provincie limburg

Provinciale Staten

Clustercode	PP	**Uw kenmerk**	-
Ons kenmerk	DOC-00650635	**Maastricht**	14 mei 2024
Bijlage(n)	2	**Verzonden**	15 mei 2024

Onderwerp
Tweede herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport

Geachte Staten,

Conform artikel 6 van de Regeling Grote Projecten Limburg 2020 doen wij u bijgaand de tweede herziene basisrapportage van Maastricht Aachen Airport toekomen. Maastricht Aachen Airport is een van de projecten die onder de Regeling Grote Projecten gevolgd worden en waarover aan uw Staten wordt gerapporteerd.

Op 3 juni 2022 hebben uw Staten bij Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA') besloten het toen voorliggend dictum van het Statenvoorstel 'Toekomst Maastricht Aachen Airport' te vervangen. In het herziene dictum is opgenomen dat *"het huidige Groot Project MAA wordt omgezet naar 'Groot Project Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord"*.

Conform toezegging 9270 is de opzet voor deze tweede herziene basisrapportage op 12 januari 2024 sonderend met de Statencommissie ESA gedeeld en besproken. De bij de behandeling ingebrachte opmerkingen, wensen en suggesties zijn zoveel als mogelijk meegenomen in de afronding van het formaat van de tweede herziene basisrapportage; waarna de gegevens per peildatum 1 januari 2024 zijn ingevoerd.

Een aantal in de Statencommissie ESA ingebrachte punten is niet of beperkt in de rapportage verwerkt. Wij noemen in dit verband de volgende punten:

- Voorgesteld is om de basis- en voortgangsrapportages als evaluatiemoment te zien voor wat betreft de eerdere besluitvorming van Provinciale Staten inzake de toekomst van MAA. Dit voorstel is niet overgenomen omdat de basis- en voortgangsrapportages worden opgesteld zodat Provinciale Staten hun controlerende rol kunnen vervullen.

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+31 43 389 99 99
www.limburg.nl

- Verzocht is om concreter inzicht in de bijdrage van MAA aan het toerisme in Limburg. Actuele gegevens zijn niet beschikbaar. MAA is verzocht om bij te houden hoeveel passagiers die op MAA landen Limburg als toerist bezoeken.
- De wens is uitgesproken om in de rapportage cijfers op te nemen van aantallen passagiers en vracht sinds de Provincie eigenaar is van MAA c.q. sinds 2014. Omdat de rapportage bedoeld is om Provinciale Staten te informeren over de ontwikkelingen die sinds de besluitvorming over de toekomst van MAA in juni en december 2022 hebben plaatsgevonden en over de mate waaraan deze ontwikkelingen binnen de gestelde kaders plaatsvinden, zijn de jaarcijfers vanaf dat moment in de rapportage opgenomen. De andere data zijn desgewenst op te vragen bij MAA.
- Verzocht is om inzicht te verschaffen in de maximale ruimte die de luchthaven heeft om qua passagiers, vracht en trucking te groeien. Los van het feit dat de door Provinciale Staten gestelde kaders en het geaccordeerde business plan 2022 grenzen stellen aan de groei van de luchthaven, zal in het Luchthavenbesluit dat in 2025 door de minister van I&W wordt vastgesteld de maximale ruimte worden bepaald.
- Gevraagd is om meer inzicht te verschaffen in de financiën van MAA. Omdat de luchthaven een commercieel bedrijf is, staat het ons niet vrij om financiële cijfers die nog niet in goedgekeurde en gedeponeerde jaarstukken openbaar zijn gemaakt in de basis-/voortgangsrapportage op te nemen. Dat speelt nog meer nu aandeelhouder Schiphol Nederland BV als onderdeel van de beursgenoteerde Schiphol Group gehouden is aan strikte regels voor wat betreft de publicatie van bedrijfsinformatie. Om deze reden is ervoor gekozen om in de rapportage een tabel op te nemen inzake de inzet van provinciale middelen en om voor wat betreft de financiële resultaten van NV HBLM de cijfers uit de geconsolideerde gedeponeerde jaarrekening te vermelden.

De tweede herziene basisrapportage wordt u hierbij aangeboden ter behandeling in de Statencommissie Economie en Samenleving op 31 mei 2024 en ter vaststelling in de vergadering van uw Staten op 21 juni 2024.

In artikel 6 lid 3 van de ‘Regeling Grote Projecten’ is bepaald dat “Provinciale Staten een besluit nemen ter vaststelling van de (herziene) basisrapportage en het aantal ijkmomenten waarop een voortgangsrapportage aan de orde is.”. Omdat de ontwikkelingen en actualiteiten bij MAA zich niet zo snel opvolgen, stellen wij u voor het aantal ijkmomenten (in casu de voortgangsrapportages) terug te brengen naar één keer per jaar (peildatum 1 januari).

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

provincie limburg

Statenvoorstel – 1 minuut versie
No: G-24-021

1 Onderwerp Tweede herziene Basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport

2 Inleiding / aanleiding inclusief beoogd resultaat

In uw vergadering d.d. 3 juni 2022 heeft u bij Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA') besloten dat *"het huidige Groot Project MAA wordt omgezet naar 'Groot Project Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord"*.

De tweede herziene basisrapportage 'Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport' vast te stellen en daarbij te bepalen dat er één ijkmoment (1 januari) per jaar is.

3 Bevoegdheid

- Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020
- Autonoom beleid, kerntaak regionale economie en mobiliteit

4 Voorstel aan Provinciale Staten

De tweede herziene basisrapportage 'Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport' vast te stellen en daarbij te bepalen dat jaarlijks één voortgangsrapportage (peildatum 1 januari) wordt opgesteld en aan uw Staten wordt aangeboden.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

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

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

In uw vergadering d.d. 3 juni 2022 hebben uw Staten bij Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA') besloten dat *"het huidige Groot Project MAA wordt omgezet naar 'Groot Project Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord"*.

Conform toezegging 9270 is de opzet voor deze tweede herziene basisrapportage op 12 januari 2024 sonderend met de Statencommissie ESA gedeeld. De bij de behandeling ingebrachte opmerkingen, wensen en suggesties zijn zoveel als mogelijk meegenomen in de afronding van de format. De opzet en het format van de tweede herziene basisrapportage per 1 januari 2024, ligt ten grondslag aan deze rapportage.

6 Risico's

N.v.t..

provincie limburg

Statenvoorstel
No: G-24-021

1. Onderwerp Tweede herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

In uw vergadering d.d. 3 juni 2022 hebben uw Staten bij Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA') besloten het toen voorliggend dictum van het Statenvoorstel 'Toekomst Maastricht Aachen Airport' te vervangen. In het herziene dictum is opgenomen dat *"het huidige Groot Project MAA wordt omgezet naar 'Groot Project Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord"*.

Conform toezegging 9270 is de opzet voor deze tweede herziene basisrapportage op 12 januari 2024 sonderend met de Statencommissie ESA gedeeld en besproken. De bij de behandeling ingebrachte opmerkingen, wensen en suggesties zijn in samenhang beoordeeld en zoveel als mogelijk meegenomen in de afronding van de format van de tweede herziene basisrapportage; waarna de gegevens per peildatum 1 januari 2024 zijn verwerkt.

3. Bevoegdheid

- Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020
- Autonoom beleid, kerntaak regionale economie en mobiliteit

4. Voorstel aan Provinciale Staten

De tweede herziene basisrapportage 'Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport' vast te stellen en daarbij te bepalen dat jaarlijks één voortgangsrapportage (peildatum 1 januari) wordt opgesteld en aan uw Staten wordt aangeboden.

5. Risico's

Niet van toepassing.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

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

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

In uw vergadering d.d. 3 juni 2022 hebben uw Staten bij Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA') besloten dat *"het huidige Groot Project MAA wordt omgezet naar 'Groot Project Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord"*.

Conform toezegging 9270 is de opzet voor deze tweede herziene basisrapportage op 12 januari 2024 sonderend met de Statencommissie ESA gedeeld. De bij de behandeling ingebrachte opmerkingen, wensen en suggesties zijn zoveel als mogelijk meegenomen in de afronding van de format. De opzet en het format van de tweede herziene basisrapportage per 1 januari 2024, ligt ten grondslag aan deze rapportage.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf
Niet van toepassing.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten
Programma 3 Werken aan een Toekomstbestendige Economie en in het bijzonder product 3.1.3. Maastricht Aachen Airport zoals opgenomen in de Programmabegroting 2024.

9. Juridische aspecten – deregulering
Niet van toepassing.

10. Verbindingslijnen en andere visies
Niet van toepassing.

11. Relatie met aanpak coronacrisis
Niet van toepassing.

12. Toets Referendumverordening
Niet van toepassing.

13. Effecten op CO_2 en stikstof emissies
Niet van toepassing.

14. Verdere planning, procedure en uitvoering
De tweede herziene basisrapportage zal op 21 juni 2024 besproken worden in Provinciale Staten. Daarna zal deze opzet gehanteerd worden voor de voortgangsrapportages welke twee keer per jaar worden voorgelegd aan de Statencommissie Economie en Samenleving.

15. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- X Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- X Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten

16. Evaluatie
Niet van toepassing.

17. Communicatie

Niet van toepassing.

18. Meegezonden bijlagen

Tweede herziene basisrapportage ‘Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport’ (peildatum 1 januari 2024).

provincie limburg

ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG

No: G-24-021

Onderwerp: Tweede herziene basisrapportage MAA

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 14 mei 2024

besluiten:

De tweede herziene basisrapportage ‘Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport’ vast te stellen en daarbij te bepalen dat jaarlijks één voortgangsrapportage (peildatum 1 januari) wordt opgesteld en aan uw Staten wordt aangeboden.

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 21 juni 2024.

