provincie limburg

Provinciale Staten
Van Limburg

Cluster	PP	**Behandeld**	P.G.H.M. Vossen
Ons kenmerk	DOC-00335925	**Telefoon**	+31 6 50 21 40 09
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	15 november 2022
Bijlage(n)	5	**Verzonden**	18 november 2022

Onderwerp
Statenvoorstel Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport

Geachte Staten,

Hierbij sturen wij u het Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport en enkele bijlagen, waaronder het Business Plan dat door MAA en MAABI is opgesteld, alsook het voorstel voor een op te richten omgevingsfonds waaraan diverse partijen financieel bijdragen.

Het omgevingsfonds heeft als doel het verbeteren van de leefomgeving rondom de luchthaven. Om deze reden is gekozen voor de naam ‘Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport’. Het fonds gaat subsidies verstrekken aan particuliere initiatieven voor activiteiten of projecten die een bijdrage leveren aan het bevorderen van de leefbaarheid in de regio van de luchthaven MAA.

Wij zijn van mening dat met dit Statenvoorstel en bijbehorende documenten invulling is gegeven aan de voorwaarden als verwoord in Amendement 145 Heldens c.s. “Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA”. Motie 2851 Driessen c.s. “Duidelijkheid in plaats van doormodderen” beschouwen wij daarmee als afgedaan.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+ 31 43 389 99 99
www.limburg.nl

provincie limburg

Statenvoorstel – 1 minuut versie
No: G-22-054

1 Onderwerp
Uitwerking amendement 145 - Transitie Maastricht Aachen Airport

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat
Op 3 juni 2022 hebben uw Staten een besluit genomen over de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA). U heeft besloten om de luchthaven, onder voorwaarden, open te houden en niet te kiezen voor één van de toen voorliggende scenario's (Statenvoorstel G-22-015). De voorwaarden die u aan uw besluit heeft verbonden, heeft u verwoord in Amendement 145 Heldens c.s. 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'. Daarmee heeft u ons college de opdracht gegeven om uiterlijk 31 december 2022 een voorstel met uitgewerkte businesscase aan uw Staten voor te leggen. Met voorliggend Statenvoorstel en bijbehorende documenten, waaronder het businessplan 'Transitie Maastricht Aachen Airport', hebben wij uitvoering gegeven aan uw opdracht.

De afgelopen maanden hebben in het teken gestaan van de uitwerking van amendement 145. Maastricht Aachen Airport (MAA) heeft daarbij van ons college, in de rol van aandeelhouder, opdracht gekregen om binnen de kaders van het amendement een businesscase voor de luchthaven uit te werken. MAA heeft dit moment aangegrepen om niet alleen een *businesscase* te maken, maar het meer integraal aan te pakken door een *businessplan* op te stellen dat, naast het uitwerken van de voorwaarden uit het amendement, de toekomst voor de luchthaven schetst. Daarnaast zijn met Schiphol Nederland BV (Schiphol) gesprekken gevoerd hetgeen zich uiteindelijk heeft vertaald in een principeakkoord als onderdeel van de invulling van amendement 145.

In het licht van de toekomstige samenwerking – een en ander onder voorbehoud van instemming van uw Staten met voorliggende Statenvoorstel – is door onze deelneming MAA het businessplan in samenspraak met Schiphol vormgegeven. In het businessplan wordt de toekomst van de luchthaven geschetst, waarbij de transitie naar een toekomstbestendige, omgevingsbewuste en duurzame luchthaven centraal staat. De door u gevraagde businesscase maakt als financieel raamwerk onderdeel uit van het businessplan, waarbij in dit Statenvoorstel de provinciale analyse hiervan alsmede de dekking is opgenomen.

Met dit Statenvoorstel wordt u geïnformeerd over het businessplan 'Transitie Maastricht Aachen Airport', de bijbehorende businesscase en een voorstel voor de financiële (provinciale) dekking. Ook wordt u geïnformeerd over de door uw Staten gevraagde herinrichting van de governance-structuur en de voorgenomen oprichting van een stichting die belast wordt met het beheer van Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport en met de uitvoering van de maatregelen in het kader van de leefbaarheid van de regio.

Eerst wordt kort het businessplan van MAA toegelicht, daarna volgt een toelichting op de onderscheiden punten van het amendement en tot slot belichten wij nog een aantal overige

punten, waaronder: vergunningen, toestemmingen en procedures, PIP Proefdraaien straalmotoren, communicatie en stakeholdersmanagement.

Wij zijn van mening dat met dit Statenvoorstel en de daarbij behorende stukken, waaronder het Businessplan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven', volledig invulling is gegeven aan de voorwaarden als verwoord in Amendement 145 Heldens c.s. 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'. Motie 2851, Driessen c.s. 'Duidelijkheid in plaats van doormodderen' beschouwen wij daarmee als afgedaan.

3 Bevoegdheid

De bevoegdheid van Provinciale Staten vloeit enerzijds voort uit de Provinciewet artikel 167 4e lid juncto artikel 158 1e lid, aanhef en het gestelde onder d. Hetgeen beleidsmatig is uitgewerkt in het strategisch investeringsbeleid en uitvoeringskader 'Sturing in Samenwerking 3.0' (SIS 3.0) dat door Provinciale Staten is vastgesteld d.d. 5 februari 2021.
Provinciale Staten stellen, kijkend naar het programma Maastricht Aachen Airport, de kaders vast en hebben budgetrecht als het gaat om de meerjarige financiële consequenties. De Provincie is als enig aandeelhouder van NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht, de moedermaatschappij van Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV (infrastructuur) en Maastricht Aachen Airport BV (exploitatie), verantwoordelijk voor de hoofdcontouren van het borgen van de publieke belangen en de te kiezen meerjarenstrategie.

Het formele bevoegd gezag voor de publiekrechtelijke gebruikskaders van de luchthaven ligt bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (verantwoordelijk voor het zogeheten 'luchthavenbesluit'); waarbij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toeziet op de naleving en zo nodig handhavend optreedt. Het ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) is bevoegd gezag voor de te verlenen vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb-vergunning) en het toezicht op de naleving daarvan. De gemeente Beek is verantwoordelijk voor het -planologisch kader van de luchthaven en de omgevingsvergunning voor grondgebonden activiteiten.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

Op 3 juni 2022 hebben uw Staten besloten om de luchthaven, onder voorwaarden, open te houden en niet te kiezen voor één van de toen voorliggende scenario's. Daarbij heeft u ons opdracht gegeven om voor 31 december 2022, middels een voorstel met uitgewerkte businesscase, invulling te geven aan een aantal voorwaarden, zoals verwoord in Amendement 145 Heldens c.s. 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'.

Wij zijn van mening dat wij met de voorliggende stukken en voorstellen volledig uitvoering hebben gegeven aan uw opdracht. Tegen deze achtergrond vragen wij u de volgende besluiten te nemen:

1. Kennisnemen van het Businessplan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven' van MAA BV en MAABI BV.
2. In te stemmen met NEDAB ter hoogte van € 5,5 mln. per jaar ten laste van de begrotingsruimte.

3. In te stemmen met een investeringskrediet ter hoogte van € 23,9 mln., en de in dit Statenvoorstel beschreven ‘worse case’ voorziene afwaardering van deze investeringen jaarlijks ten laste te brengen van de begrotingsruimte op basis van geraamde verliezen.
4. Kennisnemen van het Omgevingsfonds en de op te richten ‘Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport’ als beheerder van het omgevingsfonds en verantwoordelijk voor het initiëren en realiseren van maatregelen in het kader van de verbetering van de omgevingskwaliteit en de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven.
5. In te stemmen met een Provinciale bijdrage aan de luchthaven van € 8,75 mln. in 5 jaarschijven van € 1,75 mln. ten behoeve van het Omgevingsfonds ten laste van de begrotingsruimte.
6. De financiële consequenties van dit voorstel worden, na instemming van uw Staten met het onder punt 3 verwoorde voorstel, geëffectueerd in de 1e Afwijkingenrapportage 2023.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

Een analyse is gemaakt ten aanzien van de beoogde transitie van MAA naar een omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven. Deze analyse is verwoord in het businessplan, de bijbehorende businesscase, de beoogde opzet en werking van de Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport alsmede de zienswijze op de benodigde aanpassingen aan de governancestructuur. In de paragrafen 6 en 7 van dit Statenvoorstel is de analyse samengevat weergegeven.

Duurzaamheid, Stikstofdepositie en Energievoorziening

CO_2 doelstellingen in de luchtvaart zijn internationaal en nationaal belegd. Het actieplan ‘duurzame luchtvaart’ zet in op duurzame brandstoffen en zuinigere toestellen voor de korte termijn en eAviation en inzet van waterstof als brandstof als transitie voor de lange termijn.
In het actieplan duurzame luchtvaart, op nationale schaal, is opgenomen dat de CO_2 uitstoot van de luchtvaart in 2030 op het niveau van 2005 moet liggen. Dit betreft een nationale doelstelling en is niet gespecificeerd naar MAA. De luchthaven streeft ernaar om, conform de landelijke ambitie, voor de grondgebonden activiteiten zoals het vervoer van bagage, passagiers en vracht op de grond in 2030 geen CO_2 meer uit te stoten. In 2050 mag de hele binnenlandse luchtvaart geen CO_2 meer uitstoten.

Met de beoogde transitie van de luchthaven kan tevens ingezet worden op de bredere ambities voor duurzaamheid, energievoorziening (zelfvoorzienend), en stikstofdepositie.
Op het gebied van de energiebehoefte zal (op termijn) de zelfvoorzienendheid tot de mogelijkheden behoren. Voor de kortere termijn zullen de mogelijkheden voor energieprojecten worden meegenomen evenals de mogelijkheden voor lokale participatie in deze energieprojecten.

Op het gebied van stikstof zullen de benodigde ruimte en de beschikbare ruimte een belangrijke rol spelen in het kader van de beoogde transitie. Een Wnb-vergunning, waarvoor het ministerie van LNV het bevoegd gezag is, is benodigd in het kader van het Luchthavenbesluit maar ook in het kader van het PIP proefdraaien. De luchthaven overlegt met het ministerie van LNV over de aanvraag voor een Wnb-vergunning. Eerder heeft het ministerie van LNV al aangegeven dat de luchthaven zich kan beroepen op de bestaande rechten op grond van het aanwijzingsbesluit en dat de bestaande activiteiten en het huidige gebruik daarbinnen passen (Gewijzigd

aanwijzingsbesluit 2004 die in 2013 zonder aanpassingen is vervangen door de Omzettingsregeling).

6 Risico's

Ingeschat wordt dat er een aantal risico's is met een 'gemiddelde- of hoge impact'. Dit samen in relatie tot de 'kans' dat het risico zich zal voordoen. De belangrijkste risico's zijn hieronder opgenomen:

a. Het niet verkrijgen van de benodigde vergunningen, zoals bijvoorbeeld het Luchthavenbesluit en/of bijbehorende Wnb-vergunning als gevolg van wijzigingen in de regelgeving. De kans van optreden van dit risico wordt op dit moment klein geacht. 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.
b. 'Neergang economie/ recessie': waardoor de luchtvracht terugloopt. MAA is echter 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 die laat zien wat er gebeurt als de vraag met 10% terugloopt.
c. 'Uitvoeringsrisico's', zoals bijvoorbeeld het niet behalen van de beoogde CO_2-doelen. In het kader van de uitvoering gaat een Cultuur & Competentie programma van de luchthaven bijdragen aan een verdere executieve professionalisering. De samenwerking met Schiphol gaat hierin ook bijdragen. De plannen en budgetten hiervoor zijn opgenomen in het businessplan.
d. 'Infra/vastgoed risico's': met name de baanrenovatie kan geen verder uitstel hebben. De risico's hiervan worden goed onderkend, waardoor nu ook gestart is het renovatieproces.
e. 'Elektrisch vliegen in combinatie met NEDAB': de NEDAB vergoeding is tot op heden lager dan de daadwerkelijke NEDAB kosten.
   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.
f. In de term sheet met Schiphol zijn gangbare opschortende voorwaarden en ontbindende voorwaarden en een terugkoopplicht opgenomen. Dit betekent dat er op dit moment nog geen sprake is van een definitieve overeenkomst en dat de uiteindelijke overeenkomst ongedaan kan worden gemaakt als een van de overeengekomen situaties zich voordoet. Dit risico kan niet aan de voorkant (volledig) worden weggenomen. Een aantal voorwaarden ligt ook (deels) buiten de invloedssfeer van Provincie, NV HBLM en/of Schiphol.

Statenvoorstel
No: G-22-054

1. Onderwerp

Uitwerking amendement 145 - Transitie Maastricht Aachen Airport

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Op 3 juni 2022 hebben uw Staten een besluit genomen over de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA). U heeft besloten om de luchthaven, onder voorwaarden, open te houden en niet te kiezen voor één van de toen voorliggende scenario's (Statenvoorstel G-22-015). De voorwaarden die u aan uw besluit heeft verbonden, heeft u verwoord in Amendement 145 Heldens c.s. 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'. Daarmee heeft u ons college de opdracht gegeven om uiterlijk 31 december 2022 een voorstel met uitgewerkte businesscase aan uw Staten voor te leggen. Met voorliggend Statenvoorstel en bijbehorende documenten, waaronder het businessplan 'Transitie Maastricht Aachen Airport', hebben wij uitvoering gegeven aan uw opdracht.

De afgelopen maanden hebben in het teken gestaan van de uitwerking van amendement 145. MAA heeft daarbij van ons college, in de rol van aandeelhouder, opdracht gekregen om binnen de kaders van het amendement een businesscase voor de luchthaven uit te werken. MAA heeft dit moment aangegrepen om niet alleen een *businesscase* te maken, maar het meer integraal aan te pakken door een *businessplan op te stellen* dat, naast het uitwerken van de voorwaarden uit het amendement, de toekomst voor de luchthaven schetst. Ook zijn met Schiphol Nederland BV (Schiphol) gesprekken gevoerd hetgeen zich uiteindelijk heeft vertaald in een principeakkoord als onderdeel van de invulling van amendement 145.

In het licht van de toekomstige samenwerking – een en ander onder voorbehoud van instemming van uw Staten met voorliggende Statenvoorstel – is door onze deelneming MAA in samenspraak met Schiphol het businessplan vormgegeven. In het businessplan wordt de toekomst van de luchthaven geschetst, waarbij de transitie naar een toekomstbestendige, omgevingsbewuste en duurzame luchthaven centraal staat. De door u gevraagde businesscase maakt als financieel raamwerk onderdeel uit van het businessplan.

Met dit Statenvoorstel wordt u geïnformeerd over het businessplan 'Transitie Maastricht Aachen Airport', de bijbehorende businesscase en een voorstel voor de financiële (provinciale) dekking. Ook wordt u geïnformeerd over de herinrichting van de governance structuur en de voorgenomen oprichting van Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport. Deze stichting wordt de beheerder van de middelen van het omgevingsfonds en is als entiteit voor de uitvoering van de maatregelen in het kader van de leefbaarheid van de regio beoogd.

Eerst wordt kort het businessplan van MAA toegelicht, daarna volgt een toelichting op de onderscheiden punten van het amendement en tot slot belichten wij nog een aantal overige punten, waaronder: vergunningen, toestemmingen en procedures, PIP Proefdraaien straalmotoren, communicatie en stakeholdersmanagement.

Wij zijn van mening dat met dit Statenvoorstel en de daarbij behorende stukken, waaronder het businessplan ‘Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven’, volledig invulling is gegeven aan de voorwaarden als verwoord in Amendement 145 Heldens c.s. ‘Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA’. Motie 2851, Driessen c.s. ‘Duidelijkheid in plaats van doormodderen’ beschouwen wij daarmee als afgedaan.

3. Bevoegdheid

De bevoegdheid van Provinciale Staten vloeit enerzijds voort uit de Provinciewet artikel 167 4e lid juncto artikel 158 1e lid, aanhef en het gestelde onder d. Hetgeen beleidsmatig is uitgewerkt in het strategisch investeringsbeleid en uitvoeringskader ‘Sturing in Samenwerking 3.0’ (SIS 3.0) dat door Provinciale Staten is vastgesteld d.d. 5 februari 2021. Provinciale Staten stellen, kijkend naar het programma MAA, de kaders vast en hebben budgetrecht als het gaat om de meerjarige financiële consequenties. De Provincie is als enig aandeelhouder van NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht, de moedermaatschappij van Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV (infrastructuur) en Maastricht Aachen Airport BV (exploitatie), verantwoordelijk voor de hoofdcontouren van het borgen van de publieke belangen en de te kiezen meerjaren-strategie. Het formele bevoegd gezag van de luchthaven ligt bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (verantwoordelijk voor het zogeheten ‘luchthavenbesluit’) waarbij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toeziet op de naleving en zo nodig handhavend optreedt. De gemeente Beek is verantwoordelijk voor het juridisch-planologisch kader van de luchthaven.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

Op 3 juni 2022 hebben uw Staten besloten om de luchthaven, onder voorwaarden, open te houden en niet te kiezen voor één van de toen voorliggende scenario’s. Daarbij heeft u ons opdracht gegeven om voor 31 december 2022, middels een voorstel met uitgewerkte businesscase, invulling te geven aan een aantal voorwaarden, zoals verwoord in Amendement 145 Heldens c.s. ‘Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA’.

Wij zijn van mening dat wij met de voorliggende stukken en voorstellen volledig uitvoering hebben gegeven aan uw opdracht. Tegen deze achtergrond vragen wij u de volgende besluiten te nemen:

1. Kennisnemen van het Businessplan ‘Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven’ van MAA BV en MAABI BV.
2. In te stemmen met NEDAB ter hoogte van € 5,5 mln. per jaar ten laste van de begrotingsruimte.
3. In te stemmen met een investeringskrediet ter hoogte van € 23,9 mln., en de voorziene afwaardering van deze investeringen jaarlijks ten laste te brengen van de begrotingsruimte op basis van geraamde verliezen in de in dit Statenvoorstel beschreven ‘worse case’.
4. Kennisnemen van het Omgevingsfonds en de op te richten ‘Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport’ als beheerder van het omgevingsfonds en verantwoordelijk voor het initiëren en realiseren van maatregelen in het kader van de

verbetering van de omgevingskwaliteit en de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven.

5. In te stemmen met een Provinciale bijdrage aan de luchthaven van € 8,75 mln. in 5 jaarschijven van € 1,75 mln. ten behoeve van het Omgevingsfonds ten laste van de begrotingsruimte.
6. De financiële consequenties van dit voorstel worden, na instemming van uw Staten met het onder punt 3 verwoorde voorstel, geëffectueerd in de 1e Afwijkingenrapportage 2023.

5. Risico's

Ingeschat wordt dat er een aantal risico's zijn met een 'gemiddeld' of 'hoge impact'. Dit samen in relatie tot de 'kans' dat het risico zich zal voordoen. De belangrijkste risico's zijn hieronder opgenomen,

a. Het niet verkrijgen van de benodigde vergunningen, zoals bijvoorbeeld het Luchthavenbesluit en/of bijbehorende Wnb-vergunning als gevolg van wijzigingen in de regelgeving. De kans van optreden van dit risico wordt op dit moment klein geacht. 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.
b. 'Neergang economie/ recessie': waardoor de luchtvracht terugloopt. MAA is echter 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 die laat zien wat er gebeurt als de vraag met 10% terugloopt.
c. 'Uitvoeringsrisico's', zoals bijvoorbeeld het niet behalen van de beoogde CO_2-doelen. 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.
d. 'Infra/vastgoed risico's': met name de baanrenovatie kan geen verder uitstel hebben. De risico's hiervan worden goed onderkend, waardoor nu ook gestart is het renovatieproces.
e. 'Elektrisch vliegen in combinatie met NEDAB': de NEDAB vergoeding is tot op heden lager dan de daadwerkelijke NEDAB kosten. 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.
f. In de term sheet met Schiphol zijn gangbare opschortende voorwaarden en ontbindende voorwaarden en een terugkoopplicht opgenomen. Dit betekent dat er op dit moment nog geen sprake is van een definitieve overeenkomst en dat de uiteindelijke overeenkomst ongedaan kan worden gemaakt als een van de overeengekomen situaties zich voordoet. Dit risico kan niet aan de voorkant

(volledig) worden weggenomen. Een aantal voorwaarden ligt ook (deels) buiten de invloedssfeer van Provincie, NV HBLM en/of Schiphol.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

Opbouw Statenvoorstel

In dit Statenvoorstel wordt allereerst teruggeblikt op Amendement 145 Heldens c.s. 'Een toekomstbestendig en omgevingsbewust MAA'. Aansluitend wordt het doorlopen proces richting december 2022 toegelicht.

Daarna wordt het businessplan met bijbehorende businesscase van MAA en Schiphol toegelicht waarna wij puntsgewijs zullen ingaan op de voorwaarden uit het amendement. Tot slot belichten wij nog een aantal overige punten, waaronder: vergunningen, toestemmingen en procedures, PIP Proefdraaien straalmotoren, communicatie en stakeholdersmanagement.

Wij zijn van mening dat met dit Statenvoorstel en de daarbij behorende stukken, waaronder het businessplan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven', volledig invulling is gegeven aan de voorwaarden als verwoord in amendement 145. Motie 2851, Driessen c.s. 'Duidelijkheid in plaats van doormodderen' beschouwen wij daarmee als afgedaan.

Amendement 145

Op 3 juni 2022 hebben uw Staten Amendement 145 Heldens c.s. 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA' aangenomen. Daarin is besloten om het gehele dictum van het Statenvoorstel 'Toekomst van Maastricht Aachen Airport' van 3 juni jl. te vervangen door de volgende tekst:

1. *In te stemmen met het openhouden van Maastricht Aachen Airport onder de voorwaarden zoals benoemd in beslispunt 3 en vooruitlopend daarop reeds nu de benodigde financiële middelen voor de baanrenovatie beschikbaar te stellen in de vorm van een 30-jarige annuïtaire lening van € 35.200.000 en de incidentele inhaal NEDAB-bijdrage van € 10.900.000 ten laste van de egalisatiereserve renteopbrengsten;*
2. *Conform art. 167, lid 4 jo. Art. 158, lid 1 onder 2 van de Provinciewet, nader uitgewerkt in artikel 15 lid 4 van de financiële verordening, géén wensen en bedenkingen te uiten ten aanzien van het verstrekken van een 30-jarige annuïtaire lening van €35.200.000 voor de renovatie van de start- en landingsbaan.*
3. *Niet te kiezen voor één van de in het Statenvoorstel en bijlagen uitgewerkte (resterende) drie scenario's, maar in de geest van scenario 2&3 het college opdracht te geven om uiterlijk 31-12-2022 een voorstel met uitgewerkte business case aan PS voor te leggen dat tenminste de volgende elementen bevat:*
   a) *Een overeenkomst met een omgevingsbewuste samenwerkingspartner;*
   b) *Een beschrijving van de inzet op verduurzaming van zowel het vliegverkeer als alle grondgebonden activiteiten op het luchthaventerrein zelf alsook op de maintenance boulevard;*
   c) *Een royaal omgevingsfonds wat met publiek en privaat geld gevuld wordt. Proportionele bijdragen van Provincie Limburg, Rijksoverheid, omliggende*

gemeenten en het bedrijfsleven zijn hierbij de inzet waarbij de Provincie Limburg minimaal 8,75 miljoen euro bijdraagt;

d) *Een visie op vastgoedontwikkeling op en rondom de luchthaven en het effect daarvan op de exploitatie;*
e) *Een plan voor het uitfaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen waarbij de bedrijven en inwoners uit de omgeving die de meest ernstige hinder ondervinden de kans krijgen om inspraak te hebben;*
f) *Een in aantallen onderbouwd en gevalideerd plan op basis van de nationaal vereiste modellen om het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen conform de denklijn uit het ''rapport van Geel'', welke vastgelegd wordt in een luchthavenbesluit per 1-1-2025 met een maximum aantal ernstig gehinderden van 5.600 en verder verlaagd wordt naar maximaal 5.250 vanaf 1- 1-2030 en maximaal 4.200 op 1-1-2035 hetgeen twee nieuwe luchthavenbesluiten zal vergen;*
g) *Een governancestructuur met een duidelijke roldefinitie waarbij het uitgangspunt is dat de Provincie Limburg niet meer de enige aandeelhouder van de MAA BV is;*
h) *Een investeringsplan tot 2035 met daarbij ook alle begrote bijdragen die van de Provincie Limburg verwacht worden inclusief dekkingsvoorstel van het investeringsplan en de financieringsbehoeften waaronder de lening van de baanrenovatie;*

4. *Het huidige Groot Project MAA om te zetten naar 'Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord.*

Op basis van amendement 145 heeft ons college de opdracht gekregen om uiterlijk 31 december 2022 een voorstel met uitgewerkte businesscase voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) aan uw Staten voor te leggen.

Proces tot december 2022
De afgelopen maanden hebben in het teken gestaan van de nadere uitwerking van amendement 145. Aan de hand van een plan van aanpak is een proces geschetst tot en met december 2022 waarbij per voorwaarde uit het amendement de op te leveren producten beschreven zijn. Daar waar nodig is externe expertise opgevraagd. MAA heeft daarbij de opdracht gekregen om een businesscase uit te werken voor de luchthaven. Ook zijn met Schiphol Nederland BV (Schiphol) de nodige gesprekken gevoerd hetgeen zich uiteindelijk heeft vertaald in een principeakkoord als onderdeel (voorwaarde a.) van de invulling van amendement 145. In het licht van een mogelijke toekomstige samenwerking – een en ander onder voorbehoud van instemming van uw Staten met voorliggende Statenvoorstel – heeft MAA in samenspraak met Schiphol een businessplan met bijbehorende businesscase opgesteld. In het businessplan wordt de toekomst van de luchthaven geschetst, waarbij onderwerpen zoals omgevingsbewust, duurzaamheid en communicatie centraal staan. Het voorstel voor de aanpassing van de governance is parallel uitgewerkt evenals de beoogde Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport als beheerder van de middelen van het omgevingsfonds en als entiteit voor de uitvoering van de beoogde maatregelen in het kader van de leefbaarheid van de regio.

Businessplan Maastricht Aachen Airport
In het businessplan (bijlage 1), met bijbehorende businesscase welke in samenspraak met Schiphol is opgesteld en door Schiphol wordt onderschreven, wordt de visie voor en door MAA uiteengezet.
Het legt de basis voor de toekomst, schetst de stip op de horizon en zet doelen waar op de korte termijn op gestuurd wordt door de luchthavenorganisatie, en door haar aandeelhouders.
De inzet daarbij is om de luchthaven te ontwikkelen tot een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven aan de hand van 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.

Het businessplan is een eigenstandig document van de luchthaven (MAA BV en MAABI BV). De verhaallijn volgt daarbij niet de structuur van amendement 145, de onderdelen van het amendement komen er wel in terug (zie onderstaande leeswijzer). Op deze wijze hebben de publieke voorwaarden een vertaling gekregen naar een bedrijfsmatige en bovenal samenhangende aanpak. Om de voorwaarden, zoals uw Staten deze hebben vastgesteld, duidelijk van argumentatie en uitwerking te voorzien worden deze hierna puntsgewijs toegelicht.

