

GRIF

Aan	De leden van Provinciale Staten
Van	Griffie
Onderwerp	Analyse Basisrapportage Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 juli 2024)
Datum	11 november 2024

Analyse basisrapportage Groot Project Transitie Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 juli 2024)

november 2024

GRIF

Inhoud

1.	Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat	3
2.	Bevindingen herziene basisrapportage Transitie Maastricht Aachen Airport	3
2.1.	Achtergrond	3
2.2.	hoofddoelstelling.....	5
2.3.	Duurzame luchthaven	6
2.3.1.	Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen	6
2.3.2.	Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten.....	6
2.3.3.	Verduurzaming via elektronisch vliegen (e-aviation).....	7
2.4.	Omgevingsbewuste luchthaven	7
2.4.1.	Verbetering van omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven	7
2.4.2.	Uitfasering van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen	7
2.5.	Toekomstbestendige luchthaven	8
2.5.1.	Vastgoed (ontwikkeling en beheer) betrekken bij de exploitatie	8
2.5.2.	Groei van passagiers en cargovluchten	8
2.5.3.	Financieel gezond in 2035	9
3.	Visie Gedeputeerde Staten	10
4.	Risico's en Risicobeheersing	11
5.	Financiële aspecten	13
6.	Moties en toezeggingen	13
7.	Programmabeheer en projectbeheersing	14
8.	Bevoegdheid	14
9.	Risico's	14
10.	Periodieke informatie/sturingsinformatie	14
11.	Relatie met programmabegroting – financiële aspecten.....	15
12.	Conclusies	16



1. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

In het door uw Staten op 3 juni 2022 aangenomen Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA') heeft u besloten om het huidige Groot Project MAA om te zetten naar Groot Project Transitie MAA met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord. In de commissie ESA van 31 mei 2024 is deze rapportage behandeld. Hierbij is lang gesproken over het feit of gepresenteerde cijfers kloppen en of er op alle punten sprake is van voldoende onderbouwing; denk hierbij aan financiën, governance, passagiersaantallen en hoeveelheid cargo. Uiteindelijk heeft dit ertoe geleid dat PS de basisrapportage niet behandelbaar hebben geacht. Er is door PS gevraagd met een aangepaste basisrapportage te komen met inachtneming van al hetgeen in de discussie naar voren is gebracht. Het bovenstaande heeft geleid tot een gewijzigde basisrapportage 'Transitie Maastricht Aachen Airport'.

De huidige herziene basisrapportage is aangeboden en in controle-technisch opzicht geanalyseerd door de Griffie. Het uiteindelijke doel van de analyse is de Statenleden te ondersteunen bij het verkrijgen van inzicht in dit Groot Project.

Nieuw in deze rapportage ten opzichte van de eerdere versie is dat de rapportage is opgebouwd uit twee delen. In het eerste deel rapporteert GS vanuit de aandeelhouderspositie over de provinciale doelstellingen, financiën en risico's. In het tweede deel wordt gerapporteerd over onderwerpen waarover PS geïnformeerd wenst te worden, te weten:

- Geregistreerde meldingen inzake klachten
- Stand van zaken Stichting Omgevingsfonds MAA
- Achterstallig onderhoud
- Directe werkgelegenheid MAA
- Lopende planologische- en vergunningstrajecten

2. Bevindingen herziene basisrapportage Transitie Maastricht Aachen Airport

2.1. Achtergrond

Medio 2013 dreigde een faillissement voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA). De provincie Limburg is toen financieel bijgesprongen. Uit een aantal onderzoeken is toen naar voren gekomen dat de luchthaven van belang is voor het leef- en vestigingsklimaat en dat de luchthaven op Limburgse schaal relevante sociaal economische effecten heeft.

Vanaf 2016 is de exploitatie van de luchthaven via MAA BV in handen gekomen van een externe partij. Vanwege slechte resultaten heeft de provincie Limburg eind 2019 via NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht, waarvan de provincie 100% aandeelhouder is, MAA BV van de private exploitant overgenomen.

Via de weg van het Statenvoorstel 'Toekomst van Maastricht Aachen Airport' (G-22-015) is besloten de luchthaven onder voorwaarden open te houden. Deze voorwaarden staan genoemd in het amendement 145 Heldens c.s. 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'.