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

De heer E.G.M. Roemer, voorzitter

Tweede herziene basisrapportage



Groot Project
‘Transitie Maastricht Aachen Airport’

provincie
Limburg

Tweede herziene basisrapportage

Groot Project **‘Transitie Maastricht Aachen Airport’**

Maastricht, mei 2024
Programmateam Maastricht Aachen Airport

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

1.1 Groot Project 'Transitie MAA' 5
1.2 Achtergrond Maastricht Aachen Airport 6
1.3 Besluitvorming december 2022 6
1.4 Toetreden Schiphol Nederland BV 7

2. Projectdoelstelling 8

2.1 Een duurzame luchthaven met minder ernstig gehinderden 9
2.2 Prestatie indicatoren Groot Project 'Transitie MAA' 11

3. Toelichting belangrijkste ontwikkelingen en aandachtspunten 14

3.1 Directe werkgelegenheid 15
3.2 Inzetten op groei luchtvracht en passagiers 16
3.3 Inzetten stillere vliegtuigen en verminderen hinder voor de omgeving 18
3.4 Ontwikkeling e-Aviation 20
3.5 Duurzame relatie met de omgeving 22
3.6 Oplossen achterstallig onderhoud 23
3.7 Meldingen overlast 24
3.8. Vergunningen en ruimtelijk kader 28
3.9 Verduurzaming 29
3.10 Omgevingsfonds 31

4. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten 32

4.1 Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten 33
4.2 Moties en toezeggingen 36

5. Planning **38**

5.1 Te verwachten mijlpalen 39
5.2 Toekomstige besluitvorming/ betrokkenheid door Provinciale Staten 39

6. Risico's en risicobeheersing **40**

6.1 Risicoanalyse 41
6.2 Risico's en beheersmaatregelen 42

7. Overzicht inzet provinciale middelen **44**

8. Projectbeheer en projectbeheersing **50**

8.1 Rol Provincie 51
8.2 Projectorganisatie en -administratie 51

9. Overige informatie en/of actuele ontwikkelingen **52**

9.1 Governance Maastricht Aachen Airport 53
9.2 Actuele ontwikkelingen 54
9.3 Begrippenlijst 55

Inleiding

01

1.1 Groot Project 'Transitie MAA'

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

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

De reikwijdte van dit project wordt bepaald door de besluitvorming over Maastricht Aachen Airport door Provinciale Staten op 3 juni 2022, respectievelijk 16 december 2022, 'Amendement 145, Een omgevingsbewust en toekomst-bestendig MAA van Heldens c.s.'. Besloten is *"Het huidige Groot Project 'MAA' om te zetten naar 'Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord."*.

De opzet van de herziene basisrapportage, met als peildatum 1 januari 2024, is sonderend getoetst bij de Statencommissie Economie en Samenleving op 12 januari 2024. De verkregen punten uit de Statencommissie zijn verwerkt in deze rapportage.

1.2 Achtergrond Maastricht Aachen Airport

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

Medio 2021 werd de toekomst van de luchthaven opnieuw onderwerp van gesprek. Provinciale Staten gaven toen aan eerst een fundamentele discussie over de toekomt van MAA te willen voeren alvorens grote investeringen te willen doen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het Statenvoorstel 'Toekomst van Maastricht Aachen Airport' (G-22-015) dat op 3 juni 2022 in de vergadering van Provinciale Staten is behandeld. Daarbij hebben Provinciale Staten besloten om de luchthaven, onder voorwaarden, open te houden. Deze voorwaarden zijn beschreven in het door Provinciale Staten aangenomen Amendement 145 Heldens c.s. 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'. Gedeputeerde Staten kregen daarbij de opdracht om uiterlijk 31 december 2022 een voorstel met uitgewerkte businesscase aan Provinciale Staten voor te leggen.

1.3 Besluitvorming december 2022

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

1.4 Toetreden Schiphol Nederland BV

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

- → Een overeenkomst met een omgevingsbewuste samenwerkingspartner;
- → Een governancestructuur met een duidelijke roldefinitie waarbij het uitgangspunt is dat de Provincie Limburg niet meer de enige aandeelhouder van de MAA BV is.

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

Naar aanleiding van de sonderende behandeling van de herziene basisrapportage MAA op 12 januari 2024 is door gedeputeerde Satijn de toezegging gedaan om de nieuwe CEO van HBLM uit te nodigen voor een kennismaking met de Statencommissie ESA eind 2024 en bij die gelegenheid te schetsen wat in de praktijk, naast het aandeelhouderschap, de meerwaarde van Schiphol Nederland BV voor Maastricht Aachen Airport is (T 9349).

Volgens de zittende bestuurder van HBLM blijkt op dit moment reeds, vier maanden na toetreden van Schiphol Nederland BV als aandeelhouder van HBLM, dat de samenwerking met Schiphol meerwaarde heeft. Hij noemt in dat verband de overstap van airline participation manager van NV Eindhoven Airport (51% van de aandelen is in handen van de Schiphol Group) naar HBLM per oktober 2023. De betreffende medewerker heeft een netwerk van passagier airlines contacten meegebracht, heeft kennis van commercieel parkeren en andere non-aviation zaken kennis en heeft ervaring en contacten op het gebied van de krapte en slot issues in Nederland. Verder heeft Schiphol ondersteuning bij IT- en IT Security vraagstukken, inkoop en het opstellen van een vastgoed masterplan geboden. Ook ondersteunt Schiphol bij het leggen van contacten met potentiële nieuwe klanten.

Projectdoelstelling

02

2.1 Een duurzame luchthaven met minder ernstig gehinderden

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

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

Visie

"Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomst-bestendige luchthaven."

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

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

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

Speerpunten voor de korte termijn (nu tot aan 2027)

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

Speerpunten voor de lange termijn (2027 tot aan 2040)

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

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

2.2 Prestatie indicatoren Groot Project 'Transitie MAA'

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

In onderstaand schema is door middel van de stoplichtmethode aangegeven wat op deze punten de stand van zaken is. De individuele speerpunten/ indicatoren worden in onderstaande hoofdstukken nader uitgewerkt met cijfers en onderbouwing.

stoplichtmethode



→ Doelbereik loopt achter

→ Risico op vertraging doelbereik

→ Doelbereik op schema

	Speerpunt / indicator	Transitie-pad	Stoplicht	Toelichting
1	**Directe werk-gelegenheid**	1		• HBLM heeft momenteel 206 weknemers in dienst.
2	**Inzetten op groei luchtvracht en passagiers**	1, 2		• 2023 was een moeilijk jaar waarin HBLM door baansluiting (onderhoud) en mondiale situatie in de luchtvrachtmarkt aanzienlijk minder vluchten had. De malaise in de vrachtmarkt maakte het moeilijk hieruit te komen. Dat gaat inmiddels goed. Sinds augustus 2023 is de getruckte en gevlogen vracht meer dan verviervoudigd. In 2024 verwacht MAA in de buurt te komen van de afgegeven Business Case 2022 - 2035 zowel qua luchtvracht als qua passagiers.
3	**Inzetten op stillere vliegtuigen en verminderen hinder voor omgeving**	3, 4, 5		• Volgens het businessplan 2022 moet deze doelstelling in 2030 worden behaald. Er worden in de tussentijd evenwel reeds stappen gezet. Het is een mandje van verschillende zaken (uitfaseren B747-200, minder nacht/avond). Op dit moment vliegen wel nog enkele B747-400's. Deze vliegbewegingen kunnen met het oog op het feit dat de business in 2023 onder druk heeft gestaan nog niet (verder) ontmoedigd worden. • MAA blijft in 2023 en (naar verwachting) 2024 qua geluids-belasting onder de belasting in 2019.
4	**Ontwikkeling e-Aviation**	3, 4, 5		• Ook hiervoor geldt dat de eerste doelstellingen inzake e-Aviation in 2030 dienen te worden behaald. In 2023 zijn op dit vlak eerste stappen gezet. In 2024 moet een plan van aanpak komen. Het is daarbij de bedoeling dat MAA met partners gaat samenwerken om concrete acties op het vlak van e-Aviation te ondernemen en om eerste voorzieningen te kunnen realiseren. De noodzakelijke aansluiting op het stroomnetwerk is bij de netwerkbeheerder veiliggesteld.
5	**Duurzame relatie met de omgeving**	4, 5		• Qua verbetering van de relatie met de omgeving zijn de nodige stappen gezet. In overleggen wordt structureel goed samengewerkt. • MAA is goed in contact met het opgerichte Omgevingsfonds en is periodiek met omwonenden in gesprek. • Ook organiseert MAA informatie-bijeenkomsten over de procedure in het kader van de aanvraag van een Luchthaven-besluit (incl. m.e.r.-beoordelings-notitie en onderzoeken). MAA voert daarin een transparante constructieve lijn.

	Speerpunt / indicator	Transitie-pad	Stoplicht	Toelichting
6	**Oplossen achter-stallig onderhoud**	1		• In de eerste helft van 2023 is de start- en landingsbaan gerenoveerd. Het overige achterstallige onderhoud aan vastgoed en systemen pakt MAA gestaag en gestructureerd op. Dit verloopt goed. De materieelloods is aangepakt. Inmid-dels is ook gestart met de Noord-loods en enkele andere gebouwen.
7	**Meldingen overlast**	4, 5		• Er is sprake van een afname van het aantal meldingen.
8	**Vergunningen**	1, 3		• De minister van I&W heeft de Tweede Kamer bericht dat het Luchthavenbesluit medio 2025 zal worden genomen. • De ontwerp Wnb-vergunning is op 15 december 2023 gepubli-ceerd en het ontwerp PIP, de ontwerp omgevingsvergunning milieu en het ontwerpbesluit hoger grenswaarden op 28 december 2023.
9	**Verduurzaming**	3		• Dit gaat goed. MAA heeft met de vastgoed en luchtvaart partners op de luchthaven een goede band en afspraken gemaakt om te komen tot een reductie van CO_2 uitstoot. MAA heeft om die reden ook het ACA LEVEL 3 van de Airports Council International behaald. Verder heeft MAA gebouwen verduurzaamd, een deel van het Ground Service Equipment geëlektrificeerd en met stakeholders een ESG-rapportage opzet uitgewerkt.
10	**Omgevingsfonds**	5		• Op 15 augustus 2023 is de Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA opgericht. De Stichting werkt momenteel aan het verder vormgegeven van het fonds.