Leeswijzer businessplan
De onderdelen van het amendement komen op diverse plekken in het businessplan terug. Dit wordt toegelicht in onderstaande tabel.

Onderdeel amendement 145 (samengevat)	**Uitwerking in het businessplan**
a. Een overeenkomst met een omgevingsbewuste samenwerkingspartner	De samenwerking met Schiphol komt in het gehele businessplan terug. Specifiek wordt dit uitgelicht in de volgende hoofdstukken: 1. Inleiding (paragraaf Aanleiding) 4. Visie (paragraaf 1. Organisatorisch en financieel gezond) 10. Organisatie (paragraaf Beoogde juridische structuur)
b. Een beschrijving van de inzet op verduurzaming	Hoofdstukken: 4. Visie (paragraaf 3. Toekomstbestendig door in te zetten op duurzame luchtvaart) 5. Strategie (paragraaf Toekomstbestendig door in te zetten op duurzame luchtvaart 6. Duurzaamheid

c. Een royaal omgevingsfonds	Het omgevingsfonds is een provinciale verantwoordelijkheid en is daarom opgenomen in een aparte bijlage (zie bijlage 2). In het businessplan wordt hiernaar verwezen in hoofdstuk: 7. Omgevingsmanagement (paragraaf Gedeelde en onafhankelijke instrumenten of organen). Daarnaast is de financiële bijdrage vanuit de exploitant (MAA) en Schiphol verwerkt.
d. Een visie op vastgoedontwikkeling	Hoofdstukken: 4. Visie (paragraaf 2. Maximaal profiteren van goedlopende activiteiten) 5. Strategie (paragraaf Maximaal profiteren van goedlopende activiteiten) 8. Ruimtelijke ontwikkeling
e. Een plan voor het uitfaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen	Hoofdstuk: 5. Strategie (paragraaf Beperken van hinder voor de omgeving). Inclusief een verwijzing naar de op te richten Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport.
f. Een plan om het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen	Hoofdstukken: 4. Visie (paragraaf 4. Beperken van hinder voor de omgeving) 5. Strategie (paragraaf Beperken van hinder voor de omgeving)
g. Een governancestructuur waarbij de Provincie Limburg niet meer de enige aandeel-houder van de MAA BV is.	Hoofdstuk: 10. Organisatie (paragraaf Beoogde juridische structuur)
h. Een investeringsplan tot 2035 inclusief dekkingsvoorstel	Hoofdstuk: 11. Financiën

Uitwerking amendement 145
De voorwaarden uit amendement 145:

a) Een overeenkomst met een omgevingsbewuste samenwerkingspartner.

Schiphol Nederland BV
Op 21 oktober 2022 hebben wij u op de hoogte gesteld van het feit dat met Schiphol een principeakkoord is bereikt als nieuwe aandeelhouder en samenwerkingspartner van MAA. In dit principeakkoord is overeengekomen dat Schiphol een substantieel belang van 40% in de luchthaven neemt. Hiervoor betaalt Schiphol € 4,2 miljoen.
Voor de duidelijkheid: NV Aangewezen Luchtvaartterrein Maastricht-Aachen Airport (NV ALTMAA) is de eigenaar van de gronden van de luchthaven. LDAVM NV/CV is eigenaar van de gronden aan het bedrijventerrein rond de luchthaven.
De gronden van de luchthaven (NV ALTMAA) respectievelijk het bedrijventerrein (LDAVM NV/CV) maken geen deel uit van de transactie met Schiphol.

Ten aanzien van de governance wordt verwezen naar punt g van dit Statenvoorstel. De afspraken en voorwaarden in het principeakkoord, een zogeheten term sheet (die onder oplegging van geheimhouding als bijlage aan dit Statenvoorstel is toegevoegd), zullen uiteindelijk nader worden uitgewerkt in transactiedocumenten zoals een notariële akte en een aandeelhoudersovereenkomst.

Schiphol is onder meer eigenaar en exploitant van Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport en heeft een meerderheidsbelang in Eindhoven Airport. Schiphol is een luchthavenonderneming met een belangrijke maatschappelijke opdracht. Zo is een van de missies van Schiphol om de meest duurzame en hoogwaardige luchthavens in de wereld te creëren. Duurzaamheid zit niet alleen in verduurzamen van de bedrijfsvoering maar ook in een duurzame leefomgeving. Denk daarbij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidsoverlast. Dit betekent dat Schiphol samen met MAA gaat optrekken om de luchthaven verder te verduurzamen, waarbij elektrisch vliegen een speerpunt wordt.

Schiphol zal een autonome bijdrage van € 800.000,- bijdragen aan het omgevingsfonds. Zie voor meer informatie over het omgevingsfonds punt c. van dit Statenvoorstel. Daarnaast onderschrijft zij de bijdrage vanuit de exploitant aan het omgevingsfonds.

Ten slotte zal Schiphol haar kennis en kunde inzetten op het gebied van de exploitatie van de luchthaven, management vastgoed en commercie.
Het principeakkoord is tot stand gekomen in de vorm van een ondertekende term sheet waarin opschortende en ontbindende voorwaarden zijn opgenomen alsmede een terugkoopplicht is beschreven.

Een overeenkomst komt pas tot stand als aan de opschortende voorwaarden is voldaan. Indien niet aan iedere opschortende voorwaarde wordt voldaan, komt er geen overeenkomst tot stand.

In geval van ontbindende voorwaarden komt de overeenkomst wel al tot stand, maar wordt deze ontbonden als aan een van de ontbindende voorwaarden wordt voldaan.

Opschortende en ontbindende voorwaarden zijn in de transactiepraktijk gangbaar, maar betekenen wel dat er nog geen definitieve overeenkomst tot stand is gekomen en betekenen tevens dat een definitieve overeenkomst later ongedaan kan worden gemaakt. Daarin schuilt een mogelijk risico dat aan de voorkant niet (volledig) kan worden weggenomen.
Een aantal voorwaarden ligt ook (deels) buiten de invloedssfeer van Provincie, NV HBLM en/of Schiphol, zoals het wel/niet beschikken over een geldig luchthavenbesluit, natuurvergunning en milieuvergunning.

In de definitieve transactiedocumenten worden garanties en vrijwaringen opgenomen. Het schenden van garanties en vrijwaringen ten behoeve van de koper (Schiphol) kan betekenen dat NV HBLM respectievelijk de provincie Limburg aansprakelijk is ten opzichte van Schiphol.

Verder is in de term sheet een terugkoopplicht van de Provincie Limburg opgenomen op grond waarvan indien aan bijzondere voorwaarden is voldaan de Provincie Limburg verplicht is de aandelen weer te kopen van Schiphol tegen de fair market value.

Naast Schiphol als omgevingsbewuste partner en medeaandeelhouder zullen in het kader van de Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport verschillende samenwerkingsverbanden tot stand komen met de bij de luchthaven betrokken en verantwoordelijke (buur)gemeenten, stakeholders en andere betrokken partijen.
De gemeente Beek heeft als (grootste) grondgebied-gemeente en bevoegd gezag ten aanzien van de juridisch-planologische procedure een bijzondere rol in dit kader. De luchthaven maar ook Schiphol zien niet alleen op het gebied van de leefbaarheid maar ook op mogelijk andere raakvlakken een verdieping van de samenwerking tegemoet met de gemeente Beek hetgeen door de gemeente wordt onderschreven.

<u>Aken/ Duitsland</u>
Tijdens de behandeling van het Statenvoorstel ‘Toekomst van Maastricht Aachen Airport’ op 3 juni jl. is toegezegd om de mogelijkheden van een toekomstige samenwerking met Aken/ Duitsland nader te onderzoeken en de resultaten mee te nemen in de businesscase (toezegging 9138).

In dit kader is verbinding gelegd met de Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (RWTH), een van de grootste en meest gerenommeerde technische universiteiten van Duitsland en Europa, en met de Industrie- und Handelskammer Aachen (IHK), de Kamer van Koophandel van Aken. MAA heeft eerste gesprekken met de RWTH gevoerd om de mogelijkheden van strategische samenwerking op het vlak van transformatie naar en innovatie rond elektrisch vliegen te verkennen. Bij het vervolg op deze gesprekken zal de Provincie aansluiten. De contacten uit het verleden met de IHK zijn aangehaald en zullen de komende tijd worden benut om eenvoudiger de verbinding met Duitse ondernemers te maken om het belang van MAA voor de Euregio en in het bijzonder de regio Aken onder de

aandacht te brengen. Tot slot is ook met het stadsbestuur van Aken contact gelegd. Het ligt in onze de bedoeling om de relatie met het stadsbestuur (en het bestuur van de deelstaat Noordrijn-Westfalen) te versterken om ook op bestuurlijk niveau de samenwerking te bekrachtigen.

a) Een overeenkomst met een omgevingsbewuste samenwerkingspartner.

Er is een principeakkoord getekend met Schiphol:

- Schiphol zal haar kennis en kunde inzetten met betrekking tot de beoogde transitie van de luchthaven naar een omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven, waarbij tevens de verduurzaming van de luchthaven een grote rol speelt (waaronder verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidsoverlast).

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.

In het businessplan van MAA speelt duurzaamheid een prominente rol. Naast het opnemen van duurzaamheid in de missie (hoofdstuk 3), visie (hoofdstuk 4) en strategie (hoofdstuk 5), wijdt het businessplan een apart hoofdstuk aan het thema duurzaamheid (hoofdstuk 6). In deze hoofdstukken wordt beschreven dat MAA duurzaamheid centraal inzet in de kernactiviteiten van de luchthaven door zich in te zetten voor een toekomst met eAviation. Daarnaast wordt op duurzaamheid ingezet door bij te dragen aan de energietransitie (CO_2-reductie van zowel de luchthaven zelf als van haar partners), circulaire economie en lokale inkoop. Voorgaande naast het kunnen voldoen aan de regelgeving op Europees en nationaal niveau in dit kader.

De hoofdlijnen van het businessplan op het gebied van duurzaamheid zijn als volgt:

1. MAA zet zich in op de ontwikkeling van eAviation 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. Dat eAviation geen luchtfietserij is wordt onderschreven door gerenommeerde strategische bureaus als Roland Berger, McKinsey en To70. En ook het steeds groeiende investeringspotentieel dat wordt ingezet in eAviation maakt dat hierin een beloftevolle markt herkenbaar is. eAviation 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 de markt is de verwachting dat elektrisch vliegen (net als elektrisch rijden) in eerste instantie zal plaatsvinden op korte afstanden. Een regionaal vliegveld is dan ook zeer geschikt om snel op deze ontwikkeling te kunnen inspelen. Daar komt bij dat MAA een

geschikte ligging heeft voor elektrisch vliegen, met grote steden binnen bereik en centraler in West-Europa ligt dan luchthavens als Schiphol en Rotterdam.
Tegen deze achtergrond is de ambitie van de luchthaven op dit vlak hoog. Toch heeft MAA zich in de businesscase niet rijk gerekend; de ontwikkeling moet immers nog op gang komen en in financiële zin wil de luchthaven de risico's beperken. Om die reden heeft MAA de businesscase (in aantallen elektrische vluchten de komende jaren) conservatief opgesteld. Dit doet evenwel niet af aan visie en ambitie van MAA om op de middellange termijn front-runner in eAviation te zijn, waarbij zij zich tot doel stelt de eerste commerciële eAviation-vluchten in Nederland te kunnen afwikkelen. In dit verband zet de luchthaven op korte termijn eerste stappen op het gebied van onderwijs, innovatie, technologie en onderzoek.

2. Om CO_2 te reduceren heeft MAA een 'Emissions Reduction Policy' opgesteld met als ambitie een 'Net Zero luchthavenoperatie' in 2030 (in lijn met de nationale doelstelling in dit kader). MAA gaat hiervoor haar materiaal elektrificeren, gebouwen verduurzamen, brandstoffen verduurzamen, bewustwording in de organisatie creëren en middels een zonneveld op de luchthaven bijdragen aan duurzame opwek van energie. Ook zet MAA zich in voor CO_2-reductie bij haar partners.
3. MAA wil bijdragen aan een circulaire economie door haar afvalstromen in kaart te brengen en waar mogelijk bronscheiding van het afval te faciliteren. Het doel is om een zo hoog mogelijk aandeel recycling te behalen.
4. MAA zet zich in om personeel, materialen en diensten lokaal te verwerven en in te kopen. Hierdoor ontstaat niet alleen meer verbondenheid met de regio maar wordt tevens de transportemissie verkleind.

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.

Zoals in het businessplan nader is beschreven zullen de volgende acties worden ondernomen ter verduurzaming van de luchthaven:

- Inzetten op ontwikkeling van eAviation.
- Reductie van CO_2 conform een 'Emissions Reduction Policy'.
- Bijdragen aan circulaire economie door afvalscheiding en recycling.
- Lokaal werven van personeel, materialen en diensten.

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.

In de afgelopen periode zijn de contouren uitgewerkt zoals deze ook aan de orde zijn geweest op 3 juni 2022. Beoogd is een voorgenomen oprichting van een stichting die belast

wordt met het beheer van Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport en met de uitvoering van de maatregelen in het kader van de leefbaarheid van de regio.

De begrippen toegankelijkheid, onafhankelijkheid en transparantie staan centraal bij de inrichting van het de Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA. Het proces, zoals beschreven in de bijlage 2, is ingericht vanuit het perspectief van toegankelijkheid, waarmee de noodzaak voor ondersteuning ondervangen wordt. De Stichting dient onafhankelijk te functioneren en transparant te zijn voor alle geïnteresseerden. Vanuit de Stichting kunnen niet alleen subsidies verstrekt worden, maar kunnen ook zelf initiatieven en projecten opgezet worden in afstemming met de omgeving van de luchthaven.

Nadrukkelijk zal aandacht zijn voor bijdragen aan verduurzaming, terugbrengen van hinder en het verbeteren van de fysieke leefomgeving alsook voor communicatie en informatievoorziening met de omgeving.

De stichting zal worden opgezet naar analogie van vergelijkbare entiteiten voor de luchthavens Schiphol en Eindhoven. Het is de bedoeling om de juridische governance vorm te geven via een onafhankelijke stichting met een stichtingsbestuur (extern statutair bestuurder), een Raad van Toezicht en een adviescommissie. De adviescommissie adviseert het bestuur ten aanzien van inkomende subsidieaanvragen. In bijlage 2 treft u het document ‘Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport’ aan. Dit document beschrijft de contouren, de beoogde maatregelen, de governance met ook de belangrijkste randvoorwaarden waarbij de vereiste governance-aspecten in Sturing in Samenwerking 3.0 in acht zijn/worden genomen, de werking, als ook de funding. Tot slot is het oprichtingstraject van de beoogde stichting geschetst. De keuze voor een stichting is gemaakt op basis van ons provinciaal afwegingskader in Sturing in Samenwerking 3.0 en is in bijlage 2 nader toegelicht. Met de beoogde oprichting van een stichting zoals hiervoor en in genoemde bijlage omschreven wordt uitvoering gegeven aan de wens van uw Staten omtrent een omgevingsfonds, als onderdeel van uw opdracht aan ons College. Zodra de stichting door een notaris is opgericht en invulling is gegeven aan de organen van de stichting (bestuur, raad van toezicht en adviescommissie), worden uw Staten hierover nader geïnformeerd.

De stichting kent vier programma’s waarmee samengevat het volgende moet worden bereikt:

- Programma leefbaarheid
  Het compenseren van de hinder en verbeteren van de leefbaarheid die de omwonenden binnen een bepaalde contour ervaren als gevolg van de exploitatie van de luchthaven MAA. Onderdeel van dit programma vormt onder andere de verkoopgarantieregeling als ook aanvullende isolatiemaatregelen, maar ook een aantal onderzoeken (en aansluitend realisatie van maatregelen) zoals een onderzoek naar de klimprocedure van vliegtuigen maken onderdeel uit van dit programma. Beoogde onderzoeken en maatregelen zijn daarbij in afstemming met de CRO tot stand gekomen.

- Gebiedsprogramma's
  Het verbeteren van de omgevingskwaliteit voor de gehinderden wonend in de buurgemeenten die participeren in het omgevingsfonds van de luchthaven MAA, waarmee tevens het draagvlak voor de luchthaven wordt vergroot onder een bredere groep omwonenden.
- (Vortex)schade
  Het compenseren en voorkomen van schade als gevolg van het vliegverkeer van en naar de luchthaven MAA.
- Communicatie en informatievoorziening
  Het voorzien van de regio en geïnteresseerden van voor hun relevante informatie in het kader van de exploitatie van de luchthaven en/of de leefbaarheid en omgevingskwaliteit voor de omgeving van de luchthaven. Ook het instellen van meetapparatuur ten aanzien van o.a. fijnstof behoort tot dit programma.

In het bijzonder wordt opgemerkt dat in het kader van de te hanteren procedure van inkomende aanvragen aandacht zal bestaan voor zowel de toegankelijkheid van de regelgeving als ook de begeleiding van indiening. Wat betreft de funding wordt opgemerkt dat momenteel nog gesprekken in dit kader plaatsvinden. In aanloop op de behandeling zult u hierover nader worden geïnformeerd aan de hand van een mededeling portefeuillehouder.

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.*

Er is beoogd een Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport op te richten, als beheerder van het omgevingsfonds, met als doel het verbeteren van de leefbaarheid en de omgevingskwaliteit van de regio rondom de luchthaven. Vanuit de Stichting kunnen niet alleen subsidies verstrekt worden, maar kunnen ook zelf initiatieven en projecten opgezet worden in afstemming met de omgeving van de luchthaven. Het fonds wordt gefund door de overheden, de exploitant en het bedrijfsleven.

Uw Staten wordt voorgesteld om in te stemmen met een Provinciale bijdrage van € 8,75 mln. in 5 jaarschijven van € 1,75 mln. ten behoeve van het Omgevingsfonds.

d) Een visie op vastgoedontwikkeling op en rondom de luchthaven en het effect daarvan op de exploitatie.

MAA beschrijft in haar businessplan (hoofdstuk 8 Ruimtelijke ontwikkeling) haar visie op het huidige bestaande vastgoed en de ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren aan de orde zijn en de effecten daarvan op het vastgoed.

Daarbij heeft MAA een inventarisatie gedaan naar de mogelijke kansen en bedreigingen ten aanzien van het vastgoed, onder andere bijvoorbeeld de huidige staat van het onderhoud van het vastgoed, maar ook de mogelijkheden om het verdienvermogen te vergroten door nieuw vastgoed te realiseren. Om met name ook de mogelijke bedreigingen te kunnen ondervangen, werkt MAA, samen met Schiphol aan een Masterplan. De verwachting is dat dit Masterplan in 2023 gereed is en aan de aandeelhouders kan worden aangeboden. Gelet op de kennis en ervaring die Schiphol op dit vlak in huis heeft, is het van grote toegevoegde waarde als MAA bij het opstellen van het masterplan gebruik kan maken van de expertise van Schiphol.

Uitgangspunten van het Masterplan zijn:

- Activiteiten gericht op passagiers en bezoekers worden geconcentreerd in het centrum (A2-zone);
- Operationeel vastgoed moet ten zuidwesten van het centrum gevestigd zijn;
- MAA blijft zeer betrokken bij de verdere ontwikkeling van overige gronden;
- Bij alle toekomstige ruimtelijke en infrastructurele plannen is er aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.

Het Masterplan wordt verder aangevuld met een ‘Airside’ plan, een plan hoe het vastgoed in relatie tot de exploitatie moet worden beschouwd.

Naast het Masterplan neemt MAA nog een aantal maatregelen om het gebied in potentie beter te kunnen benutten. Denk daarbij aan:

- De ontwikkeling van gebouwen en het opknappen van bestaande gebouwen;
- Uitgifte van gronden voor nieuwbouw van vastgoed;
- Contractmanagement en gebiedsmanagement;
- Het slimmer combineren van functies;
- Inzetten op een betere ontsluiting en aantakking van het openbaar vervoer;
- Samenwerking met andere gebieden en branding van gebied en gebouwen;
- De eAviation-cluster-injectie.

Om bovengenoemde ontwikkelingen mogelijk te maken zijn niet alleen organisatorische wijzigingen, maar ook investeringen nodig. Zo zijn er de komende jaren aanvullende investeringen nodig om een kwaliteitsslag (o.a. onderhoud en herinrichten voorterrein terminal) te kunnen maken en zullen onderhoudsbudgetten structureel opgeschaald en begroot moeten worden. De realisatie van nieuwbouw zal op basis van rendabele businesscases moeten plaatsvinden met eventueel benodigde financiering vanuit de markt.

Genoemde ontwikkelingen zijn in lijn met de grond- en vastgoedstrategie zoals beschreven in de stukken voor de besluitvorming op 3 juni 2022.

d*)* Een visie op vastgoedontwikkeling op en rondom de luchthaven en het effect daarvan op de exploitatie.

Er zal in samenwerking met Schiphol een Masterplan worden opgesteld als verdere vertaling van de grond- en vastgoedstrategie zoals deze onderdeel uitmaakte van de besluitvorming van 3 juni 2022. Dit Masterplan kent de volgende uitgangspunten:

- Activiteiten gericht op passagiers en bezoekers worden geconcentreerd in het centrum (A2-zone);
- Operationeel vastgoed moet ten zuidwesten van het centrum gevestigd zijn;
- MAA blijft zeer betrokken bij de verdere ontwikkeling van overige gronden;
- Bij alle toekomstige ruimtelijke en infrastructurele plannen is er aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.

De realisatie van nieuwbouw zal daarbij op basis van rendabele businesscases plaatsvinden met eventueel benodigde financiering vanuit de markt.

e) Een plan voor het uitfaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen waarbij de bedrijven en inwoners uit de omgeving die de meest ernstige hinder ondervinden de kans krijgen om inspraak te hebben.

In het businessplan (hoofdstuk 5 Strategie, transitiepad 'Beperken van hinder') geeft MAA aan dat zij een traject is gestart met omwonenden om te kijken welke vliegtuigen voor de meeste overlast zorgen en om met de omwonenden te bespreken wat MAA kan doen aan bedrijfsvoering om bepaalde typen te ontmoedigen en/of te weren. Op 5 en 7 september jl. heeft overleg tussen MAA en omwonenden plaatsgevonden. Daarnaast heeft MAA onderzoek uit laten voeren door To70 met betrekking tot hinderbeperkende maatregelen en vlootvernieuwing. Het participatieproces en de onderzoeken hebben geleid tot een plan waarin onder andere rekening gehouden wordt met:

- het uitfaseren van de 747-200, en MD11 per 1 maart 2023;
- het ontmoedigen van de 747-400 zodra er een nieuw luchthavenbesluit is (verwacht eind 2024/begin 2025) met minimaal 100% verhoogd tarief landing/take-off;
- het definitief uitfaseren van de 747-400 per 2030.

Vanuit de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) is een handreiking ontvangen in het kader van het komen tot de hinderbeperkende maatregelen. Deze handreiking is als aangegeven verwerkt in relatie tot de beoogde Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport Het beoogde plan vanuit MAA is in lijn met de handreiking van de CRO. Vanuit de beoogde Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport zullen waar nodig optimalisaties worden onderzocht.

e*) Een plan voor het uitfaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen waarbij de bedrijven en inwoners uit de omgeving die de meest ernstige hinder ondervinden de kans krijgen om inspraak te hebben.*

MAA heeft een plan opgesteld ten aanzien van het uitfaseren van de meest luidruchtige toestellen (747-200 en de 747-400).

Vanuit de luchthaven wordt daarbij de verbinding gelegd met de omwonenden. Vanuit de Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport zal in het kader van het programma Leefbaarheid aandacht zijn voor deze maatregelen vanuit de onderzoeks- en realisatieregeling.

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.

MAA heeft met de Provincie Limburg afgesproken dat zij mag groeien zo lang zij het aantal ernstig gehinderden gefaseerd terugbrengt. In haar businessplan (hoofdstuk 5 Strategie, transitiepad 'Beperken van hinder') heeft MAA opgenomen dat zij het aantal ernstig gehinderden wil terugbrengen conform de denklijn uit het "rapport van Geel" en zoals weergegeven in onderstaande tabel. De procentuele afname zal hierbij leidend zijn met het oog op de aankomende wijziging van de regelgeving in dit kader (zie bijlage 3).

Jaren	Ernstig gehinderden (max.)
2022	13.600
2025	5.600
2030	5.250
2035	4.200

MAA neemt daartoe de volgende maatregelen:

- Sturen op een andere vlootsamenstelling (i.e. onderhandeling klanten);
- Niet meer gebruiken van het ochtenduur 6.00 – 7.00 uur;
- Sturen op minder avondvluchten (19:00 – 23:00);
- Verbieden van bepaalde vliegtuigen (zoals het vliegtuigtype B747-200 per 2023);
- Lawaaiige vliegtuigen ontmoedigen door (fors) te beprijzen.

Wanneer MAA deze maatregelen treft, dan ontstaat er 'geluidsruimte' die deels ten goede komt aan de omgeving (terugdringen aantal ernstig gehinderden) en deels ten goede komt aan de luchthaven (groei in passagiers en cargo). Dit lijkt een tegenstrijdigheid, maar het onderzoek van To70 bevestigt dat MAA met deze maatregelen het aantal ernstig gehinderden kan terugbrengen, terwijl er, binnen de door uw Staten gestelde kaders, ruimte is voor de groei die nodig is om als luchthaven financieel gezond te kunnen opereren. Hierbij wordt opgemerkt dat een gewijzigd gebruik van de start- en landingsbaan daarin weinig tot geen effect heeft (vliegrichting als start- en landingsprocedure).

De toelichting en uitleg van het begrip ernstig gehinderde is opgenomen in bijlage 3.

Daarnaast wil MAA de relatie met de omgeving verbeteren. Hiervoor doet zij een voorstel voor strategisch omgevingsmanagement, waarmee de luchthaven aangeeft omgevingsmanagement in de toekomst anders aan te pakken, te kiezen voor gestructureerd omgevingsmanagement en participatiemogelijkheid, maar ook de samenwerking met de beoogde Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport en de overige stakeholders op te pakken dan wel te intensiveren.

