financiële) regelingen worden getroffen ten aanzien van de in dit artikel overeengekomen afspraken omtrent het achterstallig onderhoud. De hierboven vastgelegde afspraken vormen de volledige en definitieve regeling tussen Partijen op dit punt. Partijen spreken verder af dat het achterstallig onderhoud zoals weergegeven in Bijlage C uitgevoerd zal zijn op 31-12-2031.
30.PFAS	*Achtergrond* HBLM heeft aangegeven dat zij voor de toekomst een potentieel financieel risico ziet in het mogelijk saneren van de PFAS gronden op Platform A en Platform B (de "**PFAS Gronden**"). Momenteel is nog onduidelijk wat er met deze PFAS Gronden moet gebeuren, maar HBLM voorziet een maximaal risico van EUR 4.000.000 in het geval dat deze PFAS Gronden gesaneerd en afgevoerd dienen te worden. In de aanbiedingsbrief van Schiphol is opgenomen dat, gelet op de aard, oorzaak en het ontstaansmoment, deze risico's niet voor rekening van Schiphol of HBLM kunnen komen onder de nieuwe aandeelhoudersverhouding. *Afspraak* Partijen zijn in dit kader het volgende overeengekomen: HBLM gaat beheersmaatregelen rondom deze PFAS gronden verder in kaart brengen en uitwerken, ook in financiële zin. Nadat dit in kaart is gebracht hanteren Partijen de volgende lijn: • HBLM zal zich maximaal inspannen om de kosten die voortkomen uit de PFAS Gronden te mitigeren binnen de huidige wet-en regelgeving. Daarbij zal zij nadrukkelijk onderzoeken of de grond (her)gebruikt kan worden op eigen terrein en dus niet afgevoerd hoeft te worden. • HBLM spant zich tevens maximaal in om middelen te genereren bij derden om de kosten voortvloeiend uit deze PFAS Gronden te dekken. Hierbij valt te denken aan SPUK-middelen, of anderszins. • SNBV zal zich als meerderheidsaandeelhouder gezamenlijk met PL inspannen om de eventuele kosten voor de PFAS gronden te mitigeren en/of om hiervoor een bijdrage van derden te genereren, voordat wordt overgegaan tot de afspraak in de volgende bullet. • Pas als aan bovenstaande is voldaan, zal PL garant staan voor de kosten behorende bij het saneren van de PFAS Gronden tot een maximum van EUR 4.000.000 en zal met inachtneming van de wettelijke kader, waaronder de staatssteunregels, tot betaling overgaan indien bovenstaande punten redelijkerwijs ontoereikend zijn gebleken. Hierbij dient gecorrigeerd te worden voor eventuele middelen van derden

	die in dit kader ontvangen zijn door HBLM. PL zal betaling niet op onredelijke gronden onthouden. • Partijen komen overeen dat eventueel benodigde overige saneringen in het kader van PFAS in de toekomst gezamenlijk vergoed worden pro rata de op dat moment geldende aandelenverhouding, voor zover HBLM het dan niet kan financieren uit eigen exploitatiemiddelen en pas nadat aan de inspanningsverplichtingen beschreven in de eerste drie bullets hierboven is voldaan.
31. Crashtenders	*Achtergrond* De Vennootschap heeft onder de aandacht gebracht dat zich in het kader van de verduurzaming van de luchtvaartsector beleidsmatige, technische en regelgevende ontwikkelingen kunnen voordoen die gevolgen kunnen hebben voor de bedrijfsvoering van de Vennootschap en voor investeringen die in dat verband mogelijk van haar worden verlangd. Daarbij is mede van belang dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vanuit haar wettelijke taak toezicht houdt op de naleving van de voor de luchtvaartsector geldende regels en in dat kader ontwikkelingen en aandachtspunten binnen de sector signaleert. De aard, omvang en timing van dergelijke gevolgen en investeringen kunnen op dit moment echter nog niet concreet worden vastgesteld. De Vennootschap hecht zelf ook veel waarde aan de verduurzaming van haar bedrijfsvoering en de luchtvaartsector in algemene zin. In dit kader heeft de Vennootschap aangegeven dat er in de toekomst mogelijk een situatie kan ontstaan waarin de huidige crashtenders op grond van dan geldende wet- en regelgeving verplicht moeten worden vervangen door elektrisch aangedreven modellen. Partijen constateren dat thans nog niet kan worden vastgesteld of een dergelijke wettelijke vervangingsverplichting zich daadwerkelijk zal voordoen, op welk moment dit het geval zal zijn, noch welke kosten daarmee gemoeid zullen zijn, mede omdat geschikte volledig elektrisch aangedreven modellen op dit moment om technische redenen nog niet beschikbaar zijn. In de aanbiedingsbrief van Schiphol is opgenomen dat, gelet op de aard, oorzaak en het ontstaanmoment deze risico's niet voor rekening van Schiphol noch HBLM kunnen komen onder de nieuwe aandeelhoudersverhouding. *Constatering* Partijen constateren gezamenlijk dat dit risico momenteel nog niet aan de orde is en dat daarom op dit moment geen financiele afspraken benodigd zijn. *Afspraak* Indien zich in de toekomst alsnog een wettelijke verplichting voordoet tot vervanging van de huidige crashtenders in verband met verduurzamingsgerelateerde wet- en regelgeving spreken Partijen het volgende af: • Partijen zullen zich eerst gezamenlijk naar redelijkheid inspannen om daarvoor financiering of subsidie van derden te

	verkrijgen, waaronder van het Rijk, de Europese Unie of andere overheden. • Voor zover deze externe financiering geheel of gedeeltelijk uitblijft, zal de Provincie, op dat moment, de betreffende kostenpost ter besluitvorming volledig voorleggen aan Provinciale Staten. De Provincie is daartoe bereid omdat deze kosten te kwalificeren zijn als NEDAB-kosten conform de huidig wet-en regelgeving, en het dan regelgeving betreft die door een overheid is opgelegd. Het is dan aan Provinciale Staten om hierover te beslissen. • Deze afspraak geldt uitsluitend voor een eventueel verplichte vervanging van de huidige crashtenders als gevolg van voornoemde wet- en regelgeving en vervalt indien die wet- en regelgeving niet in werking treedt, niet tot een wettelijke vervangingsverplichting leidt, dan wel zodra dividenduitkering mogelijk is overeenkomstig Artikel 35 van deze Term Sheet.
32. Erfpacht contract MAABI	Partijen constateren dat het bloot eigendom van de betrokken gronden ligt bij NV ALTMAA en dat MAABI B.V., als dochtervennootschap binnen de HBLM-groep, erfpachter is op basis van het bestaande erfpachtcontract. Partijen constateren tevens dat deze structuur uitgangspunt is voor de huidige situatie en dat het wenselijk is de bestaande erfpachtdocumentatie te actualiseren. Partijen spreken af dat zij, samen met NV ALTMAA, de actualisatie van de erfpachtverhouding nader zullen uitwerken, met inachtneming van ieders eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Partijen spreken tevens af dat mochten zij samen tot de conclusie komen dat een (her)waardering van het erfpachtcontract noodzakelijk is, de uitkomst van deze waardering, indien gewenst en benodigd verdeeld zal worden tussen Aandeelhouders conform het dan geïnvesteerde bedrag door Aandeelhouders. Het huidig geïnvesteerde bedrag is inzichtelijk in Artikel 17 en zal actueel gehouden worden. Overeenstemming over het actualiseren van het erfpacht(contract) kan uitsluitend met NV ALTMAA worden bereikt, een partij die geen onderdeel van deze termsheet is.
33. Vrijgeven financiering	De Aandeelhouders zijn voornemens de Vennootschap te voorzien van extra (financiële) middelen conform de financiële afspraken zoals opgenomen in Artikel 2 van deze Term Sheet. Besluitvorming t.a.v. het vrijgeven van financieringsmiddelen zal jaarlijks plaatsvinden middels het jaarlijkse goedkeuringsproces van het Ondernemingsplan (inclusief budget) conform artikel 9.2 van de huidige Aandeelhoudersovereenkomst, Artikel 21 van deze Term Sheet en Bijlage B van de Term Sheet, met dien verstande dat eveneens een eventuele financieringsvraag voor het jaar volgend op het boekjaar dat ter goedkeuring voorligt ter goedkeuring voorgelegd wordt.
34. Bestaande financiële constructies	De Aandeelhouders willen de bestaande historische financiële constructies tussen PL (en haar deelnemingen) en HBLM (inclusief haar dochter MAABI) zoveel mogelijk beëindigen, of in ieder geval aanpassen, zodat de gewijzigde positie van PL als minderheidsaandeelhouder, en van SNBV als meerderheidsaandeelhouder beter wordt weergegeven. Dit omvat tenminste:

	(i)de huidige lening van PL aan MAABI van 12 mei 2023 voor de baanrenovatie; (ii)de huidige lening van PL aan MAABI van 23 maart 2016 voor het aanleggen van een platform; (iii)de ondererfpacht en huurconstructie c.q. financial-lease tussen PL en MAABI inzake de Cargoloods oost; (iv)de mogelijke nabetalingsverplichting die MAABI heeft aan LDAVM inzake de grond van de cargoloods; (v)de rekeningen-courant verhoudingen tussen MAABI en BPMAA en tussen BPMAA en HBLM. Partijen zullen uiterlijk voor Closing duidelijkheid verkrijgen en vastleggen over de onder (iv) bedoelde nabetalingsverplichting, waaronder de omvang/hoogte daarvan en op welke wijze dit wordt geadresseerd in de Participatieovereenkomst.
35. Dividendbeleid	Indien en voor zover de jaarlijkse NEDAB-bijdrage (i) in de periode tot 31-12-2035 tot EUR 3.347.000 of (ii) in de periode na 31-12-2035 tot EUR 0 is afgebouwd, en de Nettowinst hoger is dan EUR 2.000.000, gecombineerd met een positief netto cashflow resultaat na investeringen, vervalt de Incentive Fee zoals gedefinieerd in artikel 9.5.2 van de huidige Aandeelhoudersovereenkomst en kunnen de Aandeelhouders besluiten tot uitkering van het beschikbare resultaat, met inachtneming van artikel 2:105 BW en de Statuten, waarbij de volgende overwegingen in aanmerkingen zullen worden genomen bij het toekennen van het resultaat en het besluiten tot uitkeringen: • 70% van de uitkeerbare winsten zal aan de algemene reserves van de Vennootschap worden toegevoegd; en • 30% van de uitkeerbare winsten zal aan de Aandeelhouders worden uitgekeerd naar rato van de door hen gehouden Aandelen.
36. Lock-up	Zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de andere aandeelhouder, is het een aandeelhouder niet toegestaan de aandelen over te dragen voordat vijf jaren na Closing zijn verstreken.
37. Tag along	De Tag-Along regeling uit artikel 17 Aandeelhoudersovereenkomst wordt uitdrukkelijk niet gewijzigd.
38. Exit-regeling	Een Exit zal alleen worden geïnitieerd in gezamenlijk overleg tussen de Aandeelhouders. Dit uitgangspunt zal van belang blijven, ook na de Voorgestelde Transactie. Een Exit houdt mede in dat de uittredende aandeelhouder haar aandelen in HBLM aanbiedt aan de medeaandeelhouder overeenkomstig de aanbiedingsregeling zoals opgenomen in de Aandeelhoudersovereenkomst en de Statuten. Een Exit van PL danwel SNBV leidt uitdrukkelijk niet (van rechtswege) tot sluiting van de Luchthaven Maastricht Aachen of beëindiging van de Activiteiten.
39. Statuten en Bijlagen	Bijlage 5 (Statuten), Bijlage 6 (Bestuursreglement), Bijlage 7 (Reglement Raad van Commissarissen), Bijlage 10 (Uitgangspunten Bestuurders en Commissarissen) en Bijlage 11 (Competentie Matrix)

	van de huidige Aandeelhoudersovereenkomst worden aangepast om de nieuwe governance-verhoudingen te reflecteren.
40. Vervallen artikelen	De volgende artikelen van de Aandeelhoudersovereenkomst komen volledig te vervallen: Inbreuk Business Garanties Participatieovereenkomst Artikel 3.13 en 11.2 (laatste zin) betreffende de verplichting van PL en de Vennootschap om SNBV te informeren over feiten of omstandigheden die aanleiding kunnen geven tot een vordering onder de Participatieovereenkomst vervalt volledig. Koop door PL Artikel 19.1.3 betreffende de koopverplichting van PL vervalt volledig.
41. Overige bepalingen	Voor zover niet afgeweken in deze Term Sheet blijven alle overige bepalingen van de huidige Aandeelhoudersovereenkomst en de Eerste Participatieovereenkomst onverkort van kracht. In het geval van tegenstrijdigheden tussen deze Term Sheet en de huidige Aandeelhoudersovereenkomst prevaleert deze Term Sheet.
Diensten aandeelhouders	
42. Diensten	De Aandeelhouders zullen zich inspannen om specialistische kennis en best practices beschikbaar te maken aan HBLM in aanvulling op de daar al aanwezige kennis. Dit kan door middel van detachering van werknemers of door op consultancy-basis te ondersteunen bij projecten. De raamovereenkomst diensten aangegaan tussen SNBV, PL en HBLM d.d. 1 september 2023 blijft onverminderd van kracht. Indien een Partij voornemens is om, al dan niet door middel van aan haar gelieerde (rechts)personen, diensten te verlenen aan HBLM dient deze aandeelhouder de overige aandeelhouder(s) daarvan voorafgaand schriftelijk in kennis te stellen.
Algemene bepalingen	
43. Anti-omkoping, anti-corruptie en sancties	SNBV, PL en HBLM zullen een ieder ervoor zorgen dat zij in compliance zijn met alle toepasselijke wet- en regelgeving m.b.t. omkoping, corruptie en sancties.
44. Geheimhouding	De geheimhoudingsclausule opgenomen in artikel 21 van de Aandeelhoudersovereenkomst blijft volledig van kracht. Indien openbaarmaking van informatie vereist is op grond van toepasselijke wetgeving of door een regelgevende instantie of effectenbeurs, zullen de Partijen met elkaar overleggen over de reikwijdte en het tijdstip van een dergelijke openbaarmaking.
45. Communicatie	Externe communicatie ten aanzien van deze Voorgestelde Transactie zal van tevoren door PL, SNBV en HBLM worden overeengekomen. Tenzij anders overeengekomen, zal externe communicatie geen vertrouwelijke informatie van enige Partij bevatten.
46. Kosten	Partijen komen overeen dat elk van de Partijen haar eigen kosten met betrekking tot de Voorgestelde Transactie zal dragen. De notariële kosten voor de uitvoering van de Voorgestelde Transactie komen in gelijke delen ten laste van SNBV en HBLM (50/50).

47. Kennisgevingen	Kennisgevingen in verband met deze Term Sheet en/of de Transactiedocumenten zullen worden verzonden per aangetekende post of per koerier aan de volgende partijen, alsmede een kopie per e-mail: PL: College van Gedeputeerde Staten Postbus 5700 6202 MA Maastricht [*email*] HBLM: N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht t.a.v. [*namen]* Vliegveldweg 90 6199 AD Maastricht-Airport [*email*] SNBV: Schiphol Nederland B.V. t.a.v. [*namen]* Evert van de Beekstraat 202 1118 CP Schiphol [*email*]
48. Rechtskeuze en bevoegde rechter	Deze Term Sheet en de Transactiedocumenten worden beheerst door Nederlands recht. Ingeval van geschillen zullen Partijen eerst trachten om gedurende 20 werkdagen die geschillen onderling in redelijkheid op te lossen. Indien dit niet mogelijk is gebleken, zullen geschillen met betrekking tot deze Term Sheet en/of de Transactiedocumenten vallen onder de exclusieve jurisdictie van de bevoegde rechtbank in Amsterdam, onder voorbehoud van hoger beroep in tweede instantie.
49. Meetekenen HBLM	HBLM tekent mee voor alle bepalingen uit deze Term Sheet, behalve: 10, 22 en 36, 37, 38.

[*handtekeningenpagina volgt*]

ALDUS OVEREENGEKOMEN EN ONDERTEKEND op [*datum*] 2027:

Schiphol Nederland B.V.

Naam:	**Naam:**
Functie:	**Functie:**
Datum:	**Datum:**

Provincie Limburg

Naam:	**Naam:**
Functie:	**Functie:**
Datum:	**Datum:**

N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht

Naam:	**Naam:**
Functie:	**Functie:**
Datum:	**Datum:**

Voorbehouden aangelegenheden

Uitgangspunten:

- De huidige samenstelling van de RvC (vier leden van wie één lid is aangedragen door SNBV, één lid door PL, één lid door de Ondernemingsraad en één lid door de Raad van Commissarissen) blijft in stand.
- Na Closing wordt er een 5e RvC lid benoemd.. Het vijfde lid wordt op aanbeveling van Schiphol voorgedragen.
- De leden van de RvC worden bij unanimiteit van stemmen benoemd door de AvA op voordracht van de RvC.
- Vervolgens komt iedere voordracht van de leden van de Raad van Commissarissen volgens de hieronder genoemde verhoudingen op basis van een afgestemd functieprofiel tot stand:
    - Drie (3) leden worden door de Raad van Commissarissen op voordracht geplaats op aanbeveling van SNBV;
    - Een (1) lid van wordt door de Raad van Commissarissen op voordracht geplaats op aanbeveling van PL; en
    - Een (1) lid van wordt door de Raad van Commissarissen op voordracht geplaats op aanbeveling van de Ondernemingsraad.

- De AvA benoemt voorzitter RvC met normale meerderheid van stemmen. De voorzitter heeft de doorslaggevende stem bij gelijke stemmen
- Bijlage 8 bij de vigerende aandeelhoudersovereenkomst komt te vervallen en wordt door onderstaande tabel vervangen.
- Dit overzicht gaat uit van een aandelenbelang van PL van minimaal 20 %. Bij wijzigingen in het aandelenbelang vervalt deze bijlage tenzij Partijen overeenkomen dat de bijlage in stand blijft in de huidige status of in een aangepaste variant.

A. Besluitvorming AvA met unanimiteit van stemmen

	Besluit
1	Initiëren van faillissement, ontbinding, liquidatie, opheffing of surseance van betaling van de Vennootschap of een Dochtervennootschap.
2	Statutenwijziging HBLM en/of Dochtervennootschap.
3	Beperken of uitsluiten voorkeursrecht met betrekking tot aandelen.
4	Dividendbeleid, zolang er NEDAB wordt betaald aan HBLM door PL.
5	Juridische fusie en/of juridische splitsing van de Vennootschap.
6	Goedkeuren van wijzigingen / actualiseren van het Ondernemingsplan enkel voor zover dit betrekking heeft op de punten in amendement 145.
7	Benoeming, schorsing en ontslag commissarissen van de Vennootschap of een Dochtervennootschap
8	Wijziging governance van de Vennootschap en/of haar Dochtervennootschappen.
9	Uitgifte van aandelen, obligaties of hybride instrumenten en het toekennen van voorkeursrechten of andere rechten daarop.
10	Inkoop van aandelen door de Vennootschap.
11	Vervreemden van door de Vennootschap ingekochte aandelen.
12	Verkopen, beëindigen of anderszins afstoten van een materieel deel van de Vennootschap indien de transactiewaarde een bedrag van EUR 5.000k te boven gaat.

B. Besluitvorming AvA met gewone meerderheid van stemmen

	Besluit
1	Goedkeuren van wijzigingen / actualiseren van (i) het Ondernemingsplan, voor zover dit de punten in 'amendement 145' niet raakt en (ii) ieder opvolgende ondernemingsplan of het opstellen van een nieuw ondernemingsplan.
2	Koop of verkoop van activa door de Vennootschap of een Dochtervennootschap met een waarde van meer dan EUR 1.000k, buiten het Ondernemingsplan.
3	Vestigen van zekerheidsrechten op activa van de Groep of het geven van garanties boven EUR 1.000k, buiten het Ondernemingsplan.
4	Initiëren of schikken van een juridische procedure met een belang van meer dan EUR 1.000k.
5	Capex of opex van meer dan EUR 1.000k voor zover niet voorzien in het Ondernemingsplan en/of Budget.
6	Wijziging in grondslagen met betrekking tot accounting en fiscaliteit.
7	Transacties tussen een Groepsvennootschap enerzijds en een Commissaris anderzijds.
8	Sluiten van een samenwerkingsovereenkomst, joint venture overeenkomst, partnership of soortgelijke overeenkomst.
9	Vaststelling, wijziging of intrekking reglement Bestuur.
10	Vaststelling, wijziging of intrekking profielschets RvC.
11	Vaststelling, wijziging of intrekking reglement RvC.
12	Vaststelling bezoldigingsbeleid Bestuur, rekening houdende met de WNT.
13	Toekenning bezoldiging RvC, rekening houdende met de WNT.
14	Besluiten zoals genoemd in artikel 2:107a BW.
15	Dividendbeleid, als er geen reguliere NEDAB meer wordt betaald aan HBLM door PL.
16	Het doen van transacties buiten de gebruikelijke bedrijfsvoering mits dit de waarde een bedrag van EUR 250k te boven gaat.
17	Benoeming en ontslag van de accountant.

C. Besluiten langs de RvC met gewone meerderheid

	Besluit
1	Goedkeuren te actualiseren Ondernemingsplan en ieder opvolgende ondernemingsplan.
2	Koop of verkoop van activa door de Vennootschap of een Dochtervennootschap met een waarde van meer dan EUR 500k, buiten het Ondernemingsplan.
3	Vestigen van zekerheidsrechten op activa van de Groep of het geven van garanties boven EUR 500k, buiten het Ondernemingsplan.
4	Initiëren of schikken van een juridische procedure met een belang van meer dan EUR 500k
5	Het doen van transacties buiten de gebruikelijke bedrijfsvoering mits dit niet de waarde een bedrag van EUR 250k te boven gaat.
6	Het aangaan, wijzigen, aanvullen, afstand doen van of anderszins aanpassen van financieringsarrangementen van de Groep.
7	Benoeming, schorsing en ontslag van bestuurders van de Vennootschap of een Dochtervennootschap.
8	Oprichten nieuwe dochtervennootschappen.
9	Verkrijgen of verhogen van een belang in entiteiten buiten de HBLM groep.
10	Besluiten als genoemd in artikel 2:164 BW.
11	Capex of opex van meer dan EUR 500k voor zover niet voorzien in het Ondernemingsplan en/of Budget.
12	Transacties tussen een Groepsvennootschap enerzijds en een Bestuurder of gelieerde partij anderzijds.

Bijlage C – Overzicht achterstallig onderhoud

OVERZICHT ACHTERSTALLIG ONDERHOUD			
	Vastgesteld budget 2022	Update 2026	Verschil
Overzicht achterstallig onderhoud			
Baanrenovatie	35.334.786	33.409.310	-1.925.476
Taxibanen en rijbanen	21.689.775	28.333.332	6.643.557
P1	1.100.000	1.350.000	250.000
Gebouwen	10.821.910	12.676.374	1.854.464
Subtotaal	68.946.471	75.769.016	6.822.545
Overzicht geconstateerd extra achterstallig onderhoud			
Security - screeningsmachine	-	-	-
Security - waarborgen instandhouding gebiedsstatus	350.000	350.000	-
Legionella	180.000	-	-180.000
Koeling	375.000	500.000	125.000
Subtotaal	905.000	850.000	-55.000
Achterstallige investeringen			
Sleutelplan	-	350.000	350.000
IT-omgeving en core applicaties	-	1.345.000	1.345.000
10Kv ringleiding	-	1.500.000	1.500.000
Ondermijning security	-	750.000	750.000
Elektrificatie materieel - ultrafijnstof en Chroom 6	-	4.496.000	4.496.000
Subtotaal	-	8.441.000	8.441.000
Totaal	**69.851.471**	**85.060.016**	**15.208.545**

Bijlage 5

Beoordeling aanbod Schiphol



Inhoud

1. Aanleiding en opzet 4
1.1. Aanleiding 4
1.2. Doel 4
1.3. Leeswijzer 4
2. Interpretatie voorwaarden Schiphol 6
2.1. Voorwaarde 1: Medewerking aandelenuitgifte à € 4,2 mln 6
2.2. Voorwaarde 2: Historische financiële constructies beëindigen 7
2.3. Voorwaarde 3: Inbreng cargoloods 8
2.4. Voorwaarde 4: Timing inbreng Schiphol 9
2.5. Voorwaarde 5: Achterstallig onderhoud 10
2.6. Voorwaarde 6: NEDAB-bijdrage 12
2.7. Voorwaarde 7: Bedrijfsrisico's rondom PFAS en Crashtender 13
2.8. Voorwaarde 8: Benodigde aanpassingen met nieuwe aandelenverhouding 16
2.9. Voorwaarde 9: Overnameverplichting i.r.t. Luchthavenbesluit 17
3. De referentiesituatie 18
3.1. Achtergrond 18
3.2. Beschrijving referentiesituatie 19
4. Inhoudelijke en beleidsmatige beoordeling 23
4.1 Eerder genomen besluiten 23
4.2 Interne (beleids)kaders 28
5. Strategische beoordeling 32
5.1. Meerwaarde uitbreiding aandeelhoudersbelang van Schiphol 32
5.2 Reden aanbod Schiphol 33
5.3 Meerwaarde voor de luchthaven 34
5.4 Rol Provincie 35
5.5 Governance en borging publieke kaders 36
5.6 Scenario waarin het aanbod niet wordt aanvaard 37
5.7 Strategische beoordeling en betekenis van het aanbod van Schiphol 38
6. Financiële beoordeling 39
6.1. Financiële onderdelen van het aanbod 39
6.2. Analyse van de effecten op de luchthaven 41

6.3. Financiële implicaties voor Provincie Limburg 43
6.4. Financiële beoordeling / weging 47
6.5 Algeheel Financieel oordeel 49
7. Context 51
8. Risico’s en resterende onzekerheden 54
9. Integrale conclusie 57
10. Begrippenlijst 59

1. Aanleiding en opzet

1.1. Aanleiding

Bij brief d.d. 24 september 2026 heeft Schiphol Nederland BV (hierna Schiphol) de Provincie Limburg (hierna Provincie), als medeaandeelhouder van NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (hierna NV HBLM), onder voorwaarden een aanbod gedaan om meerderheidsaandeelhouder te worden in NV HBLM. Momenteel heeft de Provincie 60% van de aandelen van NV HBLM en Schiphol 40%. Met haar aanbod beoogt Schiphol een meerderheidsbelang van 80% in NV HBLM te verwerven, waarbij er door deze deelneming nieuwe aandelen worden uitgegeven. Schiphol is bereid om, net als in 2022, € 4,2 mln. te betalen voor dit aanvullende 40% aandelenbelang. Zij koppelt daaraan een negental voorwaarden. Bij integrale aanvaarding van het aanbod en de daaraan verbonden voorwaarden, is Schiphol bereid via een agiostorting een investering te doen in de luchthaven MAA van in totaal ruim € 33 mln.. Dit bedrag is inclusief de koopprijs voor de verwerving van de door NV HBLM uit te geven nieuwe aandelen.