 Doelbereik loopt achter
 Risico op vertraging doelbereik
 Doelbereik op schema

Toelichting belangrijkste ontwikkelingen en aandachts-punten

03

3.1 Directe werkgelegenheid

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

1 fte = contract voor 38 of 36 uur

	2022	2023
Aantal fte met vast contract	142	173
Aantal fte met flexibel contract	55	33
Totaal aantal fte	**183,7**	**199,1**
Totaal aantal medewerkers	**197**	**206**

3.2 Inzetten op groei luchtvracht en passagiers

Het Statenvoorstel 'Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport' geeft het kader waarbinnen de luchthaven zich verder kan ontwikkelen. In het Statenvoorstel is onder andere opgenomen dat MAA mag groeien mits het aantal ernstig gehinderden gefaseerd wordt teruggebracht conform de denklijn uit het ''Van Geel rapport''. Daarbij dient de feitelijke situatie in 2019 als referentie en wordt van de nog aanwezige groeiruimte in de vigerende gebruiksvergunning (i.c. de omzettingsregeling) geen gebruik (meer) gemaakt.

Het businessplan 2022 gaat uit van de volgende ontwikkeling van het aantal passagiers en het aantal ton cargo.

Ontwikkeling van het aantal passagiers en het aantal ton cargo

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

De feitelijk gerealiseerde cijfers over 2022 en 2023 zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Feitelijk gerealiseerde cijfers

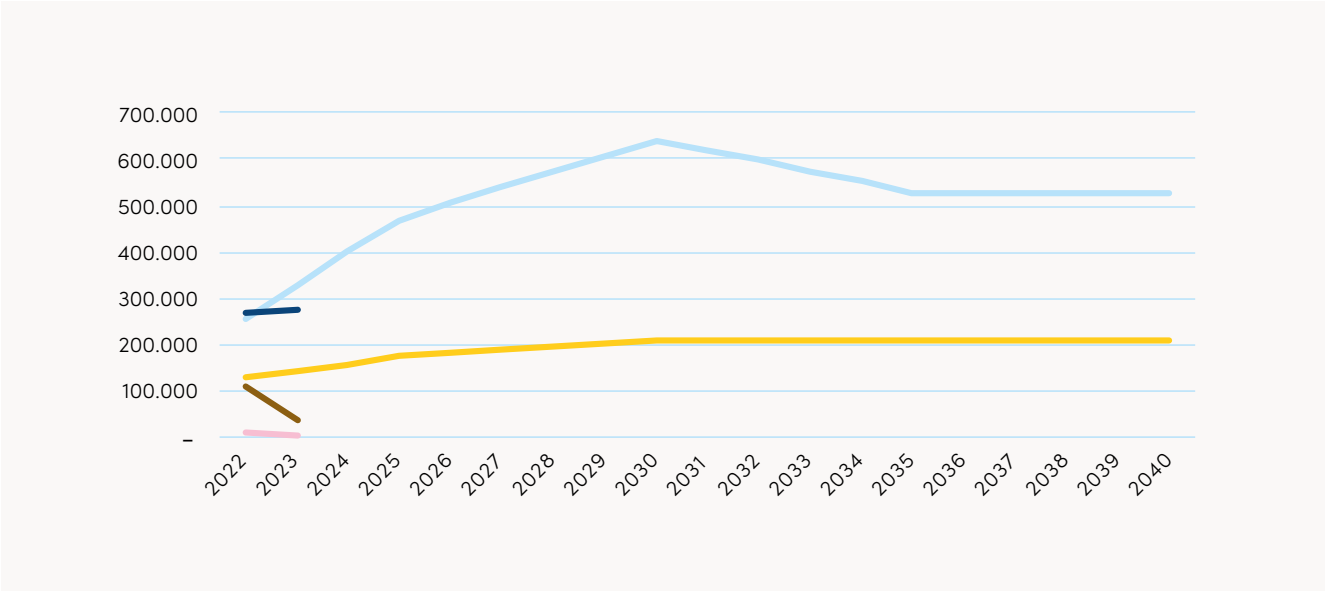
	2022	2023
Passagiers	266.032	273.152
Passagiersvluchten	1.959	1.604
Ton gevlogen vracht	108.218	32.275
Ton gereden vracht	11.120	31.056
Vrachtvluchten	3.266	1.333
Vliegbewegingen	8.610	6.024
Trucking (bewegingen)	29.285	19.040

Uit voorgaande tabel blijkt dat het aantal ton gevlogen vracht in 2023 lager was dan in 2022. Dit wordt verklaard door enerzijds de sluiting van de baan en anderzijds de situatie op de mondiale luchtvrachtmarkt.

Sinds augustus 2023 is de getruckte en gevlogen vracht meer dan vervier-voudigd. In 2024 verwacht MAA in de buurt te komen van de verwachtingen in het businessplan 2022; zowel qua luchtvracht als qua passagiers.

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

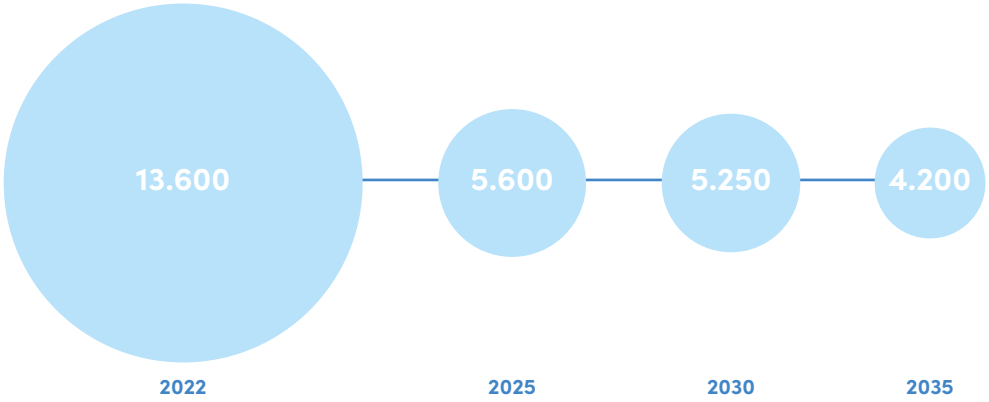
Groei luchtvracht en passagiers



3.3 Inzetten stillere vliegtuigen en verminderen hinder voor de omgeving

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

Maximaal aantal ernstig gehinderden



Met het businessplan MAA 2022 heeft de luchthaven met de toen geldende rekenmethoden en wetenschappelijke inzichten aannemelijk gemaakt met welke vlootscenario's zij aan het door Provinciale Staten op 3 juni 2022 en 16 december 2022 gestelde kan voldoen. De vlootscenario's gaan daarbij voor 2025, 2030 en 2035 uit van een stapsgewijze groei van het aantal vluchten en een verschuiving naar meer vrachtverkeer. Dat het aantal ernstig gehinderden desondanks afneemt kan, kort samengevat, worden verklaard doordat vliegtuigen de komende jaren autonoom stiller worden, op andere (minder hinderlijke) tijdstippen wordt gevlogen en actief wordt gestuurd op het uitfaseren van de meest luidruchtige toestellen.

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

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

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

In het businessplan MAA 2022 is aangegeven dat MAA tot 2030 stappen zal zetten om bepaalde luidruchtige vliegtuigen te ontmoedigen c.q. te weren. MAA zal hier als volgt invulling aan geven:

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

Afname bewegingen	Gewicht	Grootte	2022	2023
A300 serie	H	B	26	0
A310 serie	H	B	200	70
A320 serie	M	B	338	174
A321NEO	M	B	54	32
A330 serie	H	B	336	228
AT72 serie	M	B	513	452
B735 serie	M	B	18	10
B737 serie	M	B	1540	1278
B738-MAX	M	B	46	110
B747-200	H	B	196	2
B747-400	H	B	392	102
B747-800	H	B	4	0
B777 serie	H	B	1490	476
B787 serie	H	B	49	2
Totaal	**-**	**-**	**5202**	**2936**

L = light
M = medium
H = heavy
S = small
B = big
Bron: KICL

3.4 Ontwikkeling e-Aviation

MAA zet zich in op de ontwikkeling van e-Aviation en wil één van de eerste vliegvelden in Nederland worden waar met elektrische vliegtuigen op gevlogen wordt. Qua CO_2 reductie gaat deze inzet op termijn veruit de meeste zoden aan de dijk zetten. e-Aviation ziet momenteel toe op drie type energiedragers:

- Elektrische vliegtuigen (eCTOL) met batterij, waterstof of hybride-elektrische voorstuwing;
- Airtaxi's (eVTOL) met voornamelijk batterij-elektrische voortstuwing;
- Cargo vliegtuigen met verschillende technologieën voor korte en lange afstanden.

In dit verband zet de luchthaven op korte termijn eerste stappen op het gebied van onderwijs, innovatie, technologie en onderzoek.

In samenwerking met het Power Up initiatief ontving MAA op 13 en 14 juni het elektrisch-hybride vliegtuig VoltAero's Cassio 1. Doel was het promoten van duurzame, regionale luchtvaart en het opdoen van kennis over de haalbaarheid, potentie en de afhandeling van elektrische vluchten. VoltAero is het eerste bedrijf dat demonstratievluchten uitvoert binnen het Power Up initiatief waar MAA onderdeel van uitmaakt.

Ten aanzien van de ontwikkelingen rondom elektrisch vliegen, zijn er in 2023 eerste stappen gezet. Om te beginnen is de nieuwe landingsbaan in juni van het afgelopen jaar feestelijk geopend door een elektrisch vliegtuig als eerste te laten landen, met als passagier de burgemeester van Beek aan boord.