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 eind 2024 / begin 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.*

Er is een plan opgesteld om het aantal ernstig gehinderden te verlagen. Dit plan is gevalideerd door To70. In het plan wordt:

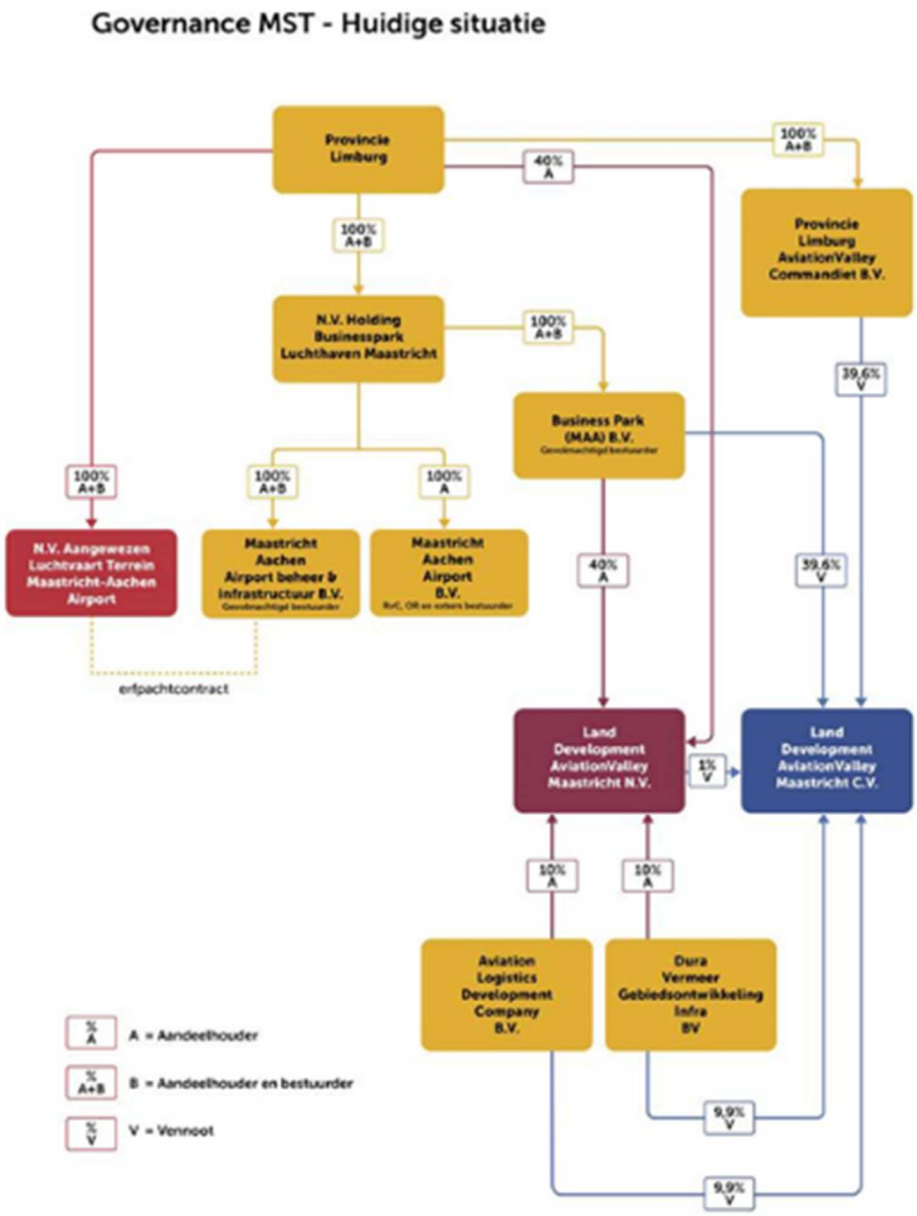
- Gestuurd wordt op een andere vlootsamenstelling;
- Gestuurd wordt op minder avondvluchten en geen gebruik in de ochtend.
- Lawaaiige vliegtuigen worden ontmoedigd door deze (fors) te beprijzen.

Door het treffen van de genoemde maatregelen kan de luchthaven groeien, terwijl het aantal ernstig gehinderden conform de door uw Staten geformuleerde kaders afneemt.

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.

<u>Huidige structuur</u>

De huidige structuur van MAA is een BV/NV-structuur, zoals weergegeven in onderstaande figuur. De huidige structuur biedt goede mogelijkheden om activiteiten onder te brengen in aparte vennootschappen en zo risico's te spreiden of andere partijen te laten participeren (in delen van) de groep.



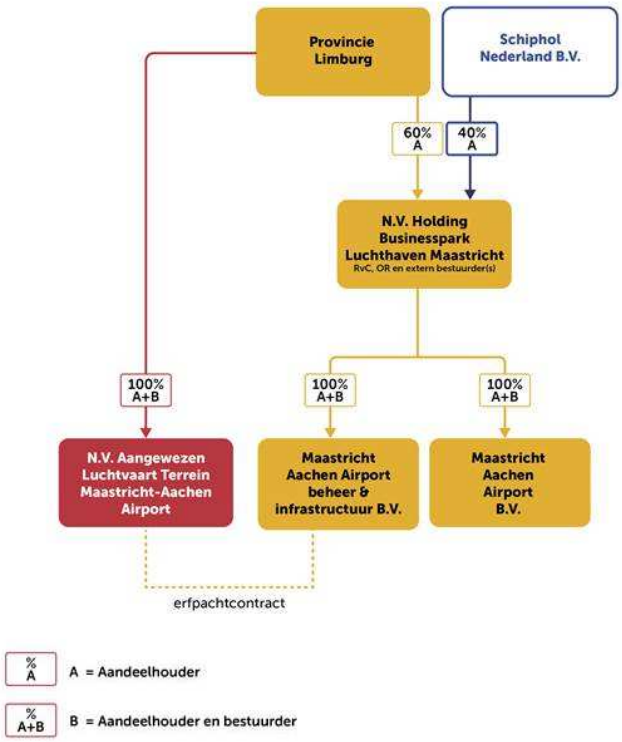
<u>Voorstel nieuwe governancestructuur</u>

Zoals uit de term sheet blijkt treedt Schiphol als medeaandeelhouder toe tot NV HBLM. Hiermee stapt Schiphol op een niveau hoger in dan voorzien in amendement 145.
Het amendement gaat namelijk uit van “niet meer de enige aandeelhouder van de MAA BV”, wat uitsluitend ziet op MAA BV en daarmee de exploitatie van de luchthaven. Indien Schiphol toetreedt als medeaandeelhouder op holdingniveau (NV HBLM), betekent dit dat

Schiphol ook partner is op het gebied van beheer en onderhoud van het luchthaventerrein (MAABI BV) en eventueel ook de ontwikkeling van het vastgoed. Door de herinrichting van NV HBLM als een volwaardige holding met een onafhankelijke externe bestuurder en onafhankelijk toezicht komt de Provincie – en daarmee GS en PS – dan op verdere afstand van de luchthaven te staan dan thans het geval is en kan meer recht aan een governancestructuur met een duidelijke roldefinitie worden gedaan.

Op haar beurt zal Schiphol daarmee dus breed bijdragen aan de ontwikkelingen binnen MAA. De nieuwe structuur wordt daarmee zoals weergegeven in onderstaande figuur.

Governance MST - Streefbeeld toekomstige situatie



LDAVM

Met Schiphol is overeengekomen dat Business Park MAA BV (“BPMAA BV”) middels een carve-out buiten de huidige structuur zal worden gezet voordat de aandelen in NV HBLM aan Schiphol worden geleverd. In de beoogde nieuwe structuur zullen BPMAA BV en langs die lijn LDAVM NV en LDAVM CV geen deel meer uitmaken van de MAA-groep.

Een carve-out betekent kort gezegd dat door middel van een aantal (rechts)handelingen de doelvennootschap naar een voor de voorgenomen transactie wenselijke vorm wordt gebracht. Concreet houdt dit in dat BPMAA BV, een dochtervennootschap van NV HBLM, uit

de doelvennootschap (NV HBLM) wordt gehaald. Dat kan op verschillende manieren waarbij naast juridische aandachtspunten ook aandacht zal zijn voor financiële en fiscale aspecten.

Aangezien eerst op 21 oktober 2022 duidelijk is geworden dat Schiphol wenst in te stappen als aandeelhouder in NV HBLM zonder BPMAA BV (en LDAVM NV/CV) dient nog nader te worden bezien op welke wijze dit kan worden gerealiseerd en welke rechtspersoon de aandelen in BPMAA BV zal verkrijgen. Toetreding op het niveau van NV HBLM en zonder BPMAA BV zoals door Schiphol voorgesteld is mede in het belang van de Provincie en de luchthaven, zodat op deze wijze aan de opdracht van uw Staten wordt voldaan ("(…) *het uitgangspunt is dat de Provincie Limburg niet meer de enige aandeelhouder van de MAA BV is")* en de verdere uitwerking in 2023 volgt.

Voor de duidelijkheid: NV Aangewezen Luchtvaartterrein Maastricht-Aachen Airport (NV ALTMAA) is de eigenaar van de gronden van de luchthaven. LDAVM NV/CV is eigenaar van de gronden aan het bedrijventerrein rond de luchthaven. De gronden van de luchthaven (NV ALTMAA) respectievelijk het bedrijventerrein (LDAVM NV/CV) maken geen deel uit van de transactie met Schiphol.

Verdere aanpassingen governance

Statutair bestuurder

Uitgangspunt is om binnen NV HBLM een natuurlijk persoon als statutair bestuurder te benoemen (in plaats van de provincie Limburg). Op die manier wordt de groep MAA 'politiek' op afstand geplaatst. In de praktijk betekent dit dat een extern statutair bestuurder NV HBLM vertegenwoordigt als aandeelhouder in de algemene vergaderingen van MAA BV en MAABI BV. De Provincie staat daarmee op grotere afstand ten opzichte van de diverse deelnemingen. Praktisch gezien zit de portefeuillehouder dan niet meer aan tafel bij de algemene vergaderingen van MAA BV en MAABI BV. Wél bij de algemene vergadering van NV HBLM, niet meer als statutair bestuurder maar uitsluitend namens de Provincie als aandeelhouder.

Raad van Commissarissen

Op dit moment kent alleen MAA BV een Raad van Commissarissen (RvC). Om als RvC breder toezicht te kunnen houden op de ontwikkelingen binnen de luchthaven is het de bedoeling om een RvC op holdingniveau (NV HBLM) in te stellen. Op die manier is er niet alleen toezicht op de exploitatie van de luchthaven (MAA BV), maar ook op beheer en onderhoud van infrastructuur en vastgoed op en rond de luchthaven, waaronder het bedrijventerrein (MAABI BV). Het instellen van een RvC op holdingniveau is niet uitsluitend een keuzemogelijkheid, maar ook verplicht op grond van de wet omdat MAA als groep (NV HBLM, MAA BV, MAABI BV en (tot de hiervoor beschreven carve-out) BPMAA BV aan de drie voorwaarden voldoet om als structuurvennootschap te worden aangemerkt.

Een structuurvennootschap is, in tegenstelling tot een 'gewone' vennootschap, verplicht als minimaal drie jaar onafgebroken aan drie voorwaarden is voldaan (het geplaatste kapitaal samen met de reserves bedraagt volgens de balans ten minste 16 miljoen euro; krachtens

wettelijke verplichting is een ondernemingsraad (OR) ingesteld; er zijn in totaal ten minste 100 werknemers in Nederland werkzaam).

Zodra het dwingendrechtelijke structuurregime op MAA als groep van toepassing is, dient de RvC te worden verplaatst van MAA BV naar NV HBLM (dat betekent: opheffen van de RvC van MAA BV en opnieuw instellen van een RvC bij NV HBLM) en heeft de OR wettelijk een versterkt recht van aanbeveling van een lid van de RvC. Met de inrichting van de governance dient hiermee rekening te worden gehouden.

De RvC van NV HBLM dient te bestaan uit ten minste drie commissarissen en in ieder geval uit een oneven aantal commissarissen. Met Schiphol is overeengekomen dat wordt gestreefd naar een RvC met vijf leden. Commissarissen zullen worden voorgedragen door de aandeelhouders (provincie Limburg en – na toetreding – Schiphol) en op grond van dwingend recht door de OR. Zodra de RvC van NV HBLM is ingesteld, kan de RvC van MAA BV worden opgeheven.

De OR zal eveneens op holdingniveau (NV HBLM) worden gevestigd. Voor de werknemers binnen de groep MAA heeft de transactie met Schiphol in beginsel geen gevolgen.

Kortom: NV HBLM verandert van een “lege” houdstermaatschappij met provincie Limburg als enig statutair bestuurder tevens enig aandeelhouder in een volwaardige holding waarin extern bestuur, onafhankelijk toezicht en inspraak en medezeggenschap van de werknemers is geregeld en waarmee integraal sturing kan worden gegeven aan c.q. integraal toezicht kan worden gehouden op de rechtspersonen binnen de groep (MAA BV en MAABI BV).

Met de beoogde toetreding van Schiphol als medeaandeelhouder zoals hiervoor omschreven wordt uitvoering gegeven aan de wens van uw Staten omtrent een medeaandeelhouder (“(…) *het uitgangspunt is dat de Provincie Limburg niet meer de enige aandeelhouder van de MAA BV is”)*, als onderdeel van uw opdracht aan ons College. Zodra de toetreding door Schiphol is gerealiseerd, de gewijzigde governance binnen de groep MAA voor wat betreft roldefinitie Provincie en het in lijn brengen van de groep MAA met de aanstaande dwingendrechtelijke wetgeving is uitgewerkt alsmede de carve-out van BPMAA BV is doorgevoerd, worden uw Staten hierover nader geïnformeerd

De verdere uitwerking ten aanzien van de deelnemingen binnen MAA volgt begin 2023.

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.*

Er komt een herinrichting van de governancestructuur, waarbij:
- Schiphol heeft aangegeven als medeaandeelhouder toe te willen treden tot NV HBLM
- de rol van de provincie Limburg wordt beperkt tot medeaandeelhouder van NV HBLM en de Provincie niet langer een rol als statutair bestuurder heeft

- extern bestuur, onafhankelijk toezicht en inspraak en medezeggenschap van de werknemers via de OR op holdingniveau wordt gepositioneerd waarmee integraal sturing kan worden gegeven aan c.q. integraal toezicht kan worden gehouden op de groep MAA.

  Daarmee wordt zoveel mogelijk voldaan aan de aanbeveling van Van Geel (over vennootschapsrechtelijke verhoudingen) en wordt de groep MAA alvast in lijn gebracht met de aanstaande dwingendrechtelijke wetgeving (structuurregeling).

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.

Het investeringsplan, de businesscase, is opgenomen in het businessplan. Ook de mate van winstgevendheid en volume ontwikkeling zijn hierin opgenomen. In de financiële paragraaf is het dekkingsvoorstel toegelicht.

In de periode 2023 t/m 2040 is er totaal aan € 182 mln. aan geraamde investeringen. De grootste investering heeft betrekking op de baan renovatie. Deze bedraagt op basis van de laatste inzichten € 35,3 mln.
Omdat de investeringen zo'n zwaar onderdeel zijn van de businesscase, alsmede het grootste effect hebben op de waardering zijn deze extern gevalideerd. Zowel door Airport creators in opdracht van de Provincie en door Compris in opdracht van Schiphol.
Dit heeft onder andere geleid tot het toevoegen van een voorziening groot onderhoud en een correctie op de businesscase waarbij de ondergrens van het investeringsniveau geraamd gelijk is gesteld aan de afschrijvingen (vanaf 2032).
Van de genoemde € 182 mln. aan geraamde investeringen is € 70 mln. gekwalificeerd als achterstallig onderhoud. Als onderdeel van de term sheet afspraken wordt het achterstallig onderhoud gedragen door de Provincie Limburg. De rationale hierachter is dat om de beoogde omzetten te behalen, de activa (cash-generating units) in een goede staat van onderhoud moet verkeren. Dit is daarmee voorwaardelijk voor het behalen van de beoogde resultaten. De huidige staat van onderhoud is het gevolg van onderinvestering in de afgelopen jaren.

Inzake de financiering van de onderneming vormt de liquiditeitspositie het uitgangspunt. Zónder NEDAB of andere vorm van Provinciale financiering blijkt dat de bodem van de kaspositie negatief € 106 mln. is. Dit moment bevindt zich in 2028. Dan is een majeur deel van de inhaalinvesteringen gepleegd en vanaf dat moment wordt de onderneming kasstroom positief. Vanaf het moment dat vervolgens zwarte cijfers worden gehaald kan dus ook het restant van de investeringen uit eigen kasstromen gefinancierd worden. Dit restant bedraagt tot en met 2040 ca. € 74,7 mln. Ter financiering wordt tot 2028 voorgesteld om naast de baanfinanciering en de incidentele inhaal NEDAB, tevens structureel NEDAB te vergoeden

tegen een niveau van € 5,5 mln. én het restant van achterstallig onderhoud (€ 70 mln., verminderd met de reeds in het amendement opgenomen financiering en inhaal NEDAB) á € 23,9 mln. te financieren vanuit de Provincie, middels een agio storting. Deze agiostorting zal afgewaardeerd moeten worden als het geschetste worse case scenario zich verwezenlijkt; daartoe wordt vanuit prudent (conservatief) financieel beheer nu reeds voorgesteld in dit geval de afwaardering van deze investeringen jaarlijks ten laste te brengen van de begrotingsruimte.

In de navolgende tabel is dit gespecificeerd.

Huidige cashpositie (verwacht YE22)	**10.016.490**
Investeringen*	-108.217.618
Operationele verliezen (cash)	-5.575.711
Financierings- en aflossingslasten	-2.194.599
Bestedingen	**-115.987.929**
Liquiditeitsbehoefte vóór inzet Provinciale middelen en NEDAB	**-105.971.438**
NEDAB regulier	33.000.000
Inhaal NEDAB	10.900.000
Financiering landingsbaan	35.200.000
Debt servicing Baan lening	-11.497.617
Financiering overig achterstallig onderhoud	23.900.000
Koopprijs Schiphol	4.200.000
Totaal financiering	**95.702.383**
Resterende liquiditeitsbehoefte	**-10.269.055**

*Dit is het onderdeel van investering tot het dal van liquiditeitsbehoefte. De investeringen daarna worden uit eigen kasstroom gedragen

De licht gearceerde onderdelen van de bovenstaande tabel maakten onderdeel van het amendement en hierover heeft PS dus reeds besloten. Dit betreft het verstekken van een lening ter hoogte van € 35,2 mln. en het beschikbaar stelling van NEDAB bijdrage van € 10,9 mln. Bovenop het amendement volgt vervolgens structurele NEDAB kosten van € 5,5 mln. én de financiering van het achterstallig onderhoud t.b.v. de overige posten zoals geïdentificeerd in het compris rapport. De exacte vorm van deze laatste bijdrage moet nog bepaald worden, waarbij vooralsnog uitgegaan kan worden van een agiostorting. De NEDAB wordt hier als structureel beschreven. Dit is een conservatief uitgangspunt op basis van de term sheet afspraken. We zien echter in de huidige businesscase dat reeds uit is gegaan van een afname van NEDAB van 2030 t/m 2035 naar € 1,9 mln. Inclusief deze NEDAB bijdrage, kan derhalve de luchthaven naar inschatting vanaf 2028 conform amendement "op “eigen benen staan”.

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.*

- In de periode 2023 t/m 2040 is er totaal aan €182 mln. aan geraamde investeringen;
- Van de €182 mln. aan geraamde investeringen is € 70 mln. gekwalificeerd als achterstallig onderhoud;

- Zónder NEDAB of andere vorm van Provinciale financiering blijkt dat de bodem van de kaspositie negatief € 106 mln. is. Dit moment bevindt zich in 2028;
- Bovenop het amendement en de reeds op 3 juni besloten bijdragen volgt vervolgens een bijdrage in de NEDAB kosten van € 5,5 mln. tot 2028 én de financiering van het overig achterstallig onderhoud.

Uw Staten worden gevraagd:

- In te stemmen met de aanvullende NEDAB-bijdrage tot 2028 ter hoogte van € 5,5 mln. per jaar ten laste van de begrotingsruimte.
- In te stemmen met een investeringskrediet ter hoogte van € 23,9 mln., en de voorziene afwaardering van deze investeringen jaarlijks ten laste te brengen van de begrotingsruimte op basis van geraamde verliezen in de worse case.

Overige zaken

i) Vergunningen, toestemmingen en procedures

Uw Staten hebben ten aanzien van amendement 145 aangegeven dat MAA op de kortst mogelijke termijn moet beschikken over een natuurbeschermingsvergunning
en een luchthavenbesluit. Onderstaand wordt de huidige stand van zaken van beide procedures kort toegelicht.

<u>Luchthavenbesluit</u>

MAA is een regionale luchthaven van nationale betekenis. Voor luchthavens van nationale betekenis is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag voor wat betreft het nemen van een luchthavenbesluit. Een luchthavenbesluit bevat bepalingen over zowel het luchthavenverkeer als de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven (de zogenaamde ‘gebruiksruimte’). Op dit moment beschikt de luchthaven nog niet over een luchthavenbesluit, maar geldt de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht. Deze regeling is op 1 januari 2014 in werking getreden en reguleert onder meer de geluidscontouren.
MAA is met het ministerie van I&W in overleg om op zo kort mogelijke termijn een aanvraag voor een luchthavenbesluit in te dienen, zodat de luchthaven eind 2024 / begin 2025 en zo mogelijk al eerder over een luchthavenbesluit beschikt. Het Ministerie van I&W stuurt hier ook op aan.
Hiervoor zal inzicht nodig zijn in de maatschappelijke en economische effecten van een verdere ontwikkeling van de luchthaven. Ook zal sprake moeten zijn van een economisch haalbare exploitatie. De resultaten van alle genoemde onderzoeken en de informatie in de aanvraag vormen de basis voor een integrale afweging van de minister om tot een luchthavenbesluit te komen en om voorwaarden te stellen aan het gebruik van de luchthaven.

<u>Vergunning Wet natuurbescherming</u>

Op het gebied van stikstof zullen de benodigde ruimte en de beschikbare ruimte een belangrijke rol spelen in het kader van de beoogde transitie. Een Wnb-vergunning, waarvoor het ministerie van LNV het bevoegde gezag is, is benodigd in het kader van het Luchthavenbesluit.
De luchthaven overlegt met het ministerie van LNV over de in maart 2021 ingediende aanvraag voor een Wnb-vergunning. Eerder heeft het ministerie van LNV al aangegeven dat de luchthaven zich kan beroepen op de bestaande rechten op grond van het aanwijzingsbesluit en dat de

bestaande activiteiten en het huidige gebruik daarbinnen passen (Gewijzigd aanwijzingsbesluit 2004 dat in 2013 zonder aanpassingen is vervangen door de Omzettingsregeling).

ii) PIP proefdraaien straalmotoren

In de considerans van amendement 145 hebben uw Staten aangegeven :
"Bij het binnenkort vast te stellen PIP voor het proefdraaien van straalmotoren op het luchthaventerrein een deugdelijke afscherming geplaatst dient te worden om de aangrenzende dorpskernen zoveel mogelijk te ontlasten".

In een aantal inspraakreacties van omwonenden op het voorontwerp-PIP dat dit voorjaar ter inzage is gelegd wordt gevraagd te onderzoeken of de geluidbelasting vanwege het proefdraaien kan worden beperkt door de realisatie van een Ground Run-up Enclosure, kortweg GRE.

Naar aanleiding van het amendement 145 en de inspraakreacties zijn in het kader van het akoestisch onderzoek[1], dat is uitgevoerd voor het (ontwerp) PIP en de omgevingsvergunning milieu, verschillende maatregelvarianten onderzocht om het geluid vanwege het proefdraaien in de omgeving verder te beperken. Hierna zijn de resultaten van de verschillende maatregelvarianten op hoofdlijnen toegelicht en is aangeven op welke manier de geluidbelasting vanwege het proefdraaien in het ontwerp-PIP proefdraaien is beperkt ten opzichte van het voorontwerp-PIP.

Met het oog op het beperken van geluid vanwege het proefdraaien in de omgeving zijn de volgende varianten onderzocht (zie bijlage 4). Daarbij is telkens gekeken of de maatregel leidt tot een afname van het aantal woningen waarbij de 'voorkeursgrenswaarde op grond van de Wet geluidhinder wordt overschreden. Dit aantal is vergeleken met de situatie ten opzichte van het voorontwerp PIP waarbij voor 680 woningen sprake was van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Op basis van bovenstaande analyse zijn wij voornemens om de akoestische optimalisatie van het proefdraaien als maatregel in het ontwerp-PIP te verankeren en om géén GRE of andere afschermende voorziening in het ontwerp-PIP op te nemen. Hierbij is in overweging genomen dat;

- afschermende voorzieningen anders dan een GRE niet effectief zijn in het verlagen van de geluidbelasting van het proefdraaien in de omgeving van MAA;
- ook zonder GRE wordt voldaan aan de beleidsregels van Gedeputeerde Staten voor het toestaan van hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde en dat daarmee in beginsel een voldoende aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd;
- door het optimaliseren van de bedrijfsvoering het aantal overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden reeds met 257 woningen wordt verlaagd ten opzichte van het voorontwerp-PIP (van 680 naar 423);
- een GRE alleen van invloed is op de geluidbelasting van de in duur en frequentie beperkte fullpower-proefdraaisessies;
- de investeringskosten voor een 3-zijdige GRE van 4 á 7 miljoen Euro volgens MAA economisch niet haalbaar zijn;

[1] Akoestisch onderzoek provinciaal inpassingsplan en omgevingsvergunning milieu [Rapportnummer ML 365-63-RA-005 d.d. 15 oktober 2022]

- een GRE naar onze mening als bovenwettelijke maatregel dient te worden aangemerkt;
- in overleg met MAA onderzocht wordt welke andere maatregelen mogelijk nog zijn om de hinderbeleving verder te beperken waaronder:
    - het verder beperken van de bedrijfsduur en frequentie van proefdraaisessies;
    - het vooraf communiceren met de omgeving over momenten waarop wordt geproefdraaid;
    - het verplicht stellen van aanwezig elektrisch grondmaterieel ter vermindering van het APU-gebruik van vrachtvliegtuigen en het versneld aanschaffen van extra elektrisch grondmaterieel gericht op het beperken APU-gebruik van vrachtvliegtuigen;
- het in deze fase alsnog opnemen van een GRE in het ontwerp-PIP zou tot gevolg hebben dat het PIP-traject vertraging oploopt omdat de onderzoeksgegevens in het ontwerp-PIP zouden moeten worden verwerkt.

iii) Communicatie en stakeholdersmanagement

De luchthaven vindt haar omgeving heel belangrijk. De luchthaven wil de positieve effecten op de (leef)omgeving behouden en vergroten en de hinder die wordt ervaren zoveel mogelijk beperken. Het verbeteren en onderhouden van een goede relatie met de omgeving is een speerpunt voor de luchthaven. Dit komt onder andere tot uiting in de financiële bijdrage aan het omgevingsfonds waaruit samen met de omgeving afgewogen keuzes in mogelijke maatregelen kunnen worden gemaakt. In bredere zin wordt door de luchthaven ingezet op omgevings- en relatiemanagement richting alle belanghebbenden. Hieronder verstaan we het opbouwen en onderhouden van een duurzame relatie, waarbij we in gesprek blijven over elkaars belangen. Organisatorisch borgt de luchthaven het omgevingsmanagement door dit steviger te verankeren in de organisatie.

Tijdens de uitwerking van het amendement is een eerste aanzet gemaakt om de rol van de Provincie met betrekking tot de verschillende taken en functies voor de luchthaven te onderzoeken en tegen het licht te houden.
Naast deskresearch zijn gesprekken gevoerd met beleidsmedewerkers Luchtvaart van de provincies Noord-Brabant (Eindhoven Airport), Zuid-Holland (Rotterdam The Hague Airport), Groningen en Drenthe (Groningen Airport Eelde), Flevoland (Lelystad Airport) en Noord-Holland (Amsterdam Airport Schiphol) om inzicht te krijgen in de rollen en rolverdelingen van provincies met betrekking tot de taken, het omgevingsmanagement en de omgevingscommunicatie van de andere luchthavens van nationaal belang in Nederland.