Het aanbod van Schiphol verloopt op 31 december 2026, is eenmalig en kent volgens Schiphol een integraal karakter. Dat wil zeggen dat het aanbod niet is bedoeld als vertrekpunt voor onderhandeling en uitsluitend als een geheel kan worden aanvaard.

1.2. Doel

Deze bijlage beschrijft het aanbod, weegt de consequenties en de te maken afwegingen, en geeft daarmee opgeteld een beoordeling. Deze beoordeling is door het college van Gedeputeerde Staten vastgesteld en is bedoeld ter ondersteuning en onderbouwing van de benodigde besluitvorming.

1.3. Leeswijzer

Allereerst wordt in deze bijlagen de brief met het aanbod van Schiphol beschreven en geanalyseerd. Daarbij geldt dat “het aanbod” gezien moet worden als een integraal bod; de gestelde voorwaarden die Schiphol koppelt aan het aanbod om 80% aandeelhouder te worden van NV HBLM én in totaal ruim € 33 mln. te investeren, zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, moeten in totaliteit en in samenhang met elkaar beschouwd worden en zijn niet onderhandelbaar.

Ter duiding van het aanbod van Schiphol en om de gevolgen en consequenties goed te verankeren is, mede op verzoek van Schiphol, inmiddels een concept term-sheet uitgewerkt. Met een term-sheet wordt duidelijk hoe het aanbod vertaald wordt in eventuele transactiedocumenten en is helder hoe in de toekomst invulling kan worden gegeven aan het aanbod. De concept term-sheet, zoals bijgevoegd in bijlage 4, is mede gebruikt bij het komen tot de beoordeling.

Daar waar in deze bijlage gesproken wordt over "het aanbod" wordt bedoeld het aanbod van Schiphol onder een negental voorwaarden om 80% aandeelhouder te worden van NV HBLM én ruim € 33 mln. beschikbaar te stellen voor NV HBLM.

Daar waar dat nodig wordt geacht om het voornemen van Schiphol om meerderheidsaandeelhouder te worden nader te duiden óf om een (of meerdere) van de voorwaarden specifiek af te wegen in de beoordeling, wordt dit aangegeven.

Het aanbod is beoordeeld vanuit drie invalshoeken:

1. **Inhoudelijke en beleidsmatige beoordeling**
   Hierbij is beoordeeld of het aanbod past binnen de provinciale kaders en besluiten. Specifiek is hierbij beoordeeld of het past binnen de genomen besluiten in 2022 (zijnde Het Amendement 145 dat op 3 juni 2022 door Provinciale Staten is vastgesteld en de uitwerking daarvan waarover is besloten op 16 december 2022). Daarnaast is bekeken of het past binnen de provinciale (beleids)kaders zoals Sturing in Samenwerking 4.0. (hierna: SiS 4.0.), de uitwerking van de Financiële Verordening.
2. **Strategische beoordeling i.r.t. provinciale rol en belangen**
   Hierbij is beoordeeld of het aanbod bijdraagt aan de verdere ontwikkeling van een omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven waartoe in 2022 besloten is. Daarbij is tevens beoordeeld of er een passende provinciale rol ontstaat bij het aanvaarden van het bod of niet. Tevens is bekeken waarom Schiphol dit aanbod heeft gedaan en of zij de partij is die met een meerderheidsbelang NV HBLM kan door-ontwikkelen binnen de gestelde kaders. Daarnaast is gereflecteerd op de potentiële positie van de Provincie Limburg als minderheidsaandeelhouder in NV HBLM en of deze voldoende is om de kaders van 2022 te kunnen bewaken.
3. **Financiële beoordeling**
   Hierbij is beoordeeld wat financieel de gevolgen van het aanbod zijn voor NV HBLM en de Provincie, en hoe deze zich verhouden tot het scenario waarin het aanbod niet zou worden aanvaard.

De uitkomsten van de beoordeling vanuit de drie invalshoeken zijn vervolgens in samenhang met elkaar integraal getoetst en gewogen. Op basis daarvan is beoordeeld of aanvaarding van het aanbod, alles afwegend, wenselijk is voor Provincie Limburg.

In deze bijlage wordt eerst het aanbod van Schiphol geanalyseerd door aan te geven wat het bod inhoudt en hoe de 9 voorwaarden van Schiphol (per voorwaarde) zijn uitgewerkt in de concept term-sheet. Hierbij is ook beschreven waarom deze voorwaarden relevant zijn (voor Schiphol). Dit wordt gevolgd door een beschrijving van de referentiesituatie waar het aanbod van Schiphol aan gespiegeld is. Vervolgens is een beoordeling gemaakt aan de hand van de drie hierboven genoemde invalshoeken. Na de beoordeling en weging op basis van deze drie invalshoeken volgt nog een aantal contextelementen die relevant zijn voor het bod en een risicoanalyse. Op basis van dit alles wordt afgesloten met een integrale conclusie ten aanzien van het aanbod.

2. Interpretatie voorwaarden Schiphol

Schiphol heeft aan het aanbod om meerderheidsaandeelhouder van NV HBLM te worden een negental voorwaarden verbonden die met elkaar samenhangen en als zodanig als geheel moeten worden beschouwd. In dit hoofdstuk worden deze voorwaarden nader geduid. Per voorwaarde wordt aangegeven hoe deze in de concept term-sheet is verwerkt. Vervolgens worden de achtergrond, de werking van de voorwaarde en de gevolgen en aandachtspunten geschetst. Daarbij wordt nog geen waardeoordeel aan de voorwaarden gegeven.

De door Schiphol gestelde voorwaarden zijn inmiddels in samenspraak met Schiphol meer in detail uitgewerkt in een concept term-sheet. Bij de navolgende beschrijving van de voorwaarden is reeds rekening gehouden met de verdere uitwerking in de concept term-sheet. Daar waar er sprake is / lijkt van verschillen tussen de voorwaarden behorende bij het aanbod van Schiphol en de concept term-sheet is de concept term-sheet leidend.

De concept term-sheet zal indien Provinciale Staten besluiten om in te stemmen met het aanbod worden omgezet in een definitieve term-sheet die vervolgens wordt getekend door partijen. Daarna werken partijen de afspraken uit in definitieve transactiedocumenten.

2.1. Voorwaarde 1: Medewerking aandelenuitgifte à € 4,2 mln.

De voorwaarde (samengevat)
Provincie verleent medewerking bij benodigde besluitvorming omtrent de bijbehorende aandelenuitgifte. Schiphol betaalt hiervoor € 4,2 mln. aan NV HBLM.

Uitwerking van de voorwaarde
Volgens de concept term-sheet worden 15.000 nieuwe aandelen door NV HBLM aan Schiphol uitgegeven. Daarmee neemt het belang van Schiphol toe van 40% naar 80% en daalt het belang van de Provincie van 60% naar 20%. De betaling van € 4,2 mln. komt rechtstreeks ten goede aan NV HBLM.

Van belang is dat het bedrag van € 4,2 mln. onderdeel is van de totale investering van ruim € 33 mln. die Schiphol bereid is in NV HBLM te doen.

Achtergrond en werking
Schiphol verwijst voor het bedrag van € 4,2 mln. naar de transactie uit 2022, toen voor een belang van 40% hetzelfde bedrag is betaald. Die transactie was gebaseerd op de waardering die bij het businessplan uit 2022 hoorde. Schiphol is bereid om zonder nieuwe waardering van de onderneming hetzelfde bedrag als in 2022 te betalen, ongeacht de sindsdien behaalde resultaten. Schiphol stelt dat de aandelen nu maximaal de waarde hebben van destijds. De waardering van de aandelen kwam toen voort uit een bedrijfswaardeberekening die is gedaan op basis van het businessplan 2022 dat nog steeds

van kracht is. Een nieuwe waardering volgens dezelfde systematiek als in 2022 zou naar verwachting lager uitvallen.

De keuze voor een aandelenuitgifte hangt samen met de wens van Schiphol dat de betaling rechtstreeks aan NV HBLM ten goede komt. Daarmee wordt het eigen vermogen en de liquiditeitspositie van de luchthaven versterkt en ontstaat ruimte voor investeringen door NV HBLM.

Gevolgen en aandachtspunten
De aandelenuitgifte leidt ertoe dat het provinciale aandelenbelang afneemt van 60% naar 20%. De Provincie ontvangt geen deel van de € 4,2 mln. aangezien het bedrag wordt ingebracht bij NV HBLM. Een aandelenuitgifte verschilt daarin van een overdracht van bestaande aandelen, waarbij de verkopende aandeelhouder de opbrengst ontvangt.

2.2. Voorwaarde 2: Historische financiële constructies beëindigen

De voorwaarde (samengevat)
Historische financiële verhoudingen en constructies betreffende Provincie (en/of haar deelnemingen betrokken bij de luchthaven) en NV HBLM worden voorafgaand aan de aandelenuitgifte beëindigd, afgewikkeld of aangepast. Nog lopende leningen van de Provincie worden daarbij omgezet in agio. Ook de rekening-courantverhouding tussen MAABI BV en BPMAA BV moet zijn afgelost of op een andere manier tot tevredenheid van Schiphol zijn afgewikkeld.

Uitwerking van de voorwaarde
In de concept term-sheet is opgenomen dat de Provincie de resterende hoofdsommen van twee leningen omzet in agiokapitaal in NV HBLM. Het gaat om de lening uit 2016, met een resterende hoofdsom van circa € 1,47 mln., en de lening uit 2023, met een resterende hoofdsom van circa € 33,28 mln. Schiphol compenseert deze beide omzettingen middels een agiostorting in NV HBLM, berekend naar rato van haar huidige aandelenbelang van 40%. De agiostorting van Schiphol is onderdeel van de in het aanbod genoemde inleg van ruim € 33 mln..

Naast de leningen die de Provincie heeft uitstaan bij NV HBLM zijn er nog twee constructies tussen provinciale deelnemingen en de luchthaven die in dit kader relevant zijn en moeten worden afgewikkeld:

- De rekening-courantverhouding tussen MAABI BV en BPMAA BV, een dochter van PLAC BV. BPMAA BV heeft een rekening courant verplichting van € 5,5 mln. aan MAABI BV. Dit is dus een schuldpositie van BPMAA BV aan de luchthaven. Aflossing daarvan is onderdeel van afspraken die partijen in 2023 reeds hebben gemaakt. Deze zijn in de Algemene vergadering van Aandeelhouders (AvA) van NV HBLM in december 2025 bevestigd. BPMAA BV dient haar verplichtingen op korte termijn na te komen en de vordering van MAABI BV te voldoen. BPMAA BV is qua inkomsten afhankelijk van dividend uitkeringen van LDAVM NV/CV. Deze laatstgenoemde vennootschap kan dividend uitkeren op het moment dat de resterende, bij haar in eigendom zijnde, gronden worden verkocht. De grondverkopen zijn de laatste jaren achtergebleven. Omdat BPMAA BV een 100% dochter van PLAC BV is waar de Provincie voor 100% aandeelhouder van

is, is het aan de Provincie om ervoor te zorgen dat BPMAA BV over voldoende middelen beschikt om haar verplichtingen te kunnen voldoen.
- Nabetalingsverplichting tussen MAABI BV aan LDAVM NV/CV: MAABI BV heeft voor een bedrag van circa € 0,3 mln. een nabetalingsverplichting aan LDAVM NV/CV. MAABI BV betwist die vordering. LDAVM NV/CV zijn hier met NV HBLM (namens MAABI BV) over in gesprek om tot een oplossing te komen. In de concept term-sheet is afgesproken dat voor afronding van de transactiedocumenten voortkomend uit de definitieve term-sheet duidelijkheid moet komen over deze nabetalingsverplichting.

Achtergrond en werking
Schiphol wil de historische financiële verhoudingen tussen de Provincie en de luchthaven vereenvoudigen. Deze verhoudingen komen voort uit de periode voordat Schiphol toetrad als aandeelhouder. Schiphol is van mening dat de constructies het bedrijf extra belasten. Daarnaast is zij van mening dat het niet passend is als er substantiële leningen uitstaan bij de Provincie in een toekomstige rol als minderheidsaandeelhouder. De voorgestelde omzetting van leningen in agio versterkt bovendien het eigen vermogen van NV HBLM en beëindigt volledig de rol van de Provincie als financier van deze leningen.

De agiostorting /cashinbreng van Schiphol is bedoeld om de omzetting mede te financieren en daarmee de (boekhoudkundige) inbreng van de Provincie in de verhouding 60-40 te matchen. Daarmee wordt de financiële positie van NV HBLM versterkt.

Met betrekking tot de afwikkeling van de rekening courant verhouding tussen BPMAA en NV HBLM middels een door de Provincie via PLAC BV te verstrekken lening, zullen Provinciale Staten worden gevraagd eventuele wensen en bedenkingen kenbaar te maken. Het betreft zoals aangegeven de inlossing van eerder gemaakte afspraken.

Gevolgen en aandachtspunten
Voor de Provincie vervallen na omzetting de rente- en aflossingsontvangsten uit de betreffende leningen. De boekwaarde van de leningen wordt omgezet in een belang in de deelneming. Voor NV HBLM verbetert daardoor de balanspositie, terwijl Schiphol een aanvullende cashbijdrage levert.

2.3. Voorwaarde 3: Inbreng cargoloods

De voorwaarde (samengevat)
Het eigendom van het vastgoed van de Oostloods (ook wel bekend als Cargoloods-oost) dient aan de luchthaven MAA te worden overgedragen voordat de aandelenuitgifte plaatsvindt.

Uitwerking van de voorwaarde
De concept term-sheet gaat uit van overdracht van de Oostloods aan NV HBLM tegen een getaxeerde waarde van circa € 10,47 mln. De loods is getaxeerd door een onafhankelijk taxateur. Gezien de fiscale en juridische implicaties is in de concept term-sheet uitgewerkt dat de luchthaven de loods van de Provincie zal ‘kopen’ en dat de Provincie de opbrengst vervolgens als agiokapitaal in NV HBLM inbrengt. Strikt genomen gaat het niet om een verkoop van de loods, maar om het doorhalen van het door MAABI BV aan de Provincie

verstrekte recht van ondererfpacht en het afhankelijke opstalrecht, waardoor de erfpacht en van de betreffende percelen waarop de loods is gebouwd weer volledig bij MAABI BV, en daarmee NV HBLM, komt te liggen.

In de concept financiële uitwerking is opgenomen dat Schiphol de waarde van deze inbreng in cash matcht, naar rato van haar huidige aandelenbelang van 40%. Afgesproken is dat Schiphol de bijbehorende kosten voor de overdrachtsbelasting niet zal matchen. De inbreng van Schiphol is onderdeel van de in haar aanbodbrief genoemde inleg in agiostorting van ruim € 33 mln..

De precieze juridische en financiële uitwerking, waaronder de verwerking van overdrachtsbelasting en de vorm van de agiostortingen, moet nog in definitieve transactiedocumenten worden uitgewerkt en vastgelegd.

Achtergrond en werking
Schiphol acht het van belang dat vastgoed dat essentieel is voor de luchthavenexploitatie bij de luchthaven MAA zelf is ondergebracht. Daarmee worden eigendoms- en gebruiksverhoudingen eenvoudiger en sluit de verantwoordelijkheid voor het vastgoed beter aan bij de verantwoordelijkheid voor de exploitatie. Dit kan ook worden aangemerkt als een verdere vereenvoudiging van de governance van de luchthaven.

Met deze transactie wordt ook een stap gezet in de grond- en vastgoedontwikkeling die in het kader van de besluiten van 2022 aan MAA is gevraagd. De luchthaven heeft al eerder aangegeven essentieel vastgoed voor de luchthavenexploitatie in eigendom en eigen beheer te willen hebben. Daarmee kan dit vastgoed efficiënter en doelgerichter worden ingezet en onderhouden.

Gevolgen en aandachtspunten
De Provincie beëindigt met de overdracht haar rol als eigenaar en verhuurder van de Oostloods. De overdracht vindt plaats tegen de getaxeerde waarde, waarna de opbrengst weer in NV HBLM wordt ingebracht. Huurinkomsten komen hiermee te vervallen, maar daarvoor in de plaats wordt (eenmalig) een opbrengst gerealiseerd. De transactie heeft ook gevolgen voor de provinciale balans, vanwege de te realiseren boekwinst. Met de overdracht van de loods, zoals hiervoor beschreven, verdwijnt een oneigenlijk element uit de provinciale vastgoedportefeuille. Het in eigendom hebben en beheren van een cargoloods kan immers niet worden gerekend tot de provinciale kerntaken.

2.4. Voorwaarde 4: Timing inbreng Schiphol

De voorwaarde (samengevat)
De timing van de inbreng van middelen die Schiphol doet in het kader van de punt 2 en 3 afstemmen op het verkrijgen van de benodigde toestemmingen en vergunningen om de luchthaven te kunnen exploiteren.

Uitwerking van de voorwaarde
Schiphol koppelt het moment van financiële inbreng die samenhangt met de afwikkeling van de historische financiële verhoudingen en de overdracht van de aandelen, aan het verkrijgen van de benodigde toestemmingen en vergunningen om de luchthaven te kunnen exploiteren.

Op basis van de concept term-sheet is te herleiden dat Schiphol circa € 22 mln. in principe voorwaardelijk inbrengt. Bij het verkrijgen van de benodigde vergunningen en toestemmingen worden deze middelen daadwerkelijk door Schiphol ingebracht.

Achtergrond en werking
Voor Schiphol zijn de benodigde vergunningen om de luchthaven te kunnen exploiteren relevant sinds de eerste gesprekken van toetreding in 2022. Schiphol heeft bij toetreding in 2022 als aandheelouder van NV HBLM daarom reeds aangegeven dat de verkrijging van het Luchthavenbesluit, de omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit (voorheen natuurvergunning/ Wnb-vergunning) en de certificering van de baan (zodat het gebruik van de volledige baanlengte is geborgd) cruciaal zijn om MAA te kunnen exploiteren. Daarom hebben Provincie en Schiphol in 2022 afspraken gemaakt over een terugkoopverplichting van de aandelen als de benodigde vergunningen niet tijdig tot stand komen. Schiphol handhaaft dit standpunt en koppelt daar dus ook een deel van haar toekomstige inbreng aan. Zie hiervoor ook voorwaarde 9.

Gevolgen en aandachtspunten
Gevolg van deze voorwaarde is dat de luchthaven MAA een deel van de middelen van Schiphol pas ontvangt na het verkrijgen van de hiervoor genoemde vergunningen. Schiphol vraagt de Provincie wel om reeds nu al invulling te geven aan de provinciale inleg en inbreng. Bijvoorbeeld het omzetten van de leningen in agiokapitaal, zodat het bedrijf geen onnodige rente- en aflossingsverplichtingen meer heeft. Mede uit staatssteunoptiek is het echter van belang van de Provincie qua timing van haar inleg gelijk optrekt met Schiphol. In de concept term-sheet is dit ook als zodanig uitgewerkt. Kortgezegd betekent dit dat ook de Provincie haar acties (en middelen zoals NEDAB-subsidie) deels koppelt aan het verkrijgen van een luchthavenbesluit en de benodigde vergunningen. Daar waar deze uiteindelijk niet worden verkregen kan de Provincie ook haar bijdragen (of voorgenomen stortingen, subsidies, etc.) stopzetten.

Gelet op het belang van het verkrijgen van de genoemde vergunningen, zullen beide aandeelhouders de inzet van de luchthaven om de vergunningen te verkrijgen op de voet volgen. Het is in belang van de onderneming dat er zo snel duidelijkheid komt over de vergunningen.

2.5. Voorwaarde 5: Achterstallig onderhoud

De voorwaarde (samengevat)
Provincie geeft uitvoering aan de in 2022 gemaakte afspraken inzake het beschikbaar stellen van middelen voor achterstallig onderhoud. De huidige prognoses voor het afwikkelen van het achterstallig onderhoud vallen hoger uit dan de afgesproken +/- 10% bandbreedte van destijds. De Provincie dient daarom aanvullend € 7 mln. beschikbaar te stellen.

Uitwerking van de voorwaarde

In 2022 is met Schiphol de afspraak gemaakt dat de Provincie de kosten van het toen bestaande achterstallig onderhoud draagt. Daartoe is in eerste instantie door de Provincie een bedrag van € 70 mln. beschikbaar gesteld. Omdat de totale omvang van deze kosten destijds op onderdelen niet exact konden worden vastgesteld, is daarbij de afspraak gemaakt dat een bandbreedte van plus of min 10% wordt gehanteerd om de uiteindelijke kosten te kunnen dekken. Inmiddels is duidelijk dat de kosten van achterstallig hoger uitvallen dan voorzien, en ook hoger dan de afgesproken bandbreedte. Gelet op de gemaakte afspraken is de Provincie daarom gehouden om aanvullend € 7 mln. (10% van € 70 mln.) beschikbaar te stellen. Dit is in de concept term-sheet opgenomen.

Achtergrond en werking

De aanbiedingsbrief van Schiphol vermeldt dat de totale kosten voor het achterstallig onderhoud naar verwachting ruim € 78 mln. bedragen. Van de luchthaven MAA is inmiddels een overzicht van achterstallig onderhoud en achterstallige investeringen ontvangen dat optelt tot circa € 85,1 mln. (zie onderstaande tabel).

OVERZICHT ACHTERSTALLIG ONDERHOUD			
	Vastgesteld budget 2022	Update 2026	Verschil
Overzicht achterstallig onderhoud			
Baanrenovatie	35.334.786	33.409.310	-1.925.476
Taxibanen en rijbanen	21.689.775	28.333.332	6.643.557
P1	1.100.000	1.350.000	250.000
Gebouwen	10.821.910	12.676.374	1.854.464
Subtotaal	68.946.471	75.769.016	6.822.545
Overzicht geconstateerd extra achterstallig onderhoud			
Security - screeningsmachine	-	-	-
Security - waarborgen instandhouding gebiedsstatus	350.000	350.000	-
Legionella	180.000	-	-180.000
Koeling	375.000	500.000	125.000
Subtotaal	905.000	850.000	-55.000
Achterstallige investeringen			
Sleutelplan	-	350.000	350.000
IT-omgeving en core applicaties	-	1.345.000	1.345.000
10Kv ringleiding	-	1.500.000	1.500.000
Ondermijning security	-	750.000	750.000
Elektrificatie materieel - ultrafijnstof en Chroom 6	-	4.496.000	4.496.000
Subtotaal	-	8.441.000	8.441.000
Totaal	**69.851.471**	**85.060.016**	**15.208.545**

Tabel: Overzicht achterstallig onderhoud

Van belang is dat de achterstallige investeringen genoemd in bovenstaand overzicht niet onder de in 2002 opgenomen indicaties vallen. Deze investeringen zijn wel noodzakelijk. Het gaat om investeringen op het vlak van security, IT en software. Dit zijn kostencategorieën die in 2022 niet zijn meegenomen. Toen lag de focus op de infrastructuur (verhardingen, platformen en rijbanen) en de gebouwen op het terrein. De luchthaven en Schiphol geven aan dat deze kosten destijds ook meegenomen hadden moeten worden, aangezien op deze vlakken ook sprake was van achterstallig onderhoud.

Gevolgen en aandachtspunten

De aanvullende bijdrage van € 7 mln. heeft financiële gevolgen voor de Provincie. In de aanloop naar de besluitvorming in december 2022 zijn Provinciale Staten weliswaar

geïnformeerd over de afspraak inzake de bandbreedte van plus of min 10%, maar is verzuimd om een aanvullende (risico)reservering te doen, waar nu wel aanspraak op wordt gedaan. Deze middelen zullen daarom alsnog beschikbaar moeten worden gesteld. Uit oogpunt van staatssteun is het raadzaam om dit in de vorm van een bijdrage in de NEDAB-kosten te doen. Dit kan omdat ruim 10% van het achterstallig onderhoud als NEDAB-kosten kan worden gekwalificeerd. Dit wordt in de transactiedocumenten nader uitgewerkt.

Als de Provincie de € 7 mln. extra beschikbaar stelt dan heeft de Provincie volledig voldaan aan de afspraken inzake achterstallig onderhoud. Kosten boven de bandbreedte van +/- 10% zoals afgesproken in 2022, zijnde de kosten hoger dan € 77 het bedrag van € 77 mln. komen voor rekening van het bedrijf en daarmee (wellicht) voor rekening van beide aandeelhouders.

Dit punt rondom het achterstallig onderhoud kan niet alleen gezien worden in het kader van het aanbod van Schiphol. De luchthaven heeft inmiddels prognoses gemaakt dat de kosten voor achterstallig onderhoud boven de € 77 mln. uitkomen. Dit betekent dat, los van het aanbod dat Schiphol nu doet, het realistisch is om te verwachten dat er op termijn een vraag zal komen aan de provincie in dat kader voor aanvullende financiering binnen de afgesproken bandbreedte van +/- 10%. Schiphol en Luchthaven zullen naar verwachting überhaupt een beroep doen op de provincie in het kader van de gemaakte afspraken in 2022. Dit is dus ook een risico in het referentiescenario (zoals beschreven in hoofdstuk 3).

2.6. Voorwaarde 6: NEDAB-bijdrage

De voorwaarde (samengevat)

De Provincie blijft verantwoordelijk voor een tegemoetkoming in de NEDAB-kosten overeenkomstig de in 2022 gemaakte afspraken. Schiphol stelt als voorwaarde dat deze bijdrage – op onderdelen - wordt versneld, en binnen een periode van 10 jaar, aan NV HBLM beschikbaar wordt gesteld.

Uitwerking van de voorwaarde

Schiphol beargumenteert dat zij als commerciële marktpartij in de periode 2026-2035 stevig zal bijdragen in de economische kosten en investeringen van de luchthaven om de luchthaven rendabel te maken. Tegen deze achtergrond vraagt Schiphol de Provincie als overheidsorgaan de zogenaamde NEDAB-kosten voor niet-economische diensten van algemeen belang (hieronder vallen bijvoorbeeld de kosten voor veiligheid, brandweer en luchtverkeersleiding) conform de in 2022 gemaakte afspraken te dragen. Hierbij wordt de reeds toegezegde NEDAB-subsidie gehandhaafd, maar wordt gevraagd om het deel van € 1,9 mln. dat in 2022 aanvullend besloten is te versnellen. Dit kan volgens Schiphol, omdat zij verwacht dat de luchthaven MAA vanaf 2036 structureel voldoende resultaat zal behalen om zelf een aanzienlijk deel van de NEDAB-kosten vanuit de exploitatie te kunnen opvangen. Derhalve is Schiphol ervan overtuigd dat MAA vanaf 2036 met een substantieel lagere provinciale bijdrage in de NEDAB-kosten toekan.

Achtergrond en werking
Provinciale Staten hebben bij besluit van 16 december 2022 een structurele NEDAB-subsidie van € 5,5 mln. per jaar beschikbaar gesteld, waarvan minimaal een ondergrens van € 1,9 mln. voor een periode van 30 jaar (tot en met 2053) in de participatie-overeenkomst is vastgelegd.

Het voorstel van Schiphol komt erop neer dat een deel van de jaarlijkse NEDAB-bijdrage van € 1,9 mln. in de periode 2026-2035 versneld zal worden uitbetaald en de resterende bijdragen van € 1,9 mln. vanaf 2025 komen te vervallen.