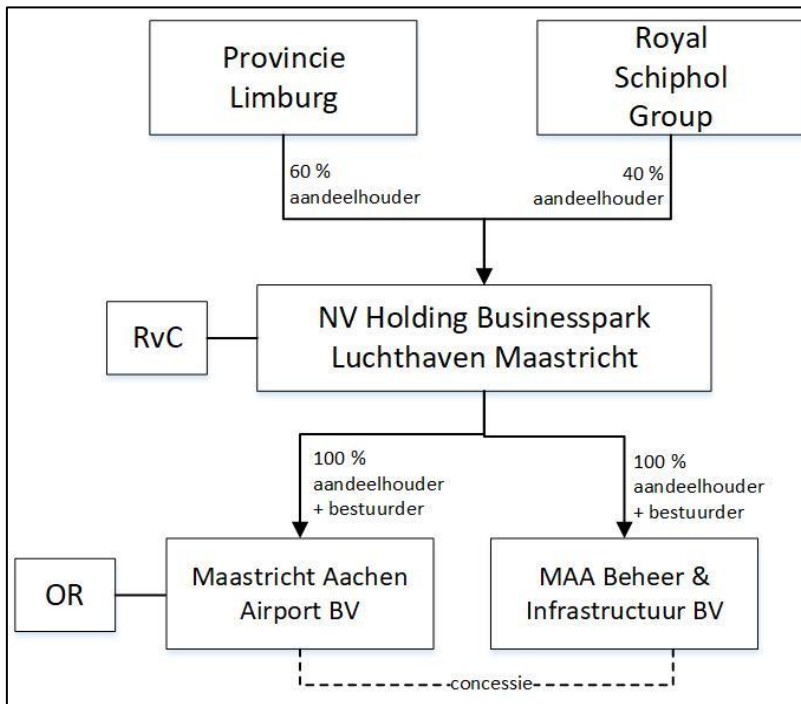


Hierbij is besloten het college opdracht te geven om uiterlijk 31-12-2022 een voorstel met uitgewerkte businessplan aan PS voor te leggen dat tenminste de volgende elementen bevat:

- a) Een overeenkomst met een omgevingsbewuste samenwerkingspartner;
- b) Een beschrijving van de inzet op verduurzaming van zowel het vliegverkeer als alle grondgebonden activiteiten op het luchthaventerrein zelf alsook op de maintenance boulevard;
- c) Een royaal omgevingsfonds wat met publiek en privaat geld gevuld wordt. Proportionele bijdragen van Provincie Limburg, Rijksoverheid, omliggende gemeenten en het bedrijfsleven zijn hierbij de inzet waarbij de Provincie Limburg minimaal 8,75 miljoen euro bijdraagt;
- d) Een visie op vastgoedontwikkeling op en rondom de luchthaven en het effect daarvan op de exploitatie;
- e) Een plan voor het uitfasen van de meest vervuilende en geluid producerende toestellen waarbij de bedrijven en inwoners uit de omgeving die de meest ernstige hinder ondervinden de kans krijgen om inspraak te hebben;
- f) Een in aantallen onderbouwd en gevalideerd plan op basis van de nationaal vereiste modellen om het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen conform de denklijn uit het "rapport van Geel", welke vastgelegd wordt in een luchthavenbesluit per 1-1-2025 met een maximum aantal ernstig gehinderden van 5.600 en verder verlaagd wordt naar maximaal 5.250 vanaf 1-1-2030 en maximaal 4.200 op 1-1-2035 hetgeen twee nieuwe luchthavenbesluiten zal vergen;
- g) Een governancestructuur met een duidelijke roldefinitie waarbij het uitgangspunt is dat de Provincie Limburg niet meer de enige aandeelhouder van de MAA BV is;
- h) Een investeringsplan tot 2035 met daarbij ook alle begrote bijdragen die van de Provincie Limburg verwacht worden inclusief dekkingsvoorstel van het investeringsplan en de financieringsbehoeften waaronder de lening van de baanrenovatie;

Daarnaast hebben PS besloten het 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. Zoals hierboven al aangegeven is de nu voorliggende rapportage een verbeterde versie van de rapportage die in mei 2024 door PS is behandeld.