Tegen achtergrond van deze informatie is onderzocht hoe de Provincie Limburg de verschillende rollen met betrekking tot de luchthaven kan invullen en wie aan de lat staat voor communicatie en omgevingsmanagement. Hierbij kan worden gedacht aan de volgende invulling: vergunning (het Rijk is bevoegd gezag), operatie van de luchthaven (MST), wettelijke provinciale taken vanuit de omgevingswet (Provincie Limburg), aandeelhouderschap (taken en verantwoordelijkheden als (mede) aandeelhouder) en de toekomstige taak met betrekking tot het omgevingsfonds (medefinancier). De concrete invulling van de rol van de Provincie Limburg zal verder worden uitgewerkt in samenspraak met alle betrokken overlegpartners en samenwerkende organisaties. In de eerstvolgende projectrapportage zal de beoogde uitwerking van het rollendocument worden toegevoegd.

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

De aspecten ten aanzien van duurzaamheid komen terug bij verschillende aspecten uit het Statenvoorstel, met name bij de toelichting op voorstel b uit amendement 145. Daarnaast is duurzaamheid een belangrijk onderwerp in het businessplan van MAA.
Een analyse is gemaakt ten aanzien van de beoogde transitie van MAA naar een omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven. Deze analyse is verwoord in het businessplan, de bijbehorende businesscase, de beoogde opzet en werking van de Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport alsmede de zienswijze op de benodigde aanpassingen aan de governancestructuur. In de paragrafen 6 en 7 van dit Statenvoorstel is de analyse samengevat weergegeven.

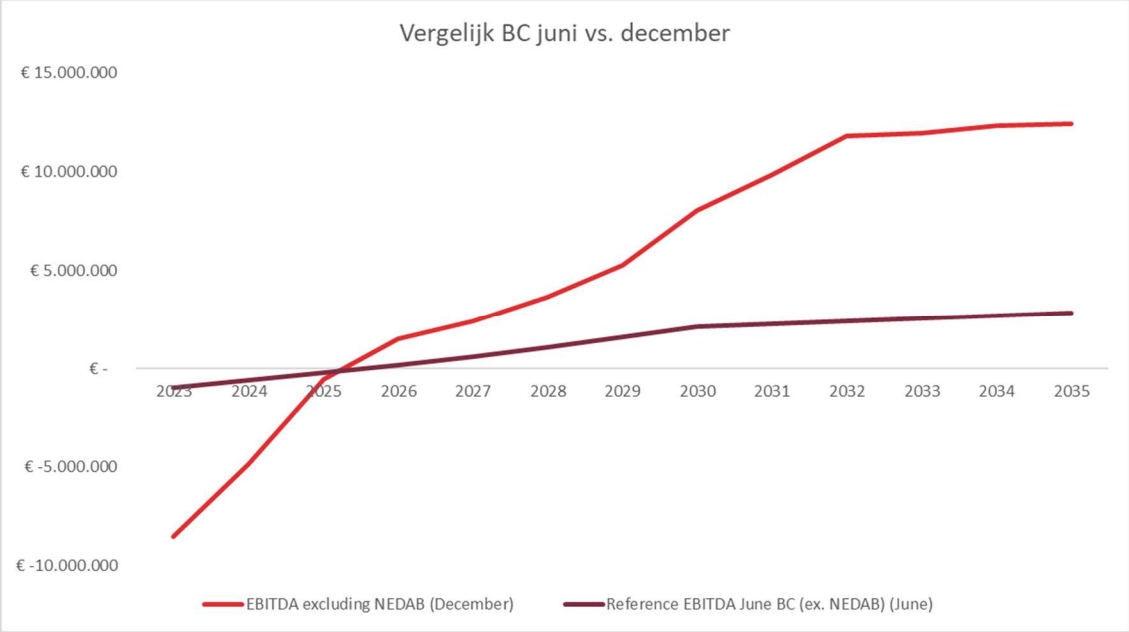
8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Maastricht Aachen Airport is een apart product (1.1.5) in de begroting onder het programma ‘Investeringsklimaat’.

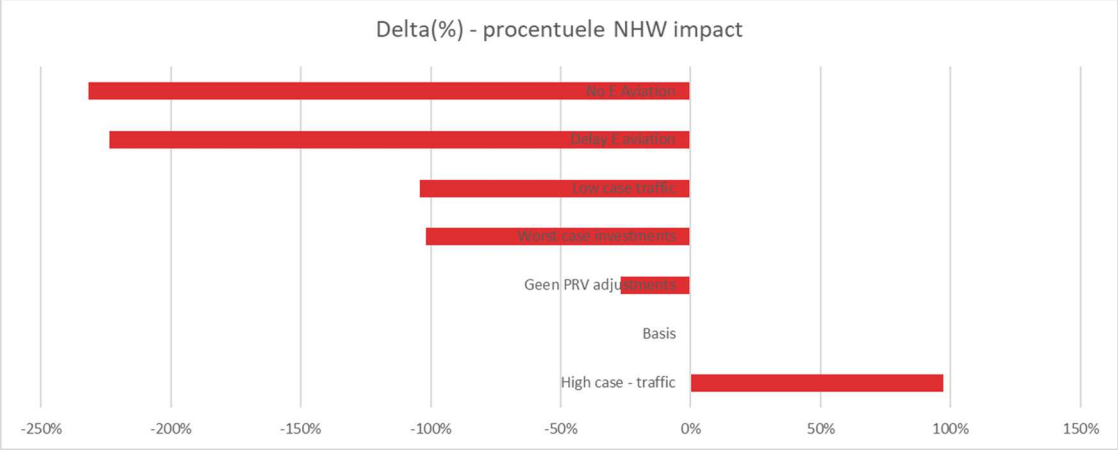
<u>De financiële resultaten</u>

De financiële performance van de luchthaven wordt beschreven in de businesscase. Hierbij is tevens de gevoeligheid van de businesscase beschreven voor een aantal majeure risico’s. Op hoofdlijnen kan gesteld worden dat de voorliggende businesscase ten aanzien van exploitatie substantieel minder conservatief is dan de businesscase in juni. Ten aanzien van investering geldt het tegenovergestelde, waar hier meer investeringen zijn opgenomen om de luchthaven in een goede staat van onderhoud te brengen.

Zowel de risico’s als het ambitieniveau gehanteerd in de voorliggende businesscase komen goed tot uiting in de onderstaande figuren. De eerste figuur vergelijk scenario 1 van de juni businesscase met de base case van de huidige businesscase. Dit is genormaliseerd voor de verschillende uitgangspunten ten aanzien van NEDAB. Dan is evident zichtbaar dat ondanks lagere geraamde resultaten (EBITDA) in de eerste jaren, vanaf 2025 er een veel scherpere groei aangenomen wordt.



Dit haakt uiteraard ook in op de gevoeligheid van de businesscase voor de geïdentificeerde risico's rondom volume ontwikkeling, elektrisch vliegen en investeringen. Die zijn in de onderstaande grafiek weergegeven.



De risico's zijn hier uitgedrukt in relatie tot de netto contante waarde. Maar kunnen evenwel implicaties hebben voor het noodzakelijke financieringsarrangement en het eerder beschreven verwacht moment (2028) vanaf wanneer de luchthaven haar eigen kosten volledig kan dragen.

<u>Financiering en dekking</u>

Inzake de financiering van de onderneming vormt de liquiditeitspositie het uitgangspunt. Zónder NEDAB of andere vorm van Provinciale financiering blijkt dat de bodem van de kaspositie negatief € 106 mln. is. Dit moment bevindt zich in 2028. Dan is een majeur deel van de inhaalinvesteringen gepleegd en vanaf dat moment wordt de onderneming kasstroom positief. Vanaf dat moment kan dus ook het restant van de investeringen uit eigen kasstromen gefinancierd worden.

In de navolgende tabel is zichtbaar hoe deze € 106 mln. gefinancierd wordt.

Huidige cashpositie (verwacht YE22)	**10.016.490**
Investeringen*	-108.217.618
Operationele verliezen (cash)	-5.575.711
Financierings- en aflossingslasten	-2.194.599
Bestedingen	**-115.987.929**
Liquiditeitsbehoefte vóór inzet Provinciale middelen en NEDAB	**-105.971.438**
NEDAB regulier	33.000.000
Inhaal NEDAB	10.900.000
Financiering landingsbaan	35.200.000
Debt servicing Baan lening	-11.497.617
Financiering overig achterstallig onderhoud	23.900.000
Koopprijs Schiphol	4.200.000
Totaal financiering	**95.702.383**
Resterende liquiditeitsbehoefte	**-10.269.055**

*Dit is het onderdeel van investering tot het dal van liquiditeitsbehoefte. De investeringen daarna worden uit eigen kasstroom gedragen

De licht gearceerde onderdelen van de bovenstaande tabel maakten onderdeel van het amendement en hierover heeft PS dus reeds besloten. Dit betreft het verstekken van een lening ter hoogte van € 35,2 mln. en het beschikbaar stelling van NEDAB bijdrage van €10,9 mln. Bovenop het amendement volgt vervolgens:

Structurele NEDAB kosten van € 5,5 mln. Dit zijn enerzijds kosten voor diensten van algemeen belang, zoals security en anderzijds zullen deze worden aangewend voor de financieringslasten van de baan. De NEDAB zal naar verwachting tot 2030 op dit niveau van € 5,5 mln. blijven. Daarom wordt die als structureel aangemerkt. Daarna is er conform de businesscase een afname voorzien. Deze is echter afhankelijk van de voortgang rondom elektrisch vliegen.

Financiering van het overig achterstallig onderhoud. De exacte vorm van deze bijdrage moet nog bepaald worden, waarbij vooralsnog uitgegaan kan worden van een agiostorting. Hierover dienen nadere afspraken gemaakt te worden. Dit gaat om € 23,9 mln. en vloeit voort uit de afspraak dat de Provincie het achterstallig onderhoud draagt. Het achterstallig onderhoud komt uit op een investering van € 71,4 mln. (zoals toegelicht in het businessplan, tabel 7). Deze investering is inclusief indexatie meegenomen in de businesscase en onderdeel van de financieringsbehoefte. Deze wordt voor afgerond € 70 mln. door de Provincie gedragen; conform term sheet als onderdeel van het totaal financieringsplan. De baan en inhaal NEDAB maakten reeds onderdeel uit van de financiering waar uw Staten in juni mee hebben ingestemd, waarmee er voor financiering van het achterstallig onderhoud een bedrag van € 23,9 mln. resteert (€ 70 mln. - € 10,9 mln. - € 35,2 mln. = € 23,9 mln.). Een deel van de investering wordt dus uit de eigen kasstroom van de luchthaven gefinancierd.

Tot slot blijft **de koopprijs** van € 4,2 mln. in de onderneming. Dit zal plaatsvinden doormiddel van uitgifte van aandelen zodanig dat de belangen 40% Schiphol en 60% Provincie bedragen.

Er is zichtbaar dat er dan alsnog een beperkter liquiditeitstekort resteert. De verwachting is dat dat middels fasering van de investeringen en gedeeltelijke bancaire financiering kan worden gedragen. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan vormt dit een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de aandeelhouders.

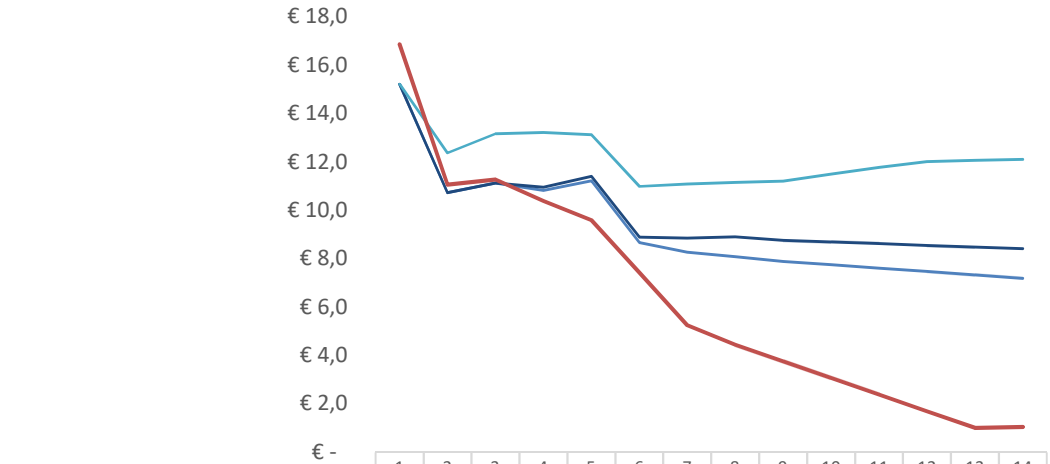
Vervolgvraag is de dekking van deze bijdragen. Hierbij is de inhaal NEDAB reeds bij besluitvorming in juni gedekt.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
NEDAB	-16.400.000	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000	-5.500.000
Bijdrage omgevingsfonds	-1.750.000	-1.750.000	-1.750.000	-1.750.000	-1.750.000	-	-
Afwaardering agio achterstallig onderhoud	-	-5.078.364	-5.264.146	-4.357.485	-3.531.279	-3.039.801	-2.628.925*
Ontvangen rente	1.235.520	1.211.626	1.186.893	1.161.292	1.134.792	1.107.362	1.078.969
Bruto begrotingslast	**-16.914.480**	**-11.116.739**	**-11.327.254**	**-10.446.193**	**-9.646.488**	**-7.432.439**	**-7.049.956**
NEDAB bijdrage reeds opgenomen in de begroting	14.548.300	2.750.000	2.750.000	2.750.000	2.750.000	2.750.000	2.750.000
Vrijval kapitaallasten baan	-	640.000	640.000	640.000	640.000	640.000	640.000
Aanvullende begrotingsdruk	-2.366.180	-7.726.739	-7.937.254	-7.056.193	-6.256.488	-4.042.439	-3.659.956
* Zie onderstaande toelichting							

In bovenstaande opzet is tevens de dekking voor het omgevingsfonds opgenomen. Dit is niet opgenomen als onderdeel van de beschrijving van het financieringstekort van de luchthaven, omdat deze bijdrage naar een andere entiteit gaan.

Hierbij zien wij dat er een substantiële aanvullende begrotingsdruk ontstaat ten opzichte van de lasten die historisch gezien al in de begroting waren opgenomen. Dit is met name het gevolg van een hogere NEDAB en het feit dat wij in geval van een worse case scenario de aanvullende agiostorting voor achterstallig onderhoud van € 23,9 mln. dienen af te waarderen. Wij achten het vanuit prudent financieel beheer aangewezen om van dit laatste uit te gaan en voor te stellen de afwaardering ten laste van de jaarlijkse begrotingsruimte te brengen. Uitgaande van het worse case scenario, zien we dat de businesscase en het resultaat hiervan in de jaren 2024 t/m 2029 leiden tot een totale afwaardering van de agio achterstallig onderhoud van € 22,1 mln. Daarna wordt het resultaat van de luchthaven positief, prospectief, en is er dus geen sprake meer van afwaardering. In het dekkingsvoorstel echter is wel de volledige € 23,9 mln. opgenomen als veiligheidsmarge, in het geval dat het verlies langer doorloopt en daarmee de afwaardering van € 1,8 mln. volgt na 2029. Maar voor deze €1,8 mln. (en de algehele afwaardering) geldt: indien de businesscase gerealiseerd wordt naar verwachting dan kunnen deze afwaarderingen achterwege blijven. Hierbij dient tot slot opgemerkt te worden, dan ook de exacte verslaggevingstechnische verwerking van deze businesscase in de jaarrekening van HBLM impact kan hebben op de boekwaarde voor de Provincie.

Als wij dit vervolgens vergelijken met de begrotingslast die de 3 scenario's uit het juni voorstel kenden, dan zien wij het onderstaande beeld. Hierbij wordt zichtbaar dat in de eerste jaren de begrotingsdruk nog vergelijkbaar is, deze in de navolgende jaren scherp terugloopt door afspraken uit de term sheet rondom afbouw van de NEDAB, maar ook – en dat is een relevante kanttekening – als gevolg van de offensievere omzetprognoses.



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
bruto begrotingslast S1	€ 15,2	€ 10,7	€ 11,1	€ 10,8	€ 11,2	€ 8,7	€ 8,3	€ 8,1	€ 7,9	€ 7,8	€ 7,6	€ 7,5	€ 7,3	€ 7,2
bruto begrotingslast S2	€ 15,2	€ 10,7	€ 11,1	€ 11,0	€ 11,4	€ 8,9	€ 8,9	€ 8,9	€ 8,8	€ 8,7	€ 8,6	€ 8,6	€ 8,5	€ 8,4
bruto begrotingslast S3	€ 15,2	€ 12,4	€ 13,2	€ 13,2	€ 13,1	€ 11,0	€ 11,1	€ 11,2	€ 11,2	€ 11,5	€ 11,8	€ 12,0	€ 12,1	€ 12,1
Bruto begrotingslast voorstel december	€ 16,9	€ 11,1	€ 11,3	€ 10,4	€ 9,6	€ 7,4	€ 5,3	€ 4,5	€ 3,8	€ 3,1	€ 2,4	€ 1,7	€ 1,0	€ 1,0

Bovenstaande vertaalt zich als volgt in een dekkingsvoorstel:

Als onderdeel van het amendement heeft u reeds besloten:

1. Geen wensen en bedenkingen te uiten ten aanzien van het verstrekken van een lening ter hoogte van € 35,2 mln.
2. In te stemmen met € 10,6 mln. historische inhaal NEDAB ten laste van de egalisatiereserve (via de algemene reserve).

Aanvullend wordt nu voorgesteld, ten einde naast de financiering van de baan, langjarig continuïteit te bewerkstelligen:

3. In te stemmen met een NEDAB ter hoogte van € 5,5 mln. per jaar ten laste van de begrotingsruimte. Hiervan was reeds € 2,75 mln. voorzien in de begroting.
4. In te stemmen met een investeringskrediet ter hoogte van € 23,9 mln., en de voorziene afwaardering van deze investeringen jaarlijks ten laste te brengen van de begrotingsruimte op basis van geraamde verliezen in de in dit Statenvoorstel beschreven 'worse case'.
5. In te stemmen met een Provinciale bijdrage aan het Omgevingsfonds van € 8,75 mln. in 5 jaarschijven van € 1,75 mln. ten laste van de begrotingsruimte.
6. De financiële consequenties van dit voorstel worden, na instemming van uw Staten met het onder punt 3 verwoorde voorstel, geëffectueerd in de 1e Afwijkingenrapportage 2023.

9. Juridische aspecten – deregulering

De Wet luchtvaart vormt de wettelijke basis voor het vaststellen van luchthavenbesluiten, waarin alle luchtgebonden activiteiten van een luchthaven (startende en landende vliegtuigen) worden gereguleerd. Tot het moment dat een luchthavenbesluit is vastgesteld, geldt voor MAA de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht, die op 1 januari 2014 in werking is getreden. De Omzettingsregeling reguleert onder meer de geluidcontouren voor vliegtuiglawaai. Voor de daadwerkelijke realisatie van de drie luchtvaartscenario's is in alle gevallen een luchthavenbesluit nodig door het bevoegde gezag (minister van Infrastructuur en Waterstaat).

Governance

Voor de juridische aspecten ten aanzien van het principeakkoord (de term sheet), de herinrichting van de governancestructuur en Schiphol als nieuwe samenwerkingspartner c.q. medeaandeelhouder wordt verwezen naar punt a en g onder *6. Toelichting / kernargumenten / onderbouwing*. Benadrukt wordt dat de herinrichting van de governancestructuur zoveel mogelijk in lijn is met de aanbevelingen van Van Geel en het rapport van Deloitte en voornamelijk is ingegeven door dwingendrechtelijke wetgeving die op de groep MAA van toepassing wordt (verplichte wettelijke structuurregeling).Kort gezegd is de herinrichting van de governancestructuur op de omschreven wijze het resultaat van het toepassen van wettelijke verplichtingen en niet zo zeer van keuzevrijheid waarbij tal van variaties mogelijk zouden zijn. In de onderhandelingen met Schiphol heeft Schiphol eveneens aangegeven de herinrichting van de governancestructuur – op grond van de wettelijke structuurregeling – te onderschrijven.

Staatssteun

Het voldoen aan de Europese staatssteunregels is een van de voorwaarden in de term sheet met Schiphol, welke voorwaarden dienen te worden ingevuld voorafgaand aan de closing (dat wil zeggen, het leveren van aandelen aan Schiphol door middel van een notariële akte) in 2023. De Provincie laat zich hierin ondersteunen door advocatenkantoor Simmons & Simmons uit Amsterdam.

Opleggen geheimhouding

Als bijlage 5 van dit Statenvoorstel treft u de term sheet Maastricht Aachen Airport aan.
Deze bijlage 5 wordt onder oplegging van geheimhouding voor Provinciale Staten ter inzage gelegd bij de Griffie en wel vanaf 21 november tot en met 16 december 2022.

Op de inzage door de leden van uw Staten is de procedure zoals beschreven in de brief aan uw Staten verzonden op 18 november 2015 van toepassing. Reden om voornoemde documenten onder oplegging van geheimhouding ter inzage te leggen, is de volgende. Artikel 25, tweede lid, Provinciewet bepaalt dat op grond van een belang, genoemd in artikel 5.1 van de Wet open overheid (Woo), geheimhouding kan worden opgelegd door Gedeputeerde Staten ten aanzien van stukken die aan Provinciale Staten en aan leden van Provinciale Staten overleggen.

In de term sheet staan bedrijfsgegevens die vertrouwelijk aan ons zijn verstrekt. Het betreft informatie over de (financiële) bedrijfsvoering van Schiphol Nederland B.V., N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht, Maastricht Aachen Airport B.V. en Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. Op grond van artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder c, Woo kan deze informatie niet openbaar worden gemaakt. Daarnaast is er sprake van informatie die inzicht geeft in

het onderhandelingstraject van de Provincie Limburg. Openbaarmaking van die informatie leidt ertoe dat toekomstige onderhandelingen worden benadeeld, omdat derden daarmee hun voordeel kunnen doen. Op grond van artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder b, Woo, dient openbaarmaking daarvan achterwege te blijven.

Verder wordt erop gewezen dat de term sheet Maastricht Aachen Airport een geheimhoudingsbeding bevat (artikel 39 term sheet).

Uw Staten worden tevens geadviseerd om de oplegging van deze geheimhouding te bekrachtigen als bedoeld in artikel 25, derde lid, Provinciewet en te bepalen dat de geheimhouding zal voortduren voor de duur van de deelneming in N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht.

10. Verbindingslijnen en andere visies

In het strategisch investeringsbeleid en uitvoeringskader Sturing in Samenwerking 3.0 (SiS 3.0) zijn de richtlijnen waarlangs financieringsverzoeken van en het (financiële) beheer op de provinciale deelnemingen is opgenomen.

11. Relatie met aanpak coronacrisis

Niet van toepassing.

12. Toets Referendumverordening

Provinciale Staten hebben op 25 september 2020 ingestemd met de Referendum-verordening Provincie Limburg 2020 welke is gepubliceerd in Provinciaal Blad nr. 7303 van 9 oktober 2020. Het betreft hier een correctief bindend referendum waar ingezetenen van de provincie Limburg een verzoek kunnen indienen tot het houden van een referendum over een door Provinciale Staten genomen besluit of delen daarvan, “met grote maatschappelijke, economische, milieu hygiënische of ruimtelijke gevolgen voor de provincie Limburg of haar inwoners, met dien verstande dat over een besluit slechts éénmaal een referendum kan worden gehouden” (artikel 2 lid 1). Tevens is daarin opgenomen dat er besluiten zijn waar géén referendum over gehouden kan worden (artikel 2 lid 2 a t/m k).

De door Provinciale Staten te nemen besluiten zijn in principe referendabel, dus ook het besluit om de luchthaven open te houden dan wel te sluiten.

Er geldt dan voor die onderdelen dat er mogelijk sprake is van een ‘opschortende werking’ vanaf het honoreren van het inleidend en definitief verzoek tot aan de referendumdatum en dat er tot die tijd geen onomkeerbare stappen gezet mogen worden in de uitvoering van het genomen besluit. Het is aan de Referendumcommissie om te toetsen of aan alle voorwaarden voor het houden van een referendum door de indieners is voldaan (via eerst een toetsing van het inleidend verzoek, gevolgd door een definitief verzoek tot het houden van een referendum).

13. Effecten op CO_2 en stikstof emissies

CO_2

Een reductie van de emissie levert een positieve bijdrage levert aan het afremmen van de klimaatopwarming. In vergelijking met de andere ‘stoffen’ daalt CO_2 niet neer in de regio, maar

sorteert CO_2 een effect op groter schaalniveau. Zo worden de lasten van de CO_2-emissies niet voor de regio, maar voor het nationaal niveau gekwalificeerd.

MAA werkt eraan om de CO_2 emissie zoveel mogelijk te reduceren en de overgebleven emissies te compenseren. Daartoe heeft MAA een “Emissions Reduction Policy” opgesteld met als ambitie een “Net Zero luchthavenoperatie” in 2030 in lijn met de nationale ambitie in dit kader.

Het kabinet is met de sectorpartijen aan de slag om het Akkoord Duurzame Luchtvaart uit te voeren. In 2030 moet de grondoperatie op de luchthavens volledig klimaatneutraal zijn en de CO_2-uitstoot op het niveau van 2005 zitten. In 2050 moet de uitstoot van de luchtvaart zijn gehalveerd en in 2070 op nul staan. Om deze afspraken te borgen komt er voor de luchthavens een CO_2-plafond. Met de inzet op eAviaton gaat de MAA maximaal voorsorteren om front-runner in Nederland te worden en daarmee een groot CO_2 reductie-effect te bereiken.

Stikstof
Het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) heeft – als zijnde het bevoegd gezag voor vergunningverlening in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) en het toezicht op de naleving daarvan - aangegeven dat MAA over bestaande rechten beschikt. Voor MAA is bij Aanwijzingsbesluit uit 1994 al toestemming verleend. Deze toestemming is in 2004 vervangen door een gewijzigd aanwijzingsbesluit. In december 2013 is dit aanwijzingsbesluit ongewijzigd vervangen door de Omzettingsregeling 2013. Deze laatste besluiten vallen volgens LNV onder het overgangsrecht van de Wnb (artikel 9.4, achtste lid). Hiermee vormt het AB 2004/ Omzettingsregeling 2013 in feite de referentiesituatie (het ‘bestaande recht’) voor MAA. Momenteel ligt er een vergunningaanvraag Wnb bij het Ministerie van LNV, gebaseerd op de bestaande rechten van de luchthaven. De exploitatie van de luchthaven en alles wat daarmee onlosmakelijk samenhangt wordt in dat kader integraal beoordeeld.