Dit resulteert er in dat in de periode 2026-2035 gemiddeld € 1.428.389 per jaar meer NEDAB-subsidie beschikbaar komt (bovenop de huidige € 5,5 mln.). Daarentegen wordt de NEDAB-subsidie vanaf boekjaar 2036 definitief € 1,9 mln. lager vastgesteld (als afslag op de huidige € 5,5 mln.). Het effect over de jaren wordt visueel weergegeven in de ingevoegde grafiek in hoofdstuk 6.3 van deze bijlage. De afspraken in de concept term-sheet komen hiermee overeen.

Gevolgen en aandachtspunten
Een structurele verhoging van de NEDAB-subsidie met € 1.428.389 per jaar, leidt tot een totaalbedrag van € 6.928.389 per jaar in de periode 2026-2035. Daar de meerjarenraming in de begroting 2027 niet verder gaat dan 2030, is het budgettaire voordeel vanaf 2036 vooralsnog niet zichtbaar.

Ondanks voornoemde verhoging van de NEDAB-subsidie voor de periode 2026-2035, zal de NEDAB-subsidie in enig jaar nooit hoger kunnen worden vastgesteld dan de werkelijke NEDAB-kosten in datzelfde jaar.

Zowel in de huidige afspraken uit 2022 als ook in bijgevoegde concept term-sheet is opgenomen dat de maximale NEDAB-subsidie omlaag zal worden bijgesteld indien de luchthaven positieve bedrijfsresultaten behaalt. Dit potentiële voordeel zal op dat moment in de begroting dan wel jaarrekening worden verwerkt.

2.7. Voorwaarde 7: Bedrijfsrisico’s rondom PFAS en Crashtender

De voorwaarde (samengevat)
Risico’s verband houdende met PFAS en de mogelijke verplichting tot aanschaf van elektrisch aangedreven crashtenders komen niet voor rekening of risico van Schiphol of NV HBLM.

Uitwerking van de voorwaarde
In de concept term-sheet wordt uitgegaan van een mogelijke provinciale bijdrage voor de sanering van PFAS-verontreinigde gronden die vrijkomen bij het uitvoeren van achterstallig onderhoud op Platform A en Platform B, tot maximaal € 4 mln. Daarbij moet NV HBLM zich eerst inspannen om de kosten te beperken door bijvoorbeeld de betreffende gronden binnen het luchtvaartterrein een bestemming te geven (wellicht in de vorm van een afschermende geluidswal). Ook moeten partijen, inclusief Schiphol in de rol van

meerderheidsaandeelhouder, zich inspannen om kosten te mitigeren, en/of om hiervoor bijdragen van derden te genereren. Eventuele ontvangen bijdragen worden verrekend met de provinciale bijdrage.

In de concept term-sheet wordt vastgelegd dat het alleen om de PFAS-verontreinigde gronden bij Platform A en Platform B gaat. Eventueel in de toekomst geconstateerde PFAS-verontreinigingen op andere locaties binnen het luchtvaarterrein zal NV HBLM zelf moeten dragen.

De concept term-sheet bevat een afspraak voor het geval een wijziging van wet- en regelgeving MAA verplicht tot vervanging van de aanwezige crashtenders door elektrisch aangedreven crashtenders. Hierbij geldt dat er nadrukkelijk gezocht is om de risico's en verplichtingen voor de provincie rondom dit onderwerp te minimaliseren en zeker nog geen financiële verplichtingen aan te gaan. Dit onder andere vanwege het aandachtspunt dat het risico rondom de crashtenders niet te herleiden is naar de kaders en afspraken zoals gemaakt in 2022. Daarom zijn er beheersmaatregelen getroffen om toch tot afspraken te kunnen komen.

Allereerst geldt dat partijen constateren dat op dit moment dit risico nog niet aan de orde is en er daarom nog geen financiële afspraken nodig zijn. Vervolgens hebben partijen op basis van de aanbiedingsbrief wel afspraken gemaakt voor als zich in de toekomst toch een wettelijke verplichting voordoet tot vervanging van de huidige crashtenders. Hieromtrent is afgesproken dat mochten de huidige crashtenders vanwege toekomstige wetgeving eerder vervangen moeten worden, dan zullen partijen zich allereerst inspannen om externe financiering of subsidies te verkrijgen. Mocht dat niet lukken of mochten de verkregen middelen ontoereikend zijn, dan heeft de Provincie toegezegd om aan Provinciale Staten voor te leggen of zij op dat moment bereid is om deze kosten te vergoeden. De Provincie is daartoe bereid omdat deze kosten te kwalificeren zijn als NEDAB-kosten conform de huidig wet- en regelgeving, en het dan regelgeving betreft die door een overheid is opgelegd. Het is dan aan Provinciale Staten om hierover te beslissen. Feitelijk kan er dan ook nee gezegd worden. Op dit moment is er dan dus ook (nog) geen sprake van een financiële verplichting voor de Provincie.

Als verdere beheersmaatregel is opgenomen dat deze afspraak komt te vervallen indien de wet- en regelgeving er niet komt, of niet in werking treed (of als dit niet leidt tot een wettelijke vervangingsverplichting), danwel als er reeds dividend is uitgekeerd door NV HBLM aan de aandeelhouders.

Verder wordt, ondanks dat er nu nog geen financiële afspraken gemaakt zijn, reeds meegegeven dat elektrisch aangedreven crashtenders momenteel nog niet beschikbaar zijn en er daardoor nog niet exact in te schatten is wat de aanschafkosten zullen zijn. Vooralsnog wordt een schatting gemaakt van € 3 - € 3,5 mln. voor drie elektrische crashtenders, maar dat is slechts een indicatief bedrag.

Achtergrond en beoogde werking

Voor PFAS gaat het om mogelijke toekomstige saneringskosten. Deze waren in 2022, op de benoemde locaties, niet in beeld. Omdat de PFAS-verontreinigingen echter voor 2022 zijn ontstaan, acht Schiphol het reëel dat deze kosten niet voor haar rekening komen.

In 2022 is inzichtelijk gemaakt dat sprake is van PFAS-verontreinigingen op locaties op en rondom de start- en landingsbaan. In het kader van de scenario's die voorlagen over de toekomst van de luchthaven is destijds onderzocht wat de bodemkwaliteit was om zo te beoordelen of een functiewijziging (financieel) haalbaar en uitvoerbaar zou zijn. Uit dit onderzoek kwam naar voren gekomen dat er op plekken rondom de start- en landingsbaan PFAS aanwezig is. Zolang deze gronden niet worden geroerd, hoeft de grond niet worden gesaneerd. De PFAS-verontreiniging waar bij deze door Schiphol gestelde voorwaarde op wordt gedoeld bevindt zich bij de platformen A en B. Bij die platformen moet achterstallig onderhoud plaatsvinden waarbij de gronden worden geroerd.

Voor crashtenders gaat het nog niet om financiële afspraken. Een en ander is afhankelijk van wet- en regelgeving en van de beschikbaarheid van geschikte elektrische voertuigen. Partijen onderschrijven dat een dergelijke aanschaf onder de categorie NEDAB-kosten kan vallen en dat deze eventuele wet- en regelgeving wordt opgelegd door een overheid. Daarom wil Schiphol de kosten bij de overheid neerleggen. De Provincie is momenteel niet bereid hier al financiële toezeggingen op te doen. Daarom is afgesproken dat partijen eerst afwachten of deze regelgeving er daadwerkelijk komt. Ook is afgesproken dat partijen, als de wetgeving er komt, eerst zullen kijken of externe financiering of subsidies een mogelijkheid zijn om dit te financieren. Indien dit niet het geval is, is de provincie bereid een financieel besluit richting Provinciale Staten voor te bereiden. Provinciale Staten kan op dat moment besluiten of zij bereid is deze kosten voor haar rekening te nemen of niet.

Gevolgen en aandachtspunten

De afspraken kunnen leiden tot toekomstige (financiële) verplichtingen voor de Provincie. De omvang en timing zijn op dit moment nog onbekend. Voor PFAS is in de concept term-sheet een maximum garantstelling van € 4 mln. genoemd, maar de precieze begrenzing van de betreffende gronden en kosten moet nog worden vastgelegd. Het risico boven de gemaximeerde provinciale garantstelling is voor rekening van luchthaven MAA als eigenaar van de gronden. Zie ook hoofdstuk 7 van dit document.

Voor de crashtenders is nog geen sprake van een financiële afspraak noch van een vastgestelde kostenomvang. Getracht is in de concept term-sheet de risico's voor de Provincie zo veel als mogelijk te mitigeren en de afspraken zodanig te maken dat besluitvorming in financiële zin hierover nog plaats moet vinden.
Hierbij wordt meegegeven dat ook in de toekomst er geen directe grondslag is om de kosten van de aanschaf van elektrische crashtenders (volledig) bij de Provincie neer te leggen of af te dwingen. Ook al kunnen de aanschafkosten als NEDAB-kosten worden aangemerkt, de Provincie heeft nooit toegezegd alle NEDAB-kosten voor haar rekening te nemen. Het is, als het zo ver komt op basis van de afspraken, dan aan Provinciale Staten om hier budget voor vrij te maken of niet.

2.8. Voorwaarde 8: Benodigde aanpassingen met nieuwe aandelenverhouding

De voorwaarde (samengevat)

De beoogde wijziging van de aandeelhoudersverhouding dient gepaard te gaan met een passende aanpassing van de governance, informatievoorziening, besluitvormingsprocessen en governancerechten binnen NV HBLM en haar dochterondernemingen.

Uitwerking van de voorwaarde

De concept term-sheet gaat uit van behoud van de bestaande hoofdstructuur van bestuur, managementteam, algemene vergadering van aandeelhouders en raad van commissarissen. De aandeelhoudersovereenkomst en bijbehorende documenten worden aangepast aan de nieuwe aandelenverhouding. Ook de voorbehouden aangelegenheden worden aangepast en in lijn gebracht met een substantieel meerderheidsbelang van Schiphol en een minderheidsbelang van de Provincie. Daarbij ook rekening houdend met ieders rol. Die van de Provincie is gekoppeld aan die van publieke partner in de regio die dient toe te zien op de borging van de door Provinciale Staten in 2022 vastgestelde publieke kaders en regionale belangen. Ook in het toezichthoudend orgaan (RvC) zijn de publieke belangen terug te zien, in die zin dat de toekomstige RvC mede bestaat uit een commissaris met het profiel ‘regionale verbondenheid’.

De concept term-sheet bevat daarnaast afspraken over informatievoorziening, waaronder gelijktijdige informatieverstrekking aan aandeelhouders en periodieke financiële rapportages.

Achtergrond en beoogde werking

De (nieuwe) governance moet aansluiten bij de nieuwe aandeelhoudersverhouding. Ook in relatie tot verdeling van zeggenschap, verantwoordelijkheid en financiële risico’s. Schiphol wil als meerderheidsaandeelhouder meer ruimte krijgen om de operationele en commerciële ontwikkeling van NV HBLM aan te sturen. De Provincie blijft betrokken bij de borging van de regionale en publieke belangen en de naleving van de kaders van Amendement 145.

Gevolgen en aandachtspunten

De invloed van de Provincie in de aandeelhoudersvergadering neemt af doordat haar belang van 60% naar 20% daalt. De bescherming van de Provincie als minderheidsaandeelhouder is daarom afhankelijk van de precieze afspraken in de aandeelhoudersovereenkomst en de statuten.

In de definitieve transactiedocumenten zal duidelijk zijn welke besluiten instemming van de Provincie vereisen, hoe de kaders van Amendement 145 worden geborgd en welke informatie de Provincie ontvangt. Om daar nu al duiding bij te hebben zijn daar afspraken over gemaakt in de concept term-sheet, Die afspraken zijn gebaseerd op (en voldoen aan) de provinciale kaders voor onze deelnemingen zoals opgenomen in SiS 4.0.

2.9. Voorwaarde 9: Overnameverplichting i.r.t. Luchthavenbesluit

De voorwaarde (samengevat)

Conform de bestaande aandeelhoudersovereenkomst uit 2023 blijft een totale overnameverplichting van de aandelen van Schiphol door de Provincie bestaan, indien de benodigde toestemmingen en vergunningen voor het kunnen exploiteren van de luchthaven niet worden verkregen. Dit betreft een Luchthavenbesluit en baancertificering, de benodigde omgevingsvergunning voor een Natura-2000 activiteit (voorheen natuurvergunning / Wnb-vergunning) en de toestemming om te kunnen proefdraaien met straalmotoren.

Voor de goede orde: er is geen sprake van een automatisme in die zin dat de Provincie de aandelen van Schiphol moet kopen bij het niet verkrijgen van de vergunningen. Schiphol dient zich hierop te beroepen.

Uitwerking van de voorwaarde

In de concept term-sheet is opgenomen dat de bestaande overnameverplichting wordt gehandhaafd voor zowel het huidige als het nieuw uit te geven aandelenbelang van Schiphol. Daarmee heeft de verplichting betrekking op het volledige belang van 80%. In de concept term-sheet is als uitgangspunt opgenomen dat er mocht het aan de orde zijn een marktconforme prijs wordt betaald, met als maximum de totale transactiewaarde die Schiphol voor haar 80% aan aandelen heeft betaald: € 8,4 mln.

Achtergrond en beoogde werking

De overnameverplichting is opgenomen in de bestaande afspraken tussen de aandeelhouders uit 2022. Schiphol verlangt dat deze afspraak ook na de wijziging van een aandeelhoudersverhouding blijft gelden. De voorwaarde hangt samen met het belang dat Schiphol hecht aan het verkrijgen van de benodigde vergunningen en toestemmingen om de luchthaven te kunnen exploiteren binnen de kaders van 2022.

Gevolgen en aandachtspunten

Bij het niet tot stand komen van de benodigde vergunningen en toestemmingen ontstaat de verplichting voor de Provincie om de aandelen van Schiphol over te nemen, indien Schiphol zich daarop beroept. Dit brengt op dat moment een financiële verplichting met zich mee, die conform de concept-term-sheet wordt gemaximeerd op € 8,4 mln. Dit is het bedrag dat Schiphol betaald heeft in 2022 vermeerderd met de kosten van de thans beoogde / voorliggende aandelentransactie.

Aandachtspunt betreft hierbij de waardering in de toekomst, mocht dit scenario optreden. Van belang is dat het gaat om de waardering van NV HBLM (en haar onderleggers) als luchtvaartonderneming (en bestemming). Er bestaat namelijk een risico dat zonder luchthavenbesluit geen luchthaven meer te exploiteren is en er dan al gekeken wordt naar de (her)ontwikkelingswaarde van het terrein. Dat is echter niet de intentie van deze afspraak.

3. De referentiesituatie

In dit hoofdstuk wordt de situatie die dient als referentie voor de beoordeling van het aanbod van Schiphol beschreven. Uitgangspunt daarbij vormt de besluitvorming van Provinciale Staten in 2022. Daarbij is tevens de huidige situatie van de luchthaven, financieel en voor wat betreft de governance, in ogenschouw genomen.

3.1. Achtergrond

Provinciale Staten hebben op 3 juni 2022 besloten de luchthaven onder voorwaarden open te houden en hebben met Amendement 145 de kaders vastgesteld voor een omgevings-bewuste en toekomstbestendige luchthaven. De onderdelen van Amendement 145 omvatten kaders omtrent het vinden van een omgevingsbewuste samenwerkingspartner, verduurzaming, het oprichten van een omgevingsfonds, vastgoedontwikkeling, uitfasering van de meest lawaaiige en vervuilende toestellen, reductie van ernstig gehinderden, een passende governancestructuur en een investeringsplan tot 2035.

Uitvoering wordt gegeven aan de in 2022 door Provinciale Staten genomen besluiten. Het Amendement 145 Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA' vormt hierbij de basis.

Amendement 145 gaat uit van "het open houden van MAA". Het daar uiteindelijk op gebaseerde businessplan van MAA voldoet aan de acht voorwaarden van het amendement (gelabeld a t/m h). Het businessplan van MAA is opgesteld "in de geest van scenario 2&3", zoals deze op 3 juni 2022 bij Provinciale Staten voor lagen. Daarmee dient MAA te opereren binnen de duidelijke kaders inzake hinderbeperking, verduurzaming, etc. waarbij zowel passagiers als vracht (cargo) wordt afgehandeld en er in de toekomst een transitie wordt gemaakt naar een duurzame luchthaven met onder andere afhandeling van elektrisch vliegen. Dit is ook het kader waar Gedeputeerde Staten in hun rol van actief aandeelhouder van NV HBLM sinds 2022 op monitort. En vormt ook het uitgangspunt en de referentiesituatie voor de beoordeling van het aanbod van Schiphol.

Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten kennisgenomen van het op Amendement 145 gebaseerde businessplan voor de transitie van MAA. Ook hebben zij besluiten genomen over onder meer de financiering van de luchthaven en de "NEDAB-bijdrage". Dit is de bijdrage voor de kosten die de luchthaven maakt voor Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang (hierna: NEDAB). De huidige aandeelhoudersverhouding bedraagt 60% voor de Provincie en 40% voor Schiphol.

Het aanbod van Schiphol wordt beoordeeld binnen de beleidsmatige keuze uit 2022 om de luchthaven onder de gestelde kaders open te houden. De vraag die nu wel ook voorligt is of het aanbod van Schiphol het gestelde kader van 2022 beter uitvoerbaar maakt.

3.2. Beschrijving referentiesituatie

Algemeen

Onder referentiesituatie wordt verstaan de situatie waarin niets wordt gewijzigd en bijvoorbeeld de bestaande aandeelhoudersverhouding (60-40) blijft bestaan. Deze situatie doet zich voor als het aanbod van Schiphol niet wordt aanvaard.

In dat scenario komen de voorgestelde aandelenuitgifte, de daarbij behorende financiële inbreng van Schiphol en de beoogde wijzigingen in de governance niet tot stand. Om de doelstellingen in het businessplan 2022, waar Provinciale Staten mee hebben ingestemd, alsnog te halen zal MAA ook in dat geval maatregelen moeten treffen en verbeteringen moeten doorvoeren. De luchthaven blijft dan aangewezen op de huidige financieringsstructuur en zal bij toekomstige financieringsvragen een beroep doen op beide aandeelhouders in de huidige verhouding. Wanneer beide aandeelhouders akkoord gaan met een eventuele financieringsvraag dan staat de Provincie voor 60% aan de lat om het benodigde agiokapitaal in te brengen. Op dit moment bestaat er geen inzicht in de omvang

De referentiesituatie is de huidige situatie. De referentiesituatie is vanuit zowel financieel als governance-perspectief in beeld gebracht. Het aandelenbelang in NV HBLM is daarbij 60% Provincie en 40% Schiphol.

Voor het referentiescenario geldt dat het bedrijf achterloopt op haar doelstellingen als opgenomen in het businessplan van 2022. Niet uit te sluiten is daarom dat er in de (nabije) toekomst een financieringsvraag aan de aandeelhouders gesteld zal worden. Momenteel is niet in te schatten wat de omvang en timing van een dergelijke vraag zal zijn. Dit scenario is daarom niet als een vaststaand financieel resultaat / effect in te schatten, maar is als risico ten opzichte van het aanvaarden van het aanbod van Schiphol beoordeeld.

en timing van eventuele toekomstige financieringsvragen. Dit scenario is daarom niet als een vaststaand financieel resultaat / effect in te schatten, maar dient als risico ten opzichte van het aanvaarden van het aanbod van Schiphol te worden beoordeeld.

Financieel perspectief

Ter verdieping op het referentiescenario wordt in deze paragraaf de financiële referentiesituatie geschetst.

De luchthaven heeft in 2022 het businessplan 2022 opgeleverd met een (financiële) prognose met doorkijk tot en met het jaar 2035. Dit businessplan bevat aanvangsverliezen voor de eerste jaren. Tevens bevat dit businessplan een gelimiteerd financieringstekort voor het kunnen doen van de benodigde investeringen, dat op termijn uit de verwachte vrije kasstromen van de exploitatie zou kunnen worden gedekt.

In de lopende exploitatie heeft de luchthaven de afgelopen jaren grotere aanvangsverliezen dan in voornoemd businessplan waren voorzien. Dit heeft geleid tot intering op de

beschikbare liquide middelen. Hiermee ontstaat het risico dat er uiteindelijk onvoldoende vrije kasstromen zijn om de geplande investeringen volgens planning te kunnen uitvoeren.

Momenteel werkt de luchthaven aan de hand van een vastgestelde begroting die loopt van 1 januari 2026 tot en met 30 juni 2027. Schiphol heeft zich bij de vaststelling van deze begroting bereid verklaard NV HBLM een garantstelling à € 4,5 mln. te geven om eventuele tegenvallers op te kunnen vangen. Daarmee geldt dat de luchthaven MAA op dit moment over voldoende liquide middelen beschikt voor de huidige begrotingsperiode.

De luchthaven werkt momenteel aan de begroting voor de periode ná 30 juni 2027, waarbij het een reële inschatting is dat zonder aanvullende financiering (van aandeelhouders) óók in de volgende begrotingsperiode geen tot weinig financiële ruimte zal zijn om de benodigde investeringen te kunnen uitvoeren. Met het uitstellen van investeringen die nodig zijn voor het versterken van de exploitatie verliest de luchthaven de benodigde slagkracht en zal de realisatie van het businessplan 2022 verder onder druk komen te staan.

De luchthaven heeft als onderdeel van de aangekondigde verbetermaatregelen aangegeven dat aanvullende gerichte investeringen – bovenop de investeringen in het businessplan – nodig zijn om de exploitatie van de luchthaven de gewenste verbeterimpuls te geven. Om deze investeringen mogelijk te maken is aanvullende financiering nodig. De verwachting lijkt gerechtvaardigd dat beide aandeelhouders binnen afzienbare tijd en in de huidige aandelenverhouding (60% Provincie en 40% Schiphol) om aanvullend agiokapitaal zal worden gevraagd om voornoemde investeringen mogelijk te maken, ten einde weer op koers te komen van het businessplan 2022.

Indien en zodra de luchthaven met een dergelijk financieringsverzoek komt, dan zijn er diverse scenario's mogelijk, waaronder:

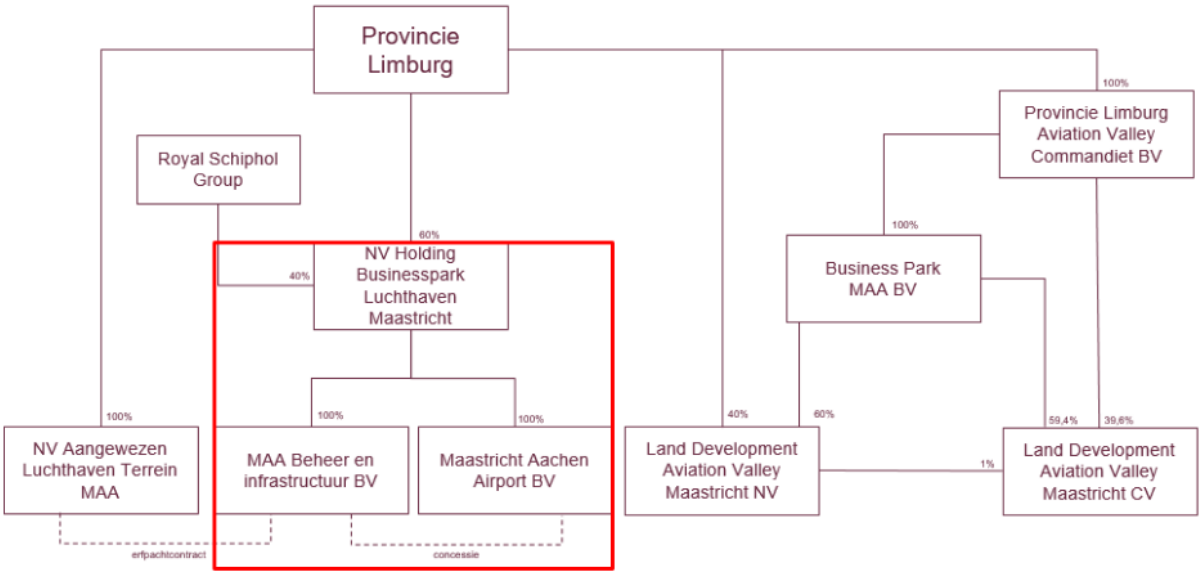
1. Beide aandeelhouders stemmen **niet** in met het verstrekken van het benodigde en gevraagde nieuw agiokapitaal in de vorm van liquide middelen:
   In dit scenario zal de luchthaven de luchthavenexploitatie blijven uitvoeren, zonder het kunnen doen van de benodigde investeringen. Hierbij zullen de doelen uit het businessplan 2022 waarschijnlijk verder uit zicht raken en zullen op termijn mogelijk zelfs onvoldoende liquide middelen beschikbaar zijn voor de exploitatie. In dit scenario kunnen ook de rente- en aflossingsverplichtingen op de provinciale leningen en de huurstromen op Cargoloods Oost op termijn onder druk komen te staan, met potentiële voorzieningen of afwaarderingen tot gevolg.
2. Beide aandeelhouders stemmen **wél** in met het verstrekken van het benodigde en gevraagde agiokapitaal in de vorm van liquide middelen:
   Dit vraagt op dat moment om een besluit van Provinciale Staten in haar bevoegdheid tot budgetrecht. In dit scenario zullen beide aandeelhouders in de huidige verhouding (60% Provincie; 40% Schiphol) nieuwe middelen in de vorm van agiokapitaal beschikbaar stellen. Daar de luchthaven in dat geval expliciet behoefte heeft aan liquide middelen, zal het voor hen niet helpend zijn als de Provincie haar kapitaalinbreng in de vorm van een (niet-liquide) lening conversie of overdracht van vastgoed zou doen.

3. Slechts één van beide aandeelhouders is bereid om aanvullend agiokapitaal te storten:
   Daar de luchthaven niet in de financiële positie verkeerd om nog meer rente en aflossing te kunnen betalen, zal een aandeelhouderslening geen optie zijn. Indien slechts één van de aandeelhouders nieuw kapitaal wenst te verstrekken, zal dat (in het meest waarschijnlijke geval) leiden tot nieuwe afspraken tussen de aandeelhouders over aandelenbelang, verwatering, enzovoort. Ofwel in meer of mindere mate hetgeen momenteel als aanbod van Schiphol voorligt, met dien verstande dat voorliggend bod, en de bijbehorende financiële parameters, dan is verlopen.

Verder betreft het een aandachtspunt dat de luchthaven inmiddels prognoses heeft gemaakt dat de kosten voor achterstallig onderhoud boven de € 77 mln. uitkomen (zie hoofdstuk 2.5.). Dit betekent dat, los van het aanbod dat Schiphol nu doet, het realistisch is om te verwachten dat er op termijn een vraag zal komen aan de provincie in dat kader voor aanvullende financiering binnen de afgesproken bandbreedte van +/- 10%. Schiphol en Luchthaven zullen naar verwachting überhaupt een beroep doen op de provincie in het kader van de gemaakte afspraken in 2022

Governance perspectief
Ter verdieping op de governance van de referentiesituatie geldt dat het aanbod van Schiphol toeziet op een aandelentransactie binnen NV HBLM. Het is een aanbod om een extra belang in deze deelneming te nemen. Onderstaand organogram verandert hierdoor qua structuur niet.