Het hierboven onder g genoemde punt inzake governance is inmiddels opgepakt en uitgevoerd. Hieronder zien we de nieuwe vereenvoudigde structuur weergegeven, waarbij de Royal Schiphol Group als externe aandeelhouder sinds 1 september 2023 40% van de aandelen houdt en de structuur onder NV HBLM aanmerkelijk is vereenvoudigd. NV HBLM is hierbij houdstermaatschappij die de Groep MAA aanstuurt. MAA BV draagt zorg voor een rendabele exploitatie van de luchthaven, terwijl in MAA Beheer en Infrastructuur BV (MAABI BV) de infrastructuur van de luchthaven is ondergebracht. De nieuwe structuur is helder en overzichtelijk.



Figuur 1 Organogram na organisatiewijziging

2.2. hoofddoelstelling

PS hebben op 16 december 2022 overwogen 'dat Maastricht Aachen Airport van vitaal belang is voor zowel onze regionale als onze nationale infrastructuur en op draagvlak kan rekenen van een meerderheid van de Limburgers' en daarom 'voor de toekomst open dient te blijven'.

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

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

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

De Griffie vraagt zich af wat de positieve gevolgen van de toetreding van Schiphol Nederland BV tot HBLM NV. zijn. Eerder is door GS toegezegd dat de nieuwe CEO van NV HBLM kort na zijn aantreden zou worden uitgenodigd voor een kennismaking met de Statencommissie ESA en dat hem gevraagd zou worden bij die gelegenheid de meerwaarde van het aandeelhouderschap van Schiphol te schetsen. De kennismaking staat gepland voor de Statencommissie ESA op 14 februari 2025.



De provinciale doelstelling voor de luchthaven luidt:

De transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.

Deze hoofddoelstelling wordt uitgewerkt in drie thema's die op hun beurt weer worden uitgewerkt in subthema's.

2.3. Duurzame luchthaven

2.3.1. Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen

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

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

Figuur 2 aantal ernstig gehinderden

De maatregelen die nodig zijn om het aantal ernstig gehinderden te verlagen worden vastgelegd en treden in werking met ingang van het in kracht worden van het Luchthavenbesluit dat MAA naar verwachting in het eerste kwartaal van 2025 zal verkrijgen. De Griffie vraagt zich af of, nu het Luchthavenbesluit nog niet is vastgesteld, de verlaging tussen 2022 en 2025 reeds is gerealiseerd. Met andere woorden 'hoe hoog is het aantal ernstig gehinderden op dit moment'. Bij de feitencontrole is hier het volgende over gezegd:

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

In de bijlage op pagina 33 van de basisrapportage is nog een overzicht opgenomen met een overzicht van het aantal vliegbewegingen naar type vliegtuig.

2.3.2. Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten

Hiertoe worden de volgende activiteiten ontplooid.

- Het opwekken van duurzame energie
Vanaf 1 januari 2024 is MAA volledig overgeschakeld op groene stroom, waardoor minder CO2 uitstoot plaatsvindt;
- Reductie CO2 uitstoot door elektrificatie materieel, verduurzaming van gebouwen en brandstoffen. Er zijn twee nieuwe elektrische passagierstrappen en twee hybride terreinvoertuigen aangeschaft;
- Circulaire economie (activiteiten om te komen tot zero waste). De inrichting van een milieustraat is in uitvoering (gescheiden inname en afvoer van afvalstromen binnen de luchthaven op een centrale locatie);



- Alle gebruikte blusmiddelen op de luchthaven zijn biologisch afbreekbaar.

2.3.3. Verduurzaming via elektronisch vliegen (e-aviation)

De volgende ontwikkeling in e-aviation wordt nagestreefd:

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

Figuur 3 aantal eAviation passagiers

MAA zet in op de ontwikkeling van eAviation en wil een van de eerste vliegvelden in Nederland zijn waarop met elektrische vliegtuigen wordt gevlogen. De luchthaven verwacht in 2024 100 elektrische vluchten te bereiken. De Griffie vindt de hier gepresenteerde groeiambitie uitdagend en mist een degelijke onderbouwing hoe dit bereikt zal gaan worden. Dit is temeer van belang omdat in de basisrapportage wordt geconstateerd dat e-Aviation een innovatie is die geen zekerheid voor de toekomst biedt. De Griffie is benieuwd wat de resultaten zijn van de pilot die in de maanden juli en augustus 2024 heeft plaatsgevonden. Met name de in de basisrapportage genoemde evaluatie is hierbij van belang.

Tijdens de feitencontrole is het volgende aangegeven:

‘Dit is geen nieuwe ambitie, maar de ambitie die in het Businessplan 2022 is opgenomen en waar PS mee hebben ingestemd. MAA moet toegroeien naar de eerste mijlpaal in 2030. In de VGR rapporteren we welke stappen MAA zet om deze ambitie te halen.’