Het Ministerie van LNV zal bij de ontwerp Wnb-vergunning aan kunnen geven tot welke toegestane uitstoot en effect op omliggende gebieden dit zal mogen leiden. Om die reden is nu niet exact aan te geven tot welk emissieplafond de luchthaven op basis van het overgangsrecht NOx kan uitstoten.
Voor de toekomst geldt dat de stikstofdepositie binnen de verleende rechten moet blijven en/of dat een vernieuwde vergunning onder de Wet Natuurbescherming moet worden aangevraagd bijvoorbeeld bij een wijziging van het Luchthavenbesluit. Het is aan LNV om te bepalen of dit ook het geval is.

14. Verdere planning, procedure en uitvoering

Dit Statenvoorstel is kort na besluitvorming in door ons college op 15 november 2022 aan uw Staten verzonden, ter bespreking in de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur van 2 december 2022 en gericht op besluitvorming in uw vergadering van 16 december 2022.

Vervolgplanning
Op de korte termijn (2023) staan de volgende punten op de planning:

- Oprichting van de Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport
- Vervolgtraject aanvraag Luchthavenbesluit en vergunning Wet natuurbescherming
- Uitwerken en implementatie governance vanaf Q2 2023 (nadat de participatie door Schiphol als aandeelhouder is geformaliseerd). Voor een indicatief tijdpad voor de transactie met Schiphol wordt naar punt 14 van de Term sheet verwezen
- 8 mei 2023 – 30 juni 2023 sluiting luchthaven i.v.m. baanrenovatie

Voortgangsrapportage
Op 4 juli 2014 hebben uw Staten het project Maastricht Aachen Airport aangewezen als Groot Project. Daarmee valt dit project onder de Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020 die op 2 oktober 2020 laatstelijk is gewijzigd (in werking getreden op 15 oktober 2020). De oorspronkelijke basisrapportage is vastgesteld op 6 februari 2015 en had nog betrekking op de herstructurering van MAA en de concessieverlening. Op 29 september 2017 is de herziene basisrapportage vastgesteld. In de herziene basisrapportage zijn de scope en de doelen van het project geactualiseerd en herijkt. Dit geldt ook voor de daarmee gepaard gaande risico's met bijbehorende beheersmaatregelen.

Tijdens de behandeling van het Statenvoorstel 'Toekomst van Maastricht Aachen Airport' op 3 juni 2022 heeft u besloten om 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.

15. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

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

X Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten

16. Evaluatie

Niet van toepassing.

17. Communicatie

In het proces van totstandkoming van dit Statenvoorstel is er op meerdere momenten contact geweest met diverse betrokken partijen. Ook zijn er diverse correspondenties en interacties geweest tussen de Provincie en belanghebbenden en is een interactief proces doorlopen. Tenslotte is er voor uw Staten in september een technische briefing gehouden over de voortgang van het proces en is er vanuit het ambtelijk team informatie gedeeld met de woordvoerders van de politieke partijen.

18. Meegezonden bijlagen

1. Bijlage Businessplan MAA.
2. Bijlage Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport.
3. Bijlage Geluid.
4. Bijlage PIP Proefdraaien

Voor leden van Provinciale Staten wordt de volgende bijlage – onder geheimhouding ex artikel 25, lid 2 en 3 Provinciewet en artikel 5.1, lid 1 aanhef en onder c en artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder b van de Wet open overheid voor Provinciale Staten – vertrouwelijk ter inzage gelegd bij de Griffie gedurende de periode van
21 november 2022 tot 16 december 2022:

5. Term sheet Maastricht Aachen Airport.

provincie limburg

ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG

No: G-22-054

Onderwerp: Uitwerking amendement 145 - Transitie Maastricht Aachen Airport

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 15 november 2022

besluiten:

1. Kennis te nemen van het Businessplan 'Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven' van MAA BV en MAABI BV.
2. In te stemmen met NEDAB ter hoogte van € 5,5 mln. per jaar ten laste van de begrotingsruimte.
3. In te stemmen met een investeringskrediet ter hoogte van € 23,9 mln., en de voorziene afwaardering van deze investeringen jaarlijks ten laste te brengen van de begrotingsruimte op basis van geraamde verliezen in de in dit Statenvoorstel beschreven 'worse case'.
4. Kennis te nemen van het Omgevingsfonds en de op te richten 'Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport' als beheerder van het omgevingsfonds en verantwoordelijk voor het initiëren en realiseren van maatregelen in het kader van de verbetering van de omgevingskwaliteit en de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven.
5. In te stemmen met een Provinciale bijdrage aan de luchthaven van € 8,75 mln. in 5 jaarschijven van € 1,75 mln. ten behoeve van het Omgevingsfonds ten laste van de begrotingsruimte.
6. De financiële consequenties van dit voorstel worden, na instemming van uw Staten met het onder punt 3 verwoorde voorstel, geëffectueerd in de 1e Afwijkingenrapportage 2023.

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 16 december 2022

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

De heer E.G.M. Roemer, voorzitter



MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

Businessplan

Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven

MAA BV & MAABI BV

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
2. Over de luchthaven 8
3. Missie 19
4. Visie 21
5. Strategie 27
6. Duurzaamheid 42
7. Omgevingsmanagement 46
8. Ruimtelijke ontwikkeling 54
9. Marketing 66
10. Organisatie 74
11. Financiën: businesscase 81
12. Vergunningen, toestemmingen en procedures 88

Appendices 92


PIRELLI
BCI

1. Inleiding

Aanleiding

Luchthaven Maastricht Aachen Airport (MST) heeft de afgelopen jaren met veel veranderingen te maken gehad. Binnen de organisatie is het laatste decennium sprake geweest van wijzigende eigendomssituaties en dreigende sluiting in verband met exploitatietekorten en achterstallig onderhoud. Ook recente externe ontwikkelingen dragen bij aan een veranderende context. Bijvoorbeeld de directe afname van vluchten door de coronacrisis en een ander vraag en aanbod in relatie tot de oorlog in Oekraïne. Daarbij komen wereldwijde opgaven zoals CO_2-reductie als gevolg van het veranderende klimaat. Hetgeen ook heeft geleid tot een veranderend inzicht in het maatschappelijk debat als het over de luchtvaartsector gaat. Dit geheel samen heeft geleid tot een onzeker beeld in relatie tot de toekomst van de luchthaven Maastricht Aachen Airport.

De huidig aandeelhouder van MST, zijnde de Provincie Limburg, heeft daarom in het voorjaar van 2022 een verkenning gedaan naar de toekomst van de luchthaven. In dit proces heeft de Provincie breder gekeken en diverse scenario's voor de toekomst van de luchthaven onderzocht, waaronder een sluitingsvariant. Op 3 juni 2022 hebben Provinciale Staten aan de hand van deze scenario's het besluit genomen de luchthaven open te houden en de geplande baanrenovatie doorgang te laten vinden. Dit besluit heeft vorm gekregen door het aannemen van amendement 145, 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'.

Dit amendement leidt ertoe dat MST vooruit kan kijken richting de toekomst. Een eerste stap daarin is het uitwerken van de voorwaarden die zijn opgenomen in het amendement. Het amendement vraagt namelijk om een businesscase die gebaseerd is op een aantal uitgangspunten en voorwaarden die Provinciale Staten heeft meegegeven voor de luchthaven. Daarmee heeft Provinciale Staten de ontwikkelrichting aangegeven die zij graag zien voor de luchthaven. Met het amendement vraagt de Provincie om toekomstvastheid, reductie van hinder en een kleiner (provinciaal) eigenaarschap van de luchthaven. Daarnaast zijn ambities neergelegd voor elektrisch vliegen. MST heeft dit moment aangegrepen om niet alleen een businesscase op te stellen, die gebaseerd is op de uitgangspunten van het amendement, maar het meer integraal aan te pakken en ook een visie, missie en strategie uit te werken om zodoende te komen tot een businessplan. Een businessplan waarin naast de voorwaarden uit het amendement, ook de toekomst voor de luchthaven als geheel wordt geschetst. Immers deze doelen vallen samen met de behoefte aan een duidelijke visie en strategie en de hieruit volgende keuzes, denk aan het aan te vragen luchthavenbesluit en grote investeringsopgaven.

MST gaat met dit businessplan een nieuwe fase voor de luchthaven in. Deze nieuwe fase staat in het teken van het toewerken naar een financieel gezonde, duurzame en omgevingsbewuste luchthaven. Dit gaat over het behouden en versterken van de potentie die nu al in de luchthaven zit. Maar ook om nieuwe ontwikkelingen, waaronder het inspelen op de toekomstige markt voor elektrisch vliegen en het aantrekken van een omgevingsbewuste samenwerkingspartner. Deze partner is gevonden met Schiphol Nederland BV (SNBV; hierna Schiphol), dat onderdeel is van de Royal Schiphol Group. Hiermee is op 19 oktober 2022 een principeakkoord bereikt waarin SNBV 40% van de aandelen overneemt. Daarmee zijn de Provincie Limburg en Schiphol gezamenlijk verantwoordelijk voor de toekomstige exploitatie en het beheer van de luchthaven.

Het instappen van Schiphol in de luchthaven Maastricht Aachen Airport betekent veel voor de toekomst van de luchthaven. Het zorgt ervoor dat kennis en kunde uitgebreid kan worden en dat er financiële

voordelen bereikt kunnen worden. Bovendien heeft de Provincie Limburg nu een sterke partner naast zich om de beoogde transitie van MST, zoals vastgelegd in de voorwaarden van het amendement, te bereiken. Het bedrijf kan door de langjarige zekerheid die hiermee zal ontstaan toekomstvaste keuzes maken.

Onderhavig businessplan is in samenspraak met Schiphol tot stand gekomen. Schiphol is qua exploitatie en assets *world leading* in het managen van luchthavens en zeer complementair en aanvullend op MST. In de samenwerking zal hun kennis, innovatiekracht en ervaring belangrijk zijn om de voorwaarden van amendement 145 robuust in te kunnen vullen. Dit is niet een eenmalige (financiële) bijdrage, maar levert een toekomstvast fundament op voor een afbouwend provinciaal eigenaarschap waarin Schiphol, MAABI en MAA de lat hoog leggen voor een omgevingsbewuste en duurzame ontwikkeling van de luchthaven. Juist hierin tekent zich de afslag af naar een financieel onafhankelijke luchthaven. Dit businessplan zet hiervoor de piketpaaltjes uit.

Amendement 145, Een omgevingsbewuste en toekomstbestendig MAA

In het amendement van Provinciale Staten wordt besloten de luchthaven open te houden, onder de voorwaarde dat het College uiterlijk 31 december 2022 een voorstel met uitgewerkte businesscase voorlegt.
Deze businesscase moet in ieder geval de volgende onderdelen bevatten:

A) Een overeenkomst met een omgevingsbewuste samenwerkingspartner.
B) Een beschrijving van de inzet op verduurzaming van het vliegverkeer en alle grondgebonden activiteiten op zowel het luchthaventerrein als de maintenance boulevard.
C) Een omgevingsfonds gevuld met publiek en privaat geld.
D) Een visie op vastgoedontwikkeling.
E) Een plan voor het uitfaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen.
F) Een plan om het aantal ernstig gehinderden te verlagen.
G) Een governancestructuur met duidelijke roldefinitie.
H) Een investeringsplan tot 2035 inclusief dekkingsvoorstel.

In dit businessplan zijn deze onderdelen (direct of indirect) meegenomen als onderdeel van onze bredere visie op de toekomst van MST. Feitelijk vormen bovenstaande voorwaarden het kader voor het businessplan. Deze voorwaarden geven duidelijkheid over de ontwikkelingsrichting en daarmee samenhangende transitie van de luchthaven. In dit businessplan en bijbehorende businesscase is dit nader uitgewerkt.

Over het businessplan

In het voorliggende businessplan beschrijft MST haar visie en strategie voor de komende jaren. Het legt de basis voor de toekomst, schetst de stip op de horizon en zet doelen waar op de korte en middellange termijn op gestuurd gaat worden. Dit document wordt gebruikt om binnen de organisatie een gedeeld toekomstperspectief te hebben en te werken aan de transitie van MST. Het businessplan is in samenspraak met Schiphol tot stand gekomen, ten tijde van de onderhandeling over de samenwerking. Zodoende wisten partijen wat de gezamenlijke strategie en visie werd richting de toekomst. Hiermee is het businessplan ook de grondlegger voor het principeakkoord tussen Schiphol, Provincie Limburg, MAA en MAABI omtrent hun toekomstige samenwerking (als aandeelhouders). Bovenal biedt dit document

zoals genoemd belangrijke input aan de Provincie Limburg om te betrekken bij besluitvorming over de invulling van het amendement 145. Deze besluitvorming zal plaatsvinden in de PS-vergadering van 16 december 2022.

Het businessplan is geen statisch document en zal periodiek worden geactualiseerd door de directie van de luchthaven. Op deze manier kan blijvend gestuurd en ingespeeld worden op actuele ontwikkelingen.

Luchthaven Maastricht Aachen Airport: MST

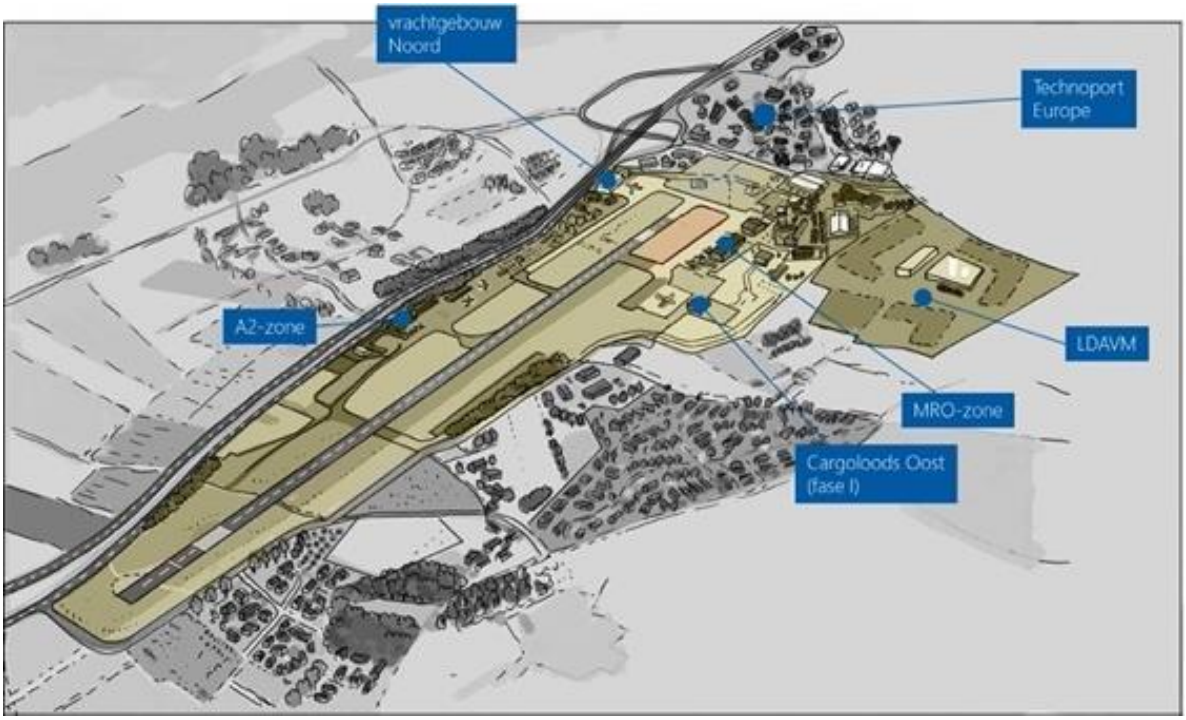
In spreektaal hebben we het vaak over de luchthaven *MAA,* als afkorting van 'Maastricht Aachen Airport'. In dit businessplan wekt dit echter verwarring op, met name voortkomend uit de juridische structuur. Zo bestaat de luchthaven uit meerdere vennootschappen, waaronder een vennootschap die afgekort wordt tot 'MAA BV'. Dit businessplan gaat over meer dan alleen MAA BV (zoals toegelicht aan de start van hoofdstuk 2). Om verwarring te voorkomen wanneer er gesproken wordt als luchthaven als geheel en wanneer over MAA BV, spreken we in dit businessplan over de luchthaven als *MST*, conform de IATA-code van de luchthaven (de code waarmee de luchthaven internationaal herkend wordt).

Leeswijzer

Het businessplan is als volgt opgebouwd: allereerst worden de huidige activiteiten van de luchthaven beschreven. Dit dient als achtergrond en globaal beeld van de huidige stand van MST. In hoofdstuk 3 wordt de missie van de luchthaven uiteengezet: waarvoor bestaat de luchthaven? In hoofdstuk 4 wordt dat nader uitgewerkt in een visie, aan de hand van vijf transitiepaden. Dit wordt verdiept in hoofdstuk 5, waar eerst een marktanalyse en externe ontwikkelingen worden uitgelicht, waarna (wetende wat er in en om de luchthaven gebeurt) de visie wordt uitgewerkt in strategische doelen en activiteiten. Nadat de toekomstlijnen van de luchthaven zijn geschetst, gaan de volgende hoofdstukken in op specifieke thema's die belangrijk zijn voor de luchthaven. Zo beschrijft hoofdstuk 6 alle doelen en acties op het gebied van duurzaamheid, gaat hoofdstuk 7 nader in op omgevingsmanagement en beschrijft hoofdstuk 8 de ruimtelijke ontwikkeling van de gronden en vastgoed van de luchthaven. Hoofdstuk 9 doet een aanzet voor de marketingstrategie. Tot slot wordt in hoofdstuk 10 ingegaan op de organisatie en governance en in hoofdstuk 11 op de financiële businesscase.



2. Over de luchthaven



MST wordt grofweg door twee bedrijven gezamenlijk geëxploiteerd:

- **Maastricht Aachen Airport B.V. (MAA BV)**: de operator die de cargo-, passagier- en general aviation en maintenance, repair en operations (MRO) activiteiten uitvoert.
- **Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. (MAABI BV)**: de eigenaar van de gebouwen en infrastructuur.

Beide bedrijven zijn momenteel vennootschappen in eigendom van de Provincie Limburg, via de holding NV Holding Businesspark Lucthaven Maastricht (NV HBLM). Onder deze holding valt ook Businespark MAA BV (BPMAA), dat 40% belang heeft in de bedrijventerreinontwikkeling LDAVM. BPMAA valt buiten dit businessplan daar het niet onlosmakelijk met de luchthavenexploitatie te maken heeft.

Met het bereikte principeakkoord zal Schiphol voor 40% mede-eigenaar worden van NV HBLM, waarmee de overige 60% resteert voor de huidig aandeelhouder, de Provincie Limburg. Hierbij is afgesproken dat BPMAA buiten de transactie valt en dat dit plaatsvindt middels een zogenaamde carve-out.

MST is in Nederland één van de vijf (regionale) luchthavens van nationale betekenis en is de enige regionale luchthaven in Nederland die substantiële volumes passagiers én vracht vervoert. Hiervoor heeft de luchthaven één asfalt start- en landingsbaan en vier platformen. MST vormt mede dankzij deze functionaliteiten een uitwijkmogelijkheid voor andere luchthavens zoals Schiphol en Eindhoven Airport.

Geschiedenis luchthaven

De recente geschiedenis van de luchthaven kent turbulente perioden. In 2014 was er een dreigende sluiting van de luchthaven als gevolg van een structureel exploitatietekort. Om dit sluitingsscenario te

voorkomen nam de Provincie Limburg destijds het volledige eigenaarschap van de luchthaven over. In 2016 werd een nieuwe commerciële exploitant aangetrokken. Hierna volgde enkele relatief rustige jaren waarin de luchthaven groeide, maar na enkele jaren beëindigde de exploitant plotseling de concessie waarna de luchthaven in 2019 opnieuw volledig in handen kwam van de Provincie Limburg. Hierna volgden als gevolg van de coronacrisis meerdere volatiele jaren voor de luchtvaartbranche.

Vanaf de overname van de luchthaven door de Provincie Limburg in 2014 laaide de fundamentele discussie over de toekomst van de luchthaven bij vlagen op. In het licht van de nieuwe nationale luchtvaartnota (2020), de verkenning van de heer Pieter van Geel (2021) en de benodigde investeringen voor de start- en landingsbaan is de discussie over het juiste toekomstscenario voor MST gevoerd.

De genoemde discussie resulteerde in een periode van onzekerheid voor alle betrokkenen en zorgde niet voor de stabiele kaders die een bedrijf nodig heeft om zich succesvol te kunnen ontwikkelen. Het was duidelijk dat een besluit voor de lange termijn noodzakelijk was. In de politieke vorming van het huidige College van Gedeputeerde Staten werd MST daarbij bestempeld als een 'vrije kwestie' en werd de sluitingsvariant onderdeel van het debat.

Voorgaande resulteerde in een zorgvuldig politiek besluitvormingsproces waarbij verschillende scenario's voor de ontwikkeling van de luchthaven op tafel lagen. Op 3 juni 2022 besloten Provinciale Staten tot het openhouden van de luchthaven MST en het renoveren van de start- en landingsbaan. Echter onder voorwaarden. Met de aanname van amendement 145 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA' en motie 2851, Driessen 'Duidelijkheid in plaats van doormodderen' gaven Provinciale Staten concrete kaders voor de doorontwikkeling en beoogde transitie van MST mee aan Gedeputeerde Staten. Met een besluit voor lange termijn komt er de noodzakelijke duidelijkheid voor de toekomst van de luchthaven. Hiermee wordt de basis gelegd waarop de luchthaven kan bouwen aan een stabiele toekomst.

Jaar	2018	2019	2020	2021
Aantal passagiers	275.112	435.997	81.080	97.646
Aantal passagiersvluchten	1.888	2.781	785	848
Aantal ton gevlogen vracht	110.823	114.457	135.985	127.994
Aantal vrachtvluchten	3.493	3.397	4.354	4.692
Aantal vliegbewegingen (totaal)	15.779	14.081	11.652	12.910
Aantal arbeidsplaatsen (fte)	207,3	207,9	209,7	215,0

Tabel 1. Kengetallen MST

Activiteiten

De luchthaven voert diverse activiteiten uit. Deze beschrijven we hieronder, waarbij we onderscheid maken tussen *aviation services* (direct gerelateerd aan de luchtvaart) en *non-aviation services* (indirect gerelateerd aan luchtvaart). Daarnaast beschrijven we in dit hoofdstuk de activiteiten en inkomsten uit infrastructuur, grond en vastgoed.



Aviation services

Cargo, passagier en general aviation activiteiten
Inkomsten 2021 € 19,9 miljoen

- **Ground handling services**
  - Passage handling
  - Cargo handling
  - Cargo office
  - Handling operations
- **Aerodrome services**
  - Airport Authority
  - Brandweer
  - Security



Aviation gaat over de cargo-, passagier- en general aviation activiteiten. Deze lichten we toe aan de hand van twee categorieën: ground handling services en aerodrome services. Onder deze noemer werkt ongeveer 65% van alle medewerkers van MST en wordt 85 - 90% van de inkomsten gegenereerd. De hoeveelheid werk hangt grotendeels af van de hoeveelheid aangetrokken kilo's luchtvracht en de hoeveelheid aangetrokken passagiers.

1) Ground handling services

De ground handling services betreffen de afhandeling van passagiers- en vrachtvluchten. Op MST worden de ground handling services als hoogwaardig gezien en door klanten sterk gewaardeerd. Dit heeft er mede mee te maken dat MST de ground handling services in eigen beheer heeft, in tegenstelling tot vele andere luchthavens die dit uitbesteden. Het in eigen beheer houden is een gerichte keuze en heeft als voordeel dat er een hoge mate van flexibiliteit en slagvaardigheid is. Klanten ervaren kortere lijnen en er is minder afhankelijkheid van externe partijen. Daarnaast ervaren we hogere loyaliteit van de medewerkers richting MST. Het nadeel ervan is dat het in eigen beheer houden van deze activiteit minder kostenefficiënt is dan uitbesteden.

De combinatie van passagiers- en vrachtvluchten zorgt voor continuiteit voor het personeel; in de zomer zijn er meer passagiersvluchten en in de winter juist meer vrachtvluchten, waardoor de werklast gedurende het jaar beter in balans is. Door de schaalgrootte van de organisatie is de ground handling services operatie in staat zeer flexibel en direct te reageren op de vraag van de klant waarbij veiligheid en het personeel centraal staan. Dit zijn de speerpunten waar MST dagelijks op focust. De warehouse supervisor stuurt ook de 'ramp'-activiteiten aan; het laden en lossen van de vliegtuigen op het platform (de ramp). De ground handling services operatie wordt gestuurd en gemonitord aan de hand van key performance indicators (KPI). Om deze KPI's te monitoren wordt gebruik gemaakt van een dashboard in het IT-systeem MACH. Dit IT-systeem is gemaakt voor MST en wordt gebruikt als monitoringstool voor afhandeling in de loods en terminal.

1a) Passage handling

Bij passage handling worden tickets gecheckt, boardingpassen uitgegeven en koffers ingenomen. Bij passage wordt gestuurd op het aantal passagiers per gewerkt uur. Gemiddeld ligt dit voor een personeelslid in de zomer op +/- 9 passagiers per gewerkt uur. Hoe meer aangesloten passagiersvluchten er zijn, hoe hoger de productiviteit is, omdat er minder zogenaamde 'leegloop'-uren zijn.

De kwaliteit van passage handling wordt gemonitord en bestuurd met 'First bag, last bag'-targets. Via het MACH-systeem worden KPI's zoals aankomst (+/- 50%), vertrek (+/- 50%), fluctuatie seizoen, productiviteit, On Time Performance (OTP) en aantallen vliegtuigen gemeten.

Bestemmingen passagiers

Sinds de beginjaren van MST faciliteert de luchthaven passagiers- én vrachtvervoer. Waar vrachtvervoer over de jaren heen een voorzichtige maar stabiele groei laat zien tonen de passagiersvolumes meer een golvende beweging met duidelijke pieken en dalen. Passagiersvolumes zijn buitengewoon gevoelig gebleken en kunnen door meerdere moeilijk te beinvloeden factoren fluctueren. Het passagiersvervoer op MST kenmerkt zich bovendien door een klein aantal verschillende aanbieders. Momenteel zorgen Ryanair, Corendon, Tarom en Enter Air voor het bestemmingennetwerk. De strategische keuzes van deze luchtvaartmaatschappijen bepalen grotendeels de passagiersvolumes op MST als ook de verschillende te maken verbindingen en andere exploitatiemogelijkheden.

Via MST vliegen passagiers momenteel naar 5 bestemmingen in de winter en 15 tot 20 bestemmingen in de zomer. Dit is hoofdzakelijk leisure verkeer (VFR (Visit Friends & Relatives) en vakantievluchten). De huidige bestemmingen Londen en Barcelona zorgen momenteel ook voor steeds meer zakelijke reizigers. Afhankelijk van de bestemmingen en de verwachte ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vliegen neemt het aandeel zakelijke reizigers in de toekomst naar verwachting toe (afhankelijk daarbij van de keuze en de ontwikkelingsmogelijkheden van de airline).