In de huidige situatie zijn afspraken gemaakt omtrent bescherming van de minderheidsaandeelhouder (Schiphol) en hoe besluiten en dergelijke tot stand komen. Deze gaat uit van een meerderheidsbelang van de Provincie van 60% en zijn daar op gebaseerd.



Figuur: Organogram

Uit het organogram blijkt niet wat de rol van de Provincie op andere onderdelen is. Zo is de Provincie bijvoorbeeld eigenaar van de cargoloods-Oost op het luchthaventerrein. Deze verhuurt zij aan MAABI BV (een dochter van NV HBLM). Daarnaast zijn er op onderdelen financiële afspraken gemaakt en (kruis)verbanden aangegaan tussen de deelnemingen in onderstaand organogram. Het aanbod van Schiphol ziet ook toe op dit soort governance-gerelateerde onderwerpen. De andere rollen en bevoegdheden van de Provincie en de rechtspersonen binnen de groep NV HBLM zijn inzichtelijk gemaakt in bijlage 3 rollendocument.

4. Inhoudelijke en beleidsmatige beoordeling

Voor het kunnen maken van de inhoudelijke en beleidsmatige beoordeling van het aanbod, is beoordeeld hoe het aanbod van Schiphol past binnen de eerder genomen besluiten en de relevante provinciale (beleids)kaders zoals de financiële verordening en SiS 4.0..

4.1 Eerder genomen besluiten

Zoals is aangegeven in hoofdstuk 3 wordt als referentiesituatie de besluitvorming door PS van 2022 gehanteerd, zijnde Amendement 145.

In Amendement 145 is geformuleerd op basis waarvan de keuze is gemaakt om de luchthaven open te houden. Provinciale Staten hebben besloten om de luchthaven open te houden omdat deze belangrijk is voor de regionale en nationale infrastructuur, steun heeft van een meerderheid van de Limburgers en kansen biedt door de schaarste aan luchtvaartslots in Nederland en daarmee van belang is voor de regio als voor Nederland.

Amendement 145 vormt het uitgangspunt van het provinciale beleid; de besluiten die Provinciale Staten hierover in 2022 namen, worden uitgevoerd. Het aanbod van Schiphol stelt Amendement 145 niet ter discussie. De effecten van het aanbod van Schiphol moeten wel worden beoordeeld ten opzichte van de besluiten en kaders uit 2022, om te kunnen bepalen of deze passend zijn.

Provinciale Staten hebben haar besluit destijds ook genomen omdat de start- en landingsbaan gerenoveerd moest worden. Deze kapitaalintensieve renovatie was nodig omdat het gebruik anders onveilig kon worden en de baan mogelijk niet meer zou mogen worden gebruikt.

Het aanbod is getoetst aan de relevante uitgangspunten en onderdelen van Amendement 145. De toetsing richt zich allereerst op de vraag of het aanbod de voorwaarden uit het Amendement raakt en, indien dat het geval is, vervolgens op de vraag of het aanbod de beleidsmatige kaders wijzigt, dan wel de uitvoering ervan ondersteunt of bemoeilijkt:

Voorwaarden Amendement 145	Raakt aanbod voorwaarde?	Toelichting / analyse
Beslispunt 1: Open houden luchthaven	Nee.	Het aanbod is gericht op vergroting van de verantwoordelijkheid van Schiphol voor de verdere ontwikkeling van NV HBLM en MAA. Daarmee verandert het aanbod de keuze uit 2022 niet.
Beslispunt 2: Financiering voor baanrenovatie	Nee.	De baanrenovatie heeft inmiddels plaatsgevonden.
3a: Toetreden omgevings-	Nee.	Schiphol is sinds 2023 medeaandeelhouder en biedt nu aan haar belang te vergroten. Schiphol geeft aan dat de publieke

bewuste samenwerkings-partner		kaders uit 2022 blijven gelden. De grotere rol van Schiphol kan meer luchtvaartexpertise en uitvoeringskracht aan MAA bieden. Schiphol heeft de afgelopen jaren laten zien een omgevingsbewuste samenwerkingspartner te zijn. Ook dit aanbod doet zij mede omdat zij het belangrijk vindt dat de regio betrokken blijft. Vandaar dat continuering van de rol van de Provincie (als minderheidsaandeelhouder) onderdeel is van het aanbod. Mede om de regionale en publieke belangen te borgen en niet te tornen aan de uitgangspunten van het businessplan 2022 dat gebaseerd is op het volledige Amendement 145.
3b: Verduurzaming (en elektrisch vliegen)	Nee.	De doelstelling van verduurzaming blijft onderdeel van de in 2022 gekozen koers. De voortgang van elektrisch vliegen is vertraagd. Het aanbod verandert die beleidsdoelstelling niet, maar creëert op zichzelf ook geen (nieuwe) zekerheid dat de doelstelling wordt gehaald. De aangekondigde verbeter-maatregelen van de luchthaven en rapportages van HBLM moeten de voortgang realiseren en inzichtelijk maken.
3c: Omgevings-fonds	Nee.	Het omgevingsfonds is een onderdeel van de gekozen koers uit 2022. De voorliggende transactie heeft generlei betrekking op dit fonds. Dit blijft gehandhaafd en zelfstandig opereren.
3d: Vastgoed-ontwikkeling	Ja.	• De overdracht van de Oostloods aan de luchthaven MAA komt mede voort uit de wens van de luchthaven om cruciaal vastgoed in eigen beheer te hebben. Dit draagt bij aan een directere relatie tussen het vastgoed en de luchthaven-exploitatie, zodat deze elkaar kunnen versterken. • De overdracht van de loods behelst een eerste stap in de bredere (en op onderdelen nog te ontwikkelen) vastgoedvisie van de luchthaven. De eerste stappen zijn wel duidelijk en daar past ook de wens in om de cargoloods te verwerven. De vastgoedvisie en doorontwikkeling daarvan is op zichzelf dus niet direct verbonden met het aanbod van Schiphol. Wel kan Schiphol als grootaandeelhouder MAA helpen met grond- en vastgoedexpertise. Haar aanbod om meerderheidsaandeelhouder te worden zal een grotere betrokkenheid op dit vlak ook niet uitsluiten.
3e: Uitfaseren van de meest lawaaiige en vervuilende toestellen	Nee.	• Het aanbod van Schiphol raakt niet de onderleggers en kaders van het businessplan van 2022, gebaseerd op Amendement 145. • De doelen op dit vlak zijn op onderdelen al gerealiseerd en hebben continue aandacht van de luchthaven. Het aanbod van Schiphol heeft daar geen effect op.

3f: Verlagen ernstig gehinderden	Nee.	• Het aanbod van Schiphol raakt niet de onderleggers en kaders van het businessplan van 2022, gebaseerd op Amendement 145. • De doelen voor het terugdringen van het aantal ernstig gehinderden en de kaders voor het weren van nachtvluchten (sluiting van de luchthaven tussen 6.00 en 7.00 uur) blijven leidend. Dit is ook geborgd in het reeds door MAA aangevraagde Luchthavenbesluit.
3g: Governance en aandeel-houderspositie	Ja.	Amendement 145 eiste dat de Provincie niet langer de enige aandeelhouder zou zijn. De toetreding van Schiphol in 2023 gaf daaraan invulling. Het aanbod van Schiphol is hierin een volgende stap en verlaagt het provinciale belang van 60% naar 20%. Dit past bij de richting van samenwerking met een externe partij, maar heeft wel gevolgen voor de provinciale zeggenschap en het risicoprofiel. Daarbij geldt dat de Provincie de kaders van Amendement 145 ook in de nieuwe situatie kan blijven bewaken.
3h: Investerings-plan tot en met 2035	Ja.	• Het aanbod herschikt de financiering van NV HBLM en de provinciale financiële relatie met de luchthaven. Daarbij geldt dat de Provincie niet gevraagd wordt aanvullende liquiditeit in te brengen, met uitzondering van voorwaarde 5 omtrent het achterstallig onderhoud (waar in 2022 reeds mee is ingestemd). Meer hierover in hoofdstuk 6. • Schiphol is bereid (de benodigde) aanvullende liquiditeit in te brengen en de Provincie investeert niet met aanvullende liquide middelen. Daarmee past het aanbod van Schiphol binnen Amendement 145. • Wel heeft dit aanbod boekhoudkundige effecten voor de Provincie. Deze staan nader gespecificeerd bij de financiële beoordeling (hoofdstuk 6). • Tevens wordt de Provincie gevraagd haar afspraken na te komen rondom achterstallig onderhoud. Dit zijn afspraken die in 2022 zijn gemaakt om de daadwerkelijke kosten van het achterstallig onderhoud af te rekenen binnen een bandbreedte van +/- 10%. Deze kosten zullen naar verwachting ruim hoger uitvallen en dus wordt er een aanvullende (en daarmee gemaximeerde) provinciale bijdrage gevraagd van € 7 mln.

Het aanbod van Schiphol werkt op drie aspecten van Amendement 145 door:

- de grond- en vastgoedstrategie, nu de overdracht van de Oostloods als voorwaarde wordt gesteld,
- de governancestructuur, nu de onderlinge verhoudingen zullen wijzigen bij een verandering in de aandelen;

- het investeringsplan tot 2035 nu de financiering opnieuw wordt geordend en dit boekhoudkundige effecten heeft voor de provincie en de provincie aan haar afspraken rondom achterstallig onderhoud dient te voldoen.

Kaders 2022

Provinciale Staten hebben in 2022 de kaders voor de toekomst van de luchthaven geschetst. Amendement 145 en het daarop gebaseerde businessplan dienen daarbij als de onderleggers. Hierboven is geconcludeerd dat het aanbod van Schiphol op drie onderdelen een doorwerking heeft naar Amendement 145. Voor deze 3 onderdelen dient beoordeeld te worden of het aanbod van Schiphol (en de effecten daarvan) daarmee passen, of afwijken van de kaders van 2022. Onderstaand de analyse:

Voorwaarden Amendement 145 die raken aan het aanbod van Schiphol	Beoordeling: past het effect van het aanbod bij de kaders van 2022?
3d: Vastgoedontwikkeling	Ja, gevraagd is in 2022 om een visie op vastgoedontwikkeling. • De ontwikkelde visie van MAA is om cruciaal vastgoed voor haar exploitatie in eigendom te hebben. Dat komt ook voort uit de gevoerde gesprekken van de afgelopen maanden. De cargoloods is momenteel in eigendom van de Provincie en cruciaal voor de operatie. • De verwerving c.q. inbreng van de loods moet gezien worden als een eerste stap om ook grond- en vastgoed een grotere bijdrage te laten leveren in het optimaliseren van de exploitatie van de luchthaven. Beheer en onderhoud komen in eigen beheer en kunnen worden meegenomen in de totaalportefeuille. Daarnaast vallen huuruitgaven weg (voor de luchthaven). Indien de luchthaven verder groeit kan grond- en vastgoed een grotere rol krijgen in het vormen van een robuuste en toekomstbestendige exploitatie van de luchthaven.
3g: Governance en aandeelhouderspositie	Ja, gevraagd is in 2022 om een governancestructuur met een duidelijke roldefinitie waarbij Provincie niet langer enig aandeelhouder is. • De Provincie blijft bij acceptatie van het aanbod betrokken en is niet de enig aandeelhouder. • De governancestructuur wordt zodanig aangepast dat sprake is van een meerderheidsbelang van Schiphol en een minderheidsbelang van de Provincie. Dat is normaal en passend bij de gewenste roldefinitie. Schiphol is immers de meerderheidsaandeelhouder met verstand van de sector en de luchthavenexploitatie. De Provincie is de aandeelhouder die de publieke belangen borgt en de toeziet op de naleving van de in 2022 gestelde kaders. Tevens is zij in staat regionale kansen te verbinden. • De historische (financiële) constructies worden zo veel mogelijk beëindigd waardoor de governance duidelijker en

	transparanter wordt en er minder (financiële afhankelijkheden en belangen) zijn tussen deelnemingen. V Enkele van deze constructies zoals de leningen bestaan enkel tussen Provincie en luchthaven, hetgeen eigenlijk al niet goed past in een situatie met een medeaandeelhouder die een meerderheidsbelang wil nemen. Door deze te beëindigen ontstaat een situatie die daar beter op aansluit, zeker ook als de Provincie een positie als minderheidsaandeelhouder krijgt. Daarnaast geldt dat Schiphol en Provincie het wenselijk achten om de governance van de luchthaven verder te professionaliseren en als actief aandeelhouder daar het bedrijf ook op te monitoren.
3h: Investeringsplan tot en met 2035	Ja, gevraagd is in 2022 om een investeringsplan inclusief financieringsbehoefte. • Het investeringsplan is onderdeel van het businessplan 2022. Dit businessplan blijft overeind. Dezelfde doelen en kaders worden gehanteerd. De weg ernaar toe zal, gezien de resultaten de eerste jaren, bijgesteld worden. • Schiphol is bereid om aanvullende cash in te leggen om de luchthaven de middelen te geven deze doelen te bereiken. • Aan Provincie wordt, buiten de aanvullende middelen die voortkomen uit afspraken gemaakt in 2022 inzake het achterstallig onderhoud, geen aanvullende cashbijdrage gevraagd. Er is dan ook geen sprake van een aanvullende financieringsbehoefte vanuit de Provincie die in afwijking zou zijn van de afspraken uit 2022. Wel is sprake van boekhoudkundige effecten. Aandachtspunt vormt de voorwaarde van Schiphol om het mogelijke financiële risico met betrekking tot toekomstige verplichte vervanging van de bestaande crashtenders, niet bij de beide aandeelhouders gezamenlijk neer te leggen mocht dat nodig zijn. In de concept term-sheet zijn hiertoe beheersmaatregelen opgenomen. Allereerst zijn er nu geen financiële afspraken gemaakt. Wel is vastgelegd dat mocht het risico zich in de toekomst voordoen partijen zich in eerste instantie inspannen de kosten elders te verhalen (bijvoorbeeld bij het Rijk die de verplichting oplegt). Daarnaast is vastgelegd dat de Provincie op het moment dat de verplichting ontstaat en de kosten niet door derden worden gedragen, nog een besluit moet nemen over het al dan niet bekostigen van de aanschaf van de elektrische crashtenders. Daarmee gaat de Provincie op dit moment en met voorliggend voorstel géén juridische financiële verplichting aan. Door deze beheersmaatregel wordt ook dit punt als passend gezien binnen de kaders van 2022.

Het effect dat plaatsvindt past dus is in alle 3 de gevallen binnen de kaders en afspraken van de besluiten uit 2022 en het toen aangenomen Amendement 145. Er wordt immers geen afwijking daarop voorgesteld vanuit het aanbod van Schiphol. Er is wel sprake van een aantal boekhoudkundige effecten echter zonder consequentie voor de financiering zoals besloten in 2022 of voorwaarden die op dit moment vragen om een additionele investering vanuit de Provincie. Ook de aanvullende middelen à € 7 mln. voor achterstallig onderhoud zijn conform de afspraken van 2022.

Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat met het accepteren van het aanbod de beleidsmatige kaders van Amendement 145 ook uitgangspunt blijven bij de toekomstige exploitatie en verdere ontwikkeling van de luchthaven en dat het aanbod van Schiphol aansluit op alle onderdelen van het Amendement 145. Daarbij ontstaan er voor de provincie alleen boekhoudkundige effecten. Tevens dient de provincie invulling te geven aan haar afspraak rondom achterstallig onderhoud, zoals gemaakt in 2022.

Het aanbod past daarmee binnen alle kaders en afspraken die door provinciale staten zijn opgesteld in 2022 voor de luchthaven, waarbij er voor de provincie wel boekhoudkundige effecten zijn.

4.2 Interne (beleids)kaders

De Financiële Verordening Provincie Limburg is relevant als kader om het aanbod van Schiphol te beoordelen. SiS 4.0 is daarbinnen het provinciale investeringskader en relevant voor de provinciale deelnemingen. Naast de toets aan Amendement 145 dient het aanbod derhalve ook getoetst te worden aan SiS 4.0. Dit kader is relevant omdat het aanbod van Schiphol niet alleen leidt tot een wijziging van het aandelenbelang in NV HBLM (van 60% naar 20%), maar ook tot een wezenlijke verandering van de provinciale rol, zeggenschap, financiële betrokkenheid, risicoverdeling en governance.

Voor deze beoordeling zijn in het bijzonder de volgende onderdelen van SiS 4.0 relevant:

1. **Publiek en provinciaal belang**: blijft de samenwerking bijdragen aan de publieke en provinciale belangen die met MAA worden gediend?
2. **Rol- en instrumentkeuze**: Welke rollen heeft de Provincie nog in de toekomst? is een provinciaal minderheidsbelang van 20% een passende en proportionele rol om de regionale en publieke belangen te blijven borgen?
3. **Good governance**: zijn zeggenschap, verantwoordelijkheden, informatievoorziening, toezicht en verantwoording passend ingericht bij de nieuwe aandeelhoudersverhouding?
4. **Risicobeheersing en risicoverdeling**: zijn de financiële en overige risico’s van de wijziging inzichtelijk, verdeeld en beheersbaar?
5. **Exit**: is de gedeeltelijke vermindering van het provinciale belang beoordeeld op gevolgen voor het publieke belang, de continuïteit van de luchthaven en de financiële positie van de Provincie?

	Onderdelen SiS 4.0	Toelichting / analyse
1	Publiek en provinciaal belang	De meerwaarde van Schiphol zit in de combinatie van operationele expertise, netwerk, uitvoeringskracht en financiële betrokkenheid (private belangen), terwijl de Provincie haar rol behoudt als bewaker van de publieke en regionale belangen.
2	Rol- en instrument keuze	• Indien het aanbod van Schiphol wordt aanvaard, heeft de Provincie niet langer de rol van **financier**. • Wel blijft de Provincie **subsidient** voor de NEDAB-subsidie. Dit was in het verleden al zo en zal ook in de toekomst zo blijven, en is in lijn met de werkwijze op andere regionale luchthavens. • Als 20% **aandeelhouder** houdt Provincie volledige grip op onderwerpen uit Amendement 145 en dus de publieke kaders. Voor deze onderwerpen is unanieme besluitvorming vereist. • Provincie blijft (bloot) **eigenaar** van de ondergrond, ook als we de loods niet meer in eigendom hebben. Dit eigendom zit bij NV ALTMAA. Het aanbod van Schiphol heeft daar geen effect op. De provincie is na effectuering enkel geen eigenaar meer van het opstal Cargoloods-Oost
3	Good governance	• De aandeelhoudersovereenkomst is voor een minderheidsaandeelhouder het belangrijkste contractuele instrument om invloed en zeggenschap vast te leggen. Zonder aanvullende afspraken gaan wet en statuten veelal van besluitvorming volgens gewone meerderheid uit. Vandaar dat in een nieuwe aandeelhoudersovereenkomst afspraken worden vastgelegd over de bescherming van de Provincie als minderheidsaandeelhouder. Concreet betekent dit dat voor specifiek aangeduide besluiten unanimiteit is vereist. Zonder instemming van de Provincie kan een dergelijk besluit niet worden genomen. • Een aanpassing van de informatievoorziening zoals door Schiphol voorgesteld, laat onverlet dat van de huidige informatievoorziening op basis van SiS 4.0 niet wordt afgeweken.
4	Risicobeheersing en risicoverdeling	Zie hiervoor hoofdstuk 6/7/8 van deze bijlage.
5	Exit	Het verminderen van het belang van de Provincie in NV HBLM van 60% naar 20% houdt mede een gedeeltelijke exit in. De term ‘exit regeling‘ wordt conform SiS 4.0 ook gebruikt voor het gedeeltelijk beëindigen van bestuurlijke, financiële en/of operationele betrokkenheid van de Provincie bij een verbonden partij. In dat kader dienen de volgende onderwerpen te worden beoordeeld: • *Publiek belang* Het publieke belang is in 2022 onderzocht. Vervolgens is dit verankerd in Amendement 145. Dit Amendement blijft ook na de gedeeltelijke exit het uitgangspunt. Daarom is het ook van belang dat de Provincie betrokken blijft bij NV HBLM. Dat geeft Schiphol aan, en zij biedt ook die ruimte en die rol aan de Provincie. De Provincie zou voor de borging van het publiek belang ook een rol moeten houden. Een rol als minderheidsaandeelhouder en regionale partner past daarbij. De gedeeltelijke afbouw van het provinciale aandeel betekent daarmee dus niet dat het publieke belang wordt losgelaten. De Provincie blijft vanuit haar resterende betrokkenheid toezien op de borging van dit belang, binnen de mogelijkheden die haar

		resterende aandeelhouderspositie biedt en de afspraken die daarover in de aandeelhoudersovereenkomst worden vastgelegd. • *Resterende zeggenschap van de Provincie* Na de vermindering van het provinciale belang van 60% naar 20% verandert de zeggenschapspositie van de Provincie. De resterende zeggenschap is gebaseerd op de positie van minderheidsaandeelhouder. In de concept term-sheet is opgenomen hoe de Provincie betrokken blijft bij de governance en besluitvorming. Hierbij is vastgelegd dat de Provincie zeggenschap blijft houden omtrent de onderdelen van Amendement 145, die in het ondernemingsplan (lees businessplan) van NV HBLM terugkomen. Hiermee wordt geborgd dat de door Provinciale Staten in 2022 vastgestelde kaders voor de transitie van MAA geheel in acht worden genomen en invulling wordt gegeven aan de toekomstige rol van de provincie die beoogd is. Namelijk die van regionale partner die ook de kaders en belangen van de regio beschermt en inbrengt. De gemaakte afspraken in de concept term-sheet en de daarbij behorende invloed zijn ingericht en beoordeeld conform de uitgangspunten van SiS 4.0. • *Continuïteit van de luchthaven* De continuïteit van de luchthaven wordt geborgd. Schiphol treedt als marktpartij aanvullend toe. Een marktpartij met kennis op het gebied van luchthavenexploitaties, die bereid is een financiële impuls te geven aan de luchthaven MAA van ruim € 33 mln.. Het verkopen c.q. inbrengen van de loods en het wegvallen van de leningen (inclusief rente- en aflossingsbetalingen) verbeteren het bedrijfsresultaat van de luchthaven. Dit alles versterkt de continuïteit. • *Positie van regionale stakeholders* Bij de gedeeltelijke exit wordt voortgebouwd op de besluitvorming uit 2022. De daarin vastgestelde kaders en doelen blijven leidend. Voor regionale stakeholders biedt dit continuïteit: de uitgangspunten zijn bekend en de gedeeltelijke wijziging van het provinciale aandeel is gericht op het verder realiseren van de eerder vastgestelde doelen en kaders. Bij de verdere uitwerking is het wel van belang dat de regionale stakeholders binnen die kaders herkenbaar worden meegenomen.

Marktfalen

Vanuit intern beleid en SiS 4.0. is tevens het begrip marktfalen relevant. Het aanbod van Schiphol en de daaruit voortvloeiende aandelentransactie passen bij het uitgangspunt van beleidskader SiS 4.0, dat de Provincie alleen een private rol vervult wanneer marktpartijen de betreffende activiteit niet, of niet voldoende, oppakken. In SiS 4.0 wordt dit aangeduid als marktfalen. Tegen deze achtergrond kan worden gesteld dat het marktfalen afneemt. Immers, Schiphol, een private partij met (de juiste) kennis en kunde, is bereid een aanvullend aandeel in de onderneming te nemen. Deze private partij is echter niet bereid om voor 100% aandeelhouder te worden.

De transactie kan daarom worden gezien als een passende ontwikkeling: de Provincie hoeft niet nadrukkelijker als marktpartij op te treden dan nodig is, terwijl een private partij haar

betrokkenheid vergroot. De transactie is daarmee in beginsel in lijn met de overige onderdelen van SiS 4.0.. Dit is bovenstaand getoetst.

Kortom, het aanbod van Schiphol voldoet op het gebied van het onderdeel marktfalen tevens aan onze interne beleidskaders en het niet accepteren van het aanbod zou daar feitelijk niet mee in een lijn zijn.

Conclusie
Het aanbod van Schiphol dient naast Amendement 145 ook aan SiS 4.0. te worden getoetst als uitwerking van de Financiële Verordening. Dit is relevant omdat het aanbod van Schiphol leidt tot een wijziging van het aandelenbelang en daarmee tot een verandering van de provinciale rol, de zeggenschap, de financiële betrokkenheid, de risicoverdeling en de governance. Deze verhoudingen wijzigen op de genoemde onderdelen weliswaar, maar passen binnen de kaders van SiS 4.0.. Ook bij een belang van 20% in NV HBLM kan de Provincie, op basis van haar aandeelhouderspositie en onderliggende afspraken, het publieke belang blijven waarborgen. Ook ten aanzien van het aspect ‘marktfalen’ past aanvaarding van het aanbod van Schiphol binnen de kaders van SiS 4.0., terwijl het niet accepteren daar feitelijk niet mee in een lijn is.

5. Strategische beoordeling

Voor de strategische beoordeling en betekenis van het aanbod van Schiphol is op de volgende 5 vragen antwoord gegeven:

1. Wat is de meerwaarde van een uitbreiding van het aandeelhoudersbelang van Schiphol?
2. Waarom doet Schiphol dit aanbod?
3. Wat is de meerwaarde voor de provinciale deelneming c.q. de luchthaven MAA van het aanbod van Schiphol?
4. Welke voordelen heeft het voor Provincie Limburg om minderheidsaandeelhouder te zijn?
5. Kan voldoende geborgd worden dat nu en in de toekomst de publieke kaders voor de exploitatie van de luchthaven waartoe in 2022 besloten is, als uitgangspunt gehanteerd blijven?

5.1. Meerwaarde uitbreiding aandeelhoudersbelang van Schiphol

In 2022 is in het kader van de besluitvorming door PS geconstateerd dat een ervaren en omgevingsbewuste samenwerkingspartner noodzakelijk is om binnen de gestelde kaders te komen tot de beoogde doorontwikkeling van de luchthaven. In Schiphol is deze partner in 2022 gevonden, waarbij zij in 2023 officieel is toegetreden. Nu is een aanbod van Schiphol met een uitbreiding van haar belang aan de orde.

De meerwaarde van Schiphol ligt primair in het feit dat zij als onderneming de exploitatie van luchthavens als kernactiviteit heeft. Schiphol beschikt daarbij over brede kennis en ervaring op het gebied van de exploitatie van luchthavens met de daarbij behorende onderdelen en aspecten zoals passagiersafhandeling, cargo, commerciële ontwikkeling, acquisitie, netwerkrelaties, governance en samenwerking en concurrentie in de luchtvaartketen. Dit zijn precies die domeinen waarop MAA in de komende jaren verder moet versterken om te transformeren tot de luchthaven waar in 2022 toe is besloten. Schiphol is daarbij als partner een meerwaarde om de luchthaven als onderneming met haar kennis en kunde verder te ontwikkelen.