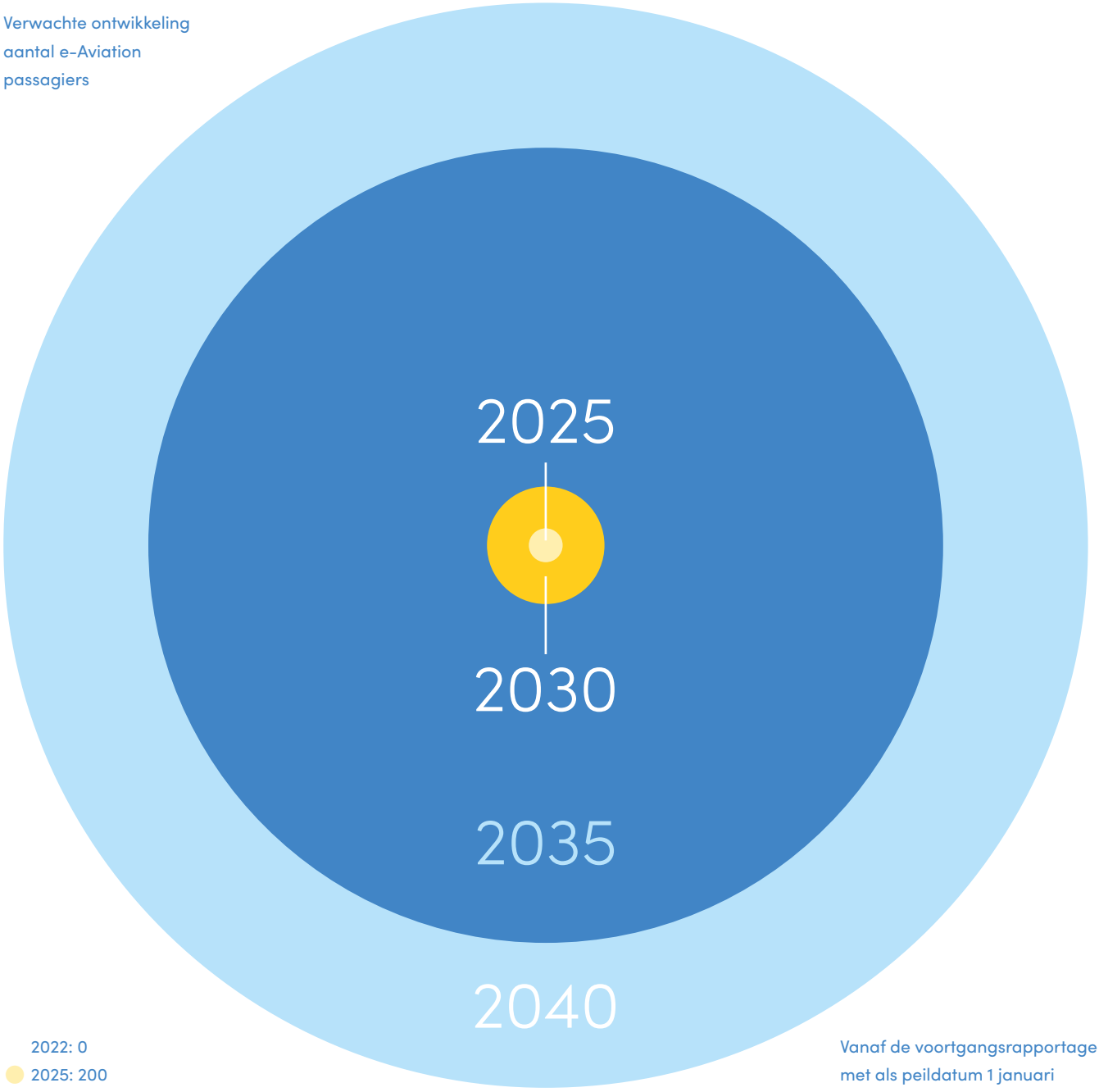
De nauwe samenwerking met de technische Universiteit van Aken (RWTH) heeft vervolgens nog geresulteerd in 22 elektrische vluchten in de tweede helft van het jaar.

Conform businesscase zullen er naar verwachting 200 passagiers via elektrische luchtvaart gebruik gaan maken van MAA in 2025. Vooralsnog is er geen reden om aan te nemen dat deze aantallen niet gehaald worden. Ondanks het feit dat de ontwikkeling van elektrische vliegtuigen nog steeds niet volgens planning verloopt (en dat is tevens een factor waar luchthavens geen invloed op kunnen uitoefenen), voorziet MAA dat het realistisch is om in 2025 de genoemde 200 passagiers, te mogen afhandelen.

De ontwikkelaars van vliegtuigen zetten momenteel in op de ontwikkeling van hybride vliegsystemen met meer dan één energiedrager / krachtbron om het vliegtuig aan te drijven. Waterstof is daarbij, naast de batterij, een logisch alternatief welk volgens luchtvaartkenners een gerede kans maakt om de toekomst van de luchtvaart te gaan bepalen. MAA zal hier in haar verduurzamingsplannen op inspelen.

Het businessplan MAA 2022 verwacht de volgende ontwikkeling van het aantal e-Aviation passagiers.

Verwachte ontwikkeling aantal e-Aviation passagiers



2022: 0
2025: 200
2030: 69.423
2035: 469.609
2040: 640.794

Vanaf de voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari 2026, zal de feitelijke ontwikkeling van het aantal e-Aviation passagiers in de rapportage opgenomen.

3.5 Duurzame relatie met de omgeving

Om de relatie met de omgeving goed te houden en waar mogelijk te verbeteren, heeft de luchthaven in de afgelopen periode een aantal acties ondernomen en staan voor de komende periode nog een aantal acties gepland. Deze zijn opgenomen in onderstaand overzicht. Daarbij is tevens opgenomen wat deze acties hebben opgeleverd (output).

Jaar	Ondernomen acties	Output
2023	Oprichting en nadere uitwerking omgevingsfonds. Zie voor meer informatie over het omgevingsfonds paragraaf 3.10.	• HBLM draagt 6 x € 500.000 bij aan het Omgevingsfonds MAA. Omdat de regelingen van het Omgevingsfonds nog niet van kracht zijn, is in 2023 nog geen bijdrage aan het Omgevingsfonds verleend.
2023/2024	Overleggen met de omgeving	• 4 x per jaar deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) • 4 x per jaar kwartaaloverleg met de 'Omwonenden MAA' • 4 x per jaar een Open Coffee voor alle omwonenden van Maastricht Aachen Airport • Klankbordgroep Baanrenovatie
2023	Informatie/themabijeenkomsten	• 2 x themabijeenkomsten Luchthavenbesluit (incl. m.e.r.-beoordeling) • 2 x 2 meedenkmomenten communicatie • 1 x themabijeenkomst communicatie
2023	Inrichten informatieportal maa.nl	• www.maa.nl/informatieportal/
2023	Baanrenovatie	• Openingsweekend omgeving • Fototentoonstelling • Aftermovie • Bezichtiging Pipistrels • Rondvluchten Pipistrels • Webcam werkzaamheden • Informatiemarkt
2023	Burendag	• Open dag met ca. 1.000 bezoekers
2023	Vervangen achteruitrij alarm afhandelingsmaterieel vervangen door stillere variant in overleg met omwonende	• Gerealiseerd
2023	Verbod op Boeing 747-200	• Sinds 1 april 2023 geen bezoek meer van 747-200

Jaar	Ondernomen acties	Output
2023/2024	Burennieuws	• Via de website informeert HBLM omwonenden over zaken die van invloed zijn op hun leefomgeving • Denk hierbij aan nieuwe klanten, bijeenkomsten, maatregelen, etc. • Omwonenden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsalert bij updates op deze website
2023	Pilotregeling vortex	• 97 bewoners uitgenodigd • 48 adressen hebben zich aangemeld voor een gesprek • 24 bewoners doen mee
2023/2024	Informatieservice	• Berichten bij proefdraaien per whatsapp • Berichten bij extensies per mail en website
2023	Maandelijkse rondleiding voor omwonenden Beek en Meerssen	

3.6 Oplossen achterstallig onderhoud

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

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

Jaar	Ondernomen acties
2023	• Baanrenovatie gerealiseerd inclusief vervanging AGL en intersecties. • Materieelloods volledig gerenoveerd.
2024 (in 2023 is de voorbereiding gestart van onderstaande achterstallig onderhoud projecten)	• Verharding Rijbaan A (Q2 2024) • Verharding voorterrein Vrachtgebouw Noord (Q3 2024) • Verharding rondom materieelloods incl. afspuitplaats (Q2 2024) • Gebouw vrachtgebouw Noord herinrichting (Q3 2024) • Passagiersterminal: gevels/vloerafwerking/energievoorziening (Q2-Q4 2024) • Airport Operations: gevels/ vloerafwerking (Q3/Q4 2024) • Overslagloods (Q3/Q4 2024) • Legionella: realisatie Q1/Q2 2024)

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

3.7 Meldingen overlast

Meldingen over luchtverkeer van en naar MAA geven een indicatie van de mate waarin de omgeving van de luchthaven overlast ervaart. Deze meldingen worden geregistreerd door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL). Het KICL registreert alle meldingen over het luchtverkeer boven Limburg (naast het luchtverkeer van en naar MAA ook het luchtverkeer van en naar Bierset, Geilenkirchen en Weeze). Het KICL is vormgegeven in een separate entiteit en staat los van het programma MAA en/of de luchthaven MAA.
Het KICL rapporteert voor wat betreft meldingen over MAA aan de Commissie Regionaal Overleg (CRO).