1b) Cargo handling

MST verzorgt de ontvangst en verzending van luchtvracht. Dit verloopt via de zogenaamde *eerste linie loods,* waar de luchtvracht wordt opgebouwd (platen en containers) en afgebroken. Aan de *airside* van de luchthaven wordt de vracht aangeleverd en opgehaald via ground support equipment (GSE). Aan de *landside* wordt de vracht aangeleverd en opgehaald door trucks.

Dankzij de 24/7-aanwezigheid van de afdeling Ground handling (en de Douane) kan vracht de gehele dag aangeleverd en opgehaald worden. Hierbij wordt gestreefd naar een gezonde werkdruk. Er wordt continu op- en afgeschaald met fte's om het maandelijks resultaat te behalen en tegelijkertijd het personeel voldoende rust te geven.

Bij de afdeling Ground handling (warehouse en ramp) wordt dagelijks gemonitord op het gemiddelde aantal kilo's per gewerkt uur, met als richtlijn 950kg voor een gewerkt uur. Ook worden de uren van de rampactiviteiten berekend. Gezien de ramp zowel vracht- als passagiersvliegtuigen afhandelt, fluctueert dit getal in het zomerseizoen ten opzichte van het winterseizoen. Verder worden in het dashboard in MACH KPI's bijgehouden als import (+/- 70%) en export (+/- 30%), trucks in/out en aantallen vliegtuigen. Hiermee wordt gestuurd en gemonitord. Kwaliteit wordt gemonitord en bestuurd met de KPI's CiQ, OTP en training compliance.

1c) Cargo office

Cargo office maakt de vertaalslag tussen warehouse en de luchtvaartmaatschappij en verzorgt de documentatieafhandeling. Cargo office is daarmee verantwoordelijk voor zowel de fysieke vracht als de documentenstroom. Ze monitoren de vrachtopbouw, het proces en de goederenstromen en controleren of deze aan de gestelde eisen en doorlooptijd voldoen. Hiervoor zijn er twee afdelingen:

- Import: zodra een vlucht landt, vertaalt Cargo office de Air Waybill[1] richting warehouse en verstuurt een bericht naar de klant. Tevens wordt hier het truckgedeelte begeleid en georganiseerd.
- Export: zodra een vlucht vertrekt, vertaalt het office de vracht van de truck richting het warehouse en maakt vervolgens de documenten op voor de luchtvaartmaatschappij. Daarnaast voert men 'Dangerous Goods'-checks uit en organiseren in sommige gevallen het secure maken van vracht.

De import en export offices zijn fysiek aanwezig in de Cargo Terminal East en Cargo Terminal North. Hier is 24/7 bezetting aanwezig om aan de vraag van de klant en de verzender, ontvanger en/of andere rechthebbende te kunnen voldoen. Bij Cargo office import is daarnaast een douanedeclarant aanwezig, om een bredere service richting de klant te bieden.

Er wordt gestuurd op een KPI van +/-2 Air Waybill per gewerkt uur.

1d) Handling operations

Voor de sturing, aanvragen en contact van het afhandelen van vliegtuigen is de afdeling Handling operations actief. De afdeling is verantwoordelijk voor de berichtgeving bij landing en vertrek van vluchten (tijden, vertragingen, etc.). Daarnaast ontvangen en organiseren zij alles voor de crew op basis van het vluchtschema of op ad-hoc basis. Zij dragen ook zorg voor het tanken van vliegtuigen, stellen loadsheets op, leveren de weerberichten en NOTAM's (informatie van tijdelijke aard relevant voor piloten) en zorgen voor lokale slotcoördinatie. Er is altijd een bezetting aanwezig van 6.00 tot 23.00 uur, 7 dagen per week.

2) Aerodrome services

Aerodrome services betreffen alle diensten op MST voor het managen van de vliegtuigen, voertuigen en andere bewegingen op het platform en de verdere luchthaven. Dit houdt in dat de Aerodrome services piloten via de verkeerstoren informeren over de vlucht, meteorologische data, navigatie-informatie en eventueel bestaande restricties op de luchthaven. Maar ook zien de Aerodrome services toe op de luchtvracht-, passagiers-, general aviation en hulpdienstoperatie. Denk onder andere aan vliegtuigparkeer-, docking en taxi-operatie.

Hiervoor werkt Aerodrome services nauw samen met de afdeling Ground handling en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De Aerodrome services liggen vast in het operating handboek, het safety handboek en het emergency handboek.

2a) Airport Authority

Airport authority is verantwoordelijk voor de handhaving van de regels aan de luchtzijde. Dit gaat onder meer over de verantwoordelijkheid voor verkeersregels, gezondheid & veiligheid, pasgebruik en vliegtuig

[1] De Air Waybill is een ontvangstbewijs voor goederen en bewijs van de vervoersovereenkomst.

marshalling. Hiernaast verzorgt Airport authority de dagelijkse baaninspecties, sneeuw- en ijsbestrijding van het baanstelsel en de platformen, contact met de piloten en aanpassen van NOTAM's en Aeronautical Information Publications (AIP). Tot slot zijn ze het primaire aanspreekpunt voor de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de verkeerstoren. Deze afdeling werkt niet met KPI's.

2b) Brandweer

De brandweer is verantwoordelijk voor brandwering en brandveiligheid. De brandweer draait gedurende de openingsuren van circa 5.00 uur tot 23.00 uur. Periodiek wordt op willekeurige momenten getest en gemeten of het dienstdoende team binnen drie minuten in vol ornaat met voertuig bij het einde van de baan paraat staat. Ook wordt er dagelijks geoefend met (blus)materieel.

Naast brandafweertaken voert de brandweer neventaken uit, zoals:

1) De centrale inkoop voor MST
2) Bedrijfshulpverlening (BHV)
3) Ondersteuning bij de passagiersafhandeling
4) Levering van securitydiensten voor PMT Aviation

2c) Security

De security op MST gaat over bijvoorbeeld het draaien van filters en controleren van passen. Deze dienst is grotendeels uitbesteed en thans ondergebracht bij PMT Aviation (tot 31 maart 2023). PMT Aviation wordt op piekmomenten bijgestaan door de brandweer.



Non-aviation Services

Inkomsten 2021 € 1,4 miljoen

- **Retail, Food and Beverage, Fuel**
  Inkomsten 2021
  - Terminal concession income € 57.203
  - Media € 69.600
  - Rentals € 389.600
  - Fuel concession income € 497.465
- **Overig**
  Inkomsten 2021
  - Parkeren € 128.430
  - Overig € 221.176



Non-aviation services gaat over parkeren, retail, Food and Beverage (F&B) en al het overige waar MST andere services verleent dan Luchtvaartservice.

1) Parkeren

MST heeft circa 1.000 publieke parkeerplekken (en had 2.500 tijdelijke parkeerplekken extra tot haar beschikking t/m 31 oktober 2022). Dit betreft zowel openbare parking als contract parking. Het gaat hierbij om enkele grote contracten gekoppeld aan airline-contracten. De parkeeractiviteiten zijn in eigen beheer en worden beheerd door de CEO en de COO. De uitvoering wordt opgepakt door de operationele afdelingen. Bij parkeren wordt nog niet actief aan online marketing gedaan.

2) Retail, Food & Beverage en Fuel

Onder de overige non-aviation services vallen retail, Food & Beverage en fuel. Ook hiervoor geldt dat de besturing wordt gedaan door de CEO en COO en de uitvoering wordt opgepakt door de operationele afdelingen.

Commerciële inkomsten uit deze diensten hangen samen met de terminalconcessie, mediacontracten, rentals en de fuelconcessie. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de terminalconcessie relatief laag is in vergelijking met het jaar 2019. Dit komt door een afname van het aantal passagiers. De rentals betreffen onder meer het verhuren van het 'Jet center' en ruimtes in de terminal (dit gebeurt momenteel door MAA B.V., waar de rest van verhuur zoals vastgoed onder MAABI B.V. plaatsvindt). De portefeuille is meegenomen in het onderhoudsprogramma.

Infrastructuur, grond en vastgoed

Inkomsten 2021 € 1,2 miljoen

- **Verhuur gebouwen**
  Inkomsten € 708.000
- **Erfpacht gronden**
  Inkomsten € 511.000
- **Onderhoud vastgoed**
- **Beheer infrastructuur**

- **Infrastructuur**
  - Start- en landingsbaan (2.750 meter)
  - 3 taxibanen en 4 platformen



Waar MAA B.V. zich hoofdzakelijk richt op de aviation en non-aviation services, is MAABI B.V. verantwoordelijk voor de infrastructuur, grond en vastgoed. Op MST is momenteel sprake van een passieve vastgoedstrategie. Operationeel vastgoed en commercieel vastgoed lopen door elkaar heen (ruimtelijk en financieel). Daarnaast zijn er verschillende wijzen waarop het vastgoed aan de luchthaven is verbonden: eigendom van de grond, eigendom van zowel grond als gebouw(en), erfpacht of grondhuur. Ook zijn over het vastgoed en de bijbehorende inkomsten concessie-afspraken, die voortkomen uit de tijd dat er een mede-exploitant was, gemaakt tussen MAA BV en MAABI BV.[2] Dit dient in de toekomst herijkt te worden.

De huidige inkomsten vanuit vastgoed komen voort uit:

1. Verhuur gebouwen[3]
2. Erfpacht gronden

Deze inkomsten worden jaarlijks geïndexeerd. Naast de verhuur en erfpacht, voert MAABI B.V. onderhoud van het vastgoed uit en beheert de infrastructuur.

Inkomsten uit erfpacht

Een groot deel van de vastgoedinkomsten van MAABI komt voort uit in erfpacht uitgegeven gronden. Het maintenance-cluster (oostzijde start- en landingsbaan) alsmede diverse kleinere plots op het terrein zijn in (onder)erfpacht uitgegeven. Diverse partijen hebben op deze gronden eigen gebouwen gerealiseerd waar vanuit zij hun activiteiten op de luchthaven uitvoeren. De erfpachtcontracten kennen lange looptijden en geven erfpachters lange termijn zekerheid om op de luchthaven actief te kunnen zijn. De (onder-)erfpacht geeft de luchthaven in principe de mogelijkheid om – indien noodzakelijk – de gronden terug te

[2] MAABI ontvangt circa € 700.000 per jaar aan concessie-inkomsten van MAA voor gebruik van het operationele vastgoed. Dit komt niet direct terug in de hier genoemde inkomsten (2022) omdat dit een gezamenlijk businessplan is van MAABI en MAA en de cijfers daarom tegen elkaar wegvallen (uitgaven en inkomsten).

[3] Zie Appendix F en G voor een beschrijving en taxatie van de gebouwen, als ook de locatie.

nemen met een daarbij uiteraard passende vergoeding voor de erfpachter. Voor luchthavens is dit, in het licht van een nog onbekend lange termijn perspectief, een preferente uitgiftevorm.

Cargo Terminal East fase 1

Op MST is aan de oostzijde de moderne Cargo Terminal East gerealiseerd. Dit betreft een belangrijk en markant gebouw op de luchthaven van bijna 9.000 m^2 bruto vloeroppervlak. Het staat deels symbool voor de vernieuwing die de luchthaven nastreeft. Het gebouw is in gebruik door MST voor eerste linie afhandeling van luchtvracht (MST handelt de eerste linie vracht zelf af). Het gebouw is daarbij nog uit te breiden. Het gebruik van het gebouw is verdisconteerd in het vaste deel van de concessievergoeding die MAA betaalt aan MAABI. MAABI betaalt de Provincie Limburg voor gebruik.

NB: Cargo Terminal East is niet in eigendom van MAA of MAABI maar van de Provincie Limburg. Gestreefd wordt dat deze loods in de toekomst - tegen een vergoeding - ingebracht wordt in MST.

Onderhoud vastgoed

MAABI B.V. is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van gebouwen. Beoogd is dat zij in de toekomst ook voor eventueel nieuwe ontwikkelingen aan de lat staan. Met betrekking tot het beheer en onderhoud van het huidige areaal geldt dat onderhoudsbudgetten voor het vastgoed in de afgelopen jaren laag zijn gehouden gezien de onzekere situatie over de toekomst van de luchthaven; feitelijk zijn alleen de broodnodige investeringen gedaan. Daardoor is de huidige staat van het vastgoed niet van het gewenste niveau en is er op onderdelen sprake van achterstallig onderhoud.

Beheer infrastructuur

MAABI B.V. is tevens verantwoordelijk voor de infrastructuur van de luchthaven. Deze bestaat uit de start- en landingsbaan en diverse platforms en rijbanen. Ook de parkeerfaciliteiten behoren hiertoe. Qua onderhoudsstaat geldt hiervoor hetzelfde als bij de gebouwen. De laatste jaren is er te weinig onderhoud gepleegd gezien de onzekere toekomstsituatie en bovendien zijn enkele infrastructurele werken aan het eind van hun levensduur. Concreet voorbeeld is de start- en landingsbaan die in het voorjaar van 2023 echt gerenoveerd zal moeten worden en waar gelukkig ook reeds voorzien is in de financiële dekking, zodat dit project tijdig uitgevoerd kan worden. Ook voor enkele overige infrastructurele werken geldt dat er op korte termijn renovatie of groot onderhoud benodigd is om deze op het vereiste niveau te brengen.



3. Missie

De missie van MST staat voor de legitimatie van de luchthaven. Het gaat over de vraag: waarom bestaan we en waar staan we voor? Ons antwoord daarop is samen te vatten in de volgende Mission Statement:

Op duurzame wijze verbinden wij (met passagiers- en vrachtvervoer) de provincie Limburg en Nederland sociaal én economisch met de rest van de wereld.



Voor deze missie dienen een vijftal waarden als kompas. Deze waarden zijn een mix van organisatie-DNA en ambitie en zijn kenmerkend voor de cultuur en eigenheid van de onderneming.

Menselijk. Mensen maken Maastricht Aachen Airport. Zij vormen de echte waarde van onze organisatie. We respecteren en zien de waarde van ieder individu én van het collectief en investeren hierin. We zoeken elkaar op en versterken en steunen elkaar. Want juist mét elkaar halen we het beste in elkaar naar boven. Intern en extern.

Ondernemend. We zijn voortdurend alert op hoe het beter kan. We creëren, zien en benutten kansen. We durven aan te pakken en gaan uitdagingen niet uit de weg. We maken hierbij gebruik van innovatieve oplossingen en technologieën en streven naar financiële zelfstandigheid.

Veilig. Wij doen geen concessies als het gaat om veiligheid. We investeren in een veilige omgeving, voor onszelf en voor anderen.

Eigenaar. We nemen en dragen verantwoordelijkheid en zijn aanspreekbaar. Op onze eigen resultaten én de gezamenlijke resultaten. We dragen allemaal bij aan het succes van onze luchthaven.

Duurzaam. We zijn gedreven om onze impact op het milieu en de leefomgeving te verbeteren.



4. Visie

MST: transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven

MST staat aan de vooravond van nieuwe fase. Deze fase staat in het teken van de transitie waarin we, samen met Schiphol, naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstgerichte luchthaven willen ontwikkelen. Dit vraagt een nieuwe visie, een professionaliseringsslag en andere wijze van besturen. Dit houdt in dat MST een toekomst voor zich ziet met 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

Deze transitiepaden worden hieronder nader beschreven.

1. Organisatorisch en financieel gezond

Zoals beschreven is de luchthaven in de voorgaande jaren aan verandering onderhevig geweest. Na deze onzekere tijd, wil MST met de nieuwe aandeelhoudersverdeling zorgen voor stabiliteit en hernieuwde ontwikkelingsrichting. Dit betekent toewerken naar een situatie waarin de luchthaven organisatorisch en financieel gezond en stabiel opereert en daarmee financieel onafhankelijk(er) wordt van de provinciale overheid. Dit vraagt om uitbreiding van kennis en kunde, efficiëntere bedrijfsvoering en een hoger verdienpotentieel. Om dit als MST te realiseren, is er versterking nodig op de bestaande (strategische en operationele) expertise, ervaring en markttoegang. Met Schiphol hebben we een partij gevonden die juist dit kan bieden. Door het aandeelhouderschap heeft Schiphol de gewenste invloed op zowel de exploitatie als het ontwikkelen, beheren, onderhouden en vervangen van de benodigde infrastructuur en grond- en vastgoedassets. Het partnerschap met Schiphol sluit aan bij de wens van de Provincie Limburg, die het aandeelhouderschap wil delen met een partij met de juiste kennis en kunde. Met betrokkenheid van Schiphol kan MST ook groeien naar een verbeterde exploitatie, efficiënter assetmanagement en een kansrijke grond- en vastgoedstrategie. De toetreding van een nieuwe aandeelhouder betekent ook dat de Provincie meer op de gewenste afstand komt te staan.

Schiphol Nederland BV: een kansrijke nieuwe samenwerking

Met een nieuwe medeaandeelhouder breekt een nieuwe periode aan. Hiermee wordt de transitie ingezet dat er ook een aandeelhouder komt die zich bewezen heeft als succesvolle factor in de luchtvaart en MST alleen al daarmee een stap vooruit kan brengen.

Nu SNBV onder voorbehoud (minderheids)aandeelhouder wordt van MST haalt MST niet alleen een aandeelhouder binnen, maar bovenal een strategisch partner. MST ziet hierin synergievoordelen op meerdere vlakken. Allereerst gaat het over synergie in de bedrijfsvoering. SNBV heeft veel expertise in huis die MST nog mist. Het partnerschap betekent dat MST gebruik kan maken van expertise om bijvoorbeeld beter zicht te krijgen op marktontwikkelingen, scherpere strategische keuzes te maken (zowel voor luchtvaart als op het gebied van grond en vastgoed) en een masterplan voor grond- en vastgoedposities en positionering van activiteiten op te stellen. Ook kan MST gebruik maken van de kennis en ervaring van het dienstenpakket en instrumentarium dat SNBV heeft ontwikkeld, denk aan Google parkeeroptimalisatie, media-exploitatie en het digitaliseren van vrachtprocessen. Tot slot versterkt deze samenwerking de kansen op het ontwikkelen van een eerste binnenlandse eAviation-lijnvlucht tussen MST en AMS als voorloper voor internationale eAviation vluchten waar de ligging van MST zeer geschikt voor is.

We zien verder met name synergetische voordelen in:

- gezamenlijke inkoop en verkoop
- samenwerking op het gebied van functionele specificaties (zoals de runway en het gebouw)
- delen van kennis en inzet van medewerkers (zoals op HR, finance en innovatie)
- belangenbehartiging richting de EU, landelijke overheid en lokale overheden, onder andere op het gebied van eAviation

Daarnaast verwachten we substantiële synergie-effecten op het gebied van financiën. Hoewel het moeilijk is dit te vertalen in euro's en termijnen, zagen we dit effect reeds bij de aanbesteding van de baanrenovatie. In dit laatste voorbeeld hebben oud-medewerkers van SNBV geholpen bij het functioneel specificeren van de aanbesteding, wat resulteerde in een substantiële verlaging van de prijs. Met dit soort expertise kan MST profiteren van slimme kostenbesparingen en verhoging van de opbrengsten, wat bijdraagt aan een versterkte financiële positie.

De voordelen van het aandeelhouderschap voor SNBV

We denken andersom dat MST van toegevoegde waarde is voor SNBV op het gebied van afhandeling en luchtvracht. Afhandeling doet SNBV niet zelf en luchtvracht doen ze op afstand. MST heeft deze expertise in huis. Ook biedt MST, als onderdeel van SNBV, de mogelijkheid om vanuit een nationaal adaptief luchthavennetwerk vluchten af te handelen (systeembenadering). Schaarste en toevloed, zowel in cargo als passagiers, kunnen beter verdeeld worden. Tot slot biedt MST de ruimte en mogelijkheden tot pilots rondom elektrisch vliegen.

2. Maximaal profiteren van goedlopende activiteiten

Onderdeel van het verbeteren van de financiële onafhankelijkheid is het versterken van activiteiten waar MST reeds goede resultaten behaald. Zo bestaat de kern van de luchthaven uit de goedlopende onderdelen luchtvracht en passagiersvervoer. Deze activiteiten leveren de regio veel op aan internationale verbindingen en bereikbaarheid, banen en economische activiteiten. Daar komt bij dat er bij andere luchthavens (in Nederland en omringende landen) tekorten zijn aan capaciteit. In de dynamische context en vaak ook krapte waarin luchthavens opereren (mede door geluidsreductiedoelstellingen, personeelstekorten, vergunningen, CO_2-reductie en stikstofemissie-eisen) moet er in Nederland in toenemende mate adaptief en als luchthavensysteem gehandeld worden om cargo- en passagiersstromen te faciliteren. Hierin vervult Schiphol een centrale rol waarin de regionale luchthavens, naast hun eigenstandigheid, een satellietrelatie met Schiphol hebben. In deze benaderwijze kan er een effectieve relatie tussen MST en Schiphol worden opgebouwd. Met de recente ontwikkelingen in Nederland (waaronder de krimp van vluchten op Schiphol) heeft MST de kans gekregen zichzelf neer te zetten als goed alternatief voor passagier- en cargo-afhandeling binnen Nederland. Hierdoor neemt de aantrekkelijkheid van MST toe. Dit willen we richting de toekomst vasthouden.

Voor de toekomst zet MST daarom in op het versterken van de goedlopende activiteiten. We blijven een aantrekkelijke luchthaven voor passagiers met een onderscheidend en concurrerend aanbod Europese vakantiebestemmingen. Ook blijven we hoogwaardige service bieden door de afhandeling in eigen beheer te houden. Daarnaast positioneren we ons als uitvalsbasis voor andere Nederlandse luchthavens waarmee we onze markt vergroten. Dit alles betekent dat MST de komende jaren een groei doormaakt in het aantal vluchten, zowel in passagiers als cargo. Deze groei gaat samen met de ambitie om een duurzame en omgevingsbewuste luchthaven te zijn, dit wordt verder toegelicht in de volgende alinea's.

Binnen de transitie die de luchtvaart doormaakt zal MST haar goedlopende activiteiten zo goed als mogelijk benutten en daar waar nodig aanpassen op de transitie die plaatsvindt.

3. Toekomstbestendig door in te zetten op duurzame luchtvaart

Naast de goedlopende huidige activiteiten wil MST inspelen op toekomstige ontwikkelingen. In het recente politieke en publieke debat is er toenemende aandacht voor duurzaamheid. Deze urgentie voelt MST zelf ook. Wij willen onze verantwoordelijkheid invulling geven door het omlaag brengen van de CO_2-footprint. Dit gaat over luchthavengebonden CO_2-reductie, maar zeker ook over de transitie naar elektrisch vliegen. MST wil als één van de eerste luchthavens van Nederland inzetten op eAviation. Nu nog in de ontwikkelfase zien we de potentie en snelheid waarmee de innovaties zich opvolgen. Gebaseerd op het onderzoek zoals uitgevoerd door M3 consultancy en Broekema, gelooft MST erin dat de technologie voor elektrisch vliegen de komende jaren significant voet aan de grond gaat krijgen. En gezien eAviation naar verwachting de eerste jaren na 2025 vooral op regionale luchthavens een rol zal spelen, is MST een kansrijke luchthaven om deze ontwikkeling te faciliteren en te versnellen. Met het huidige verdienpotentieel van de bestaande activiteiten heeft MST daarnaast een goede uitgangspositie voor de transitie naar eAviation. Hier zet MST dan ook vol op in.

De komende jaren zet MST stappen om zich klaar te maken voor eAviation (en waar mogelijk het daadwerkelijk faciliteren van elektrische vluchten). Aangezien de techniek nog nieuw en in ontwikkeling is, wil MST op verschillende aspecten inzetten. Dit houdt in dat MST niet inzet op één speler of één techniek, maar faciliterend is aan meerdere spelers en technieken om deze te verbinden. Dit doen we

door het opzetten van een eAviation-ecosysteem, gehuisvest op en om MST, bekostigd door lokale en (inter)nationale private spelers, alsook investeringsmaatschappijen. Dit ecosysteem biedt ruimte aan verschillende partijen en technieken, waarmee we innovatie stimuleren en zicht blijven houden in welke richting de techniek zich ontwikkelt. Door hier slim op in te spelen, creëren en houden we de nodige randvoorwaarden om dé Nederlandse luchthaven te worden voor eAviation.

Elektrisch vliegen is de toekomst van de duurzame luchtvaart. MST zet volop in op de benodigde stappen die behoren bij de transitie als regionale luchthaven die een belangrijke spil wordt in deze nieuw vervoersmodaliteit.

4. Beperken van hinder voor de omgeving

Naast een financieel gezonde en duurzame luchthaven, wil MST omgevingsbewust opereren. Essentieel hierin is dat de overlast en de hinder in balans zijn met het draagvlak in de omgeving. MST gelooft erin dat zij met haar huidige visie toe kan werken naar een situatie waarin de hinder voor de omgeving afneemt en het draagvlak wordt vergroot.

Geluidsoverlast is de belangrijkste hindercomponent. Omdat MST al jarenlang opereert in een situatie waarin zij dicht bij de gebouwde omgeving ligt, voelt zij sterke urgentie om de hinder voor de omgeving meer te beperken. Zeker gezien de focus op het inzetten op goedlopende activiteiten, wat betekent dat er (binnen de gestelde normen) meer vluchten zullen plaatsvinden, vraagt dit extra inzet. MST geeft deze extra inzet vorm op de korte én de lange termijn. Op de korte termijn betekent dit meer maatregelen (uitgewerkt in hoofdstuk 5) en het breder tegemoetkomen aan geleden schade door bij te dragen aan de beoogde Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport. Op de lange termijn ziet MST een toekomst voor zich met stille, duurzame vliegtuigen en daarmee beperkte overlast. Dit gaat goed samen met de inzet op eAviation, omdat elektrische vliegtuigen voor veel minder geluidsoverlast zorgen.

MST gelooft dat er een transitie kan worden ingezet in relatie tot de overlast die ervaren wordt. Middels het amendement is ervoor gekozen om het aantal ernstig gehinderden terug te brengen en de komende jaren verder af te bouwen. MST zal hierin de stappen coördineren die benodigd zijn.

5. Aandacht voor samenwerking met de omgeving en omgevingsmanagement

In brede zin wil MST de komende jaren meer inzetten op samenwerking en een goede relatie met haar omgeving. Ook op deze manier wil MST toewerken naar een situatie waarin meer draagvlak bestaat voor de luchthaven. MST legt hierbij de focus op het creëren van een duurzame relatie met de omgeving. Dit betekent beter contact, een betere informatievoorziening en stimuleren van het gesprek. Met strategisch omgevingsmanagement wil MST de komende jaren een betere relatie opbouwen en deze op de lange termijn behouden.

Ook wil MST de samenwerking met partners verstevigen om haar positie in de regio te versterken. Dit gaat over de omliggende gemeenten en de naampartner Aachen. De luchthaven ziet zowel op het gebied van de leefbaarheid als op andere raakvlakken een verdieping van de samenwerking tegemoet. Momenteel is de Provincie als aandeelhouder in gesprek met deze partners over de toekomstige samenwerking.