De Provincie is primair sterk in het borgen van publieke belangen, regionale inbedding van de luchthaven en bestuurlijke verbinding,

Omdat Schiphol, meer dan de Provincie, beschikt over de benodigde kennis, ervaring, en het netwerk om de luchthaven de gestelde doelen uit 2022 te laten behalen, ligt een grotere rol van Schiphol door de uitbreiding van het aandeelhoudersbelang voor de hand.

Het is daarbij ook als meerwaarde te kwalificeren dat de grootste risico’s en de zwaarste verantwoordelijkheden komen te liggen bij die aandeelhouder met de competenties op het gebied van de exploitatie van de luchthaven.

Dat Schiphol serieus werk wil maken van het versterken van de luchthaven en vertrouwen heeft in het alsnog behalen van de doelstellingen in het businessplan 2022, blijkt naar onze

mening ook uit het feit dat men bereid is om ruim € 33 mln. (extra) in te brengen met inachtneming van de door Provinciale Staten gestelde kaders in 2022.

Conclusie
Schiphol beschikt over de operationele kennis, ervaring en netwerken die nodig zijn om de luchthaven verder te ontwikkelen en de in 2022 vastgestelde doelen te realiseren. Als meerderheidsaandeelhouder kan Schiphol beter en sneller dan in een minderheidsrol de operationele regierol pakken ten aanzien van het inbrengen van haar kennis, ervaring en netwerken. De Provincie blijft vanuit haar rol verantwoordelijk voor de borging van de publieke belangen, regionale inbedding en bestuurlijke verbinding. Een groter belang voor Schiphol sluit ook aan bij de verdeling van risico's en verantwoordelijkheden kijkend naar het type organisatie. De extra financiële inbreng van ruim € 33 mln. onderstreept daarbij de gewenste betrokkenheid van Schiphol en de haalbaarheid die zij (nog steeds) in de ontwikkeling van MAA ziet binnen de kaders van 2022.

5.2 Reden aanbod Schiphol

De reden voor Schiphol om dit aanbod te doen is primair om een groter belang in de luchthaven te verkrijgen om daarmee het luchtvaartsysteem in Nederland verder te beschermen. Daaruit blijkt dat Schiphol de luchthaven MAA van betekenis acht voor het luchtvaartsysteem en daarmee voor de strategische autonomie van ons land.

Tegelijkertijd zal meespelen dat voor Schiphol door een (aanvullend) belang in luchthaven MAA groeisynergiën in het luchtvaartsysteem benut kunnen worden. Te meer, nu de capaciteit op luchthaven Schiphol zelf door strenge regels is beperkt. Daarnaast doet zij dit aanbod om haar financiële risico's te spreiden en winst te behalen als "Schiphol Group".

Schiphol doet dit aanbod tegelijkertijd ook omdat zij samen met ons constateert dat er verbeteringen nodig zijn op de luchthaven MAA om de doelen van 2022 te bereiken. Pas dan wordt ook invulling gegeven aan de bredere doelstellingen van Schiphol. MAA zal namelijk beter moeten gaan presteren dan de afgelopen periode. Schiphol heeft, zo blijkt uit het aanbod, de afweging gemaakt dat een grotere betrokkenheid noodzakelijk is om de governance, uitvoeringskracht en financieringsbasis van MAA structureel te versterken, waarbij zij de kaders en doelen uit 2022 respecteert. Schiphol spreekt daarmee niet alleen vertrouwen uit richting onderneming en medeaandeelhouder Provincie Limburg, maar ook naar de gehele luchtvaartsector. Dit draagt bij aan het vertrouwen van de markt in de MAA als luchthaven.

Deze motivering is geloofwaardig en consistent vanuit de positie van Schiphol als luchthavenexploitant. Ook is deze motivering in lijn met de besluitvorming van 2022 waarbij ook is geconstateerd dat de luchthaven MAA van betekenis is voor de (regionale) economie. Ingeschat wordt daarbij dat Schiphol ook synergievoordelen kan behalen voor haar luchthaven in Amsterdam in combinatie met haar andere luchthavens in Nederland. Denk daarbij aan zaken als gezamenlijke inkoop, acquisitie, etc.. Daarnaast ziet Schiphol vanzelfsprekend ook dat er een limiet zit aan de Nederlandse luchtvaartcapaciteit. Indien de groeimogelijkheden elders afnemen kan zij proberen te bewerkstelligen dat de capaciteit van

MAA wordt benut. Daarbij is MAA voor Schiphol een unieke regionale luchthaven in Nederland, namelijk de enige luchthaven met ook de mogelijkheid om cargo te ontvangen en af te wikkelen.

MAA blijft ook naar de mening van Schiphol een luchthaven met een mix van cargo en passagiers, zoals in het businessplan 2022 is beschreven. Wel zal naar verwachting de focus in eerste instantie liggen op het uitbreiden van de cargo-volumes. Het verdienvermogen van MAA dient namelijk zo snel mogelijk te worden vergroot. De groei van de vrachtafhandeling biedt daar de beste mogelijkheden toe.

Schiphol onderschrijft het belang van de afhandeling van passagiers om in een behoefte van de regio te voorzien, maar ook om fluctuaties in de cargo-sector te kunnen opvangen. Datzelfde zal in de toekomst gelden voor elektrisch vliegen. Nadeel van de cargo-afhandeling is dat hier relatief de grootste hinder door ontstaat op de omgeving. Daarbij geldt dat de luchthaven zal moeten acteren binnen de kaders van 2022. Dus ook op het gebied van het terugdringen van het aantal ernstig gehinderden. De Provincie zal hier als minderheidsaandeelhouder op kunnen blijven toezien en Schiphol respecteert ook de daartoe gemaakte afspraken.

Conclusie
Het aanbod van Schiphol is naast een financiële motivatie ook gedaan vanuit een strategische keuze voor haar eigen organisatie en om nadrukkelijker verantwoordelijkheid te nemen voor de toekomst van MAA en het beschermen van de Nederlandse luchtvaartcapaciteit.

5.3 Meerwaarde voor de luchthaven

Voor de luchthaven MAA ligt de meerwaarde van het aanbod van Schiphol in de combinatie van versterking van de governance, meer uitvoeringskracht, inhoudelijke expertise en een kapitaalinjectie. Daarnaast zal door de voorwaarden die Schiphol stelt een situatie ontstaan waarbij de balans- en liquiditeitspositie van de deelneming verbetert. Onder andere door het omzetten van de lopende leningen vanuit de Provincie (= vreemd vermogen) in agio (= eigen vermogen) en het vereenvoudigen van de governance waarbij historisch gegroeide structuren genormaliseerd worden. Zo wordt de Cargoloods-oost in eigen beheer verkregen zodat MAA daar strategischer mee kan omgaan bij de exploitatie van de luchthaven. Bovendien is dit een stap passend binnen de vastgoedstrategie van het bedrijf.

Schiphol wil door te kiezen voor een positie als meerderheidsaandeelhouder zeggenschap, verantwoordelijkheid en uitvoeringskracht beter met elkaar in balans brengen. Voor MAA betekent dit dat effectiever op verbeteringen kan worden gestuurd, dat governance en organisatie verder kunnen professionaliseren en dat de luchthaven nadrukkelijker gebruik kan maken van de kennis, ervaring en het netwerk van een aandeelhouder voor wie de exploitatie van luchthavens de kernactiviteit is. Daarbij gaat het onder meer om ondersteuning op het gebied van luchthavenoperatie, commerciële ontwikkeling, cargo, netwerkrelaties, acquisitie, veiligheid, governance en prestatiesturing. In combinatie met de voorgestelde balansversterking en vereenvoudiging van historische financiële verhoudingen

ontstaat daarmee voor MAA een steviger fundament om de in 2022 ingezette transitie verder te realiseren.

Potentieel risico voor de luchthaven is dat het op onderdelen haar autonomie zal verliezen doordat Schiphol als meerderheidsaandeelhouder, en ervaringsdeskundige in de sector, een dominantere positie zal innemen.

Conclusie
Vanuit het perspectief van MAA biedt het aanbod van Schiphol toegevoegde waarde. Dit door een combinatie van sterkere governance, meer uitvoeringskracht en expertise, en een verbeterde financiële positie. Ook het verkrijgen van de Cargoloods-Oost biedt meer mogelijkheden voor MAA en is een stap in relatie tot de vastgoedstrategie. Daar staat het risico tegenover dat de luchthaven potentieel (een deel van haar) autonomie verliest.

5.4 Rol Provincie

Het exploiteren van de luchthaven MAA brengt onzekerheden en risico's met zich mee. In de huidige situatie, de referentiesituatie, heeft dit direct impact op de Provincie, die als meerderheidsaandeelhouder van NV HBLM immers de grootste verantwoordelijkheid draagt, ook financieel. De Provincie heeft daarbij beperkte kennis van, en ervaring met de exploitatie van luchthavens, en zou zich vanuit een natuurlijke rol feitelijk vooral moeten kunnen richten op het borgen van publieke kaders. In dat opzicht in er in de huidige situatie sprake van een disbalans. Met Schiphol als medeaandeelhouder is immers een partij aan boord die wel volop over de benodigde expertise en ervaring beschikt.

Door het aanbod van Schiphol te accepteren worden de verhoudingen tussen aandeelhouders beter in balans gebracht. Het aanbod van Schiphol verbetert de liquiditeits- en balanspositie van NV HBLM. Daarmee wordt op korte termijn het financiële risico voor de Provincie aanzienlijk teruggebracht. De wijziging van de aandeelhoudersverhouding leidt er bovendien toe dat financiële risico's die zich op langere termijn manifesteren nog maar voor 20% bij de Provincie zullen liggen.

Toekomstige risico's, verplichtingen en financieringsvragen/ -verantwoordelijkheden die de provincie als aandeelhouder dient te dragen, worden bij acceptatie van het aanbod beter passend bij de rol die zij als regionale overheid zou moeten (willen) vervullen. Dit betekent niet dat er in de toekomst geen risico's meer zullen zijn, de Provincie kan er echter in vergelijking met de referentiesituatie in beduidend mindere mate op worden aangesproken.

Door de gewijzigde aandeelhoudersverhouding neemt de zeggenschap van de Provincie weliswaar af, maar blijft deze op cruciale onderdelen gewaarborgd doordat aandeelhouders daarover unaniem besluiten dienen te nemen. Bijvoorbeeld bij het vaststellen van het Ondernemingsplan, wijziging van de Statuten en de benoeming van commissarissen. Daarmee kan de Provincie borgen dat de kaders die Provinciale Staten in 2022 hebben vastgesteld in acht worden genomen. Verder blijft de Provincie in de toekomst naar rato van haar aandelenbelang uiteraard delen in eventuele dividenduitkeringen.

Met het gewenste omzetten van de huidige provinciale leningen in agio, wordt de rol van de Provincie als financier losgelaten. Daardoor vervallen rente- en aflossingsbetalingen van NV HBLM aan de Provincie. De boekwaarde van de leningen wordt omgezet in een belang in de deelneming. Met deze omzetting wordt voorkomen dat de Provincie als minderheidsaandeelhouder substantiële leningen bij NV HBLM heeft uitstaan, terwijl de meerderheidsaandeelhouder geen leningen heeft verstrekt. Schiphol zal, zoals hiervoor reeds is aangegeven, naar rato een inleg in het bedrijf doen die de agiostorting van de Provincie compenseert. Naast de rol van financier van NV HBLM, vervalt in de nieuwe situatie voor de Provincie ook de rol van eigenaar van de cargoloods op het terrein. Ook de risico's daaromtrent vallen weg.

De toekomstige aandeelhoudersrol van de Provincie wordt door de luchthaven MAA en door Schiphol gezien als die van de aandeelhouder die de publieke belangen borgt en relevante kennis over de omgeving kan inbrengen en in de regio verbindingen kan leggen. Daarnaast blijft de Provincie op grond van de in 2022 gemaakte afspraken subsidiënt voor een deel van de NEDAB-kosten. De Provincie verstrekt al vele jaren een bijdrage in de NEDAB-kosten van de luchthaven. Hier zijn voor de komende jaren duidelijke afspraken over gemaakt. In relatie tot staatssteun is het toegestaan om bijdragen in de NEDAB-kosten te verstrekken. In 2022 is de afspraak gemaakt dat de bijdrage in de NEDAB-kosten wordt afgebouwd als de exploitatie dit toelaat. Dat blijft ook na acceptatie van het aanbod van Schiphol het geval.

Conclusie
Het financiële risicoprofiel van Provincie Limburg in relatie tot MAA wordt bij acceptatie van het aanbod van Schiphol op korte termijn verkleind, mede door de financiële inbreng van Schiphol. Daarnaast is de Provincie in de toekomst nog maar voor 20% risicodrager, in plaats van de huidige 60%. Daarmee worden bestaande provinciale risico's als aandeelhouder niet volledig weggenomen, maar wel aanzienlijk beperkt.

Verder geldt dat de verhoudingen tussen de beide aanhouders beter in balans komen in relatie tot de kennis en expertise die zij inbrengen, en de natuurlijke rollen die zijn vervullen. De Provincie blijft aandeelhouder, subsidiegever en publieke partner en kan daarnaast specifieke contractuele verplichtingen blijven dragen, waaronder risico's die verband houden met vergunningen of bodemkwaliteit. De rol als financier van de luchthaven wordt door het aanbod losgelaten. Daarnaast blijft de Provincie (voorlopig) subsidiënt voor de NEDAB-kosten van de luchthaven. Dit is een passende rol vanuit maatschappelijk oogpunt, waarbij de NEDAB-bijdrage wordt afgebouwd als de exploitatie dit toelaat.

5.5 Governance en borging publieke kaders

De concept term-sheet gaat uit van behoud van de bestaande bestuurs- en toezicht-structuur ook bij de aanpassing van de aandeelhoudersafspraken aan een nieuwe aandeelhoudersverhouding. In de concept term-sheet zijn daarbij aangelegenheden genoemd waarvoor instemming vooraf van de Provincie nodig is. Eén van de onderwerpen die in dit kader wordt genoemd is Amendement 145. Oftewel: bij een eventuele aanpassing

van de kaders als opgenomen in Amendement 145 is (vooraf) instemming benodigd van de Provincie als minderheidsaandeelhouder.

De “professionalisering van governance” is in de concept term-sheet tevens nader geconcretiseerd. Het gaat onder meer om:

- een duidelijkere verhouding tussen zeggenschap, verantwoordelijkheid en financiering;
- het beëindigen of vereenvoudigen van historische financiële verhoudingen;
- het onderbrengen van de Oostloods bij de luchthaven;
- betere sturing op de organisatie en verbetermaatregelen;
- passende informatievoorziening en minderheidsbescherming.

Conclusie
Een wijziging van de aandelenverhouding leidt voor de Provincie niet tot verlies van grip op de naleving van de door Provinciale Staten gestelde en door de luchthaven in acht te nemen publieke kaders. Enerzijds doordat Schiphol zich hieraan conformeert en dit in de concept term-sheet is verankerd, anderzijds door afspraken over benodigde unanieme besluitvorming op cruciale aspecten, maar ook omdat de kaders worden geborgd in de vergunningen en toestemmingen die benodigd zijn om de luchthaven te exploiteren.

5.6 Scenario waarin het aanbod niet wordt aanvaard

Indien de referentiesituatie blijft bestaan dan blijft de huidige aandeelhoudersverhouding (60% Provincie en 40% Schiphol) bestaan. In dat scenario komen de voorgestelde aandelenuitgifte, de daarbij behorende financiële inbreng van Schiphol van ruim € 33 mln. en de beoogde wijzigingen in de governance niet tot stand. Om de doelstellingen in het businessplan 2022 alsnog te halen zal MAA in dat geval nog steeds maatregelen moeten treffen en verbeteringen moeten doorvoeren. De luchthaven blijft dan aangewezen op de huidige financieringsstructuur en zal bij toekomstige financieringsvragen evenzeer een beroep doen op de aandeelhouders. Wanneer beide aandeelhouders zich genoodzaakt zien dat financieringsverzoek in te willigen, dan staat de Provincie aan de lat om 60% van het benodigde agiokapitaal in te brengen. Op dit moment bestaat er geen inzicht in de omvang en timing van eventuele toekomstige financieringsvragen in dat scenario. De impact van dit scenario is daarom niet als een vaststaand financieel resultaat / effect in te schatten, maar is als risico ten opzichte van het aanvaarden van het aanbod van Schiphol meegewogen.

Van belang is te vermelden dat in de situatie dat het aanbod niet aanvaard wordt ook verwacht kan worden dat luchthaven MAA en Schiphol de provincie zullen vragen haar afspraken na te komen uit 2022 rondom het achterstallig onderhoud. Dit houdt in dat de provincie dus gevraagd zal worden € 7 mln. aanvullend in te brengen voor achterstallig onderhoud.

Voor verdere context en uitleg wordt verwezen naar hoofdstuk 3 inzake de referentiesituatie.

5.7 Strategische beoordeling en betekenis van het aanbod van Schiphol

Conclusie
Een groter belang voor Schiphol kan MAA zal de uitvoeringskracht van NV HBLM versterken onder gelijktijdige inbreng van ruim € 33 mln.. De Provincie doet een stap terug als meerderheidsaandeelhouder en financier, maar blijft betrokken bij de luchthaven om de regionale en publieke belangen te borgen. De zeggenschap van de Provincie neemt af, maar dat laat de publieke kaders zoals in 2022 door Provinciale Staten zijn vastgesteld onverlet. De Provincie blijft in de positie om deze ook in de toekomst te borgen.

Alles afwegend wordt het aanbod strategisch als kansrijk beoordeeld. Er is sprake van een afname van de exposure en risico's voor de Provincie. Risico's blijven bestaan, maar zullen in de toekomst in de 20-80 verhouding worden afgewikkeld.

6. Financiële beoordeling

Bij de financiële beoordeling van het aanbod van Schiphol is gekeken naar de financiële effecten van het aanbod op zowel de provinciale deelneming NV HBLM (hierna ook: de luchthaven) als ook op de Provincie. Daarbij is eerst geanalyseerd welke financieel gerelateerde componenten in het aanbod zijn opgenomen en worden deze componenten nader geduid. Vervolgens is bezien welke effecten deze hebben op de deelneming NV HBLM, zowel qua vermogenspositie, winst- & verliesrekening als ook de liquiditeitspositie. Aansluitend is beoordeeld wat de financiële implicaties zijn op de balans en de (meerjaren)begroting van de Provincie. Op basis hiervan is een integrale financiële beoordeling gemaakt en wordt tot slot een financiële conclusie gegeven.

6.1. Financiële onderdelen van het aanbod

Het aanbod heeft financiële gevolgen via verschillende instrumenten. Dit is het beste inzichtelijk te maken via de 9 voorwaarden van Schiphol. In onderstaande tabel zijn de financieel gerelateerde componenten in het aanbod van Schiphol opgenomen, met daarnaast de nadere duiding.

Ref.	Beschrijving voorwaarde aanbod Schiphol	Nadere duiding op het betreffende onderdeel
1.	Provincie verleent medewerking bij benodigde besluitvorming omtrent de bijbehorende aandelenuitgifte. Schiphol betaalt hiervoor € 4,2 mln. aan NV HBLM.	• NV HBLM zal via notaris het aantal aandelen uitbreiden van 7.500 stuks (huidig) naar 22.500 stuks. Dit vraagt om instemming van de Provincie. • Schiphol verwerft deze 15.000 nieuwe aandelen en betaalt NV HBLM € 4,2 mln. • De Provincie houdt sinds 2014 in totaal 4.500 aandelen. Destijds vertegenwoordigde dit aantal een belang van 100%. Sinds 2023 vertegenwoordigt dit een 60%-belang en na acceptatie van aanbod Schiphol een 20%-belang.
2.	Historische financiële verhoudingen en constructies betreffende Provincie (en/of haar deelnemingen betrokken bij de luchthaven) en NV HBLM worden voorafgaand aan de aandelenuitgifte beëindigd, afgewikkeld of aangepast. Nog lopende leningen van de Provincie worden daarbij omgezet in agio.	• De Provincie heeft in 2016 en in 2023 geldleningen aan de luchthaven verstrekt. Deze leningen worden geconverteerd in agiokapitaal. Schiphol “matcht” de agiostorting pro rato in cash; • BPMAA B.V. (Provincie is bestuurder / aandeelhouder) heeft gesaldeerd een rekening-courant positie van € 5,5 mln. bij de luchthaven. Deze rc-positie dient per direct beëindigd te worden. BPMAA BV heeft een aandeelhouderslening (van de Provincie) nodig om dit mogelijk te kunnen maken.

3.	Het eigendom van het vastgoed van de Oostloods (ook wel bekend als Cargoloods-oost) dient aan de luchthaven te worden overgedragen voordat de aandelenuitgifte plaatsvindt.	• De luchthaven neemt de cargoloods onder marktconforme en zakelijke condities van de Provincie over; • De luchthaven financiert dit met een nieuwe storting van agiokapitaal door de Provincie, in gelijke omvang aan de verkoopopbrengsten (cash-neutraal voor de Provincie); • Schiphol ”matcht” het waarde verhogend effect pro rato in cash.
4.	De timing van de inbreng van middelen die Schiphol doet in het kader van de punt 2 en 3 afstemmen op het verkrijgen van de benodigde toestemmingen en vergunningen om de luchthaven te kunnen exploiteren	*Geen financieel onderdeel van het aanbod*
5.	Provincie geeft uitvoering aan de in 2022 gemaakte afspraken inzake het beschikbaar stellen van middelen voor achterstallig onderhoud. De kosten van het achterstallig onderhoud zijn hoger dan in 2022 geraamd. De Provincie dient daarom aanvullend € 7 mln. beschikbaar te stellen.	Dit betreft een contractuele verplichting. De Provincie kan deze middelen middels NEDAB-subsidie verlenen.
6.	De Provincie blijft verantwoordelijk voor de financiering van de NEDAB-kosten overeenkomstig de in 2022 gemaakte afspraken. Schiphol stelt als voorwaarde dat deze bijdrage – op onderdelen - wordt versneld, en wel binnen een periode van 10 jaar, aan NV HBLM beschikbaar wordt gesteld.	De Provincie continueert de huidige afspraken inzake NEDAB-subsidie aan de luchthaven, met dien verstande dat een deel van deze toegezegde NEDAB-subsidie verschuift van de periode na 2035 naar de periode 2026-2035.
7.	Risico’s verband houdende met PFAS en de mogelijke verplichting tot aanschaf van elektrisch aangedreven crashtenders komen niet voor rekening of risico van Schiphol of HBLM	• Hoewel nog onduidelijk is of en in welke omvang PFAS-vervuilde gronden van Platform A en Platform B in het kader van achterstallig onderhoud dienen te worden, wordt afgesproken dat de luchthaven deze potentiële kosten actief mitigeert en dat partijen zich inspannen om bijdragen van derden (bijv. SPUK-middelen Rijk) binnen te halen. De Provincie stelt zich voor een maximale som van € 4 mln. garant voor eventuele toekomstige ongedekte kosten. Het risico boven dit garantiebedrag is voor rekening van de luchthaven als eigenaar van de gronden.

		• De luchthaven heeft crashtenders die nog jaren meegaan. De kans bestaat evenwel dat de landelijke wetgeving luchthavens de verplichting zal opleggen om crashtenders te vervangen door elektrisch aangedreven exemplaren (die momenteel overigens nog niet op de markt verkrijgbaar zijn). Brandweer-activiteiten zijn diensten die als NEDAB worden aangemerkt. Schiphol is van mening dat de overheid (en in dit geval de Provincie), deze kosten moet dragen. Er zijn beheersmaatregelen getroffen in de concept term-sheet waarmee nu nog geen definitieve financiële verplichting wordt aangegaan.
8.	De beoogde wijziging van de aandeelhoudersverhouding dient gepaard te gaan met een passende aanpassing van de governance, informatievoorziening, besluitvormingsprocessen en governancerechten binnen NV HBLM en haar dochterondernemingen	*Geen financieel onderdeel van het aanbod*
9.	Conform de bestaande aandeelhouders-overeenkomst blijft een overname-verplichting bestaan voor de Provincie indien het Luchthavenbesluit (met daarin het toegestane gebruik van de baanlengte van 2.750 meter) en de benodigde Wnb-vergunning uitblijven.	Dit onderdeel maakt onderdeel uit van de bestaande afspraken, met dien verstande dat de Provincie de plicht zal hebben om het 80%-belang (in plaats van de huidige 40%-belang) van Schiphol over te nemen. Het maximaal financieel risico stijgt daarmee van € 4,2 mln. naar € 8,4 mln.

6.2. Analyse van de effecten op de luchthaven

In deze paragraaf wordt eerst de huidige referentiesituatie geschetst en de verwachte ontwikkeling in geval het aanbod niet zou worden geaccepteerd. Vervolgens wordt de financiële impact van het aanbod op de luchthaven beschreven, gegeven dat het aanbod wél wordt geaccepteerd, onderverdeeld in: 1. balans en vermogen; 2. winst- & verliesrekening; en 3. de liquiditeitspositie.

Belangrijke noot vooraf bij deze analyse van de effecten op de luchthaven: deze analyse wordt uitgevoerd door de Provincie in de rol van aandeelhouder van NV HBLM en met de kennis en informatie die de Provincie vanuit haar rol als aandeelhouder heeft verkregen. Onderstaande passages zijn verder op onderdelen gebaseerd op logische gevolgtrekkingen en verwachtingen die met de beschikbare informatie naar redelijkheid kunnen worden gedaan.

Referentiesituatie in geval het aanbod van Schiphol niet zal worden geaccepteerd
Voor wat betreft het referentiescenario wordt integraal verwezen naar hoofdstuk 3.2 van deze bijlage en specifiek de passage over het financieel perspectief.

Impact op de balans en het vermogen van de luchthaven – bij acceptatie aanbod
Het eigen vermogen van de luchthaven zal met € 4,2 mln. toenemen als effect van de nieuwe aandelenuitgifte, welke door Schiphol worden verworven.
De luchthaven heeft momenteel een Vreemd vermogen positie van circa € 42 mln. (cijfers jaarrekening 2024), bestaande uit de twee in deze bijlage vermelde geldleningen van de Provincie en de eveneens in deze bijlage vermelde Cargoloods Oost (welke door de luchthaven boekhoudkundig als financial lease wordt verantwoord). Met aanvaarding van het aanbod van Schiphol zal de Vreemd vermogen positie afnemen tot nihil, doordat beide leningen wegvallen (dwz. in agiokapitaal geconverteerd worden) en de cargoloods door de luchthaven in eigendom wordt overgenomen.

Doordat beide geldleningen worden geconverteerd in agiokapitaal én gematcht door Schiphol en doordat de aanschaf van de cargoloods wordt gefinancierd met stortingen van aanvullend agiokapitaal door beide aandeelhouders, neemt het Eigen vermogen van de luchthaven als gevolg van deze drie omzettingen en ná volledige effectuering van deze transacties naar verwachting toe met ruim € 70 mln.

Als eindsituatie ontstaat een financiële balans die vrijwel volledig met Eigen vermogen door haar aandeelhouders is gefinancierd en waarbij nagenoeg geen Vreemd vermogen aanwezig is. Aan de activazijde zal een stevige basis aan liquide middelen beschikbaar komen (uit agiostortingen in cash door met name Schiphol), die just-in-time voor de luchthaven beschikbaar komen op basis van jaarlijks door de AvA vast te stellen begrotingen.