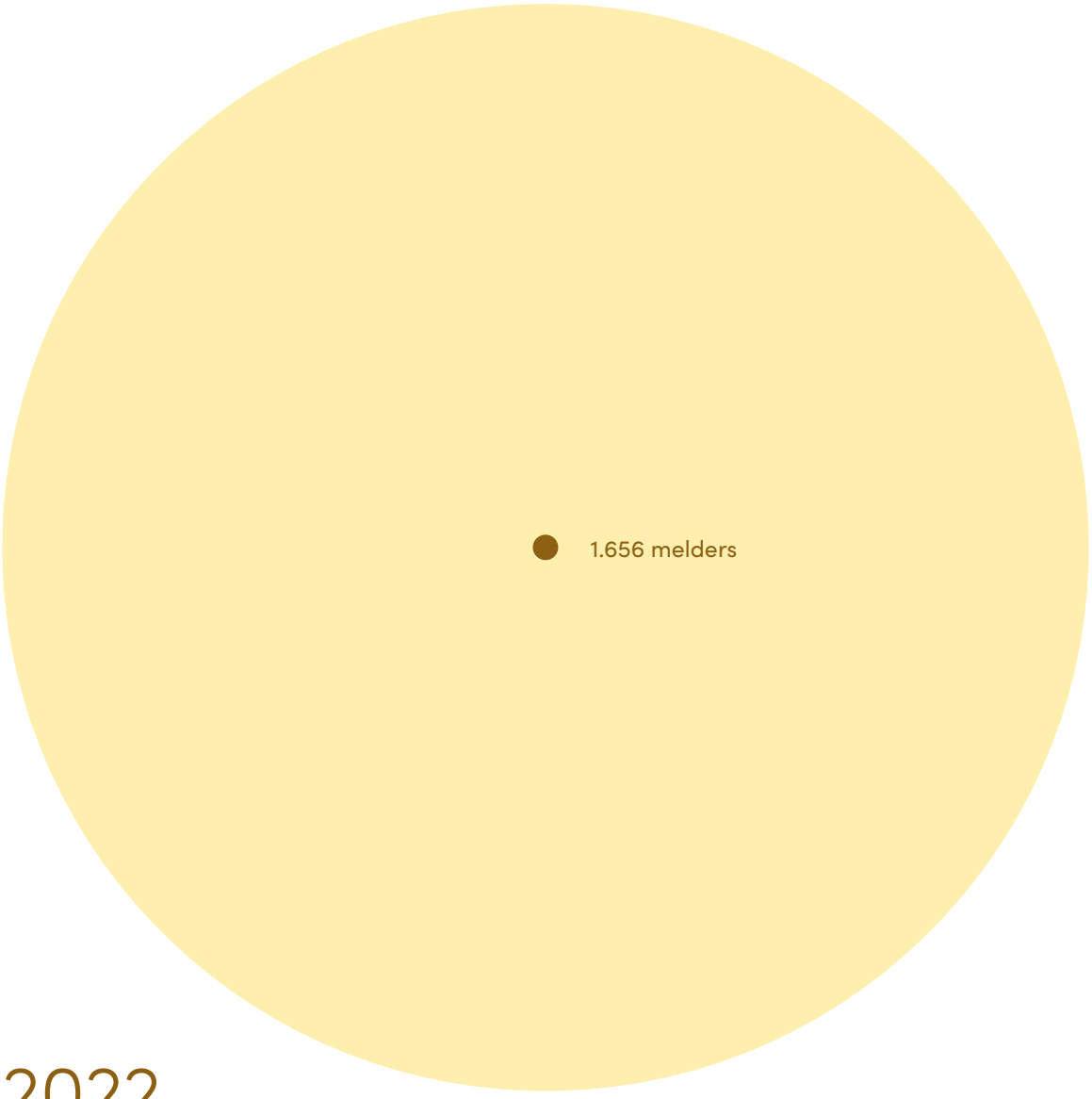
Onderstaande gegevens (tabel en grafieken) zijn door het KICL aangereikt.

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

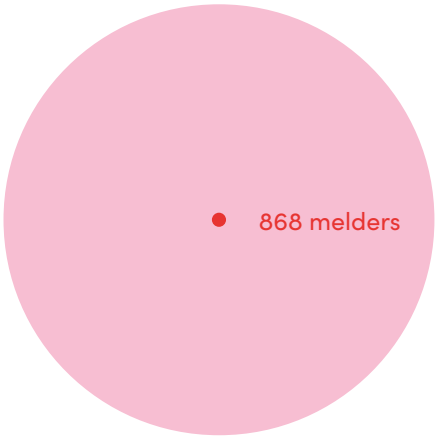
Voor nadere en meer gedetailleerde informatie over melders en meldingen verwijzen wij naar de website en documenten van de stichting Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL): **www.kicl.nl** en **www.kicl.nl/index.php/luchthavens/rapporten/maastricht**.

Aantal melders en het aantal meldingen over vliegverkeer van en naar MAA per kwartaal
Bron: KICL

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



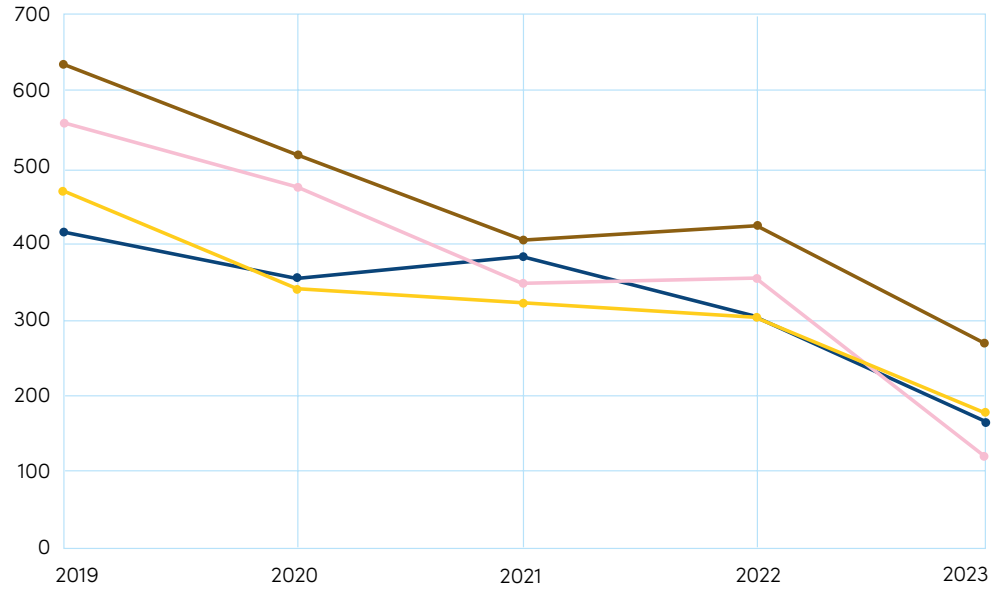
2022
70.869 meldingen



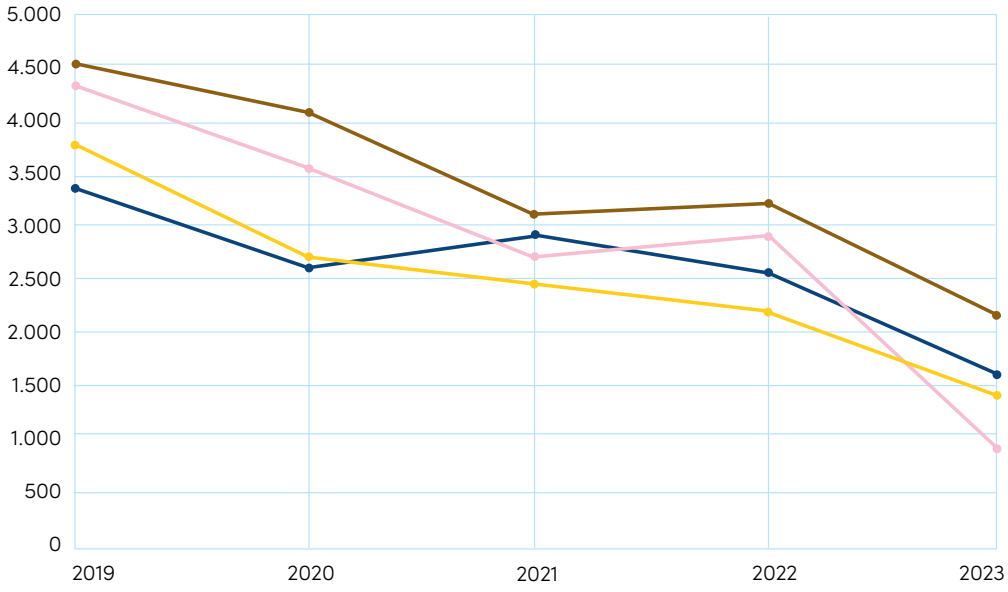
2023
26.483 meldingen

In onderstaande vier grafieken is over de afgelopen jaren per kwartaal het aantal melders en meldingen weergegeven. Door de cijfers op deze manier te presenteren menen wij inzichtelijk te maken hoe de ontwikkeling van de aantallen melders en meldingen is; rekening houdend met de seizoens-invloeden.