Daarnaast richt MST zich op een stevigere samenwerking met gebruikers van de luchthaven. Dit is belangrijk omdat ervaren hinder, bijdrage aan milieu-reductiedoelstellingen, als natuurlijk ook het verbeteren en ontwikkelen van onderlinge commerciële dienstverlening staat of valt met een goed betrekkingsniveau. Dit ontstaat niet vanzelf en blijft ook niet vanzelf goed. MST wil zich hiervoor in toenemende mate gaan inspannen.

MST wil werken aan een goede relatie met de omgeving door in te zetten op strategisch omgevingsmanagement. Daarnaast hebben we aandacht voor de samenwerking met omliggende gemeenten, regio en gebruikers.

Speerpunten voor de korte termijn (nu tot aan 2027)

- Professionaliseren tot een volwassen organisatie, met behulp van de expertise van een nieuwe mede-aandeelhouder
- Inzetten op groei van luchtvracht en passagiersvluchten
- Een impuls geven aan de bestaande faciliteiten/vastgoed
- De eerste stappen zetten richting eAviation 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 kostenopbrengsten
- De transitie maken naar een substantiële exploitatie van eAviation
- 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



5. Strategie

In dit hoofdstuk vertalen we de visie van MST naar de strategie voor de komende jaren. Wat zijn we voornemens om te gaan doen, en op welke wijze? We starten met een analyse van de positie van MST in de markt en een beschrijving van de externe ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op (de activiteiten van) MST. De visie, in combinatie met de huidige marktpositie en de marktontwikkeling, geven kleur en richting aan de strategische invulling van de 5 transitiepaden.

Marktanalyse: de positie van MAA

In de praktijk staat MST in de markt bekend als luchthaven die vrachtafhandeling van goede kwaliteit verzorgt. Dit zien we terug in langdurige relaties. Ook profiteren klanten ervan dat MST alle onderdelen die behoren tot de vrachtafhandeling services aanbiedt en er sprake is van flexibiliteit in de operatie. Dit zijn belangrijke punten voor de positionering van MST in de toekomst. Tegelijkertijd realiseren we ons dat we een luchthaven zijn in een bebouwde omgeving, wat vraagt dat we ook samenwerken met de mensen die hier leven en werken om overlast zo veel mogelijk tegen te gaan. Maatregelen als nachtsluiting en geluidsrestricties dragen daaraan bij, maar maken MST daarbij wel een minder aantrekkelijke luchthaven voor klanten. Dit geldt ook voor de baanlengte, wat een belangrijk aspect is voor luchtvaartmaatschappijen bij de keuze voor MST en/of een andere luchthaven gezien de flexibiliteit die dit met zich meebrengt in belading, toestelkeuze en start- en landing.

Daarnaast is er sprake van achterstallig onderhoud van zowel infrastructuur als vastgoed. Dit achterstallig onderhoud zal ervoor zorgen dat er in 2023 een dip is in het aantal vluchten (in verband met sluiting van de baan voor onderhoud), echter verwachten we dat deze dip in 2024 gecompenseerd wordt door extra vluchten wegens de opgelegde krimp van Schiphol Airport vanaf eind 2023. Zo heeft MST van drie vrachtluchtvaartmaatschappijen op Schiphol reeds een afgegeven intentie waarin ze verklaren dat zij naar MST komen, als ze met hun non-historische rechten niet meer kunnen vliegen op Schiphol.

Bij de toekomstige marktpositie van MST zijn er zowel kansen als bedreigingen te identificeren. In de markt zien we kansen in verduurzaming en eAviation. Dit in combinatie met het ontwikkelen van vastgoed en retail in de A2-zone geeft dit zicht op een toekomstbestendige ontwikkeling van diensten. Dit vraagt wel zekerheid vanuit vergunde situaties, voorspelbaarheid in het verkrijgen benodigde toekomstige vergunningen (Luchthavenbesluit en milieuvergunning) en genoeg bewegingsruimte binnen de beperkingen op het gebied van geluid en uitstoot. Ook is draagvlak benodigd bij de omgeving als ook bij de lokale, provinciale en landelijke overheden. Voor dit laatste houden we rekening met een verscherping van het maatschappelijk debat en zetten we ons in om dit moment aan te grijpen voor een betere dialoog en samenwerking met de omgeving.

In onderstaande SWOT zijn de sterktes, zwakten, kansen en bedreigingen opgenomen. Daarbij komen ook een aantal aanvullende punten terug die nog niet in bovenstaande tekst beschreven staan.

Kansen en bedreigingen van MST (SWOT)

Sterktes	Zwakten
• Goede kwaliteit vrachtafhandeling, langdurige relaties met Nederlandse vrachtautoriteiten • Overzichtelijkheid operatie: alles in één hand • Flexibiliteit operatie • Maintenance cluster • Verdrag van Chicago: 5e vrijheid • Volledig pallet luchtvrachtproducten	• Beperkingen operatie (nachtsluiting, geluidsrestricties, korte baan) • Nauwe verbondenheid met politiek • Overlast omgeving, huizen dicht op de baan • Competenties en volledigheid organisatie • Achterstallig onderhoud infra en vastgoed • Ontbreken salesapparaat • Onduidelijke governance MAA/MAABI
Kansen	**Bedreigingen**
• Krimp Schiphol (zowel vracht als passagiers) • Krapte op de markt • eAviation vanaf 2030: activiteitencluster rond eAviation en samenwerking op eAviation met regionale startups, universiteiten en mkb • Vastgoed en retail in A2-zone ontwikkelen • Dialoog met omgeving op hoger plan	• Regulatory onzekerheid van onder meer WNB-vergunning • Grondgebonden geluid • Plafond ultrafijnstof en CO_2 • Concurrentie van nabijgelegen luchthavens op vracht- en passagiersgebied • Verscherping maatschappelijk debat



Ontwikkelingen in de markt (extern)

Naast haar eigen positionering, opereert MST in een context die aan ontwikkeling onderhevig is. MST ziet een aantal ontwikkelingen en trends die mogelijk invloed gaan hebben op de doorontwikkeling van MST tot de gewenste duurzame en omgevingsbewuste luchthaven, zoals hieronder beschreven.

Ontwikkeling	Toelichting	Impact
 Aantal vliegbewegingen passagiers	• Door corona is het aantal passagiersvluchten afgenomen. Deze zullen de komende jaren toenemen tot aan het niveau in 2019. • Op de lange termijn (5+ jaar) leiden klimaatmaatregelen (brandstofprijzen en vliegbelasting) tot een lagere groei[4].	+ -
 Aantal vliegbewegingen cargo	• Door het wegvallen van Covid-shipments en de oorlog in Oekraïne zal de ontwikkeling vlak zijn dan wel lichte krimp vertonen (april 2022 toonde een krimp van 11% ten opzichte van piekjaar 2021)[5]. • Op de lange termijn zal de groei van e-commerce doorzetten. De wisselende beschikbaarheid van capaciteit en volatiliteit in rates in de zeevaart maken luchtvaart aantrekkelijker.[6]	- +
 eAviation	• Het aantal passagiers voor reguliere elektrische vliegtuigen (eCTOL) en elektrische airtaxi's (eVTOL) en de kilo's vracht vervoerd met elektrische vliegtuigen nemen toe.[7]	+
 Capaciteit Nederlandse luchthavens	• Schiphol dient aanzienlijk te krimpen in aantal vliegbewegingen vanaf 2023. • Luchthaven Lelystad zal niet voor 2024 openen. • Andere luchthavens hebben slechts beperkte groeimogelijkheden.	+ + +
 Concurrentie van buitenlandse luchthavens	• Luchthaven Luik heeft klanten verloren en zal zich beter gaan positioneren in de markt. Naar verwachting zetten zij ook in op het overnemen van vluchten vanuit Schiphol. • Luchthaven Brussel positioneert zich sterk op luchtvracht. • In Duitsland zijn de luchthavens Keulen, Frankfurt en Düsseldorf stabiel. Luchthaven Frankfurt Hahn komt uit faillissement.	- - -

[4] Bron: PBL: Nederland Fit for 55? (2021)
[5] Bron: IATA
[6] Boeing's cargo forecast voorspelde in 2019 een gemiddelde groei gedurende de periode 2020 t/m 2039 van ca. 2 – 2.5% voor Noord-America – Europa en Midden-Oosten – Europe, ca. 3 – 3,5% voor Afrika en Europa en ca. 4- 4.5% voor Oost-Azië – Europa.
[7] Bron: M3/To70

Strategische doelen op de middellange en korte termijn

Gebaseerd op de visie, de positie en ontwikkelingen in de markt, zetten we de strategie uit langs de vijf transitiepaden. Hieronder beschrijven we per transitiepad welke doelen we stellen en welke activiteiten we uitvoeren om deze te behalen.

Organisatorisch en financieel gezond

Professionaliseren van de organisatie

- Onafhankelijk en zelfstandig opereren onder de nieuwe governance
- Een open en diverse cultuur

Versterken van de financiële positie

- Geen sprake van achterstallig onderhoud
- Efficiëntere bedrijfsvoering

MST wordt organisatorisch en financieel gezond door de organisatie te professionaliseren en de financiële positie te versterken. Zoals benoemd is een belangrijke stap hiertoe het toekomstige mede-aandeelhouderschap van Schiphol. Op de korte termijn bestendigen we dit partnerschap en zetten we in op het opbouwen van een goede basis voor samenwerking. Tegelijkertijd herzien we de rollen van zowel MST als de aandeelhouders, waaronder de rol van de Provincie. Hierbij is het belangrijk dat MST onafhankelijk(er) wil opereren, wat betekent dat de aandeelhouders meer op afstand komen te staan dan voorheen. Om dit te realiseren definiëren we de rollen en monitoren we in de praktijk dat er een gezonde werkverhouding bestaat.

Dit vraagt ook verandering in de manier van werken en organisatiecultuur. In brede zin onderkent MST dat de cultuur in de onderneming gebaat is bij meer openheid en een meer divers personeelsbestand. Om hier een professionaliseringsslag in te maken implementeert MST op korte termijn een cultuur- en competentieprogramma. Dit wordt nader toegelicht in hoofdstuk 10.

Om daarnaast ook financieel stabiel te opereren, werken we op korte termijn het achterstallig onderhoud weg. De baanrenovatie is daarin een eerste belangrijke stap. Daarnaast gaat Schiphol helpen de bedrijfsvoering efficiënter in te richten en helpen om de inkomsten te vergroten, waarmee zowel op de korte als middellange termijn een betere financiële positie wordt gerealiseerd.

Maximaal profiteren van goedlopende activiteiten

Groei van de luchtvaart

- Passagiersvluchten groeien naar ruim 600.000 passagiers in 2030, gevolgd door een lichte daling in 2035
- Cargovluchten groeien naar ruim 200.000 ton in 2030

Optimaliseren van de overige activiteiten

- Verbeterd productaanbod
- Verbeterde concessiecontracten
- Nieuwe activiteiten, met name langs de A2
- Meer bekendheid via online marketing

Professionele en slagvaardige vastgoedontwikkeling

- Stevig vastgoedmanagement en assetmanagement
- Een heldere en concrete masterplanning

Om maximaal te profiteren van de goedlopende activiteiten, zetten we in op de groei van zowel passagiersvluchten als cargo. Een groei in passagiersvluchten realiseren we op de korte termijn door het aantrekken van minstens één nieuwe luchtvaartmaatschappij en het uitbreiden van het bestaande klantbestand.

Jaar	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

Tabel 2. Verwachte groei in aantallen passagiers en cargo

Ook gaan we ons richten op aantrekken van stillere vliegtuigen (denk aan vliegtypes als B737-MAX en A320NEO). Een doelstelling die we op de middellange termijn verwachten te behalen, wat zowel helpt in het beperken van hinder als het aantal vluchten. Om het aantal cargovluchten te verhogen, is het allereerst belangrijk om de huisvesting van ground handling services te upgraden zodat kwaliteit behouden kan blijven. Daarnaast zullen we proactief de luchtvaartmaatschappijen accommoderen die vanuit de systeembenadering beter op MST kunnen landen en vertrekken. Op de middellange termijn willen we ook voor cargo stillere vliegtuigen aantrekken (denk aan de B747-800, B777 en A350). Voor zowel passagiers als cargo geldt dat MST meer gebruik gaat maken van marketing. Verder verwacht MST het verlengd baangebruik beter te kunnen benutten.

Het belang van een baanlengte van 2.750 meter

De baanlengte bij MST is een factor die de commerciële kansen aanzienlijk verhoogt. Hoewel er geen grote aantallen vluchten zijn die daadwerkelijk een baanlengte van 2.750 vereisen, heeft dit wel grote voordelen. Dit heeft met twee factoren te maken:

A) Efficiëntie bij het opstijgen[8]: piloten bepalen de instellingen van een vliegtuig onder andere op basis van de lengte van de baan. Hoe korter de baan, hoe minder ruimte er is voor het opstijgen. Als er meer ruimte is, is er minder vermogen nodig om op te stijgen. Dit geldt voor ieder vliegtuig dat vertrekt, dus ook alle vliegtuigen die de extra baanlengte niet nodig hebben. Minder vermogen betekent minder geluid in de directe omgeving.
B) Groter bereik: naast de lengte van de baan, baseren piloten de instellingen ook op het startgewicht waarmee een vliegtuig veilig kan opstijgen. Als een vliegtuig een lange afstand gaat vliegen en start met een korte baan, betekent dit dat er in sommige gevallen minder vracht meegenomen kan worden. In gesprekken tussen MST en luchtvaartmaatschappijen is reeds aangegeven dat de huidige baanlengte om deze reden de commerciële kansen verlaagt.

Door het ontmoedigen van onder meer de vliegtuigtypes 747-200 en 747-400 is het des te belangrijker dat MST een aantrekkelijke luchthaven blijft. De verwachting is dat het verlengd baangebruik een positief effect heeft op het volume van minimaal 5 tot 10%, zonder dat hierbij het aantal ernstig gehinderden toeneemt[9]. De baanlengte van 2.750 meter speelt dan ook een belangrijke rol in de toekomst van MST.

Naast de inzet op de kernactiviteiten (passagiers- en cargovluchten), verbetert MST haar positie door haar overige activiteiten op en rondom de luchthaven te optimaliseren. Hierbij gaat het om het (op korte termijn) verbeteren van de concessiecontracten. Ook werken we samen met Schiphol om te profiteren van grote mediacontracten, ons productaanbod rondom parkeren te verbeteren en de kennis van online adverteren te verhogen. Tot slot willen we nieuwe activiteiten ontwikkelen (vooral langs de A2), resulterend in exploitatierevenuen vanaf 2026.

Een derde belangrijk onderdeel van de activiteiten betreft het verbeteren van de vastgoedontwikkeling. Dit gaat over het benutten van de ontwikkelkansen op het gebied van vastgoed, het toewerken naar een optimale ruimtelijke indeling en het daadwerkelijk realiseren van het (achterstallig) onderhoud. Dit vraagt van de organisatie om een kwaliteitsslag te maken op het gebied van assetmanagement. Het beoogd effect van deze inspanningen is kwalitatief, aan de eisen voldoend, vastgoed- en infrastructuurarealen die een optimaal functioneren van de luchthaven waarborgen. Nu en in de toekomst. Hierbij zetten we financiële en personele middelen zo effectief mogelijk in. Als visie op de vastgoedontwikkeling en uitwerking hiervan op de middellange termijn, starten we begin 2023 met het opstellen van een masterplan (zie hoofdstuk 8).

[8] Dit is reeds onderschreven door expert judgement van Benno Baksteen.

[9] Dit blijkt uit het rapport van Van Geel (2021). Wel is het zo dat de preferente startpositie mogelijk anders wordt, dus zullen *andere* mensen er hinder van ondervinden dan bij een baanlengte van 2.500 meter.

Toekomstbestendig door in te zetten op duurzame luchtvaart

Verduurzaming van de luchtvaart

- MST heeft stappen gezet om eAviation te stimuleren en faciliteren
- Een stevige waardepropositie op eAviation voor zowel luchtvaartmaatschappijen als reizigers
- E-infra is aangelegd (start vanaf 2025)
- eAviation-clusterpartijen vestigen zich op het MST eAviation-cluster

Verduurzaming van de organisatie

- De organisatie stelt duurzaamheid voorop in gedrag en activiteiten
- MST draagt bij aan de energietransitie, circulaire economie en local sourcing

De strategie van MST is om de periode waarin zij deze verwachte groei doormaakt met haar goedlopende activiteiten, tegelijkertijd te gebruiken om zich voor te bereiden op een toekomst waarin ze eAviation aanjaagt. Dit betekent stappen zetten om eAviation te stimuleren en te kunnen faciliteren. Voorbeelden hiervan zijn het aantrekken van nieuwe emissiearme/nul-emissie-vliegtuigen door deel uit te maken van nationale initiatieven zoals Power-Up en het uitvoeren van testvluchten. Ook ontwikkelt MST een waardepropositie op eAviation voor zowel luchtvaartmaatschappijen als reizigers. Daarnaast legt MST vanaf 2025 e-infra aan, wat betekent dat op korte termijn de voorbereiding en inrichting hiervan gaat starten. Tot slot zetten we in op het creëren van een eAviation-cluster (zie hoofdstuk 8), waarbij het doel is om per 2025 vijf eAviation-clusterpartijen te hebben aangetrokken. Dit alles met als doel om uiteindelijk als luchthaven volledig in te kunnen zetten op eAviation.

Naast de activiteiten die MST zelf uitvoert, liggen er kansen in de samenwerking met Schiphol. Denk aan het opzetten van een eAviation AMS – MST lijn in de toekomst. MST en SNBV maken afspraken over het samen optrekken op het gebied van eAviation. Deze afspraken gaan over het inruimen van een eAviation-bestemming uit MST, het samenwerken bij het inruimen van een nieuw type slot ('low noise, low emission'), elkaar meenemen in marketing-uitingen en samenwerken bij het aantrekken van subsidies en investeren in infrastructuur.

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

Tabel 3. Verwachte vluchten met eAviation[10]

[10] Gebaseerd op rapport M3/to70 aan Provincie Limburg van 2021 en rapport Roland Berger aan Ministerie I&W april 2022

Naast eAviation wil MST als luchthaven duurzaam opereren. Dit betekent dat zij als organisatie in haar activiteiten en gedrag duurzaam wil zijn. Dit doet MST door in te zetten op drie hoofdthema's:

- De energietransitie: CO_2-reductie en opwek van duurzame energie
- Een circulaire economie: afvalreductie
- Stimuleren van de lokale economie: local sourcing

In hoofdstuk 6 worden deze thema's nader uitgewerkt in activiteiten.

De (on)zekerheid op een toekomst met eAviation

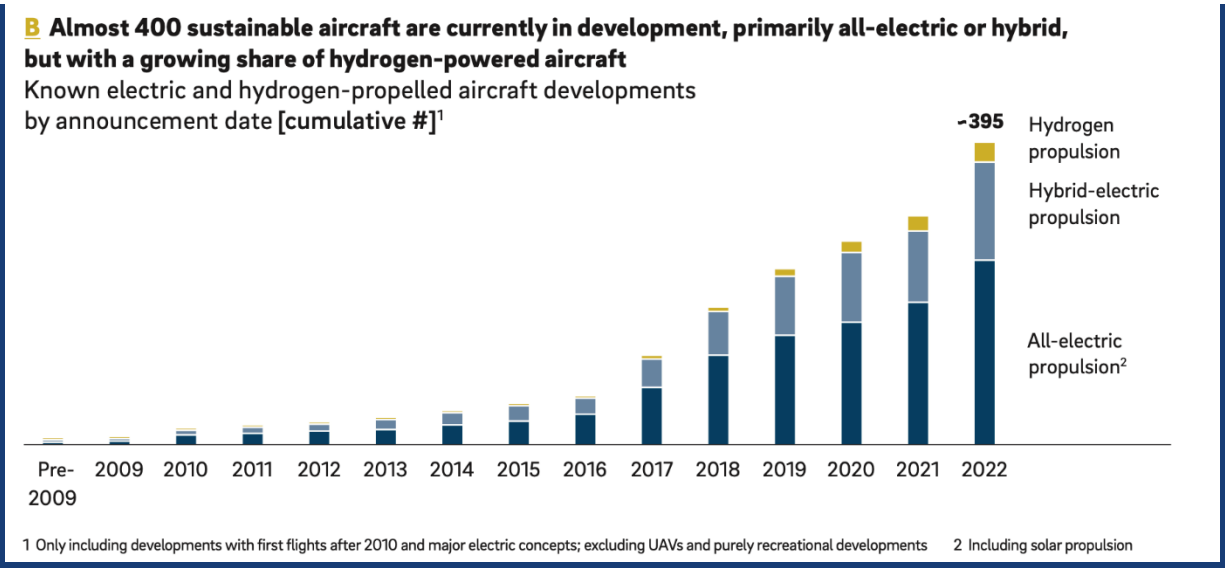
eAviation is een innovatie en daarmee biedt de toekomst geen zekerheid. Of eAviation eraan komt in de mate als beschreven in dit businessplan hangt af van (1) de technologie/certificering en (2) de markt. De prognoses die hiervoor gebruikt zijn, zijn gebaseerd op onderzoeksrapporten, analyses en marktkansbenaderingen van gerenommeerde onderzoeksbureaus (waaronder McKinsey, Roland Berger en To70).

De eAviation technologie is al sinds het begin van de 21e eeuw aan het ontwikkelen en gaat snel. Hierin worden er drie typen technologieën ontwikkeld:

- 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.

Men zet qua technologie vooral in op elektrische vliegtuigen en waterstofvliegtuigen. De investeringen zijn groot en daar zien we versnelling in. Zo zien we het aantal (voor het merendeel elektrische) airtaxi's in de laatste paar jaar exponentieel stijgen. Van nauwelijks investeringen in 2016 naar investeringen van boven de 5 biljoen dollar in 2021 wereldwijd[11]. Verder zien we wereldwijd het aantal eAviation-vliegtuigaankondigingen toenemen. Deze trends leiden ertoe dat MST verwacht dat de techniek zich op tijd ontwikkelt om als luchthaven te kunnen profiteren van eAviation in de nabije toekomst. Voor de zekerheid is de businesscase overigens behoudend van aard hierin, zodat we bij vertraging in de technische ontwikkelingen van eAviation nog mogelijkheden hebben om dit op te vangen.

[11] Bron: McKinsey



Figuur 1. Vliegtuigaankondigingen[12]

In de markt is de verwachting dat elektrisch vliegen (net als elektrisch rijden) in eerste instantie zal plaatsvinden op korte afstanden. Een regionaal vliegveld is dan ook zeer geschikt om snel op deze ontwikkeling in te kunnen stappen. Daar komt bij dat MST een geschikte ligging heeft voor elektrisch vliegen, met grote steden binnen bereik en centraler in West-Europa dan luchthavens als Schiphol en Rotterdam.

Breder is er in de Verenigde Staten onderzoek gedaan naar de aantrekkelijkheid van regionale vliegvelden. Conclusie van dit onderzoek is dat regionale vliegvelden korter aan te rijden zijn voor passagiers dan commerciële (hub) airports en daarin aantrekkelijker zijn. Dit gaat naar verwachting ook op voor regionale vliegvelden in Europa. MST denkt dat dit gegeven haar aantrekkelijk maakt en dat dit één van de drivers is voor eAviation. MST denkt ook dat eAviation vooral passagiers uit andere modaliteiten zal weghalen zoals de auto, bus, vrachtwagen en trein: vliegen is sneller, niet veel duurder, duurzaam en levert op termijn een significante bijdrage aan het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk. Daarnaast zal eAviation een deel van het bestaand vliegverkeer overnemen.

[12] Bron: Roland Berger Sustainable Aircraft Database

Beperken van hinder voor de omgeving

Minder overlast

- Lawaaiige vliegtuigen zijn uiterlijk in 2030 uitgefaseerd
- Verbeterde security

Betere tegemoetkoming van overlast

- Financiële bijdrage aan het omgevingsfonds van de Provincie Limburg

Daarnaast is het belangrijk om stil te staan bij het opereren als omgevingsbewuste luchthaven. MST hanteert een dubbele doelstelling van enerzijds groei en anderzijds beperken van hinder voor de omgeving. Centraal hierin staat het terugbrengen van het aantal ernstig gehinderden (EGH). Door geluid en milieu is MST namelijk begrensd in haar groei. In het advies van o.a. Van Geel (2020/2021), in opdracht van Provincie Limburg, is deze begrenzing vertaald naar het aantal ernstig gehinderden (EGH). In de komende jaren wil MST (conform haar afspraak met de Provincie Limburg) het aantal EGH terugbrengen. Hierbij gaat MST uit van startpunt de huidige vergunde ruimte (ruim 13.000, hoewel het feitelijk aantal EGH veel lager ligt) tot 5.600 in het jaar 2025, 5.250 vanaf het jaar 2030 en 4.200 vanaf 2035. Met deze cijfers voldoet MST aan het uitgangspunt van Van Geel, namelijk dat 25% van de geluidsruimte die ontstaat door vlootvernieuwing, ingezet wordt voor het reduceren van hinder voor de omgeving (de overige 75% wordt ingezet voor de ontwikkeling van de luchthaven). Elk van de genoemde levels ligt 5 jaar uit elkaar en voor elke 5 jaar is - in beginsel - een luchthavenbesluit nodig.

Jaren	Ernstig Gehinderden MST
2022	Max. 13.600
2025	Max. 5.600 [13]
2030	Max. 5.250
2035	Max. 4.200

Tabel 4. Beperken van het aantal ernstig gehinderden

Bij de berekening van de EGH dient gerealiseerd te worden dat dit gebaseerd is op de huidige rekenmethode volgens het Nederlandse Rekenmodel (NRM). Het Rijk is voornemens om over te stappen op de internationale rekenmethode Doc29, waar bij Schiphol reeds mee gewerkt wordt. Deze rekenmethode wijkt op punten af van het NRM en zal daarom tot andere getallen rondom EGH leiden. Vooralsnog hanteert MST als uitgangspunt het aantal EGH gebaseerd op het NRM (conform advies Van Geel). Dit heeft enerzijds te maken met consistentie in meetmethodiek (vanuit het NRM zijn er historische gegevens beschikbaar), anderzijds omdat er rondom het aantal EGH continu ontwikkelingen gaande zijn die van invloed zijn op de getallen. Denk bij dit laatste geval aan de realisatie van nieuwe woningen en demografische ontwikkelingen (overlijdens, geboortes, etc.). Zodra de Doc29-standaard voor regionale luchthavens met nationaal belang geïmplementeerd wordt, wordt gekeken naar wat dit betekent voor de getallen in relatie tot de gewenste hinderreductie. Het uitgangspunt hierbij is en blijft dat MST de hinder voor de omgeving in absolute zin wil reduceren conform aantallen zoals in bovenliggend schema zijn benoemd. Wanneer de nieuwe systematiek wordt ingevoerd zal ook transparant worden gemaakt, bijvoorbeeld middels een transponeringtabel, hoe deze reductiecijfers zijn te beoordelen.