Impact op de Winst- en verliesrekening van de luchthaven – bij acceptatie aanbod
De Winst- en verliesrekening bevat de opbrengsten, bedrijfskosten, financieringslasten, belastingdruk, afschrijvingen en (het)waarderingen. Ieder effect op de Winst- en verliesrekening heeft direct impact op het netto bedrijfsresultaat van de luchthaven.

De positieve effecten van Schiphol - sinds medio 2023 als minderheidsaandeelhouder - op de bedrijfsvoering en operationele activiteiten van de luchthaven zijn evident. Dit is in de financiële prestaties vooralsnog voornamelijk zichtbaar als verbeteringen in de kwaliteit van de bedrijfsvoering en in daling van de kostenstructuur.

Met de aangeboden stap naar voren als groot meerderheidsaandeelhouder kan Schiphol deze rol nog nadrukkelijker op zich nemen en ook meer regie pakken op de commerciële activiteiten. Zonder twijfel over de positieve intenties en huidige betrokkenheid van Schiphol op MAA, is het een feit dat de incentive om van MAA een succes te maken groter is vanuit een 80% controlerend belang dan vanuit een 40% beschermd minderheidsbelang.

Hoewel geen garanties kunnen worden gegeven over toekomstige resultaten is er met een meerderheidsbelang van Schiphol als ervaren luchthavenexploitant een grotere kans op het

verhogen van de opbrengsten (door meer commercie) en het verder optimaliseren van de operationele activiteiten (kwaliteit en kostenstructuur).

In de overige bedrijfsopbrengsten ontvangt de luchthaven in de periode 2026-2035 een hogere structurele bijdrage in de NEDAB-kosten (NEDAB-subsidie) van € 1.428.389 per jaar en incidenteel € 7 mln. voor aanvullend achterstallig onderhoud.

In de financiële baten en lasten ontstaat een structureel voordeel, doordat de rentelasten wegvallen, waarbij opgemerkt dat de luchthaven naast de twee geldleningen van de Provincie óók de vergoeding voor de cargoloods onder de rentelasten presenteert en deze eveneens zullen wegvallen.

Samengevat heeft het aanbod van Schiphol in de winst- en verliesrekening positieve effecten op zowel de inkomsten, de kostenstructuur, als ook op de financieringslasten van de luchthaven.

Impact op de liquiditeitspositie van de luchthaven – bij acceptatie aanbod
Voornoemde effecten in de Winst- en verliesrekening hebben ook in dezelfde omvang direct effect op de liquiditeitspositie van de luchthaven. Daarnaast vallen de aflossingsverplichtingen op de provinciale geldleningen weg, wat een direct en structureel positief effect heeft op de liquiditeitspositie.

Daar waar de kapitaalinbreng van de Provincie voornamelijk door middel van verschuivingen van activa plaatsvindt, “matcht” Schiphol de provinciale inbreng pro rato met agiokapitaal in de vorm van liquide middelen (bankoverschrijving / cash). Inclusief koopsom voor de aandelen zal de cash-inbreng van Schiphol in de komende jaren in totaal circa € 33,6 mln. bedragen.

De luchthaven MAA zal een deel van deze liquiditeitsinjectie moeten inzetten voor de exploitatie, totdat een break-even bedrijfsexploitatie wordt bereikt. Voor het overgrote deel zal de liquiditeit worden aangewend voor investeringen die nodig zijn voor de verdere verbreding en versterking van de operationele kernactiviteiten, teneinde de in het businessplan 2022 gestelde doelen te kunnen realiseren.

6.3. Financiële implicaties voor Provincie Limburg

Acceptatie van het aanbod van Schiphol raakt vanuit financieel perspectief zowel de provinciale balans als de meerjarenbegroting. De balanseffecten en begrotingseffecten worden in onderstaande twee tabellen schematisch weergegeven waarbij de volgorde en nummering wordt aanhouden van de voorwaarden in de brief van Schiphol. De effecten in beide tabellen worden nader toegelicht. Hieronder is dit uitgewerkt.

Balanseffecten Provincie Limburg

Activa			Passiva		
MVA Cargoloods Oost	€	-5.848.881	Eigen vermogen	€	-34.240.968
Verkoop Cargoloods Oost	*€*	*-5.848.881*	*Effect uit verkoop-resultaat Cargoloods*	*€*	*4.621.119*
			Effect uit afwaardering boekwaarde	*€*	*-38.862.087*
FVA Deelneming NV HBLM	€	6.358.922			
Agiostorting Cargoloods	*€*	*10.470.000*			
Agiostorting lening 2016	*€*	*1.467.120*			
Agiostorting lening 2023	*€*	*33.283.889*			
Afwaardering boekwaarde	*€*	*-38.862.087*			
FVA Financieringen aan deelnemingen	€	-34.751.009	Liquide middelen	€	-
Geldlening MAABI BV 2016	*€*	*-1.467.120*			
Geldlening MAABI BV 2023	*€*	*-33.283.889*			
Totaal	**€**	**-34.240.968**	**Totaal**	**€**	**-34.240.968**

Tabel: Overzicht balanseffecten Provincie Limburg

Toelichting op de balanseffecten

Cargoloods Oost

De materiële vaste activa (MVA) Cargoloods Oost heeft een restant boekwaarde van € 5.848.881. De cargoloods wordt bij de luchthaven ingebracht voor de getaxeerde marktwaarde van € 10.470.000. Als balanseffecten:

- wordt € 10.470.000 aan liquide middelen ontvangen;
- valt de activa MVA Cargolood Oost uit de boeken weg;
- wordt een verkoopresultaat van € 4.621.119 (verkoopprijs minus boekwaarde) gerealiseerd.

De ontvangen liquide middelen worden als agiokapitaal gestort in de deelneming NV HBLM. Hierdoor valt de liquide middelen weer terug naar nul en wordt aan de activazijde bij Financiële Vaste Activa (FVA) Deelneming NV HBLM een agiostorting van € 10.470.000 toegevoegd.

Wat niet op de Provinciebalans is te zien, is de pro rato matching van de kapitaalstorting door Schiphol.

Bestaande geldleningen

Op de financiële vaste activa (FVA) Financieringen aan deelnemingen staan de restant hoofdsommen van de geldleningen uit 2016 (€ 1.467.120) en 2023 (€ 33.283.889). Deze restant hoofdsommen worden doorgehaald en in gelijke omvang als agiokapitaal toegevoegd aan de FVA Deelneming NV HBLM.

Wat niet op de Provinciebalans is te zien is de pro rato matching van de kapitaalstorting door Schiphol.

Afwaardering boekwaarde FVA Deelneming NV HBLM

De activawaarde van de FVA Deelneming NV HBLM is per ultimo 2025 € 14.000.000 (gebaseerd op de vastgestelde geconsolideerde jaarrekening 2024 van NV HBLM). Met de toevoegingen van agiokapitaal zoals beschreven in voorgaande 2 alinea's (Cargoloods en Bestaande geldleningen) neemt de activawaarde FVA Deelneming NV HBLM toe tot ruim

€ 59.000.000. Deze activawaarde is passend bij het verwacht Eigen vermogen van de luchthaven post-transacties, uitgaande dat de Provincie een 60%-belang heeft in de luchthaven.

Doordat Schiphol beoogd een aanvullende 40%-belang in de luchthaven te verwerven tot in totaal 80%, daalt het provinciaal belang van 60% tot 20% (als gevolg van verwatering van de aandelen). Ofwel het provinciaal belang daalt tot 1/3e van het oorspronkelijk provinciaal belang. Op basis van voorliggend Statenvoorstel zal voornoemde nieuwe activawaarde van € 59 mln. als direct gevolg van deze verwatering ook tot circa 1/3e worden afgewaardeerd, wat resulteert in een afwaarderingsvoorstel van in totaal € 38.862.087, waarmee de uiteindelijke activawaarde post-transacties op ruim € 20 mln. zal uitkomen.

Voornoemde omvang van de activawaarde sluit nadrukkelijk aan op de laatst vastgestelde jaarrekening (2024) van de luchthaven. De jaarrekening 2025 is nog niet door de AvA vastgesteld en derhalve nog niet gepubliceerd. Evenals in voorgaande jaren stonden de financiële resultaten ook in 2025 onder druk. Of dit een aanleiding zou kunnen vormen tot een aanvullende afwaardering of het treffen van een voorziening is nog te vroeg om te kunnen beoordelen. Deze beoordeling zal onderdeel uitmaken van de reguliere procedures in het jaarrekeningtraject 2026 van de Provincie. Conform de gebruikelijke procedures in de Financiële verordening en SiS 4.0 wordt - met een omvang van circa € 11,7 mln. - voldoende risicoreservering aangehouden om eventuele toekomstige financiële effecten op te kunnen vangen.

Per saldo is met voornoemde balanseffecten géén sprake van de inzet van (nieuwe) liquide middelen, met uitzondering van de middelen die voortkomen uit de gemaakte afspraken in 2022 inzake achterstallig onderhoud. Zo is als onderdeel van de overdracht van Cargoloods Oost wel sprake van een nieuwe kapitaalstorting, maar is deze van gelijke omvang aan de te ontvangen verkoopopbrengst. Daarnaast leiden de conversies van beide geldleningen ‘slechts’ tot verschuivingen tussen activa-categorieën en hebben derhalve geen cash-effect. Tot slot is de afwaardering van de boekwaarde een boekhoudkundige handeling en derhalve ook zonder effect op de liquide middelen.

Begrotingseffecten Provincie Limburg

ref.		2026	2027	2028	2029	2030	2031	**Totaal**
1	Afwaardering activa deelneming NV HBLM	€ -38.862.087	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	**€ -38.862.087**
2	Verkoopresultaat Cargoloods	€ 4.621.119	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	**€ 4.621.119**
2	*Exploitatie en kapitaal-lasten cargoloods*	*€ -122.724*	*€ -385.268*	*€ -385.268*	*€ -385.268*	*€ -498.150*	*€ -498.150*	***€ -2.274.828***
4	Incidentele NEDAB subsidie (AOH)	€ -	€ -3.500.000	€ -3.500.000	€ -	€ -	€ -	**€ -7.000.000**
5	Versnelling structurele NEDAB-subsidie	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	**€ -8.570.334**
5	Inzet bijdragen van gemeenten	€ 1.000.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	**€ 1.000.000**
	Totaal	**€ -34.792.081**	**€ -5.313.657**	**€ -5.313.657**	**€ -1.813.657**	**€ -1.926.539**	**€ -1.926.539**	**€ -51.086.130**

Tabel: Overzicht begrotingseffecten Provincie Limburg

Toelichting op de begrotingseffecten
De afwaardering van de boekwaarde en het resultaat van de overdracht van de Cargoloods hebben een negatief respectievelijk positief effect op het begrotingsresultaat en zijn voor het overige bij de toelichting op de balanseffecten nader toegelicht.

Exploitatie en kapitaallasten Cargoloods

Als gevolg van de overdracht van de cargoloods vallen ook de volgende exploitatiebaten en -lasten structureel weg: 1. de verhuuropbrengsten; 2. de onderhoudskosten; en 3. de afschrijvingslasten van het vastgoed (kapitaallasten).

Incidentele NEDAB-subsidie (in het kader van achterstallig onderhoud)
Er wordt aan Provinciale Staten voor € 7 mln. aan dekking gevraagd voor aanvullende kosten in het achterstallig onderhoud. Het komt voort uit een contractuele verplichting uit 2022, ten tijde van het Statenvoorstel ‘Uitwerking transitie MAA’ d.d. 16 december 2022. De vorm van een NEDAB-subsidie is noodzakelijk in verband met staatssteun.

Versnelling structurele NEDAB-subsidie
Provinciale Staten hebben bij besluit van 16 december 2022 een structurele NEDAB-subsidie van € 5.500.000 per jaar beschikbaar gesteld, welke als zodanig in de participatieovereenkomst is vastgelegd.

Bij acceptatie van het aanbod van Schiphol wordt voornoemde structurele NEDAB-subsidie voor de periode 2026-2035 verhoogd met € 1.428.389 per jaar tot in totaal gemiddeld € 6.928.389 per jaar, ten laste van de begrotingsruimte. Daarentegen wordt de structurele NEDAB-subsidie voor de periode vanaf boekjaar 2036 verlaagd tot maximaal € 3.600.000. Hoewel dit extra begrotingsruimte vraagt in de eerdere jaren, leidt dit – als gevolg van de forse verlaging vanaf 2036 – lang meerjarig tot een positief financieel effect voor de Provincie.

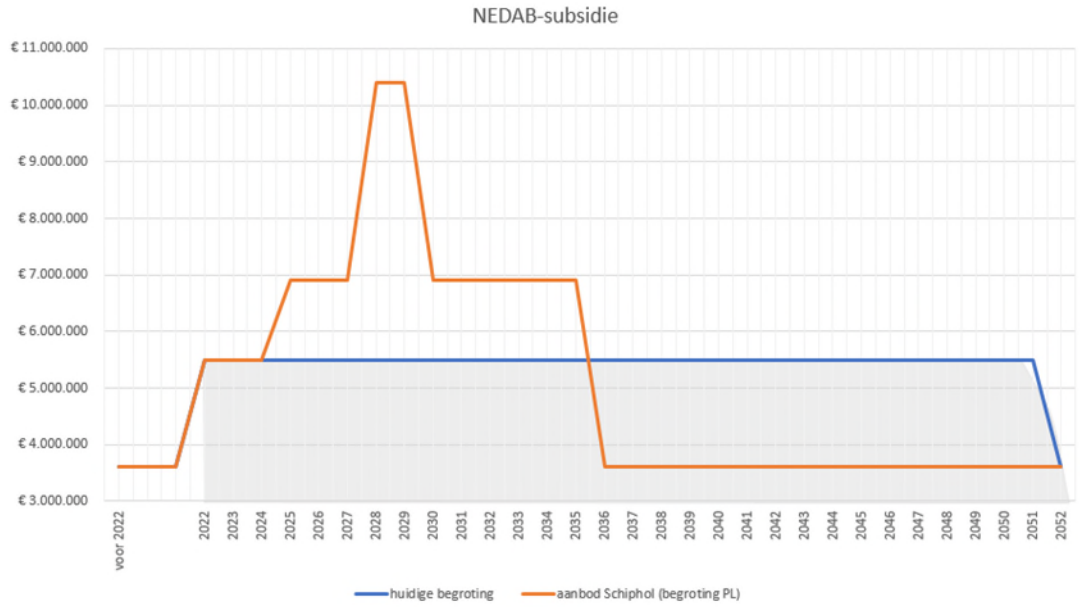
De NEBAB-subsidie 2026-2035 zal als een meerjarige projectsubsidie worden verleend, waarbij uitbetaling plaatsvindt op basis van een door de luchthaven aan te leveren projectbegroting en liquiditeitsprognose van de meerjarige NEDAB-kosten. De subsidievaststelling vindt achteraf plaats op basis van een periodieke (financiële) verantwoording voorzien van een controleverklaring van de externe accountant.

De combinatie van voornoemde € 7 mln. aan incidentele NEDAB-subsidie en versnelde fasering van de structurele NEDAB-kosten wordt in onderstaande indicatieve grafiek weergegeven.

- De blauwe lijn betreft de structurele NEDAB-subsidie van € 5,5 mln. per jaar, zoals dit naar analogie van het Statenbesluit Uitwerking Transitie MAA d.d. 16 december 2022, actueel in de provinciale begroting is opgenomen.
- De oranje lijn betreft de toekomstige NEDAB-subsidie zoals met voorliggend Statenvoorstel initieel in de provinciale begroting zal worden verwerkt. Hier is zichtbaar dat de subsidie in de periode 2026-2035 op een hoger niveau wordt vastgesteld en in de

periode vanaf 2036 op een lager niveau. De piek in de jaren 2027 en 2028 bevat aanvullend de € 7 mln. (€ 3,5 mln. per jaar) in het kader van achterstallig onderhoud.

De oranje lijn is echter indicatief. Aangezien de tegemoetkoming in de NEDAB-kosten als een meerjarige projectsubsidie over de periode 2026-2035 zal worden verleend, kan de werkelijke NEDAB-subsidie in enig boekjaar nooit hoger zijn dan de werkelijk verantwoorde NEDAB-kosten. De luchthaven dient bij haar formele subsidieaanvraag een projectplanning met realistische liquiditeitsprognose aan te leveren. Op basis van (tussentijdse) eindverantwoordingen voorzien van een controleverklaring van een onafhankelijke accountant vindt de subsidievaststelling plaats. Daarmee kan het zijn dat de werkelijke NEDAB-subsidie in het ene jaar hoger dan € 6,9 mln. wordt vastgesteld en in het andere jaar lager, doch op totaalniveau tot en met 2035 nooit meer dan aan budget door Provinciale Staten beschikbaar wordt gesteld.



Figuur: Overzicht NEDAB-bijdragen: Huidige afspraken t.o.v. implicaties aanbod Schiphol

6.4. Financiële beoordeling / weging

Financiële weging van het aanbod Schiphol

Schiphol is bereid om haar aandelenbelang in NV HBLM uit te breiden van een beschermd minderheidsbelang van 40% naar een controlerend meerderheidsbelang van 80%. Schiphol koppelt hieraan (inclusief koopsom) een substantiële financiële bijdrage van ruim € 33,6 mln. in de periode 2026 tot en met 2035 (feitelijk in te brengen in de periode tot 2030). Zij is bereid deze financiële bijdrage als agiokapitaal in cash te storten, wat tot een substantiële verbetering van zowel de vermogens- als liquiditeitspositie van de luchthaven zal leiden. Hiermee komt niet alleen een financieel commitment concreet tot uitdrukking, maar ook het strategische partnerschap waarin Schiphol, Twee strategische toevoegende waarden van Schiphol zijn enerzijds dat zij met hun (wereldwijd) netwerk een positieve invloed kunnen hebben in het bereiken van de commerciële doelen en anderzijds dat zij de kennis en kunde hebben om een gerichte impuls te kunnen geven aan verdere professionalisering van de operationele activiteiten op MAA.

Door het aanbod van Schiphol te accepteren wordt de huidige financieel gelaagde verhouding tussen Provincie en luchthaven teruggebracht tot een overzichtelijkere structuur, waarin de Provincie primair nog optreedt als minderheidsaandeelhouder en als overheidsorgaan dat NEDAB-subsidie verstrekt. Het aanbod omvat zoals eerder vermeld dan ook dat de bestaande financiële lijnen tussen (niet-luchthaven gerelateerde deelnemingen van) de Provincie en de luchthaven worden beëindigd. Dat geldt voor de twee uitstaande provinciale geldleningen aan de luchthaven, de verhuur van Cargoloods Oost aan de luchthaven en de nog niet volledig afgewikkelde rekening courant verhouding tussen BPMAA BV en de luchthaven.

Tegenover de grotere betrokkenheid van Schiphol staan voorwaarden die financieel impact hebben op de Provincie. Het aanbod van Schiphol gaat namelijk gepaard met een afbouw dan wel herschikking van bestaande provinciale rollen en financiële relaties tussen de Provincie en de luchthaven. In de kern komt het er op neer dat de Provincie haar huidige positie als meerderheidsaandeelhouder, financier en verhuurder afbouwt en haar relatie met de luchthaven terugbrengt tot twee rollen, enerzijds die van beschermd minderheidsaandeelhouder die de publieke waarden en provinciale belangen behartigt en anderzijds die van publieke partner (en subsidiënt).

Gegeven de voorliggende situatie dat er zich een passende ervaren marktpartij aandient om een meerderheidsbelang te nemen en bereid is hiervoor een (meer dan) marktconforme prijs te betalen, past het de Provincie om deze marktwerking niet in de weg te staan. In de rol van minderheidsaandeelhouder blijft de Provincie Limburg in de positie om de publieke waarden en regionale belangen effectief te borgen. Dit is in lijn met het uitgangspunt in het beleidskader SiS 4.0, dat de Provincie slechts een private rol aanneemt als zij daar geen marktpartijen bij verdrukt. In SiS 4.0 wordt dit aangeduid met de term marktfalen. Met het naar voren stappen van Schiphol als marktpartij, is het de markt die de luchthaven-activiteit weer voor een groter deel zelf oppakt. Het is dan passend dat de overheid (de Provincie in deze) een stap terug doet. Het overdragen van aandelenbelang aan de markt (40% aan Schiphol) past binnen het strategisch kader van SiS 4.0, waaronder hoofdstuk 7: Overwegingen voor overheidsinterventie (of in dit luchthavendossier het afbouwen daarvan), gegeven dat een private marktpartij de luchthavenactiviteit binnen de publieke kaders van de Provincie (Amendement 145) wenst uit te voeren.

Daarnaast dragen het inbrengen van activa (de cargoloods) enerzijds en het afwikkelen van activa (de geldleningen) anderzijds structureel bij aan het vereenvoudigen/verminderen van de (financiële) verhoudingen tussen de Provincie en de luchthaven; hetgeen leidt tot een governance structuur met een duidelijke roldefinitie, in lijn met Amendement 145 sub g.
De NEDAB-bijdrage van de Provincie blijft in dezelfde omvang beschikbaar, zoals op 16 december 2022 door Provinciale Staten besloten, maar zal versneld worden uitbetaald als de werkelijke NEDAB-kosten dat mogelijk maken.

Het past het niet om vanuit een, op commerciële onderdelen niet beschermd, minderheidsbelang in de luchthaven in de positie te blijven van belangrijkste financier (vreemd vermogen verstrekker) en verhuurder van een cargoloods welke als kritisch

bedrijfspand voor de exploitatie van de luchthaven wordt aangemerkt. Ook de historisch gegroeide (financiële) constructies tussen (niet-luchthaven gerelateerde deelnemingen van) de Provincie en de luchthaven hebben daarmee geen maatschappelijke meerwaarde meer en dienen te worden afgebouwd of beëindigd.

Gedeeltelijke exit en nadere exit-voorwaarden
Het verminderen van het belang van de Provincie in NV HBLM van 60% naar 20% kan worden gezien als een gedeeltelijke exit doordat een marktpartij een groter belang neemt en de exposure en risico's voor de Provincie substantieel afnemen. De term 'exit regeling' wordt conform SiS 4.0 ook gebruikt voor het gedeeltelijk beëindigen van bestuurlijke, financiële en/of operationele betrokkenheid van de Provincie bij een verbonden partij.

In relatie tot een exit-strategie merken wij op dat reeds in 2022 afspraken zijn gemaakt met de medeaandeelhouder. Als een van de partijen wenst uit te stappen dan dient de partij haar aandelen eerst aan de andere partij aan te bieden. In 2022 is bovendien afgesproken dat daarbij het uitgangspunt is dat het een luchthaven blijft conform de uitgangspunten van Amendement 145. In de term-sheet en (her)nieuwe transactiedocumenten zal deze exit-strategie gehandhaafd blijven.

In de term-sheet worden nadere afspraken over een exit regeling gemaakt. Onderdeel daarvan zijn: een lock-up periode en afspraken over verplichte aanbieding van aandelen aan de andere aandeelhouder, afspraken over waardering van de aandelen, enzovoort. Uitgangspunten die verder van toepassing zijn bij verbonden partijen in relatie met de exit-strategie zijn dat deelneming van de Provincie in de vennootschap plaatsvindt zo lang dit noodzakelijk en wenselijk is voor de borging van het publiek belang. Een meerderheidsbelang in de luchthaven is niet nodig om de door Provinciale Staten in 2022 vastgestelde kaders te borgen. Die kaders worden kunnen worden geborgd, ook in een provinciale positie als minderheidsaandeelhouder.

Tot slot geldt dat bij toekomstige dividenduitkeringen, risico's, verplichtingen en financieringsvragen de nieuwe aandeelhoudersverhouding van toepassing is. In bijgevoegde concept term-sheet is opgenomen dat het huidige dividendbeleid wordt gehandhaafd waarbij voordat dividend wordt uitgekeerd de NEDAB-subsidie wordt afgebouwd. Dit wordt, in samenhang met de overige onderdelen van het aanbod, als financieel passend gezien.

6.5 Algeheel Financieel oordeel

Enerzijds kan het aanbod van Schiphol als een welkome financiële ontwikkeling worden gezien, doordat een medeaandeelhouder (van buiten Limburg) bereid is om aanzienlijk en langjarig in een provinciale deelneming te willen investeren én zij als marktpartij tevens bereid is om een groot deel van de toekomstige (financiële) risico's van de Provincie over te nemen. Anderzijds worden er voorwaarden aan dit aanbod gesteld die de Provincie op financieel vlak stevig zal voelen, al dan niet boekhoudkundig. Hetgeen voorligt is daarom zeker géén ideaal aanbod, maar wel realistisch en passend bij de huidige commerciële en financiële staat van de luchthaven. Tevens past het aanbod, zoals bij de inhoudelijke beoordeling reeds opgenomen, binnen de relevante financiële beleidskaders van de Financiële verordening en SiS 4.0.

Conclusie
Het aanbod versterkt de financiële positie van NV HBLM, door inbreng van ruim € 33,6 mln. door Schiphol en omzetting van provinciale leningen in agiokapitaal. Voor de Provincie betekent het onder meer € 7 mln. voor achterstallig onderhoud, een gewijzigde fasering van de NEDAB-subsidie en een geraamde afwaardering van circa € 38,86 mln. Wel blijven er voor de luchthaven financiële risico's bestaan, onder andere rond PFAS en toestemmingen/vergunningen om de luchthaven te kunnen exploiteren binnen de kaders van 2022. Deze risico's moeten binnen de Provincie prudent zichtbaar zijn en een plaats hebben in de paragraaf Weerstandsvermogen. Alles afwegend wordt het aanbod beoordeeld als financieel realistisch en passend bij de huidige situatie van de luchthaven, doch ook met stevige (afwaarderings)consequenties voor Limburg.

7. Context

Een aantal zaken in relatie tot MAA is in de vorige hoofdstukken nog niet beschreven, te weten:

1. De Publieke Waarden-methode
2. Het Luchthavenbesluit
3. De bodemkwaliteit
4. De grond- en vastgoedstrategie

Publieke Waarden

Op 3 juni 2022 hebben Provinciale Staten besloten om de luchthaven niet te sluiten en in lijn met Amendement te transformeren naar een omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven. Deze besluitvorming kwam tot stand aan de hand van toekomstscenario's die geschetst waren en die gewogen werden aan de hand van acht Publieke Waarden. De Publieke Waarde-methode werd hierbij gekozen om de effecten van de verschillende scenario's in kaart te brengen vanuit het brede perspectief: in welke mate draagt (sluiting van) de luchthaven bij aan de publieke waarden van Limburg? Op deze manier stond niet alleen de materiële welvaart centraal, maar speelden ook andere thema's een rol. En werden de scenario's dus vanuit het perspectief van de "brede welvaart" beoordeeld. De publieke waarden lieten zien welke bijdragen de onderscheiden scenario's aan Limburg zouden leveren. De gehanteerde publieke waarden zijn in 2022 in gezamenlijkheid met de Staten geformuleerd, evenals de te hanteren parameters. Als voorbeeld wordt de Publieke Waarde "Gezondheid" genoemd. Deze werd gedefinieerd als de bijdrage aan een gezonde leefomgeving die als prettig, schoon en met voldoende rust wordt ervaren door de inwoners. Als parameters werden hierbij het aantal ernstig gehinderden, slaapverstoring, luchtkwaliteit, hinderbeleving en luchtruimgebruik gehanteerd. Onderwerpen zoals het aantal ernstig gehinderden is vervolgens, op basis van de besluiten van PS, ook onderdeel geworden van de kaders die door PS rond de luchthaven MAA zijn meegegeven, en die ook na acceptatie van het aanbod van Schiphol onverkort van kracht blijven.