Deze stappen zijn duidelijk, maar gezien het grote belang van eAviation voor de toekomst van de luchthaven zou nadere toelichting en onderbouwing hier op zijn plaats zijn.

2.4. Omgevingsbewuste luchthaven

2.4.1. Verbetering van omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven

De luchthaven wil werken aan een goede relatie met de omgeving en zet daarbij in op omgevingsmanagement naar de stakeholders, waaronder samenwerking met omliggende gemeenten. Om dit te bevorderen worden een groot aantal activiteiten ontplooit. De Griffie heeft hier verder geen opmerkingen over.

2.4.2. Uitsfasering van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen

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

Het gaat hierbij om uitsfasering en uiteindelijk een verbod op een aantal toestellen en als weg daar naar toe een 100% verhoging van het tarief voor landing/take-off.

De Griffie vraagt zich af waarom de uitsfasering van de B747-700 is gekoppeld aan het nog niet in werking zijnde Luchthavenbesluit. Tevens vraagt de Griffie zich af wat de uitsfasering betekent voor de rentabiliteit van MAA.



Bij de feitencontrole bleek dat dit een doelstelling is die de luchthaven zichzelf in het businessplan heeft gesteld. Men heeft er daarbij voor gekozen om niet een datum maar een mijlpaal (Luchthavenbesluit) te noemen. Over de gevolgen die de uitfasering heeft voor de rentabiliteit is geen nadere informatie verstrekt, maar wel is aangegeven dat de uitfasering is meegenomen in het businessplan.

2.5. Toekomstbestendige luchthaven

2.5.1. Vastgoed (ontwikkeling en beheer) betrekken bij de exploitatie

Er ligt een uitgebreid scala aan plannen inzake vastgoed. De Griffie begrijpt dat het aanpakken van achterstallig onderhoud een duidelijke prioriteit is. Dit leidt immers tot een beter aanzien en daarmee ook tot een betere verhuurbaarheid. Het is onduidelijk voor de Griffie op welke wijze bij de realisatie van nieuw vastgoed en infrastructuur rekening is gehouden met de onzekerheid aangaande groei van de luchthaven. Wat is de reden dat er, vooruitlopend op groei, fors wordt geïnvesteerd in vastgoed? De Griffie acht het in dit kader van belang dat de leden van PS inzicht wordt geboden in het masterplan vastgoed, waarin immers strategische keuzes dienen te worden gemaakt. Bij de feitencontrole is gezegd dat er nog niet wordt geïnvesteerd in nieuw vastgoed. Wel wordt het achterstallig onderhoud aangepakt om de aantrekkelijkheid van de luchthaven te verhogen. De Griffie constateert wel dat er in 2024 een nieuwe parkeerplaats is aangelegd (P2). Over het inzicht dat PS krijgt in het Masterplan vastgoed is het volgende aangegeven bij de feitencontrole:

‘Dit is nadrukkelijk aan de onderneming! Eerst wanneer voor de investeringen die voortvloeien uit het masterplan financiële middelen van beide aandeelhouders nodig zijn, hebben PS in het kader van het budgetrecht een stem. Prima om de CEO te vragen om hier tijdens zijn kennismaking met de Statencommissie ESA op in te gaan, maar dat is iets anders.’

2.5.2. Groei van passagiers en cargovluchten

In het businessplan wordt uitgegaan van de volgende aantallen.

Jaar	2022	2025	2030	2035	2040
Passagiers	251.515	470.039	641.865	529.500	527.500
Cargo	125.000	171.424	204.230	210.000	210.000

Figuur 4 aantallen passagiers en cargo MAA

Feitelijk staat hier het volgende tegenover.