Aantal **unieke melders** die tussen 1 en 50 meldingen doen per kwartaal



Aantal **unieke melders** die meer dan 50 meldingen doen per kwartaal

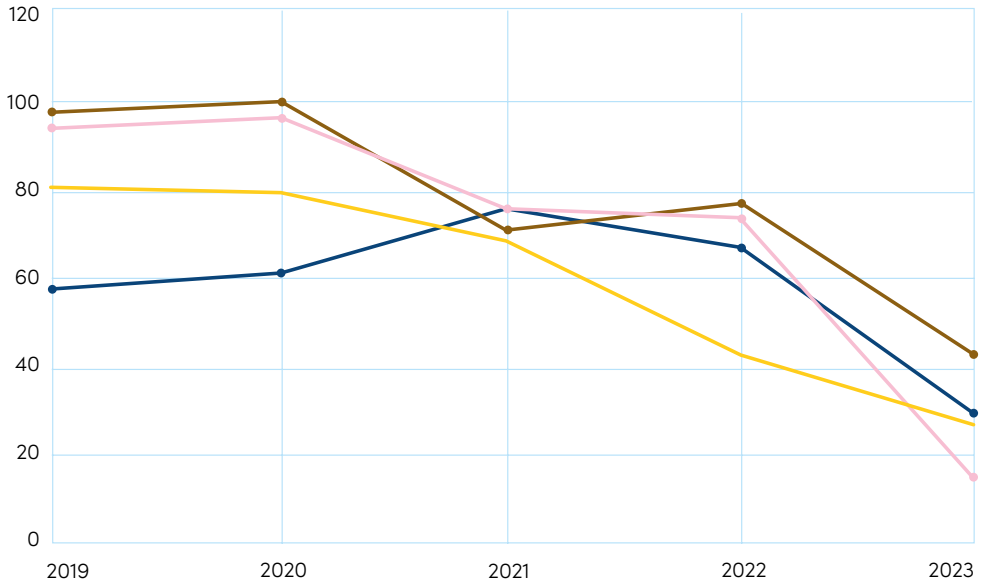


Eerste kwartaal
Tweede kwartaal
Derde kwartaal
Vierde kwartaal

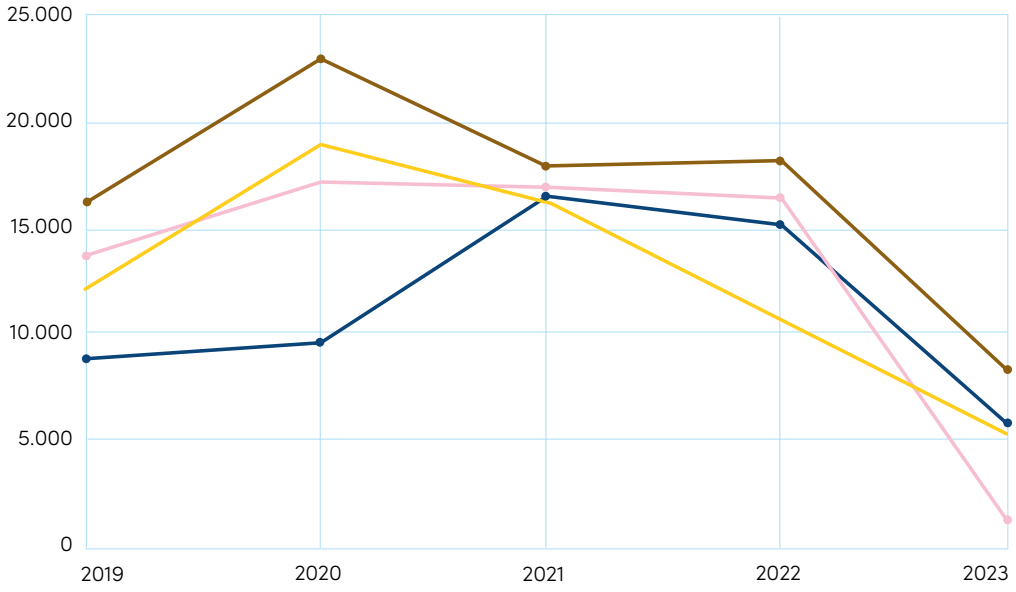
In bovenstaande twee grafieken is voor de jaren 2019 tot en met 2023 per kwartaal het aantal unieke melders aangegeven. De linker grafiek toont het aantal melders dat tot 50 meldingen heeft gedaan. De rechter grafiek toont het aantal melders dat meer dan 50 meldingen heeft gedaan.

In onderstaande twee grafieken is voor de jaren 2019 tot en met 2023 per kwartaal het aantal meldingen aangegeven. De linker grafiek toont het aantal meldingen van melders met 50 meldingen of minder. De rechter grafiek toont het aantal meldingen van melders met meer dan 50 meldingen.

Aantal **meldingen** van melders die tussen 1 en 50 meldingen doen per kwartaal



Aantal **meldingen** van melders die meer dan meldingen doen per kwartaal



Eerste kwartaal
Tweede kwartaal
Derde kwartaal
Vierde kwartaal

3.8 Vergunningen en ruimtelijk kader

Luchthavenbesluit

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

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

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

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

De minister van I&W heeft de Tweede Kamer in december 2023 bericht dat het Luchthavenbesluit medio 2025 zal worden genomen.

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

De gemeenten Beek en Meerssen heeft Provincie Limburg in 2017 verzocht om een PIP op te stellen waarmee het proefdraaien met straalmotoren op de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) door het gevestigde vliegtuigonderhoudsbedrijf Samco kon worden gelegaliseerd en verankerd. De gemeenten Beek en Meerssen vroegen ons tevens om de benodigde besluiten op grond van de Wet geluidhinder te nemen. Gedeputeerde Staten hebben op 22 augustus 2017 besloten om in te stemmen met het verzoek om een PIP op te stellen. Belangrijkste argument om dit te doen vormde de overweging dat

op die manier meer inzicht en duidelijkheid voor omwonenden en belanghebbenden zou ontstaan en ook de benodigde besluiten en procedures transparanter en efficiënter zouden kunnen plaatsvinden. Ook is besloten vanwege die duidelijkheid om het besluit, wat betreft de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu gecoördineerd te nemen. Voor de eventuele hogere waarden (Wet geluidhinder), waartoe moet worden besloten voor het toelaten van een hogere geluidbelasting alvorens op het PIP kan worden beslist, is de bevoegdheid aan ons overgelaten, ook om zo een vertaling te kunnen maken in het ontwerp-PIP.

In 2017 is bepaald dat MAA als exploitant van de luchthaven, de initiatiefnemer en de aanvrager is voor het PIP en voor de benodigde vergunningen. De initiatiefnemer draagt zorg en is verantwoordelijk voor het opstellen van de benodigde plannen, adviezen en aanvragen en draagt ook de kosten hiervoor. In de periode 2017 tot heden hebben een aantal actualiteiten gespeeld, waaronder eind vorig jaar de besluitvorming rondom de transitie van de luchthaven MAA en actueel de op handen zijnde aanvraag Luchthavenbesluit, die nu interfereren met het PIP en de bijbehorende besluiten. Het ontwerp-PIP met bijbehorende besluiten zal echter vóór de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet per 1 januari 2024 ter inzage worden gelegd ten einde te komen tot de legalisatie van de praktijksituatie en daarmee tot duidelijkheid voor de omgeving.

De ontwerp Wnb-vergunning is op 15 december 2023 gepubliceerd en het ontwerp PIP, de ontwerp omgevingsvergunning milieu en het ontwerpbesluit hoger grenswaarden op 28 december 2023. Op dit moment wordt de in het kader van het ontwerp-PIP beschikbare informatie over de effecten en kosten van verschillende GRE-varianten verder aangevuld. Daarbij betrekken wij ook de zienswijzen op het ontwerp-PIP. De zienswijzentermijn loopt tot 22 februari. Na afronding van de zienswijzentermijn worden de gevraagde dekkingsvoorstellen samen met betrokken partners verder uitgewerkt.

3.9 Verduurzaming

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

- de energietransitie: CO_2-reductie door opwek van duurzame energie en e-Aviation
- een circulaire economie: afvalreductie
- het stimuleren van de lokale economie: local sourcing.

Wat de CO_2-reductie betreft streeft MAA naar een ‘Net Zero operatie’ in 2030.



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

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

In onderstaande tabel is opgenomen welke acties de afgelopen periode zijn ondernomen door MAA. Ondernomen acties:

	Ondernomen acties
CO_2-reductie	• MAA heeft in 2023 een accreditatie ontvangen op level 3 binnen het Airport Carbon Accreditation Program. • *Een bedrijf als MAA ontvangt de accreditatie level 3 als derde partijen op en rondom de luchthaven maatregelen treffen om de CO_2-uitstoot te reduceren. Uiteraard dient de luchthaven zich, daar waar het in haar macht ligt, te blijven inspannen om de CO_2-emmissies terug te dringen (level 2).* • Het afbouwen van CO_2-emissies is een van de kernonderdelen van het ACA-programma. Door gebruik te maken van ledverlichting in de vernieuwde landingsbaan is een grote stap gezet in de reductie van energiebehoefte. • Voor de inkoop van elektriciteit is MAA per 01-01-2024 overgestapt op groene stroom.
Afvalreductie	• Plannen gemaakt voor inrichting milieustraat in Q4-2024

3.10 Omgevingsfonds

In Amendement 145 is niet alleen bepaald dat het aantal ernstig gehinderden tot 2030 stapsgewijs omlaag dient te worden gebracht, maar ook is aangegeven dat een omgevingsfonds wordt ingericht dat moet bijdragen aan het verhogen van de leefbaarheid in het gebied en het verminderen van overlast voor omwonenden.

Met het oog op de gewenste onafhankelijkheid van de stichting en om te voorkomen dat de stichting een 'verbonden partij' van de Provincie zou worden is ervoor gekozen om de stichting niet zelf op te richten, maar om een onafhankelijke kwartiermaker te benaderen die hiertoe het initiatief zou kunnen nemen. Op 15 augustus 2023 is de Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA opgericht. De bestuurder van de stichting is in samenspraak met de Raad van Toezicht bezig met het verder vormgeven van de governance van de stichting en met het opstellen van diverse regelingen waar de omgeving van MAA een beroep op kan doen. De stichting heeft tot doel "het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de leefomgeving rondom Maastricht Aachen Airport".

De bestuurder is momenteel in de weer met de verdere inrichting van de Stichting. Zo moet onder andere de administratieve organisatie worden vormgegeven, moet een Raad van Toezicht worden geworven, dient een raad van Advies te worden samengesteld, dienen de programmalijnen op inhoud te worden uitgewerkt en dienen meerdere regelingen in het leven te worden geroepen.

De Stichting wil met het fonds een positieve bijdrage leveren aan de omgeving van de luchthaven en allen die hier wonen. De behoeften van en de communicatie met de omwonenden staan hierin centraal. Het fonds verstrekt daartoe subsidies aan particuliere initiatieven voor activiteiten of projecten die een bijdrage leveren aan het bevorderen van de leefbaarheid rondom luchthaven MAA en het voorkomen van overlast.

In de Statencommissie ESA van 24 november 2023 is afgesproken om in deze rapportage vanaf peildatum 1 januari 2025 op hoofdlijnen te rapporteren over de activiteiten die het bestuur van de Stichting in het voorafgaande jaar (voor het eerst over 2024) heeft uitgevoerd. Meer gedetailleerde informatie komt beschikbaar in de vorm van de openbare jaarverslagen van de Stichting.

Nadere informatie over het Omgevingsfonds is nu al te raadplegen op **www.omgevingsfondsmaa.nl**. Op deze website zullen de jaarverslagen van de stichting worden gepubliceerd.

Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten

04

4.1 Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten

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

	Datum	Soort besluit	Toelichting
PS	16-12-2022	Besluitvormend	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	14-03-2023	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken nadere uitwerking samenwerking met Schiphol Nederland BV, brief gedeputeerde Satijn van 14-3-2023 (GS DOC-00440081)
GS	23-03-2023	Informerend stuk	11e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project 'MAA' (GS DOC-00316692)
GS	25-04-2023	Informerend stuk	12e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project 'MAA' (GS DOC-00412577)
GS	10-05-2023	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen D66-Vaessen en Jenniskens inzake Sluiting Schiphol nacht & privéjets – onwenselijke effecten voor Maastricht Aachen (GS DOC-00459941)
Griffie	26-05-2023	Analyse	Analyse van de 11e en 12e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project 'MAA' (PS DOC-00491686)
GS	08-06-2023	Mededeling portefeuillehouder	Toetreding van Schiphol als aandeelhouder van NV HBLM, brief gedeputeerde Satijn van 8-6-2023 (GS DOC-00496989)
ISC	09-06-2023	Commissievergadering	10e, 11e en 12e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project 'MAA'
GS	11-07-2023	Mededeling portefeuillehouder	Toezegging 9272 en 9273 betreffende MAA (GS DOC-00505470)

	Datum	Soort besluit	Toelichting
GS	28-08-2023	Mededeling portefeuillehouder	Vertrek directeur Maastricht Aachen Airport BV (GS DOC-00539098)
GS	27-09-2023	Mededeling portefeuillehouder	Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport (GS DOC-549667)
GS	24-10-2023	Informerend stuk	13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project 'MAA' (GS DOC-00514658)
Griffie	20-11-2023	Analyse	Analyse van de 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project 'MAA' (PS DOC-00580221)
SC ESA	24-11-2023	Commissie-vergadering	13e Voortgangsrapportage na herziening basis-rapportage Groot Project 'MAA'
GS	12-12-2023	Mededeling portefeuillehouder	Uitstoot Zeer Zorgwekkende Stoffen- ultra fijnstof irt PIP proefdraaien MAA (GS DOC-00584337)
GS	13-12-2023	Mededeling portefeuillehouder	Herziene basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' (GS DOC-00595421)
GS	15-12-2023	Mededeling portefeuillehouder	Ter inzagelegging PIP MAA (Proefdraaien) (GS DOC-00595019)
GS	15-12-2023	Informerend stuk	Sonderend stuk inzake Herziene basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA'
GS	20-12-2023	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke Vragen SP-Smeets inzake MER procedure MAA (GS DOC-00577803)

4.2 Moties en toezeggingen

Met betrekking tot de luchthaven lopen op dit moment de volgende moties en toezeggingen.

De voortgang van de lopende moties en toezeggingen wordt periodiek teruggekoppeld aan Provinciale Staten via de vergadercyclus van de commissies.

Moties

M 2948	Gewijzigd Motie 2948 Van Bijnen IJpelaar inzake Omgevingsbewuste investering (PIP proefdraaien MAA). Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om: • Het voorstel PIP proefdraaien Maastricht-Aachen airport ongeacht de dan geldende richtlijnen conform de omgevingswet voor te leggen aan Provinciale Staten • De doorrekening van de GRE 3-zijdig WEST conform toezegging 9218 voor te leggen aan Provinciale Staten bij de behandeling van het voorstel PIP Proefdraaien • Indien aan de orde andere doorgerekende alternatieve afschermingsmaatregelen voor te leggen aan Provinciale Staten • Bij de doorrekeningen tevens een aantal dekkingsvoorstellen voor te leggen aan Provinciale Staten • Zo snel als mogelijk te starten met de gesprekken met alle betrokken partners om de omgevingsbewuste investering dekkend te krijgen.
M 2946	3e Gewijzigd Motie 2946 Mertens c.s. inzake Omgevingsfonds MAA Draagt het College op: Het omgevingsfonds alleen maar in te zetten om hinderbeperkende maatregelen te nemen zoals uitkoop, isolatie, veiligheidsmaatregelen en ter vergoeding van vortex schade.

Toezeggingen

T 9349	Gedeputeerde Satijn zegt toe de nieuwe CEO van HBLM, die voor de zomer zal aantreden, uit te nodigen voor een kennismaking met de Statencommissie ESA eind 2024 en in een presentatie te schetsen wat in de praktijk, naast het aandeelhouderschap, de meerwaarde van Schiphol Nederland BV voor Maastricht Aachen Airport is.
T 9348	Gedeputeerde Satijn zegt toe de wensen en suggesties die door de leden van de Statencommissie ESA ten aanzien van de concept herziene basisrapportage MAA zijn ingebracht in samenhang te zullen beoordelen en bij de eerstvolgende rapportage te zullen aangeven hoe met de wensen en suggesties is omgegaan.
T 9333	Gedeputeerde Satijn zegt toe om een jaar na de start van het Omgevingsfonds in de voortgangsrapportage (peildatum 1 januari 2025) te rapporteren over de activiteiten die het bestuur van de stichting in 2024 heeft uitgevoerd.
T 9271	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat GS zich zullen beraden over de mogelijkheid / wenselijkheid om de bedrijven op en rond de luchthaven aan te sporen om in financiële zin bij te dragen aan het 'Omgevingsfonds MAA' en dat de Statencommissie zal worden geïnformeerd over de invulling van het 'Omgevingsfonds MAA'.
T 9270	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat GS uitvoering geven aan de in amendement 145 geformuleerde wens van PS om per 1-1-2024 een herziene basisrapportage te ontvangen waarmee de performance en doelrealisatie van 'Transitie MAA' kan worden gemonitord. De opzet voor deze herziene basisrapportage zal sonderend met de Statencommissie worden besproken waarna de nieuwe opzet van de basisrapportage vanaf 1-1-2024 zal worden gehanteerd. In deze nieuwe systematiek zal onder meer aandacht worden geschonken aan de werkgelegenheidscijfers. Termijn sonderende bespreking is najaar 2023. Deze wordt in de voorraadagenda opgenomen en zo mogelijk gecombineerd met toezegging 9271.
T 9227	Gedeputeerde Satijn zegt toe Provinciale Staten te informeren over hoeveel mensen/woningen worden uitgekocht inzake het omgevingsfonds en over het aantal gemeenten dat wel of niet participeert in de 12e Voortgangsrapportages MAA.
T 9218	De kosten van een 3-zijdige GRE aan de A2-kant van de luchthaven zullen in het kader van de procedure van het 'PIP Proefdraaien' nader worden gespecificeerd.

Planning

05

5.1 Te verwachten mijlpalen

Thans niet voorzien.

5.2 Toekomstige besluitvorming/ betrokkenheid door Provinciale Staten

Eind 2024: Kennismaken nieuwe CEO van HBLM en presentatie meerwaarde Schiphol Nederland. BV voor Maastricht Aachen Airport.

Risico’s en risicobeheersing

06

6.1 Risicoanalyse

Voor MAA én voor deelname van de Provincie Limburg in NV HBLM is een risicoanalyse gemaakt.

Daarbij is op een schaal van 1 – 5 gekeken wat de kans van optreden is en de impact van het risico conform onderstaande risicomatrix.

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

- Hoog risico
- Middel risico
- Laag risico

6.2 Risico's en beheersmaatregelen

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

	Risico	Kans	Impact	Beheersmaatregelen
1	Het niet verkrijgen van de benodigde vergunningen als gevolg van wijzigingen in de regelgeving. (bijv. Luchthaven-besluit en/of Wnb-vergunning).			**Detecteren.** Aanpassingen van de regelgeving en naar aanleiding daarvan benodigde wijzigingen in de exploitatie kunnen ingepast worden in de ruimte die er binnen de exploitatie is. De samenwerking met Schiphol zal in dit kader ook bijdragen. In overleg met MAA zal worden bezien welke investeringen (in achterstallig onderhoud) kunnen worden 'uitgesteld' tot het moment dat zekerheid bestaat over het verkrijgen van het Luchthavenbesluit en/of de Wnb-vergunning.
2	Neergang economie/ recessie: waardoor de luchtvracht terugloopt. En daarbij komende hogere kosten.			**Corrigeren.** MAA is een flexibele organisatie en kan relatief makkelijk afschalen als volumes in luchtvracht en/of passagiers tijdelijk veel minder worden. Een sensitivity-analyse is opgenomen in het businessplan MAA 2022 die laat zien wat er gebeurt als de vraag met 10% terugloopt.
3	Uitvoeringsrisico's, zoals het niet behalen van de beoogde CO2-doelen.			**Corrigeren.** In het kader van de uitvoering gaat een Cultuur & Competentie programma bijdragen aan een verdere executieve professionalisering. De samenwerking met Schiphol gaat hierin ook bijdragen. De plannen en budgetten hiervoor zijn opgenomen in het businessplan MAA 2022.
4	Elektrisch vliegen in combinatie met NEDAB: de NEDAB vergoeding is tot op heden lager dan de daadwerkelijke NEDAB kosten.			**Corrigeren.** De onderneming betaalt tot op heden nog zelf een deel van de NEDAB kosten. Elektrisch vliegen kan hierin mogelijk verandering brengen als dit zal leiden tot een verhoging van de NEDAB kosten.
5	Tegenvallende vervoers-aantallen			Zie uitvoeringsrisico's en neergang economie.

Groot
Middel
Klein

Overzicht inzet provinciale middelen

07

Financieel overzicht fMaastricht Aachen Airport (MAA)

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

* Middelen worden in het voorjaar 2024 afgeroepen.

** Provincie heeft € 5.200.000 van gemeenten ontvangen. Hiervan is € 2.400.000 aan MAA betaald.

*** Restant middelen zijn beschikbaar in het kader van het nieuwe Luchthavenbesluit (EJB 2019).

Hierna wordt eerst ingegaan op de verstrekte provinciale financieringen aan Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. (MAABI BV), een 100% dochteronderneming van NV HBLM, en vervolgens op de stand van zaken van de inzet van het budget van het achterstallig onderhoud.