Luchthavenbesluit,

Om de luchthaven te kunnen exploiteren dient de luchthaven over een aantal vergunningen en toestemmingsvereisten te beschikken.

Schiphol heeft in lijn met de in 2022 gemaakte afspraken de voorwaarde gesteld, dat zij het recht heeft om een verplichte integrale verkoop van haar aandelen te verlangen op het moment de genoemde vergunningen en goedkeuringen niet worden verkregen. Mocht Schiphol van dit recht gebruik maken, dan wordt de Provincie 100% aandeelhouder; de situatie van voor 2022. Er is dan geen sprake meer van gedeeld risicodragerschap waardoor het gehele financiële risico weer bij de Provincie komt te liggen.

Een Luchthavenbesluit is de exploitatievergunning van een luchthaven. De initiatiefnemer, in dit geval MAA, dient dit bij de Minister van Infrastructuur & Waterstaat (bevoegd gezag) aan te vragen. De verplichting van het hebben van een Luchthavenbesluit volgt uit de Wet Luchtvaart (herziening 2009). Het Luchthavenbesluit regelt de 'luchtgebonden activiteiten' van een luchthaven. Tot het moment dat een Luchthavenbesluit voor MAA wordt afgegeven geldt de zogeheten omzettingsregeling op grond van de overgangsregeling die bij de

herziening van de Wet Luchtvaart is ingesteld. Ook al kan de luchthaven op basis van de omzettingsregeling legaal worden geëxploiteerd, is het naar de toekomst toe gewenst om zo snel mogelijk over een Luchthavenbesluit te beschikken.

Stand van zaken
Op 7 januari 2026 heeft MAA als initiatiefnemer de aanvraag Luchthavenbesluit bij de Minister van I&W (bevoegd gezag) ingediend. De aanvraag wordt op dit moment door het ministerie getoetst. Na akkoorden van onder andere ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport), LVNL (Luchtverkeersleiding) en ATR (Adviescollege toetsing regeldruk) en na certificering van de start- en landingsbaan kan het ontwerp-Luchthavenbesluit worden gepubliceerd en voor advies aan de Commissie MER en de Raad van State worden voorgelegd evenals de voorhangprocedure bij de Eerste- en Tweede Kamer (= wensen en bedenkingen) kan worden gestart. Op dat moment start ook de termijn voor het kunnen indienen van zienswijzen. De verwachting van de Minister is dat in het eerste kwartaal 2027 het ontwerp-Luchthavenbesluit wordt gepubliceerd. De Minister verwacht vervolgens eind 2027 het Luchthavenbesluit definitief te kunnen nemen. Dat besluit treedt dan aansluitend in werking. Wel bestaat de mogelijkheid om beroep in te stellen bij de Raad van State. In de afspraken met Schiphol is opgenomen dat haar inbreng van middelen gedeeltelijk gekoppeld is aan het definitieve besluit van de Minister en dat beroepsprocedures bij de Raad van State hier buiten vallen.

Naast het Luchthavenbesluit is ook een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit benodigd (voorheen natuurvergunning / Wnb-vergunning). De aanvraag hiertoe is reeds in 2024 bij de Minister van LVVN ingediend. Deze aanvraag heeft geleid tot de publicatie in december 2024 van het ontwerpbesluit voor MAA. Door gerechtelijke uitspraken in het land met betrekking tot stikstof in relatie tot de natuurbescherming die nadien zijn gepubliceerd, is de voor MAA benodigde vergunning tot op heden nog niet verleend. Om tot een afronding van de procedure te kunnen komen en vergunningverlening voor MAA, dient MAA nadere info aan te reiken. Deels heeft deze informatie betrekking op informatie die afkomstig moet zijn vanuit de natuurherstelplannen van de Provincie om de toets aan het additionaliteitsvereiste te kunnen uitvoeren.

Om het ontwerp-Luchthavenbesluit te kunnen verlenen, heeft het Ministerie van I&W aangegeven dat de vereiste additionaliteitstoets niet hoeft te zijn uitgevoerd. Om de luchthaven te kunnen exploiteren is echter naast het Luchthavenbesluit ook de omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit benodigd.

Tot slot dient het gebruik van de start- en landingsbaan gecertificeerd te worden. Het bevoegde gezag in dit kader is ook het ministerie van I&W. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert of de infrastructuur voldoet aan alle strenge internationale en nationale veiligheidseisen.

Bodemkwaliteit

Het luchthaventerrein is op onderdelen verontreinigd. Net als bij veel andere (internationale) luchthavens bevindt zich in de bodem onder de startbaan en de omliggende grond historische vervuiling. De meest prominente vervuiling op en rondom de start- en landingsbaan betreft PFAS. Dit is in het verleden veelvuldig in de bodem terechtgekomen door het gebruik van fluorhoudend blusschuim tijdens brandweeroefeningen en calamiteitentrainingen. Deze constatering volgt uit het onderzoek dat in dit kader in 2022 is gedaan. Nog niet alle locaties op het luchthaventerrein zijn onderzocht in relatie tot de bodemgesteldheid.

Omdat de luchthaven operationeel is, is er op dit moment geen directe wettelijke verplichting tot sanering. Een sanering kan noodzakelijk worden zodra de bedrijfsvoering permanent wordt gestaakt of wanneer er op specifieke locaties ontwikkelmogelijkheden worden gecreëerd. Ook als grond geroerd wordt dienen er maatregelen te worden getroffen. Dat is inmiddels voorzien voor de Platformen A & B en daar is ook PFAS gevonden. Hieromtrent zijn nadere afspraken gemaakt zoals in voorgaande hoofdstukken beschreven.

Grond- en Vastgoedstrategie

Amendement 145 stelt dat de visie op vastgoedontwikkeling op en rondom de luchthaven en het effect daarvan op de exploitatie een onderdeel is van het businessplan van de onderneming.

Om die reden zijn bij de besluitvorming in december 2022 ten aanzien van de invulling van Amendement 145 de strategische uitgangspunten en de mogelijk te maken financiële koppelingen gepresenteerd en is er op dat moment aangegeven dat een integraal masterplan zou worden opgesteld. Dat masterplan wordt in 2027 afgerond. Daarna zal de vastgoedvisie continue actueel gehouden worden, mede op basis van de prognoses en prestaties van de luchthaven.

8. Risico’s en resterende onzekerheden

De belangrijkste onzekerheden en risico’s zijn:

- *Het risico dat de financiële en operationele resultaten van NV HBLM in de toekomst blijven tegenvallen, ondanks effectuering van het aanbod Schiphol en de voor-aangekondigde verbetermaatregelen van de luchthaven*. De exacte inhoud van de definitieve set aan verbetermaatregelen van de luchthaven is bij aandeelhouders nog niet bekend. De verbetermaatregelen zijn dan ook nog niet door de AvA vastgesteld. Tegelijkertijd geldt dat het aanbod van Schiphol over de volle breedte resulteert in een significant verbeterde financiële positie van NV HBLM. Zowel op alle drie de componenten van de Winst- en verliesrekening (omzet, kosten en financieringslasten), in balanstermen en in de liquiditeitspositie. De luchthaven krijgt hiermee slagkracht terug om (exploitatie-versterkende) investeringen te doen. Desalniettemin geeft dit geen garanties voor de toekomst over aanvullende financieringsbehoeften. Een luchthaven is een kapitaalintensieve activiteit zonder ruime verdienmarges, waarbij grote investeringen over een lange periode moeten worden terugverdiend. Mochten in de toekomst aanvullende financieringsbehoeften ontstaan die momenteel niet worden voorzien, dan zullen op dat moment in de dan geldende aandeelhoudersverhoudingen nieuwe afspraken worden gemaakt. De Provincie zal na acceptatie van het aanbod van Schiphol in dat geval voor 20% worden aangesproken. In de huidige (referentie)situatie zal de Provincie in dergelijke situaties voor 60% van de totale financieringsbehoefte worden aangesproken.

- *Het risico op verdere verwatering van aandelenbelang bij eenj momenteel onvoorziene nieuwe financieringsbehoeften.*
  Als een nieuwe financieringsbehoefte bij NV HBLM zou ontstaan, bijvoorbeeld als gevolg van het risico bij het vorige opsommingsteken, dan heeft ieder van de aandeelhouders eigenstandig een autonome afweging te maken en besluit te nemen over dit financieringsverzoek. Indien de Provincie op dat moment zou besluiten geen nieuw agiokapitaal meer te willen storten, terwijl de andere aandeelhouder daar wel toe bereid zou zijn, dan zal de situatie kunnen ontstaan dat de andere aandeelhouder eenzijdig kapitaal inbrengt en derhalve het aandelenbelang van de Provincie verder verwaterd. Ook in deze situatie zal de Provincie vanuit haar gedeeltelijk beschermde positie als minderheidsaandeelhouder voldoende controle kunnen houden op de publieke waarden zoals opgenomen in het Amendement 145. Het doel van de Provincie is het borgen van de publieke belangen conform amendement 145 en de gestelde kaders in 2022. Door af te spreken dat unanimiteit nodig is voor het wijzigen/actualiseren van het Ondernemingsplan voor zover dit betrekking heeft op de punten in amendement 145, wordt geborgd dat de door PS in 2022 vastgestelde kaders voor de transitie van MAA geheel in acht worden genomen en wordt invulling gegeven aan de toekomstige rol van de Provincie die is beoogd. Namelijk die van regionale partner die ook de kaders en belangen van de regio beschermt. Die positie blijft hetzelfde, ook als het aandelenbelang van de Provincie in NV HBLM door verwatering kleiner wordt dan 20%. Dit heeft echter wel haar effect op zaken als dividenduitkeringen en verhoudingen (in beeldvormend perspectief) tussen aandeelhouders.

- *De definitieve omvang en verdeling van PFAS-~~en crashtender~~risico's*;
  Op dit moment is nog niet in te schatten of de gevraagde garantstellingen rondom PFAS op termijn daadwerkelijk zullen worden aangesproken. In dit kader wordt geadviseerd om als actief aandeelhouder actief te blijven sturen op de aan de luchthaven opgelegde kaders. Er zijn in de concept term-sheet reeds voldoende beheersmaatregelen genomen om de luchthaven actief naar alternatieve dekkingsbronnen te laten zoeken, alvorens de garantstelling van de Provincie in deze kan worden aangesproken.

- *Het tijdstip en de uitkomst van de procedures ten aanzien van de verschillende vergunningen en toestemmingen benodigd om de luchthaven te kunnen exploiteren binnen de kaders van 2022*.
  Dit vormt een risico voor de exploitatie van MAA. Als aandeelhouder zit daar een risico. Daarnaast koppelt Schiphol een deel van haar inbreng aan de uitkomst rondom het verkrijgen daarvan en is er een terugkoopverplichting met Schiphol omtrent de aandelen afgesproken. Voor de Provincie is het als aandeelhouder van HBLM, ook gezien de afspraken met medeaandeelhouder Schiphol in het kader van ontbindende voorwaarden en de daaruit voortvloeiende terugkoopverplichting, essentieel om zo snel mogelijk duidelijkheid te verkrijgen over het verkrijgen van de benodigde vergunningen en toestemmingen, naast het feit dat dit de mogelijkheid biedt de luchthaven te kunnen exploiteren binnen de gestelde kaders van 2022. Daar kan als actief aandeelhouder op gestuurd worden.

- *Het risico dat de belangen van de Provincie en Schiphol op enig moment uit elkaar gaan lopen.*
  Momenteel zijn de verhoudingen tussen aandeelhouders goed. Ook de rolbepaling onderling is helder. Zeker bij aanvaarding van het aanbod. Tegelijkertijd bestaat altijd het risico dat aandeelhouders in de loop der jaren verschil van inzicht krijgen. Het belang van Schiphol is om de luchthavenexploitatie robuust vorm te geven en daarmee ook financiële waarde toe te voegen voor haarzelf, de Nederlandse luchtvaartsector en de Nederlandse economie als geheel. Het belang van de Provincie is om de publieke kaders te borgen. Daar zouden in de toekomst tegenstrijdige belangen kunnen ontstaan. In dat kader is het van belang dat de gemaakte evaluatieafspraken tussen aandeelhouders gehandhaafd worden. Als partijen in onderling vertrouwen elkaars belangen bespreekbaar kunnen maken, dan kunnen van beide zijden tijdig interventies worden gedaan om potentieel conflicterende belangen op te lossen.

Indien het aanbod geaccepteerd wordt, dan komen er ook huidige risico's te vervallen, zoals:
- De Provincie heeft dan geen rol meer als vreemd vermogen financier en de daarmee samenhangende (financierings)risico's;
- De Provincie heeft dan geen rol meer als onder-erfpachter, eigenaar en verhuurder en de daarmee samenhangende (vastgoed)risico's;
- De risico exposure, of te wel de blootstelling aan toekomstige (financierings)risico's van deze provinciale deelneming worden structureel verlaagd van 60% naar 20%.

Specifiek risico voor referentiesituatie

Aanvullend wordt in deze risicoparagraaf benoemd dat voor de referentiesituatie het volgende van toepassing kan zijn: de luchthaven heeft aangegeven dat naar verwachting de kosten voor achterstallig onderhoud boven de € 77 mln. uitkomen. Dit betekent dat, ook als de Provincie niet zou ingaan op het voorliggende aanbod van Schiphol, er op termijn een vraag zal komen voor aanvullende financiering ter dekking van achterstallig onderhoud binnen de in 2022 afgesproken bandbreedte van +/- 10%.

9. Integrale conclusie

Het aanbod van Schiphol is beoordeeld als één samenhangend pakket. Schiphol is bereid om een 80% aandelenbelang in NV HBLM te nemen. Daaraan verbindt zij negen voorwaarden en is zij bereid om ruim € 33,6 mln. middels agiokapitaal in NV HBLM te investeren. Dit resulteert in een significante versterking van de vermogens- en liquiditeitspositie van de luchthaven, en geeft de luchthaven slagkracht om de nodige en gewenste exploitatie-versterkende investeringen te kunnen doen.

Het aanbod en de daarbij door Schiphol gestelde voorwaarden zijn integraal afgezet tegen de referentiesituatie. Er is beoordeeld of het aanbod bijdraagt aan de realisatie van het businessplan 2022 en past binnen de door Provinciale Staten vastgestelde kaders en de reguliere provinciale kaders, zoals de Financiële Verordening en SiS 4.0..

Uit de inhoudelijke en beleidsmatige beoordeling volgt dat het aanbod de doelen en kaders van Amendement 145 niet wijzigt. Wel is er sprake van boekhoudkundige effecten. Verder is de situatie dat het aanbod nog steeds uitgaat van de in 2022 gemaakte keuze om de luchthaven onder voorwaarden open te houden en dat er wordt toegewerkt naar een omgevingsbewuste, duurzame en toekomstbestendige luchthaven. De overdracht van de Oostloods, de aanpassing van de aandeelhoudersverhouding en de herordening van de financiering raken wel aan onderdelen van de besluitvorming uit 2022, maar worden als passend binnen die kaders beoordeeld. Ook past het aanbod, op basis van de huidige conceptstukken, binnen SiS 4.0. De vergroting van het belang van een terzake kundige commerciële marktpartij sluit aan bij het uitgangspunt dat de Provincie haar private rol beperkt wanneer een marktpartij bereid is verantwoordelijkheid te nemen. Daarbij geldt dat de Provincie actief betrokken blijft bij de borging van publieke en regionale belangen en de kaders uit het Amendement 145, bijvoorbeeld rondom hinder, en hierop grip heeft en kan (bij)sturen vanuit een beschermd minderheidsbelang.

De strategische meerwaarde van het aanbod ligt in de combinatie van een groter aandeelhoudersbelang van Schiphol, haar kennis en ervaring met luchthavenexploitatie en de aangeboden financiële inbreng van ruim € 33,6 mln. Daarmee kunnen de financiële positie, de uitvoeringskracht en verdere professionalisering van NV HBLM worden versterkt / versneld. Schiphol krijgt derhalve als meerderheidsaandeelhouder meer ruimte om de commerciële en operationele ontwikkeling van de luchthaven aan te sturen.

Zoals hiervoor reeds is aangegeven zullen er ook in de nieuwe situatie als het aanbod van Schiphol wordt geaccepteerd risico’s ontstaan en bestaan, die integraal staan beschreven in de risicoparagraaf. In de nieuwe situatie (gegeven de acceptatie van het aanbod) ontstaat een solide financiële basis waarmee het bedrijf in staat wordt gesteld om met voldoende slagkracht alsnog de doelen van het businessplan uit 2022 te behalen. Bovendien is het zo dat de risico’s in de nieuwe aandeelhoudersverhouding zullen worden gedragen, waardoor het risicoprofiel van de Provincie significant afneemt.

Na de wijziging van de aandelenverhouding blijft de Provincie als minderheidsaandeelhouder actief betrokken bij NV HBLM, primair vanuit het belang om de publieke waarde in het Amendement 145 te bewaken. De concept term-sheet voorziet in

afspraken over informatievoorziening en besluiten waarvoor instemming van de Provincie nodig is, waaronder onderwerpen die raken aan de kaders van Amendement 145. De termsheet vormt de basis voor de nog op te stellen transactiedocumenten.

Financieel leidt het aanbod tot een andere verdeling en fasering van kosten, financiering en risico's. De Provincie beëindigt haar rol als vreemd vermogen financier van de luchthaven doordat de uitstaande geldleningen worden omgezet in agiokapitaal. Ook draagt zij Cargoloods-Oost over aan MAABI BV, waarbij de opbrengsten middels agiokapitaal in de deelneming wordt ingebracht. Schiphol "matcht" pro rato deze agiostorting.

Bovenvermelde som der transacties leidt voor de Provincie tot een boekhoudkundige afwaardering, maar vergt derhalve geen inzet van nieuwe (liquide) middelen. Dit met uitzondering van een aanvullende bijdrage van € 7 mln. voor achterstallig onderhoud op basis van de in 2022 gemaakte afspraken. Ook is er sprake van een wijziging in de jaarlijkse NEDAB-subsidie: een hogere bijdrage tot en met 2035 en een lagere bijdrage vanaf 2036. Verder blijft de huidige afspraak gehandhaafd dat de Provincie onder bepaalde omstandigheden de aandelen op verzoek van Schiphol zal moeten overnemen.

Alles afwegend biedt het aanbod een mogelijkheid om de rolverdeling tussen de Provincie, Schiphol en de luchthaven beter te laten aansluiten bij hun onderscheidende posities en expertises én beter te laten aansluiten op het provinciale beleid rondom deelnemingen. Schiphol neemt als commerciële marktpartij een grotere verantwoordelijkheid voor de luchthaven. de Provincie doet een stap terug als financier en wordt minderheidsaandeelhouder, maar blijft actief sturen op de borging van publieke en regionale belangen.

De integrale beoordeling van het aanbod van Schiphol leidt tot de eindconclusie van het College dat het aanvaarden van het aanbod van Schiphol en de daaraan verbonden voorwaarden - zowel voor de Provincie als voor de provinciale deelneming NV HBLM - tot een aantoonbaar betere situatie leidt dan het voortzetten van het huidige referentiescenario.

10. Begrippenlijst

In deze bijlage worden diverse partijen en (provinciale) deelnemingen genoemd. Deze worden veelal afgekort in benaming. In onderstaand overzicht is opgenomen waar deze afkortingen voor staan:

ALTMAA N.V.	Aangewezen luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport
ATR	Adviescollege toetsing regeldruk
BPMAA	Businesspark MAA B.V.
Ernstig Gehinderden	Het volgens de wettelijk voorgeschreven rekenmethode bepaalde aantal personen dat ernstige geluidhinder kan ondervinden door luchtvaartlawaai binnen de 48 Lden 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.
NV HBLM	N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
LVVN	Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
LDAVM	Land Development Aviation Valley Maastricht NV (CV)
LVNL	Luchtverkeersleiding
MAA	Maastricht Aachen Airport
MAA B.V.	Maastricht Aachen Airport B.V.
MAABI	Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V.
MER	Milieueffectrapportage
NEDAB	Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang
Ondernemingsplan	In de concept term-sheet wordt gesproken over het ondernemingsplan. Dit is hetzelfde als het businessplan waarover in de bijlage en het Statenvoorstel wordt gesproken.
PFAS	Per- en polyfluoralkylstoffen; zijn chemische stoffen die door de mens zijn gemaakt.
SiS 4.0	Sturing in samenwerking 4.0

Offerte Overeenkomst van geldlening 2026, tevens akte van verpanding

De ondergetekenden

1. **Provincie Limburg**, statutair gevestigd te Maastricht en kantoorhoudende aan het adres Limburglaan 10 te 6229 GA Maastricht, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 50052969, vertegenwoordigd door de heer E.G.M. Roemer, hierna te noemen "**Leninggever**";

   en

2. **Provincie Limburg AviationValley Commandiet B.V.**, statutair gevestigd te Maastricht en kantoorhoudende aan het adres Limburglaan 10 te 6229 GA Maastricht, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 14117995, vertegenwoordigd door de heer E.G.M. Roemer, hierna te noemen: “Leningnemer”;

   Hoofdlijnen van de Overeenkomst
   - Leensom: EUR 7.500.000,00;
   - Aflossingsvorm: Volledig op het einde van de Looptijd;
   - Rentepercentage: Marktconform en vast voor de gehele looptijd;

Het volgende in aanmerking nemende

A. Leningnemer is een 100% deelneming van Provincie Limburg, waarbij tevens het bestuur door Provincie Limburg wordt gevoerd;
B. Leningnemer heeft een 100% belang in dochtermaatschappij Businesspark (MAA) B.V. (hierna: BPMAA) en voert tevens het bestuur van deze onderneming;
C. De enige economische activiteit van Leningnemer, anders dan het voeren van het bestuur van BPMAA, is het als Stille vennoot participeren in de commanditaire vennootschap Land Development AviationValley Maastricht C.V. (hierna: LDAVM CV, kvk-nummer: 14118420). De enige twee economische activiteiten van BPMAA zijn het (eveneens) als Stille vennoot participeren in LDAVM CV en het hebben van een aanmerkelijk belang in de beherend vennoot, zijnde Land Development AviationValley Maastricht N.V. (hierna: LDAVM NV);
D. Leningnemer heeft een belang van 99% in LDAVM CV, waarvan voor 39,6% een direct belang en voor 59,4% een indirect belang via BPMAA. De resterende 1% in LDAVM CV heeft de beherend vennoot LDAVM NV. Leningnemer heeft indirect via BPMAA een belang van 60% in de beherend vennoot LDAVM NV. Provincie Limburg heeft het resterende 40% belang in LDAVM NV;

CONCEPT

E. De facto, gelet op ‘Het volgende in aanmerking nemende’ opsommingstekens A tot en met D, heeft Leninggever direct dan wel indirect een 100% belang in Leningnemer, in BPMAA, in de beherend vennootschap LDAVM NV en in de commanditaire vennootschap LDAVM CV en voert zij het bestuur over Leningnemer en BPMAA. Beherend vennoot LDAVM NV heeft een zelfstandig statutair bestuurder, welke tevens het beheer over LDAVM CV voert;

F. PLAC BV heeft in 2023 het aandelenbelang van BPMAA verworven van NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (NV HBLM), met behoudt van de rekeningen-courant verhouding tussen BPMAA en NV HBLM en tussen Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV (MAABI BV) en BPMAA. Deze rekeningen-courant zijn per 30 juni 2026 alsnog door NV HBLM en MAABI BV opgezegd, waarvoor BPMAA een herfinanciering behoeft van € 5.500.000;

G. LDAVM CV voert sinds medio 2009 een grondexploitatie waarbij gronden in het verleden ten delen in volledig eigendom zijn verworven en ten delen als ondererfpacht van Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. zijn verkregen. Het economisch doel van LDAVM CV is om het gebied nabij luchthaven MAA te ontwikkelen en bouwrijpe kavels in de markt uit te geven. Bij een gebiedsontwikkeling gaan de kosten voor de baat uit en is LDAVM CV tot de afronding en afwikkeling van de grondexploitatie afhankelijk van financiering door haar vennoten (zijnde: Leningnemer en BPMAA).

H. LDAVM CV is een fiscaal transparante vennootschap, wat betekent dat de winst vanuit fiscaal perspectief direct aan de vennoten wordt toegerekend (fiscaal: ‘winst uit onderneming’), ongeacht of de vennoten daadwerkelijk een winstuitkering van LDAVM CV hebben ontvangen. Dit maakt dat Leningnemer en BPMAA vennootschapsbelasting (vpb) aan de Belastingdienst dienen af te dragen over hun (verwachte) winsten uit LDAVM CV, die zij feitelijk vaak nog niet middels kasstroom hebben ontvangen; Dit legt een druk op de liquide middelen van Leningnemer en BPMAA;

I. Leningnemer en BPMAA zijn voor hun inkomsten afhankelijk van (de timing van) winstuitkeringen van LDAVM CV, daar waar de gebruikelijke operationele kosten (bankkosten, accountant, (fiscaal) advies etc.) periodiek doorlopen.

J. Deze geldlening wordt uitsluitend aangewend voor herfinanciering van de rekeningen-courant verhouding, zoals beschreven in “Het volgende in aanmerking nemende, lid F.”, en voor aanvullend benodigd werkkapitaal in de vennootschappen BPMAA, LDAVM CV en de vennootschap van Leningnemer, zoals beschreven in “Het volgende in aanmerking nemende, lid G., lid H., en lid I.”;

K. Zekerheden: Leningnemer en zijn 100% dochtervennootschap BPMAA vestigen elk afzonderlijk ten gunste van Leninggever een pandrecht eerste in rang op hun (huidige en toekomstige) winstuitkeringen uit de commanditaire vennootschap LDAVM CV. Daarnaast vestigt Leningnemer ten gunste van Leninggever een pandrecht eerste in rang op alle (huidige en toekomstige) dividenduitkeringen van zijn dochtermaatschappij BPMAA.

L. Leninggever acht zich om die reden vrij en zij is ook bereid om aan Leningnemer een marktconforme geldlening te verstrekken.

M. Leninggever enerzijds en Leningnemer anderzijds hebben overeenstemming bereikt over de door de Leninggever te verstrekken geldlening onder de voorwaarden en condities van de onderhavige overeenkomst van geldlening (hierna: de "Overeenkomst").

Verklaren te zijn overeengekomen als volgt

CONCEPT

Artikel 1 Lening

1.1 Leninggever verbindt zich om aan Leningnemer bij wijze van geldlening een vast bedrag van EUR 7.500.000,00 (zegge: zevenmiljoen vijfhonderdduizend Euro) (hierna te noemen: "de Leensom") ter beschikking te stellen, één en ander onder de voorwaarden en bepalingen van de Overeenkomst (hierna: de "Lening"), welke Lening door Leningnemer wordt aanvaard.