Jaar	31-12-2022	31-12-2023	30-6-2024
Aantal passagiers	266.032	223.152	100.114
Aantal passagiersbewegingen	1.959	1.604	706
Aantal ton gevlogen vracht	108.218	32.275	17.041
Aantal ton gereden vracht	11.120	31.056	36.474
Aantal vrachtbewegingen	3.266	1.333	732
Aantal vliegbewegingen	8.610	6.024	3.923
Trucking (bewegingen)	29.285	19.040	16.157

Figuur 5 specificatie aantallen passagiers en vlieg- en vrachtbewegingen



Er blijkt een groot verschil te bestaan tussen realisatie en verwachting. MAA krijgt nog meer concurrentie op het gebied van cargo als de uitbreidingsplannen van het vliegveld in Luik gerealiseerd gaan worden, waarbij het de bedoeling is dat het vrachtvolume verdubbeld. Groot voordeel van Luik ten opzichte van MAA is dat het vliegveld daar 24 per dag open is. Als we kijken naar passagiersaantallen wordt in het businessplan voor 2025 een aantal van 470.000 passagiers aangehouden. In 2023 was dit minder dan de helft en tot en met juni 2024 staat de teller op 100.000.

Als oorzaken voor het achterblijven van passagiersaantallen en cargo worden verschillende zaken genoemd; baansluiting voorjaar 2023, mondiale situatie in de vrachtsector en het niet optreden van schaarste in slots op andere vliegvelden. Deze verklaring is summier en niet onderbouwd. Ook wordt er geen toelichting gegeven voor de exponentiële groei van passagiersaantallen en cargo in de vijfjaarsperiodes tot 2040. Tijdens de feitencontrole is hierop ingegaan:

'Er is geen onderzoek gedaan naar de redenen van de achterblijvende cijfers. Deze verklaringen vloeien voort uit een eigen analyse van de luchthaven.

Zoals ook in de 'visie van GS' wordt aangegeven verwachten de RvC en de bestuurder van de luchthaven dat MAA de stijgende lijn alsnog te pakken zal krijgen en de verwachtingen in het businessplan alsnog zullen uitkomen. Eventueel een punt om met de CEO te bespreken.'

De Griffie vraagt zich in dat kader af of de directie van MAA wil vasthouden aan de doelstellingen uit het businessplan uit 2022 of dat hier wellicht een aanpassing op zal plaatsvinden gezien de huidige resultaten.

2.5.3. Financieel gezond in 2035

Het is conform de door Provinciale Staten geformuleerde uitgangspunten dat de luchthaven in 2035 financieel gezond dient te zijn.

In de periode 2023-2027 is er nog sprake van een verlieslatende situatie. Na 2027 zal dit langzaam omslaan naar een positieve rentabiliteit. Hoe is dit onderbouwd en waarop is dit gebaseerd?

Gezien het feit dat er sprake is van verlies vraagt de Griffie zich af waarom er geen halfjaarcijfers worden opgemaakt. Dit geeft GS en PS immers betere mogelijkheden de ontwikkelingen bij MAA te volgen. De jaarcijfers 2023 zijn in oktober 2024 gepubliceerd. Over dit punt is gesproken en uiteindelijk het volgende aangegeven:

'Naar mijn mening zou je dit los moeten zien van de vraag of er sprake is van verlies of winst en mogelijk zelfs los moeten zien van MAA. Ik kan mij hier iets bij voorstellen. Bij MAA speelt wel dat we te maken hebben met een beursgenoteerde aandeelhouder die zich aan bepaalde regels dient te houden.'

Bovenstaande vraag wordt hiermee niet beantwoord.

Op pagina 19 van de basisrapportage zien we in 2023 een negatief netto resultaat van € 6,8 mln. Dit resultaat heeft vooral te maken met een sterk dalende brutomarge (van € 26 mln. naar 18,5 mln.) en hogere kosten (van € 25,3 mln. naar € 26,3 mln.).

Interessant is het om onderstaand kasstroomoverzicht te bekijken.

De negatieve operationele kasstroom hangt samen met het negatieve nettoresultaat en impliceert dat er meer geld wordt uitgegeven dan er wordt ontvangen bij MAA. De negatieve cashflow uit investeringen van € 26,1 mln. duidt erop dat er aanzienlijke investeringen in het bedrijf zijn gedaan (start- en landingsbaan) voor de lange termijn.



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

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

Figuur 6 de verschillende kasstromen bij MAA

Op pagina 19 van de basisrapportage is een geconsolideerde balans opgenomen. Voor de overzichtelijkheid zou het goed zijn in een volgende voortgangsrapportage twee jaar naast elkaar te zetten en balansposten nader toe te lichten, zodat niet alleen duidelijk wordt hoe het resultaat zich heeft ontwikkeld, maar ook hoe de vermogenspositie van MAA is. Er wordt nu gerapporteerd via een kader (businessplan), input directie MAA en opinie GS.