Verstrekte provinciale financieringen

Op dit moment zijn twee leningen aan MAABI BV verstrekt. De hoofdzaken van beide leningen zijn hieronder opgenomen:

Nominale hoofdsom	
Datum verstrekte lening	23 maart 2016
Doel	Financieren van investeringen platform voor de luchtzijdige ontsluiting van de cargoterminal
Oorspronkelijke hoofdsom lening	€ 2.000.000
Kenmerken	• Looptijd: 25 jaar • Aflossingsvorm: annuïtair (per jaar) • Rente 4,22%, 25 jaar vast • Annuïteit € 131.018 per jaar
Betaalde rente in 2023	€ 67.344
Aflossingen in 2023	€ 63.674
Restant hoofdsom per 31-12-2023	€ 1.602.642

Nominale hoofdsom

Datum verstrekte lening	12 mei 2023
Doel	Financiering achterstallig onderhoud
Oorspronkelijke hoofdsom lening	€ 35.200.000
Kenmerken	• Looptijd: 30 jaar • Aflossingsvorm: annuïtair (per kwartaal, met ingang van 1 oktober 2023) • Rente 3,51%, 30 jaar vast • Annuïteit € 1.902.252 per jaar
Betaalde rente in 2023	€ 699.465
Aflossingen in 2023	€ 166.683
Restant hoofdsom per 31-12-2023	€ 35.033.317

Stand van zaken financiering achterstallig onderhoud

Provinciale Staten hebben in totaliteit € 70 miljoen beschikbaar gesteld voor het wegwerken van achterstallig onderhoud op MAA. Deze post bestaat uit 3 componenten, te weten:

a. Een financiering voor de renovatie van de start- en landingsbaan ad € 35,2 mln.;
b. Beschikbaar stellen van achterstallige (niet eerder vergoedde) NEDAB, ter grootte van € 10,9 mln.;
c. Beschikbaar stellen van een investeringskrediet (agio) ter grootte van € 23,9 mln.

De besteding (uitputting) van dit budget wordt separaat bijgehouden.

Omschrijving	Bedrag
Beschikbaar budget	€ 70.000.000
Afroep voor achterstallig onderhoud	-€ 35.200.000
Stand van zaken per 31-12-2023	€ 34.800.000

Financiële cijfers per 31-12-2022 van NV HBLM

Bron: Bij KvK gedeponeerde jaarrekening

Geconsolideerde gepubliceerde jaarrekening		
Geconsolideerde winst- en verliesrekening	**2023**	**2022**
Bruto-bedrijfsresultaat	-	**25.950.671**
Kosten		
Personeelskosten	-	16.590.979
Afschrijvingen	-	3.659.130
Overige bedrijfskosten	-	5.073.362
Totaal	-	**25.323.471**
Bedrijfsresultaat	-	**627.200**
Rentebaten en -lasten	-	-709.210
Totaal resultaat voor belastingen	-	**-82.010**
Vennootschapsbelasting		85.425
Aandeel resultaat deelnemingen	-	197.475
Netto-resultaat	-	**200.890**

Geconsolideerde balans per 31 december 2022

Activa		**Passiva**	
Vaste activa	44.451.608	Groepsvermogen	29.646.683
Vlottende activa	15.453.646	Voorzieningen	72.160
		Langlopende schulden	20.984.450
		Kortlopende schulden	9.201.961
Totaal van activa	**59.905.254**	**Totaal van passiva**	**59.905.254**

Projectbeheer en projectbeheersing

08

8.1 Rol Provincie

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

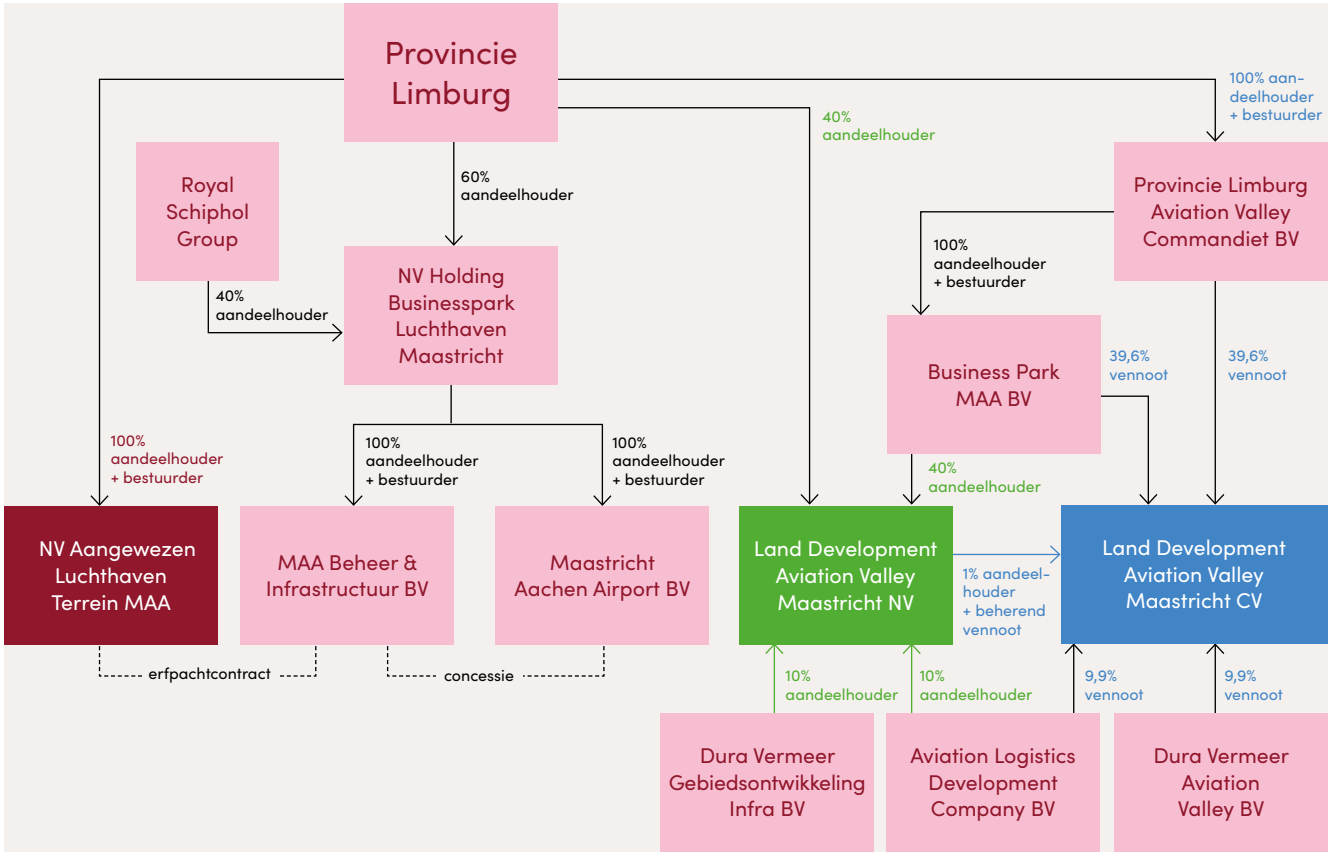
8.2 Projectorganisatie en -administratie

Binnen de provinciale ambtelijke organisatie is een Programmateam MAA ingericht, waarbinnen vanuit verschillende clusters expertise vertegenwoordigd is (inhoudelijk, financieel, juridisch, economisch, vastgoed). Dit programmateam bewaakt de voortgang en de risico's van het project, voert structureel overleg met NV HBLM en bereidt de standpuntbepaling van Gedeputeerde Staten voor ten aanzien van de voorstellen die in de Algemene vergaderingen van aandeelhouders aan de orde komen. Ook vindt er op regelmatige basis overleg plaats tussen de directie van NV HBLM, de directie van Schiphol Nederland BV, de aandachtsdirecteur van de Provincie en de programma-manager MAA. In dit overleg wordt gesproken over strategische zaken zoals de wijze en momenten waarop GS en PS geïnvolveerd worden. Daarnaast wordt periodiek externe afstemming gezocht met bestuurders en ambtenaren van gemeenten, met de Commissie Regionaal Overleg (CRO), de bestuurder van Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA en de klankbordgroep bedrijven.

Overige informatie en/of actuele ontwikkelingen

09

9.1 Governance Maastricht Aachen Airport



Governance MAA per 1 januari 2024. [Volledigheidshalve zij opgemerkt dat per 1 mei 2024 met het uittreden van de private aandeelhouders de governance van LDAVM is gewijzigd.]

9.2 Actuele ontwikkelingen

Op deze plaats zal met ingang van de voortgangsrapportage met als peildatm 1 juli 2024 worden beschreven of er in het voorafgaande half jaar relevante ontwikkelingen zijn geweest die hiervoor niet zijn benoemd, zoals de inrichting van een meetpunt voor Ultra Fijnstof in de directe omgeving van de luchthaven.

9.3 Begrippenlijst

ALTMAA	N.V. Aangewezen luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport
BPMAA	Businesspark MAA B.V.
CRO	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht
e-Aviation	Elektrisch vliegen
EBD	Statencommissie Economie, Bestuur en Duurzaamheid
ESA	Statencommissie voor Economie en Samenleving
EGH	Ernstig Gehinderden: het volgens de wettelijk voorgeschreven rekenmethode bepaalde aantal personen dat ernstige geluidhinder kan ondervinden door luchtvaartlawaai binnen de 48 L_{den} geluidcontour. In lijn met de denklijn uit het 'Van Geel-rapport' en het 'Amendement 145 Heldens' c.s. wordt het aantal ernstig geluidgehinderden als maatstaf gezien voor het beperken van hinder in de omgeving van de luchthaven.
FEB	Statencommissie voor Financiën, Economische Zaken en Bestuur
fte	Full Time Equivalent (36 of 38 uur)
GS	Gedeputeerde Staten van Limburg
HBLM	N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
LDAVM	Land Development Aviation Valley Maastricht NV (CV)
MAA	Maastricht Aachen Airport
MAA B.V.	Maastricht Aachen Airport B.V. (concessienemer)
MAABI	Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. (concessiegever)
NEDAB	Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang
NRM	Nederlands Rekenmodel
PAX	Aantal passagiers
PS	Provinciale Staten van Limburg
Trucking	Het vervoeren van vracht per vrachtauto van de ene luchthaven naar de andere. De vracht heeft al een vluchtnummer en kan zo van het ene toestel naar het andere gebracht worden. Vaak gaat het om kleinere hoeveelheden en kan de vracht op deze wijze snel ter plaatse zijn.