Artikel 2 Terbeschikkingstelling

2.1 De Leensom zal door Leninggever ter beschikking worden gesteld door het bedrag van de Leensom over te maken op de bankrekening met het nummer NL86 RABO 0152 8473 24 ten name van Provincie Limburg AviationValley BV. De geldlening kan in tranches worden opgenomen binnen een periode van 24 maanden vanaf de datum van rechtsgeldige ondertekening door Leninggever van deze Overeenkomst. De datum waarop de (eerste gedeeltelijke) overboeking van de Leensom heeft plaatsgevonden wordt hierna aangeduid als “de Opnamedatum”.

2.2 Indien de Leensom niet binnen de in artikel 2.1 genoemde termijn is opgenomen, is Leninggever gerechtigd de Overeenkomst middels een enkee schriftelijke mededeling te ontbinden, zonder dat Leningnemer jegens Leninggever enige aanspraak kan maken op vergoeding van schade of kosten.

2.3 Indien zich voorafgaand aan de daadwerkelijke terbeschikkingstelling van de Leensom één van de opeisingsgronden als bedoeld in Artikel 10 van de Overeenkomst voordoet, is Leninggever bevoegd de Overeenkomst met een enkele schriftelijke mededeling (buitengerechtelijk) te ontbinden. Door de (buitengerechtelijke) ontbinding vervalt onmiddellijk het recht van Leningnemer om de Leensom op te nemen.

2.4 Indien Leninggever van haar bevoegdheid tot ontbinding als bedoeld in Artikel **Error! Reference source not found.** of Artikel 2.1 van de Overeenkomst gebruik maakt, is zij jegens Leningnemer niet aansprakelijk voor enige schade die zij in verband daarmee of als gevolg daarvan lijdt. Leningnemer vrijwaren Leninggever eveneens voor (schade)vorderingen van derden – uit welke hoofde dan ook - die uit de ontbinding voortvloeien of in verband daarmee worden ingesteld.

Artikel 3 Doel van de lening

3.1 De Leningnemer is verplicht om de Lening uitsluitend aan te wenden voor herfinanciering van de rekeningen-courant verhouding, zoals beschreven in “Het volgende in aanmerking nemende, lid F.”, en voor aanvullend benodigd werkkapitaal in de vennootschappen BPMAA, LDAVM CV en de vennootschap van Leningnemer, zoals beschreven in “Het volgende in aanmerking nemende, lid G., lid H., en lid I.” Leningnemer is verplicht om vanaf Opnamedatum aan Leninggever aan te tonen dat zij de Lening uitsluitend voor dit doel hebben aangewend.

CONCEPT

Artikel 4 Mededelingen en garanties

4.1 De Leningnemer garandeert hierbij dat de navolgende mededelingen en garanties ten tijde van de ondertekening van de Overeenkomst volledig correct en waar zijn:

a. De Leningnemer is bevoegd de verplichtingen uit de Overeenkomst aan te gaan en na te komen en beschikken over alle vereiste toestemmingen;

b. Alle interne besluiten zijn genomen welke vereist zijn voor het aangaan en nakomen van de Overeenkomst;

c. Het aangaan van en nakomen van de Overeenkomst is niet in strijd met (i) toepasselijke wet- of regelgeving, (ii) de statuten van Leningnemer, of (iii) een overeenkomst of ander document waarbij Leningnemer partij is;

d. De Leningnemer is bevoegd om het in **Error! Reference source not found.** van de Overeenkomst bedoelde pandrecht te vestigen en/of het in Artikel 12 van de Overeenkomst bedoelde hypotheekrecht te vestigen en beschikken over alle daarvoor vereiste toestemmingen. De in **Error! Reference source not found.** en/of Artikel 12 opgenomen verplichting is niet in strijd met de statuten van Leningnemer of een overeenkomst of ander document waarbij Leningnemer partij is;

e. Er doet zich geen opeisingsgrond als bedoeld in Artikel 10 van de Overeenkomst voor en een opeisingsgrond zal zich naar redelijke verwachting ook niet voordoen;

f. Alle informatie die door Leningnemer voorafgaand aan de ondertekening van de Overeenkomst aan Leninggever is verstrekt, was juist op het moment van verstrekking daarvan;

g. De in het kader van deze Overeenkomst door Leningnemer aangereikte (financiële) stukken (waaronder vastgestelde en goedgekeurde jaarcijfers) geven een getrouw, duidelijk en stelselmatig beeld van de vermogenspositie van Leningnemer;

h. Sinds de datum van de vaststelling en goedkeuring van de jaarrekeningen 2024 van Leningnemer tot de datum van het aangaan van de Overeenkomst hebben zich geen materiële veranderingen in negatieve zin voorgedaan in de financiële toestand van Leningnemer ten opzichte van de situatie zoals deze uit de genoemde jaarrekeningen blijkt;

i. Er zijn geen lopende civiele, administratieve of strafrechtelijke procedures of arbitrages waarbij Leningnemer betrokken is en waarvan naar redelijkheid een nadelige uitkomst verwacht kan worden die de bedrijfsvoering van Leningnemer in gevaar kan brengen, en dergelijke procedures of arbitrages liggen ook niet in het verschiet;

j. De Leningnemer heeft geen wet- of regelgeving overtreden, waardoor naar redelijke verwachting diens vermogenspositie kan worden aangetast;

CONCEPT

k. De Leningnemer beschikt over alle vergunningen die nodig zijn voor het op de huidige wijze drijven en voortzetten van haar onderneming. Er worden geen intrekkingen of negatieve veranderingen met betrekking tot enige vergunning verwacht;

l. De Leningnemer is niet in verzuim met het doen van een aangifte voor belastingen, of achterstallig met de betaling van verschuldigde belastingen, en tegen Leningnemer bestaat ook geen vordering tot betaling van belastingen waardoor haar bedrijfsvoering in gevaar kan worden gebracht;

m. Alle risico's waartegen ondernemingen als Leningnemer zich over het algemeen verzekeren, zoals brand, aansprakelijkheid jegens derden, gevolgschade, en schade en verliezen ten gevolge van bedrijfsonderbrekingen, zijn door Leningnemer op gebruikelijke voorwaarden verzekerd bij verzekeraars van goede naam, en alle premies die verschuldigd zijn in verband met de verzekering

Artikel 5 Looptijd lening

5.1 Leninggever verstrekt de Lening aan Leningnemer tot uiterlijk 30 juni 2029 (hierna te noemen: de “Looptijd”). Na het verstrijken van de Looptijd van de Lening zijn de alsdan resterende bedragen van de Leensom en de daarover nog veschuldigde rente en boeten, direct, zonder nadere ingebrekestelling, ineens opeisbaar.

5.2 Leninggever houdt zich het recht voor om de Looptijd zoals vermeld in Artikel 5.1 te verlengen, doch niet langer dan nadat de grondexploitatie van LDAVM CV is afgewikkeld.

Artikel 6 Aflossing

6.1 De lening is aflossingsvrij gedurende de Looptijd (zogezegd een bullet lening). Leningnemer verbindt zich jegens Leninggever om de Leensom ineens onmiddellijk op de laatste dag van de Looptijd, zoals beschreven in Artikel 5, volledig te hebben voldaan.

6.2 Het staat Leningnemer vrij om de Leensom gedurende de Looptijd geheel dan wel gedeeltelijk vervroegd aan Leninggever af te lossen.

Artikel 7 Rente

7.1 Leningnemer is over het opgenomen en niet afgeloste gedeelte van de Lening aan Leninggever hoofdelijk een vaste rente verschuldigd. Deze rente bedraagt nominaal 6,00% per jaar.

7.2 Leningnemer dient de verschuldigde als dan ontstane rente telkens per jaar te voldoen uiterlijk op 30 juni van ieder jaar (hierna te noemen: de "Rentevervaldag"). De eerste betaling van rente vindt plaats op 30 juni 2027.

7.3 In afwijking van Artikel 7.1 en Artikel 7.2 heeft Leningnemer op iedere Rentevervaldag het recht om de als dan verschuldigde rente, verhoogd met een uitstelrente van 1,00% over de restant Leensom, bij de Leensom te laten bijschrijven (NB: in geval van bijschrijven is dan effectief sprake van een rente van

CONCEPT

7,00%). Indien Leningnemer gebruikt maakt van dit recht van bijschrijven op de Leensom, dan is er geen sprake (meer) van betalingsachterstand zoals beschreven in Artikel 9.

7.4 Voor de renteberekening wordt elke maand op 30 dagen gesteld en het jaar op 360 dagen.

Artikel 8 Betalingen

8.1 Leningnemer dient alle betalingen uit hoofde van de Lening, waaronder begrepen aflossing (Artikel 5.1), rente (Artikel 7), boetes (**Error! Reference source not found.**), kosten (**Error! Reference source not found.**) verschuldigd aan Leninggever, voldoen op de overeengekomen betaaldatum. Leningnemer is verplicht zorg te dragen voor voldoende saldo of kredietruimte op de hiervoor vermelde rekening.

Artikel 9 Betalingsachterstand en verzuimrente

9.1 Indien Leningnemer een aan Leninggever op grond van de onderhavige Overeenkomst verschuldigd bedrag niet tijdig en/of overeenkomstig het in de Overeenkomst bepaalde voldoen, is Leningnemer in verzuim zonder dat een ingebrekestelling of kennisgeving is vereist. Leningnemer is dan gedurende de periode waarin zij in verzuim is, hoofdelijk een direct opeisbare verzuimrente van 1,00 procent per maand ("Verzuimrente") verschuldigd aan Leninggever over het achterstallige bedrag, waarbij gedeelten van een maand voor een gehele maand worden gerekend, onverminderd diens verplichting tot nakoming van de overige verbintenissen uit hoofde van deze Overeenkomst.

Artikel 10 Opeisingsgronden

10.1 Het door Leningnemer niet afgeloste gedeelte van de Lening is tezamen met de lopende (verzuim)rente, boetes en eventuele kosten terstond opeisbaar, waarbij Leninggever gerechtigd is om alle maatregelen te treffen welke zij nodig zal oordelen tot behoud van al haar rechten en/of verhaal van haar vorderingen, indien zich ten aanzien van één van de Leningnemer een of meer van de volgende situaties of gebeurtenissen (elk een "Opeisingsgrond") voordoen:

a. niet, niet tijdige of niet behoorlijke nakoming door Leningnemer van enige verplichting uit hoofde van de Overeenkomst, nadat Leningnemer door Leninggever schriftelijk in gebreke zijn gesteld met een redelijke termijn voor nakoming;

b. het op enig moment tijdens de Looptijd niet meer voldoen aan de financiële garanties;

c. niet, niet tijdige of niet behoorlijke nakoming door Leningnemer van enige verplichting uit hoofde van één van de (toekomstige) overeenkomsten met de Co-financiers, waardoor de vorderingen van de Co-financiers opeisbaar zijn geworden;

d. eigen aangifte van, verzoek tot, of uitspraak van faillissement of aanvraag tot het verkrijgen van, of verlening van surseance van betaling van (één van de) Leningnemer;

CONCEPT

e. beslaglegging op een naar het oordeel van Leninggever belangrijk gedeelte van activa of middelen van Leningnemer, waardoor de bedrijfsvoering van Leningnemer in gevaar wordt gebracht;

f. verlies van rechtspersoonlijkheid, ontbinding, liquidatie of feitelijke liquidatie van Leningnemer, beëindiging van de onderneming van Leningnemer of aanwijzingen van het voornemen tot ontbinding of liquidatie of beëindiging van de onderneming van Leningnemer of geheel of gedeeltelijke nationalisering of onder beheer plaatsing van de onderneming van Leningnemer of het zich voordoen van omstandigheden waardoor de onderneming van Leningnemer feitelijk eindigt;

g. overgang van de zeggenschap over Leningnemer, juridische fusie of splitsing van Leningnemer;

h. indien blijkt dat Leningnemer de Lening aanwendt of hebben aangewend voor andere doeleinden dan omschreven in sub A van de Overeenkomst;

i. indien één van de door Leningnemer bij de Overeenkomst gegeven garanties geheel of gedeeltelijk onjuist blijkt;

j. overtreding van het cessie- en verpandingsverbod zoals opgenomen in Artikel 19 van de Overeenkomst;

10.2 De Leningnemer is in verzuim door het enkele feit van het voorvallen van één of meer Opeisingsgronden. Zij zal, zodra één of meer Opeisingsgronden plaatsvinden de Leninggever daarvan onverwijld schriftelijk in kennis stellen.

Artikel 11 Pandrecht

11.1 De Leningnemer en ieder van de vennootschappen zoals opgenomen in Artikel 22.1 vestigen elk afzonderlijk hierbij (voor zover nodig bij voorbaat) ten gunste van Leninggever een pandrecht eerste in rang op hun (huidige en toekomstige) winstuitkeringen uit de commanditaire vennootschap LDAVM CV (kvk-nummer: 14118420). Daarnaast vestigt Leningnemer ten gunste van Leninggever een pandrecht eerste in rang op alle (huidige en toekomstige) dividenduitkeringen van zijn dochtermaatschappij BPMAA. Alle hiervoor genoemde zaken zullen verder aangeduid worden als "Zaken".

11.2 Het pandrecht strekt tot zekerheid voor alle bestaande en toekomstige vorderingen van Leninggever op Leningnemer uit hoofde van de Overeenkomst of uit enige andere hoofde, waaronder begrepen maar niet beperkt tot in de toekomst te verstrekken geldleningen, daaronder begrepen alle rente en kosten die Leningnemer aan Leninggever verschuldigd is.

11.3 De Leningnemer en ieder van de vennootschappen zoals opgenomen in Artikel 22.1 garanderen en verklaren hierbij uitdrukkelijk, dat zij tot het verpanden van de Zaken bevoegd zijn, dat op de Zaken geen beslag of beperkte rechten rusten en de Zaken ook niet tot zekerheid strekken voor andere schulden.

11.4 De Leningnemer en ieder van de vennootschappen zoals opgenomen in Artikel 22.1 verbinden zich eenieder die enig recht ten aanzien van de Zaken wenst te doen gelden, terstond op de hoogte te stellen van het pandrecht van de Leninggever op deze Zaken.

CONCEPT

Artikel 12 Hypotheek

12.1 In de afwezigheid van (passende) onroerende zaken in eigendom van Leningnemer, wordt ten gunste van Leninggever géén hypotheekrecht gevestigd.

Artikel 13 Hoofdelijkheid, afstanddoening en achterstelling

13.1 De Leningnemer is hoofdelijk verbonden voor alle uit deze overeenkomst voortvloeiende verbintenissen.

13.2 De Leningnemer doet hierbij – voor zover nodig - bij voorbaat afstand van alle rechten waarin zij door subrogatie zou kunnen treden. Niet tegenstaande het voorgaande verbindt Leningnemer zich bij deze om haar rechten waarin zij door subrogatie zou kunnen treden, niet uit te oefenen zolang Leninggever nog iets van Leningnemer te vorderen heeft. Onverminderd het voorgaande verbindt Leningnemer zich hierbij onherroepelijk en onvoorwaardelijk om geen gebruik te maken van zekerheidsrechten en andere afhankelijke rechten die verbonden zijn aan de rechten van de Leninggever, waarin de Leningnemer zou mogen subrogeren, in dier voege dat deze rechten nooit door haar zal worden uitgeoefend zolang Leninggever nog iets van Leningnemer te vorderen heeft.

13.3 Op basis van deze Overeenkomst ontstaan voorwaardelijke contractuele regresvorderingen tussen Leningnemer en een ieder van de vennootschappen zoals opgenomen in Artikel 22.1 over en weer. Deze voorwaardelijke contractuele regresvorderingen zullen onvoorwaardelijk worden wanneer de Leningnemer een vordering heeft betaald, of ter delging daarvan een onderpand van Leningnemer is uitgewonnen, die in de onderlinge verhouding tussen Leningnemer en een ieder van de vennootschappen zoals opgenomen in Artikel 22.1 voor rekening van een ander kwam.

13.4 De onvoorwaardelijke regresvorderingen worden achtergesteld bij de vorderingen van Leninggever uit hoofde van deze Overeenkomst. Dit betekent dat, tot het moment dat Leninggever verklaart dat alle uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen onherroepelijk door Leningnemer zijn voldaan en afgelost, geen van de vennootschappen zoals opgenomen in Artikel 22.1 en de Leningnemer i) op basis van de wet, overeenkomst of anderszins gerechtigd zal zijn regres te nemen of vergoed te worden door een ieder voor welk bedrag dan ook, of ii) op een andere manier verhaal zal nemen bij wijze van verrekening of anderszins.

13.5 De Leningnemer en de vennootschappen zoals opgenomen in Artikel 22.1 komen overeen te vestigen, en vestigen hierbij tot zekerheid voor de tijdige en behoorlijke nakoming van al hetgeen Leninggever te vorderen heeft of mocht hebben, een pandrecht ten gunste van de Leninggever op de Regresvorderingen. Leninggever neemt dit pandrecht aan en het pandrecht is bij deze openbaar gemaakt. De Leninggever mag namens de Leningnemer de uit hoofde van dit artikel gevestigde pandrechten door middel van een schriftelijke verklaring opzeggen.

13.6 Voornoemde regresvorderingen zijn geen regresvorderingen in de zin van het Burgerlijk Wetboek, maar zijn van een louter contractuele aard en worden beheerst door de relevante bepalingen in deze Overeenkomst.

CONCEPT

Artikel 14 Aanvullende zekerheden

De Leningnemer is verplicht op eerste verzoek van Leninggever aanvullende zekerheden te stellen voor de betalingsverplichtingen van Leningnemer uit hoofde van de Overeenkomst, indien de door Leningnemer verstrekte zekerheden naar het oordeel van Leninggever op enig moment onvoldoende dekking bieden voor de nakoming van de verplichtingen uit hoofde van de Overeenkomst. Leningnemer zijn vrij om te bepalen welke aanvullende zekerheden zij aan Leninggever aanbieden, mits de door hen aangeboden aanvullende zekerheden naar het oordeel van Leninggever afdoende dekking bieden voor de nakoming van de verplichtingen van Leningnemer uit hoofde van de Overeenkomst.

Artikel 15 Overige verplichtingen

15.1 Behoudens voorafgaande schriftelijke goedkeuring van Leninggever, verbindt Leningnemer zich en staan Leningnemer er voor in, zolang nog enigerlei verplichting ingevolge de Overeenkomst voor hen jegens Leninggever bestaat:

a. dat zij geen zakelijke, persoonlijke of andere zekerheden zullen verstrekken voor de voldoening van enige schuld van zichzelf, één der andere dochtermaatschappijen van Leningnemer of een derde, alvorens aan Leninggever gelijkwaardige zekerheid te hebben verstrekt;

b. dat indien in de toekomst door een derde zakelijke, persoonlijke of andere zekerheden worden verstrekt voor voldoening van enige bestaande of toekomstige schuld van Leningnemer of hun dochtermaatschappijen, tegelijkertijd aan Leninggever gelijkwaardige zekerheid zal worden verstrekt.

Artikel 16 Informatieplichten

16.1 Gedurende de Looptijd van de Lening, verbindt Leningnemer zich ertoe een exemplaar van de (tussentijdse) jaarstukken bevattende de balans en winst- en verliesrekening met toelichting en een samenstellingsverklaring van de externe accountant, uiterlijk op 30 juni van het hierop volgende jaar en zonder dat Leninggever hierom hoeft te verzoeken, aan Leninggever te zenden en ook overigens aan Leninggever op haar eerste verzoek alle door deze verlangde inlichtingen omtrent hun financiële positie te verstrekken.

Artikel 17 Boetebepaling

17.1 In het geval Leningnemer, na daartoe schriftelijk in gebreke te zijn gesteld met een redelijke termijn voor nakoming, een of meer van diens verplichtingen uit hoofde van de Overeenkomst (met uitzondering van de verplichtingen volgend uit artikel 6 (aflossing) of artikel 7 (rente)) niet nakomt of voldoende duidelijk is dat zij diens verplichtingen uit hoofde van de Overeenkomst niet zal kunnen nakomen of enige door Leningnemer gegeven garantie geheel of gedeeltelijk onjuist blijkt, is Leningnemer een direct opeisbare boete verschuldigd aan Leninggever ter grootte van EUR 2.500,00 (zegge: tweeduizendvijfhonderd Euro)

CONCEPT

per gebeurtenis, onverminderd het recht van Leninggever, (verdere) nakoming van de Overeenkomst en/of aanvullende schadevergoeding van Leningnemer te vorderen.

Artikel 18 Uitoefening rechten

18.1 De uitoefening door Leninggever van de uit de Overeenkomst voortvloeiende rechten, de tijdstippen waarop en de volgorde waarin deze zullen worden uitgeoefend, is ter keuze aan Leninggever, zonder dat het niet uitoefenen van enig recht kan worden uitgelegd als zou Leninggever van dat recht afstand willen doen.

Artikel 19 Onoverdraagbaarheidsbeding

19.1 De rechten van Leningnemer die voortvloeien uit de Overeenkomst, zijn niet vatbaar voor overdracht en/of verpanding.

Artikel 20 Kosten

20.1 Alle kosten van de Overeenkomst en van de maatregelen welke Leninggever mocht vernemen tot behoud of ter uitoefening van haar uit de Overeenkomst voortvloeiende rechten, zijn voor rekening van Leningnemer. Eveneens komen ten laste van Leningnemer alle belastingen en/of heffingen die op of met betrekking tot de aflossing van de Lening en de betaling van rente, boeten, vergoedingen of kosten worden of zullen worden geheven.

Artikel 21 Bewijs

21.1 De boeken en administratie van Leninggever strekken met betrekking tot de uitbetaling van de Lening, de vorderingen, betalingsverplichtingen en saldi ter zake van de Lening tot dwingend bewijs, zolang Leningnemer de onjuistheid daarvan niet heeft aangetoond.

Artikel 22 Slotbepalingen

22.1 Ten behoeve van deze Overeenkomst zijn de in dit lid genoemde vennootschappen onvoorwaardelijk hoofdelijk aansprakelijk voor de betaling en teruggave van al hetgeen Leningnemer aan Leninggever schuldig is. Ten bewijze hiervan zullen al deze vennootschappen de Overeenkomst van geldlening mede ondertekenen, Het betreft de volgende vennootschappen:

a. Businesspark (MAA) B.V., statutair gevestigd te Maastricht en kantoorhoudende aan het adres Limburglaan 10, 6229 GA, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 14076295, vertegenwoordigd door de heer E.G.M. Roemer;

22.2 De Leningnemer zal zowel door de onmiddellijke verstrekking van alle namens de Leninggever gewenste inlichtingen, als door het dadelijk en volledig geven van inzage in al de boeken en bescheiden, die op het bedrijf en vermogen betrekking hebben, alsmede in ieder ander opzicht medewerken aan een behoorlijk uitoefenen van controle.

CONCEPT

22.3 Indien één of meer artikelen van de Overeenkomst ongeldig of op andere wijze niet verbindend zouden zijn, wordt daardoor de geldigheid van de overige artikelen van de Overeenkomst niet aangetast. Partijen zullen alsdan in gezamenlijk overleg de Overeenkomst voor zover nodig aanpassen, in die zin dat de niet verbindende artikelen worden vervangen door geldige en verbindende bepalingen die zo min mogelijk verschillen van de desbetreffende niet verbindende artikelen.

22.4 De Bijlagen bij deze Overeenkomst vormen één geheel met deze Overeenkomst en zijn onlosmakelijk daarmee en met elkaar verbonden. Een referte naar deze Overeenkomst omvat derhalve automatisch tevens een referte naar deze Bijlagen.

22.5 De Overeenkomst kan slechts worden gewijzigd of aangevuld door middel van door Leninggever en Leningnemer ondertekende stukken.

22.6 De Overeenkomst bevat alle afspraken tussen partijen met betrekking tot de Lening en treedt in de plaats van alle eerdere schriftelijke en mondelinge afspraken welke Leninggever en Leningnemer ter zake hebben gemaakt.

Artikel 23 Mededelingen

23.1 Alle kennisgevingen die in het kader van de Overeenkomst moeten geschieden zullen per aangetekende post of per e-mail worden gedaan.

Artikel 24 Openbaarmaking

24.1 Leninggever is, ter voldoening aan wettelijke verplichtingen en verantwoordelijkheden die voor openbaarmaking van informatie gelden (bijvoorbeeld Wet openbaarheid van bestuur), te allen tijde gerechtigd om informatie over de Lening, waaronder begrepen de totstandkoming en uitvoering daarvan, openbaar te maken zonder dat dat enige aansprakelijkheid voor de Leninggever met zich meebrengt.

Artikel 25 Toepasselijk Recht en Forumkeuze

25.1 Op de Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

25.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van de Overeenkomst dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde rechter in Rechtbank Limburg.

Aldus overeengekomen en opgemaakt te Maastricht op … … … 2026.

HANDTEKENINGENPAGINA VOLGT

CONCEPT

HANDTEKENINGENPAGINA

Plaats: Maastricht

Datum:

_____

Provincie Limburg

Vertegenwoordigd door de heer E.G.M. Roemer

Plaats: Maastricht

Datum:

_____

Provincie Limburg AviationValley Commandiet B.V.

Vertegenwoordigd door de heer E.G.M. Roemer

Plaats: Maastricht

Datum:

Businesspark (MAA) B.V.

Vertegenwoordigd door de heer E.G.M. Roemer

CONCEPT

Begrotingswijzigingen 17 – 2026 en 4 – 2027

Statenvoorstel MAA

PS 11 december 2026

De lasten en baten van de begroting 2026 en de bijhorende meerjarenraming wijzigen als volgt:

€ x 1.000

Begrotingsprogramma		Begroting 2026			Begroting 2027			Begroting 2028			Begroting 2029			Begroting 2030		
		Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo
1	Perspectief voor het landelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Samen leven en bestaanszekerheid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Werken aan een toekomstbestendige economie	40.258	5.466	-34.792	4.693	-621	-5.314	4.693	-621	-5.314	1.193	-621	-1.814	1.306	-621	-1.927
4	Nieuwe energie en leefmilieu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Leefbare steden en dorpen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Cultuur en erfgoed voor iedereen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Provincie midden in de samenleving	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Financiën en overhead	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal baten lasten en saldo		**40.258**	**5.466**	**-34.792**	**4.693**	**-621**	**-5.314**	**4.693**	**-621**	**-5.314**	**1.193**	**-621**	**-1.814**	**1.306**	**-621**	**-1.927**
Mutatie reserves																
3	Risicoreserve SIS (MAA)	375		-375			0			0			0			0
Totaal mutatie reserves		**375**	**0**	**-375**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Totaal en resultaat		**40.633**	**5.466**	**-35.167**	**4.693**	**-621**	**-5.314**	**4.693**	**-621**	**-5.314**	**1.193**	**-621**	**-1.814**	**1.306**	**-621**	**-1.927**

Toelichting
Voor een inhoudelijke toelichting verwijzen wij naar het Statenvoorstel en de bijhorende aanbiedingsbrief van GS.