De Griffie adviseert echter voor de volgende voortgangsrapportage beter inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de rentabiliteit en kosten door het presenteren van vergelijkende overzichten met toelichting.

3. Visie Gedeputeerde Staten

Vanaf pagina 20 van de basisrapportage wordt ingegaan op de stoplichtenmethodiek toegepast op de in hoofdstuk 2 van de analyse genoemde doelen.

Er wordt gezegd dat deze stoplichten een positief beeld geven over de ontwikkeling van MAA sinds de besluitvorming door Provinciale Staten in 2022. Echter op drie belangrijke onderdelen worden de doelstellingen niet behaald.

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

Dit zijn belangrijke parameters voor de ontwikkeling van de luchthaven, waarover dus twijfel bestaat. In de basisrapportage wordt op pagina 24 aangegeven dat dit negatieve beeld zich ook aftekent in 2024. De Griffie herhaalt hier dat in deze basisrapportage niet wordt weergegeven hoe bestuur en RvC van MAA het tij willen keren. Het is na de renovatie van de start- en landingsbaan niet gelukt om nieuwe vliegmaatschappijen naar Maastricht te halen. Wel is de airline participation manager van Eindhoven Airport (51% belang Schiphol Group) in oktober 2023 in dienst getreden bij HBLM NV. Hij heeft een groot netwerk van passagier airlines contracten, kennis van commercieel parkeren en contacten en ervaring op het gebied van krapte en slot issues in Nederland.



De Griffie vindt dit een positieve ontwikkeling, maar is benieuwd naar de feitelijke resultaten. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat de nieuwe CEO in Eindhoven en Aruba heeft laten zien dat hij in staat is de exploitatie van luchthavens te verbeteren.

4. Risico's en Risicobeheersing

In de risicoanalyse op pagina 22 en verder is aandacht besteed aan de risico's.

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

Risico	Beheersmaatregelen
MAA is niet in staat de transitie door te maken naar een duurzame, omgevingsbewuste luchthaven.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022.
Doelen uit het Businessplan 2022 worden niet behaald. Dit kan leiden tot sluiting van MAA.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022.
Vertraging bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit in verband met procedures.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van de besluitvorming hieromtrent. PS worden via de P&C cyclus geïnformeerd.
Alvorens de luchthaven financieel gezond is kan kapitaalverlies optreden of er zijn meer middelen nodig. Afwaardering van de deelneming kan hieruit voortvloeien.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022.
Rente en aflossingen worden niet of niet geheel voldaan.	GS monitort als aandeelhouder van NV HBLM de voortgang van het Businessplan 2022.

Figuur 7 belangrijkste risico's voor provincie Limburg

Als eerste wil de Griffie aangeven het jammer te vinden dat de beheersmaatregelen bij elk risico vrijwel identiek zijn; soms iets nader toegelicht, maar overall hetzelfde. Het zou goed zijn niet alleen aan te geven dat er gemonitord en aangesproken wordt, maar ook wat er dan per risico precies gebeurt. Vraag van de Griffie is hoe strategische risico's worden gemanaged door de provincie en met name ook hoe deze worden gemonitord. Hoe wordt de provincie geïnformeerd en via welke informatiekanaalen verloopt dit. En wat wordt met deze informatie gedaan?

Bij de feitencontrole is door de ambtenaren hierover nadrukkelijk het volgende gesteld:

'De samenvatting doet geen recht aan de beschrijving in de basisrapportage. In de rapportage is aangegeven welke beheersmaatregelen de Provincie in de rol van aandeelhouder kan treffen zonder op de stoel van de bestuurder te gaan zitten (met alle risico's van dien als we te directief zouden acteren → 'grip op deelnemingen').

We houden nadrukkelijk de vinger aan de pols door bestuurlijk en ambtelijk periodiek overleg met de bestuurder en de voorzitter van de RvC te voeren en tussentijds te worden geïnformeerd.

In onze rol van aandeelhouder zitten we niet aan het stuur. Het zou goed zijn als de griffie ook zou benadrukken dat we rolzuiverheid in acht moeten nemen. Bepaalde doelen en risico's liggen bij de onderneming en niet bij de provincie. Uiteraard raken ze elkaar.'

Hierboven wordt als risico benoemd het verkrijgen van een Luchthavenbesluit; dat is de vergunning om een vliegveld te mogen exploiteren. Al sinds 2013 loopt de procedure bij het ministerie van I&W. In 2019



is het traject stopgezet toen bleek dat de kaders niet strookten met de ambities en toekomstverwachtingen van de toenmalige commerciële exploitant. Krachtens een uitspraak van de Raad van State dient er uiterlijk medio 2025 sprake te zijn van een definitief Luchthavenbesluit. Aangegeven is dat de Raad van State 1 januari 2025 heeft genoemd. De minister van I&W heeft de Tweede Kamer bericht dat die datum niet zal worden gehaald en aangegeven te verwachten dat het Luchthavenbesluit in 2025 zal worden genomen.

De paragraaf risico's is onvolledig en bevat te weinig concrete informatie. In artikel 5 lid 4 van de Regeling Grote Projecten 2020 staat duidelijk opgenomen waaraan een risicoanalyse dient te voldoen.

- Aan het project verbonden risico's --> dit is omschreven
- Risico's in omvang --> hier is niet op ingegaan
- Impact van de risico's --> dit is aangegeven, maar er is niet verklaard waarom er impact is en hoe groot deze impact is
- Financiële gevolgen van de risico's en hoe deze beheerst worden --> slechts summier toegelicht en financiële gevolgen niet uitgewerkt en gekwantificeerd
- Hoe worden de risico's beheerst --> geen nadere toelichting
- Kans maal omvang van elk risico --> geen nadere toelichting

Tijdens de feitencontrole is hier het volgende over gezegd:

'Klopt niet! Voor ons gevoel wordt hier voorbij gegaan aan de strikte scheiding tussen risicomanagement en -beheersing t.a.v. de risico's die de provincie loopt. Die zijn van een andere orde dan die van MAA. In een volgende rapportage kunnen we de impact mogelijk grofweg kwantificeren.'

De Griffie is het hier niet mee eens en denkt dat het juist van belang is dat de aandeelhouders worden geïnformeerd door het bestuur over risico's en risicobeheer. Niet voor niets is in de Regeling Grote Projecten 2020 aangegeven dat hierover dient te worden gerapporteerd aan Provinciale Staten. Deze conclusie sluit aan op het recentelijk gepubliceerde rapport van de Zuidelijke Reken Kamer, Grip op Investerings, waarin wordt geconcludeerd dat het risicomanagement niet op niveau is en toezicht en verantwoording effectiever moeten. Dit is eens te meer van belang omdat MAA een dossier is dat al een geschiedenis had voordat de provincie erbij betrokken raakte en de risico's vooral bij de provincie liggen.



5. Financiële aspecten

Op pagina 24 en verder van de basisrapportage wordt ingegaan op de inzet van provinciale middelen. De uitgaven worden gedomineerd door de post achterstallig onderhoud voor een totaalbedrag van € 70 mln. Hiervan heeft de helft de vorm van een lening voor de aanleg van de nieuwe start- en landingsbaan. Er zijn twee leningen aan MAABI BV verstrekt.

- Annuïtaire lening van € 2 mln. met een restant hoofdsom per 1 januari 2024 van ruim € 1,6 mln. De Griffie vraagt zich af waarom op deze lening geen rente en aflossing wordt betaald?
- Annuïtaire lening van € 35,2 mln. met een restant hoofdsom per 1 januari 2024 van ruim € 35 mln.

Bovenstaand budget voor achterstallig onderhoud is als volgt opgebouwd:

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

Dit budget is niet volledig gebruikt zoals blijkt uit onderstaande tabel.

Omschrijving	Bedrag
Beschikbaar budget:	€ 70.000.000
Reeds afgeroepen voor achterstallig onderhoud	- € 38.338.650
Restant budget voor achterstallig onderhoud per 1 juli 2024:	€ 31.661.350

6. Moties en toezeggingen

De openstaande moties en toezeggingen zijn opgenomen in de basisrapportage die nu voorligt. Daar hoeft in de analyse verder niet op te worden ingegaan. Voor de voortgang van het dossier MAA acht de Griffie toezegging 9349 van belang. De nieuwe CEO van MAA komt zich in februari 2025 voorstellen. Het lijkt een goede gedachte dan ook de belangrijkste vragen die leven bij Provinciale Staten leven aan de orde te stellen. Dat zou kunnen in de vorm van een vooraf opgestelde agenda voor die bijeenkomst. Toezegging 9270 is nog van belang omdat de gedeputeerde daarbij heeft aangegeven dat in de herziene basisrapportage aandacht zal worden geschonken aan werkgelegenheidscijfers. Hierover is in de basisrapportage op pagina 37 onderstaande tabel opgenomen.

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

Bron: NV HBLM



7. Programmabeheer en projectbeheersing

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

Het programmteam overlegt ook structureel met de directie van MAA. Op bestuurlijk en ambtelijk niveau is er regelmatig overleg met RvC en CEO van NV HBLM over actualiteit, strategie en wijze van informatieverstrekking aan GS en PS.

Tot slot worden ook omliggende gemeenten en het omgevingsfonds betrokken bij de besluitvorming.

8. Bevoegdheid

Conform de Regeling Grote Projecten 2020 (RGP 2020) analyseert de griffie de door GS verstrekte informatie in de vorm van een (herziene) basisrapportage onder andere door deze te toetsen aan de in artikel 5 van de RGP 2020 geformuleerde uitgangspunten.

In de Statencommissie ESA is de basisrapportage geagendeerd en vindt inhoudelijke behandeling van de basisrapportage plaats. De voorliggende analyse van de Griffie kan hierbij worden betrokken.

9. Risico's

Het project Maastricht Aachen Airport is aangewezen als Groot project omdat Provinciale Staten van mening zijn dat er aanmerkelijke (financiële risico's) voor de provincie Limburg aan verbonden zijn en de reguliere controle- en verantwoordingsinstrumenten uit de P&C cyclus ontoereikend worden geacht. Middels deze herziene basisrapportage en voortgangsrapportages wordt periodiek verantwoording afgelegd waarbij de eisen van de RGP 2020 leidend zijn.

Het risico van een ontoereikende basis- of voortgangsrapportage kan zijn dat Provinciale Staten op enig moment onverwachts kunnen worden geconfronteerd met voorstellen om extra financiële middelen en/of kredieten ter beschikking te stellen. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat GS een actieve informatieplicht jegens PS hebben.

10. Periodieke informatie/sturingsinformatie

Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

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

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

Conform het Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA' heeft PS besloten om het huidige Groot Project MAA om te zetten naar Groot Project Transitie MAA met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024, waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord.



GS overleggen tweemaal per jaar (peildata: 1 januari en 1 juli) een voortgangsrapportage voor het Groot Project Maastricht Aachen Airport. PS houden hiermee zicht op onder andere de financiële, inhoudelijke, risico-technische en organisatorische ontwikkelingen van dit project. De voortgangsrapportages bieden ruimte om de stand van zaken ten aanzien van de verschillende risico's die onderkend worden bij het project te beschrijven in samenhang met risico-beperkende maatregelen.

11. Relatie met programmabegroting – financiële aspecten

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



12. Conclusies

- De juridische structuur van MAA is aanzienlijk vereenvoudigd en is helder en overzichtelijk.
- De rol van de Schiphol Group in de groei ambitie van de luchthaven is niet omschreven.
- Op 14 februari 2025 zal de nieuwe CEO van MAA zich voorstellen in de commissie ESA.
- Gezien het grote belang in de toekomst van eAviation voor MAA zou een nadere toelichting en onderbouwing van de ambitie welkom zijn.
- Uutfasering van de meest vervuilende en geluidsproducerende vliegtuigen heeft gevolgen voor het businessmodel van MAA. Niet is toegelicht wat die uutfasering betekent voor de rentabiliteit van MAA.
- Het blijkt dat de groei van het aantal passagiers en cargo substantieel achterblijven bij het businessplan. De gegeven verklaring hiervoor is summier en niet onderbouwd. Er is niet onderbouwd hoe toekomstige groei gerealiseerd dient te worden.
- Voor de overzichtelijkheid zou het goed zijn in volgende voortgangsrapportages vergelijkende overzichten te maken van balans en verlies- en winstrekening. Op die manier kunnen vermogenspositie, liquiditeit en rentabiliteit goed worden gevolgd.
- Beheersmaatregelen op risico's zijn ten dele toegelicht; de volgens de Regeling Grote Projecten 2020 vereiste informatie aangaande risico's is gedeeltelijk aanwezig en ontbreekt soms.
- De Griffie vraagt zich in dat kader af of de directie van MAA wenst vast te houden aan de doelstellingen uit het businessplan van 2022 of dat hier wellicht een aanpassing op zal plaatsvinden gezien de huidige resultaten.