[13] Dit is gelijk aan het niveau van 2019

Hinderbeperkende maatregelen

Op de kortere termijn wil MST het aantal EGH terugbrengen met onder andere de volgende maatregelen (mede geinspireerd door advies van de CRO):

- sturen op een andere vlootsamenstelling:
    - Verbieden van de meest lawaaiige vliegtuigen en vliegtuigen met veel uitstoot (zoals het vliegtuigtype B747-200)
    - Fors beprijzen van overige lawaaiige vliegtuigen en extensies om deze te ontmoedigen
    - Onderhandelen met klanten om stillere en schonere vliegtuigen te gebruiken
- niet meer gebruiken van het ochtenduur 6.00 – 7.00 uur
- sturen op minder avondvluchten (19:00 – 23:00)[14]

Daarnaast steunt MST het initiatief van de Provincie tot het opstellen van een omgevingsfonds en draagt hier graag aan bij (zie hoofdstuk 7). Eén manier van bijdragen betreft het 'boetesysteem' dat van toepassing is indien er onverhoopt vliegtuigen in de nachturen vliegen. De betaling van de boete wil MST tegemoet laten komen aan de ernstig gehinderden. Om deze reden stort MST het bedrag van de boete in het omgevingsfonds.

Participatie van omwonenden over het tegengaan van overlast

(augustus – september 2022)

MST is een traject gestart met omwonenden om te kijken 1) welke vliegtuigen voor de meeste overlast zorgen en 2) om met de omwonenden te bespreken wat MST kan doen aan bedrijfsvoering om bepaalde typen te ontmoedigen en/of te weren. Dit proces heeft geleid tot een plan waarin onder andere rekening gehouden wordt met:

- Het uitfaseren van de 747-200, en MD11 per 1 april 2023 na besluitvorming december 2022 + 90 dagen formele notice.
- Het ontmoedigen van de 747-400 per nieuw LHB (eind 2024/begin 2025) met minimaal 100% verhoogd tarief landing/take-off.
- Het definitief uitfaseren van de 747-400 per 2030.

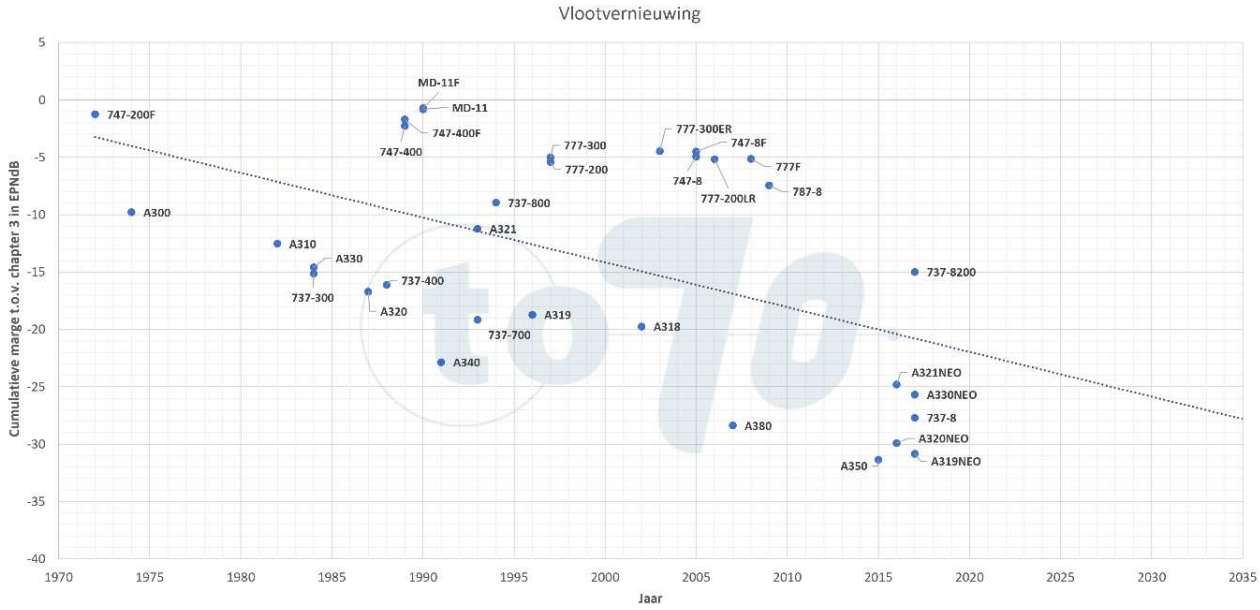
Op de lange termijn (tussen 2030 en 2035) verwacht MST dat het aantal ernstig gehinderden autonoom vermindert doordat er meer sprake zal zijn van eAviation en vlootvernieuwing. Dit wordt bevestigd door onderzoek van To70.

Waar het gaat over de vrachtcapaciteit, is de verwachting dat de vraag naar vrachtcapaciteit in Nederland en Noordwest-Europa een andere vlootsamenstelling mogelijk zal maken. MST zal inzetten op het verhogen van druk op de vrachtluchtvaartmaatschappijen om schoner en stiller te gaan opereren.

[14] We gaan er hierbij van uit dat we de uitzondering extensie van 23:00 – 24:00 uur onder de huidige strenge voorwaarden kunnen handhaven.

Daarnaast zien we een trend in het geluidsarmer worden van vliegtuigen, deze zijn de afgelopen jaren steeds stiller geworden. Vlootvernieuwing is daarmee een grote driver van een stillere operatie.

> *"We realiseren ons dat de genoemde maatregelen, met name de vlootvernieuwing, effect hebben op de inkomsten van MST. Zo vallen door het vervroegd uitfaseren van het vliegtuigtype B747-200 twee vaste vluchten per week weg. Dan gaat het zo over een ton aan inkomsten die we missen, dat is een substantieel deel van onze inkomsten. Toch staan we achter deze maatregelen: het belang van de omgeving laten we hier zwaarder wegen dan het economische belang", aldus Jos Roeven (CEO, MAA B.V.).*



Figuur 2. Overzicht van vliegtuigtypen en geluidsbelasting, waarbij de trend te zien is dat vliegtuigen steeds stiller worden

Managen van geluidsbelasting in de praktijk

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van MST ligt vast in het Luchthavenbesluit, volgens de geldende Omzettingsregeling. De maat hiervoor is het jaargemiddelde in de maat Lden [in dB(A)]. Aan de hand van de registratie van alle vluchten door MST wordt door het bevoegd gezag (Inspectie van de Leefomgeving en Transport) getoetst of aan de waarden wordt voldaan. Hiervoor maakt men gebruik van zeven verschillende handhavingspunten. Elke vlucht (vertrek én aankomst) wordt per handhavingspunt geregistreerd en gewaardeerd op basis van het vliegtuigtype, de bestemming en het tijdstip. Hoe stiller het vliegtuig, hoe minder hoog de waardering voor de handhavingspunten.

De maximale toelaatbare geluidsbelasting van de verschillende handhavingspunten wordt door MST gemonitord. Op basis van de afspraken en contracten met luchtvaartmaatschappijen wordt de verwachte geluidsbelasting in kaart gebracht. Elke maand wordt dit bijgewerkt op basis van de werkelijke belasting. Hierbij wordt voor het hele gebruiksjaar (1 november tot 1 november) inzichtelijk gemaakt wat de daadwerkelijke belasting is geweest en wat de prognose is voor de resterende periode om binnen de grenswaarden te blijven.

Op basis van historische vluchtschema's en de daaruit voortvloeiende belasting van de handhavingspunten, voorspelt MST wie er wanneer met welk vliegtuig kan vliegen op MST. Op deze wijze zorgt zij elk jaar dat ze binnen de afgegeven geluidscontouren blijft.

Beperken van hinder in relatie tot de verwachte groei van passagiers- en luchtvracht

Volgens onderzoek van To70 is het met de genoemde maatregelen mogelijk om het aantal ernstig gehinderden tot de gewenste niveaus te verlagen. Zo blijkt er uit hun onderzoek dat er tot 2030 zelfs meer vluchten mogelijk zijn dan waar MST met dit businessplan op anticipeert. Tussen 2030 en 2035 zijn er aanvullende maatregelen nodig om binnen de norm van 4.200 EGH te blijven, dit betreft progressievere vlootvernieuwing en/of verschuiving dan wel vermindering van het aantal bewegingen.

Onderstaande tabel bevat het aantal baanbewegingen en toont de resultaten uit het To70-onderzoek. Hierbij zijn voor cargo, passagiers en in totaal het aantal baanbewegingen zoals opgenomen in de businesscase uitgelijnd naast de ruimte die er volgens het scenario van To70 is. Hierin is zichtbaar dat er de komende jaren genoeg ruimte is voor baanbewegingen binnen de grenzen van het aantal ernstig gehinderden. Voor 2035 is te zien dat er aanvullende maatregelen nodig zijn (zie scenario 2035++).

Vliegbewegingen						
Jaar	Cargo		Passagiers		Totaal	
	Businesscase	Scenario EGH	Businesscase	Scenario EGH	Businesscase	Scenario EGH
2025	4.898	5.162	2.812	2.964	7.710	8.127
2030	5.835	6.265	3.699	3.972	9.534	10.236
2035	6.492	6.086	3.422	3.227	9.935	9.313
2035++	6.492	7.773	3.422	4.121	9.935	11.895

Tabel 5. Vliegbewegingen in de businesscase versus de geluidsruimte bij beperking van EGH

Aandacht voor samenwerking met de omgeving en omgevings-management

Betere relatie met de omgeving

- Een nieuwe, verbeterde omgevingsdialoog per 2023
- Strategische aanpak van omgevingsmanagement

Meer aandacht voor samenwerkingspartners

- Een verstevigde samenwerking met omliggende gemeenten, naampartner Aachen en gebruikers van de luchthaven

Naast de directe afname in ernstig gehinderden, wil MST tegelijkertijd inzetten op een betere relatie met de omgeving. Om dit te realiseren zetten we een nieuwe, verbeterde omgevingsdialoog op per 2023. Daarbij hebben we aandacht voor de wensen vanuit de omgeving en bepalen we gezamenlijk hoe we het contact vormgeven. In hoofdstuk 7 gaan we nader in op onze strategische aanpak voor omgevingsmanagement.

Met betrekking tot de samenwerking met omliggende gemeenten en Aachen, is de Provincie als aandeelhouder in gesprek. Zo worden er in het kader van het omgevingsfonds gesprekken gevoerd met gemeenten. Daarnaast wordt ingezet op een verbinding met de Rheinisch-Westfälische Technische Hogeschool, een van de grootste en meest gerenommeerde technische universiteiten van Duitslands en Europa. Deze verbinding zal op korte termijn worden versterkt met name met het oog op de transformatie naar elektrisch vliegen. Ook zijn er gesprekken met de Industrie- und Handelskammer en de Kamer van Koophandel in Aachen voor het aanhaken van Duitse ondernemers. Tot slot wordt er gesproken met het stadsbestuur van Aachen en het bestuur van de deelstaat Noordrijn-Westfalen zodat ook op overheidsniveau de samenwerking kan worden bekrachtigd.

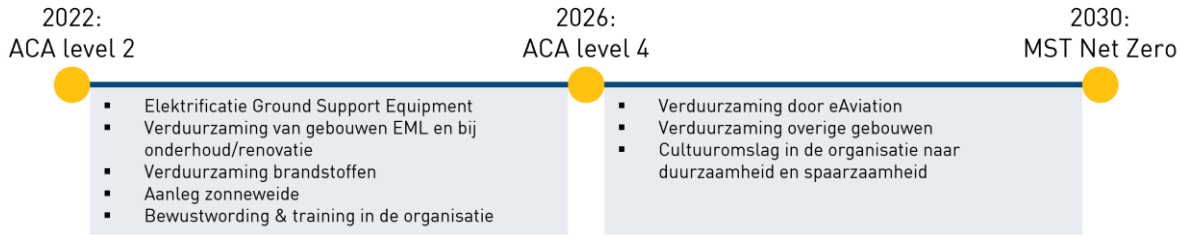

ZIMEX
ITW GSE
BATTERY JetEx
7400
Zero Emission
15

6. Duurzaamheid

MST beoogt de impact op omgeving, milieu en natuur voor de huidige én toekomstige generaties te beperken. Duurzaamheid speelt dan ook een prominente rol in de visie van MST. Het is geen vrijblijvende mogelijkheid, maar een strategische keuze verankerd in de bedrijfsvoering. Hiervoor is een roadmap ontwikkeld. Naast het centraal zetten van duurzaamheid in onze kernactiviteiten (d.m.v. eAviation) en het inzetten op een duurzame relatie met de omgeving (d.m.v. beperken geluidshinder en inzet omgevingsmanagement), wordt er op duurzaamheid ingezet door bij te dragen aan:

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

Energietransitie: CO_2-reductie door opwek van duurzame energie en eAviation

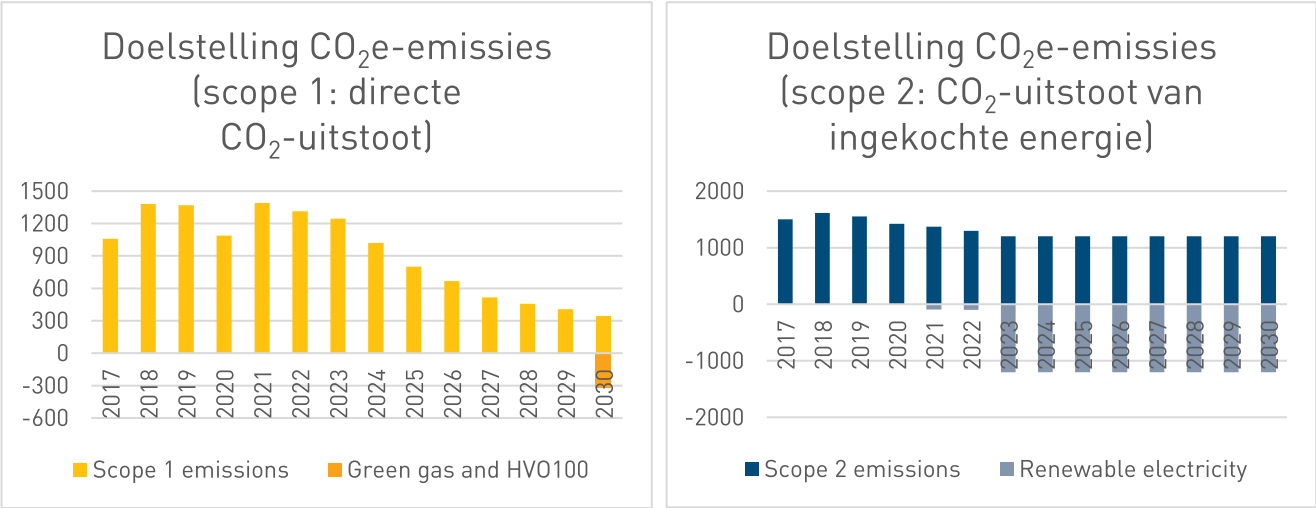


Een belangrijke stap om bij te dragen aan de energietransitie is de reductie van CO_2. MST werkt dan ook, conform regelgeving vanuit het Luchthavenbesluit, toe naar 'MST Net Zero'. Dit houdt in dat MST als luchthaven CO_2-emissies zo veel mogelijk reduceert en de overgebleven emissies compenseert. Om dit te realiseren heeft MST een 'Emissions Reduction Policy' opgesteld met als ambitie een 'Net Zero luchthavenoperatie' in 2030. Hierin zijn de CO_2-emissies van MST zelf en de emissies van een deel van onze gebruikers geïnventariseerd.

Om deze ambitie te onderschrijven, heeft MST een aanvraag ingediend voor accreditatie bij het Airport Carbon Accreditation-programma (ACA) van de Airport Council International. Het ACA is het enige institutioneel goedgekeurde, wereldwijde certificeringsprogramma voor CO_2-beheer van luchthavens. Het beoordeelt en erkent onafhankelijk de inspanningen van luchthavens om hun CO_2-uitstoot te beheren en te verminderen aan de hand van vier levels:

- Level 1: Mapping (in kaart brengen van de eigen CO_2-voetafdruk)
- Level 2: Reduction (CO_2-beheer om de voetafdruk te verkleinen)
- Level 3: Optimisation (betrokkenheid van derden bij het verminderen van de CO_2-voetafdruk)
- Level 4: Transformation (transformeren van de luchthavenactiviteiten en die van partners om absolute emissiereductie te bereiken)

De huidige aanvraag van MST is voor een Level 2-accreditatie, wat inhoudt dat (1) de luchthaven actief haar CO_2-emissies in kaart brengt, (2) deze geverifieerd zijn en (3) MST zich committeert aan een jaarlijkse reductie van CO_2. In de komende jaren heeft MST als doel om de ACA-accreditatie te verhogen naar level 4 (het hoogste level). Hiermee voldoet MST aan de ambitie van de Luchtvaartnota om de Nederlandse luchthaven emissievrij te maken voor 2030 en een CO_2-plafond in te voeren voor het vliegverkeer.



Grafiek 1a (links) en 1b (rechts): Doelstellingen CO2-emissies voor scope 1 en scope 2

Reductie van eigen CO_2-uitstoot

MST zet, om de directe CO_2-uitstoot te reduceren, fors in op het verduurzamen van haar activiteiten. Uiteraard is de inzet op eAviation hierin belangrijk, deze is verder toegelicht in hoofdstuk 5. Verder reduceren wij onze CO_2-uitstoot met de volgende acties:

- **Elektrificatie van het materiaal**: MST heeft in haar financiën reeds budget opgenomen voor het elektrificeren (dan wel anderszins verduurzamen) van al het ground support equipment. Deze plannen worden onderdeel van de afdelingsplannen[15]. Op dit moment voorziet MST, door middel van een elektrificatie van de voertuigvloot, een reductie van 70% van het jaarlijkse brandstofverbruik. De overige 30% van het brandstofverbruik zal vervangen worden door HVO100 biobrandstof.
- **Verduurzaming van de gebouwen**: MST heeft als ambitie om de gebouwen zonder gasaansluiting te laten opereren. Wanneer onderhouds- dan wel renovatiewerkzaamheden aan een gebouw worden uitgevoerd, wordt hierin duurzaamheid (verlichting, isolatie, thermische schillen, elektrificatie, etc.) meegenomen en onderzocht of het gebouw gasvrij gemaakt kan worden. Het gasverbruik dat resteert zal als transitie worden ingekocht als groen gas. Op de korte termijn voert MST de Erkende Maatregelen uit (maatregelen met een terugverdientijd van maximaal vijf jaar), zoals ook wettelijk verplicht is.
- **Verduurzaming van brandstoffen**: MST committeert zich aan het nationale beleid van duurzame kerosine en bijmengverplichting.

Daarnaast wil MST bijdragen aan de energietransitie door *duurzame energie op te wekken*. Daarom is MST bezig met de realisatie van zonneweides op het luchthaventerrein. Hiervoor zijn er reeds onderzoeken uitgevoerd en zijn vergunningen en subsidies aangevraagd. De zonneweides wil MST koppelen aan een zogenaamde 'smart grid'-oplossing. Smart grids (slimme netten) zijn elektriciteitssystemen die het aanbod van verschillende elektriciteitsbronnen afstemmen op de vraag. Met

[15] Verduurzaming Ground Support Equipment: EUR 17 miljoen (tussen 2023 en 2030)

deze smart grids wordt optimaal gebruik gemaakt van de opgewekte energie en wordt netcongestie tegengegaan. Dit is onder andere essentieel voor de verwachte ontwikkeling van eAviation op MST.

Een belangrijke overweging rondom de aanleg van de zonneweides betreft de ontwikkelstrategie. Hierbij ligt er de keuze tussen het verpachten van de gronden aan een ontwikkelaar voor een termijn van 20 tot 25 jaar ofwel het zelf ontwikkelen van de zonneweides. De keuze hierin (en de bijbehorende financieringsvariant) wordt verder uitgewerkt in het masterplan voor grond en vastgoed.[16]

Daarnaast zet MST in op *duurzaamheid in de organisatie*. Zo wordt de klimaatimpact voor alle projecten beoordeeld, worden milieu- en energiedoelstellingen expliciet opgenomen in het inkoopbeleid en publiceert MST jaarlijks een milieurapport. Met informatie-, training-, en bewustwordingscampagnes, alsmede door het stellen van targets, realiseert MST een cultuuromslag waarbij duurzaamheid en spaarzaamheid een dagelijks onderdeel worden van de werkzaamheden van iedere medewerker van MST. Elke afdeling werkt in de toekomst volgens een 'reductieplan'. De afdeling Sustainability & Innovation leidt dit programma en rapporteert daarover regelmatig aan het MT. Bewustwording binnen MST levert directe winst op; financieel, voor de omwonenden én voor het klimaat. Zo zorgt het gebruik van secundaire verlichting op het Delta-platform niet alleen voor minder energieverbruik omdat er minder verlichting brandt, maar wordt ook de overlast voor de omwonenden van de luchthaven beperkt doordat deze verlichting lager op de lichtmast is gemonteerd.

Reductie van indirecte CO_2-uitstoot

De ambitie tot level 4 van het ACA-programma, vraagt van MST om ook voor indirecte CO_2-uitstoot (via klanten en leveranciers) gestaafde plannen te hebben. MST heeft hier reeds stappen in gezet. Zo zet MST voor al haar partners een samenwerking op, als een gezamenlijke informatieverschaffing, om te sturen op de vermindering van CO_2 bij deze partners. Meerdere partijen - waaronder SAMCO, MAAS Aviation, LVNL, en Carousel Logistics - hebben hier positief op gereageerd. MST zal de duurzaamheidsplannen van deze partners rond MST inventariseren en waar mogelijk stimuleren, om te komen tot een zo optimaal resultaat. Daarnaast gaat MST in 2023 samen met de partners rond de luchthaven een proces opstarten voor het uitgebreider rapporteren van hun emissies binnen het ACA-programma, om zo een hoger level te bereiken.

Circulaire economie: zero waste

Op het gebied van een 'Zero Waste luchthavenoperatie' zal MST de komende jaren haar afvalstromen in kaart brengen en waar mogelijk bronscheiding van het afval faciliteren met als doel een zo hoog mogelijk aandeel recycling. Deze ambitie van MST is opgenomen in haar bredere Emissions Reduction Policy, waarin de duurzaamheidsdoelen van de luchthaven zijn opgenomen.

Lokale economie: local sourcing

Tot slot vindt MST het in het kader van duurzaamheid belangrijk om in te zetten op local sourcing. Dit betekent dat personeel, materialen en diensten lokaal worden geworven en ingekocht. Lokale sourcing zorgt enerzijds voor verbondenheid van MST met de regio, en anderzijds verkleint het transportemissies. In 2023 zal MST met een leidraad komen hoe dit in de praktijk zal worden gebracht.

[16] Omdat de ontwikkelstrategie momenteel nog niet is uitgewerkt en dit revolverend zou moeten zijn, is er in de investeringen en opbrengsten in de business case (hoofdstuk 11) nog geen rekening gehouden met deze zonneweides.



7. Omgevingsmanagement

De luchthaven vindt haar omgeving belangrijk. MST wil de positieve effecten op de (leef)omgeving behouden en vergroten en de hinder die wordt ervaren zoveel mogelijk beperken. Het verbeteren en onderhouden van een goede relatie met de omgeving is daarbij een speerpunt voor MST. Dit komt onder andere tot uiting in hinderbeperkende maatregelen waarbij samen met de omgeving afgewogen keuzes gemaakt worden. Breder dan dat zetten we in op stevig omgevings- en relatiemanagement richting alle belanghebbenden. Hieronder verstaan we het opbouwen en onderhouden van een duurzame relatie, waarbij we in gesprek blijven over elkaars belangen.

In dit hoofdstuk lichten we onze visie hierop en de uitwerking ervan toe.

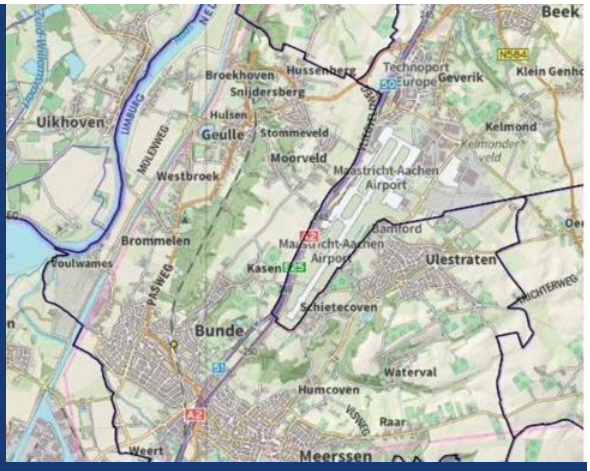
Omgevingsmanagement MST: de relatie met de omgeving verbeteren en borgen

De discussie over Maastricht Aachen Airport is in het verleden soms hoog opgelopen. Daar zijn meerdere oorzaken voor aan te wijzen. Belangrijk element is in ieder geval het ontbreken van betrouwbare gegevens, wat heeft geleid tot een moeizame relatie tussen de luchthaven en haar omgeving. MST en Provincie Limburg erkennen dit en hechten belang aan het verbeteren ervan, SNBV ondersteunt dit. Hierbij sluiten we aan bij de Luchtvaartnota, die inzet op een versterking van de participatie met de omgeving en een verbetering van de informatievoorziening.

De strategie voor het omgevingsmanagement die we in dit hoofdstuk belichten legt de focus op het creëren van een duurzame samenwerkingsrelatie. Samenwerken doe je niet alleen. Door ons actief in te zetten voor elkaars belangen en waar te maken wat we beloven, krijgt het omgevingsmanagement een serieuze rol in keuzes die belangrijk zijn voor de omwonenden. Het draagt daarmee actief bij aan het ontstaan van draagvlak. Hierbij realiseren we ons dat verschillende belanghebbenden wisselende verwachtingen van MST hebben. MST zoekt samen met haar aandeelhouders en stakeholders naar een balans tussen al deze belangen. Een goede relatie en informatie-uitwisseling staan hierbij centraal.

Belanghebbenden

Maastricht Aachen Airport heeft te maken met een grote diversiteit aan stakeholders. Aan de ene kant zijn dat mensen en partijen die belang hebben bij de operatie (passagiers, luchtvrachtklanten en werknemers). Aan de andere kant zijn er mensen en partijen die geen belang hebben bij de operatie en er overlast door ervaren, bijvoorbeeld door het geproduceerde geluid, grondgeluid of de emissie van stikstof of fijnstof (ernstig gehinderden, omwonenden en maatschappelijke organisaties zoals natuurbescherming).



Figuur 3. Gemeenschappen in de buurt van MST

Vooruitkijkend willen we in de toekomst samen met de omgeving werken aan een verbetering van de (leef)omgeving. Om hier goed samen in op te trekken hanteren we in al onze contacten met de omgeving de volgende basisprincipes:

1. We doen wat we zeggen en doen dat zo maatschappelijk bewust en sociaal betrokken als we kunnen.
2. We wekken het vertrouwen door open te staan voor, te luisteren naar en (binnen de kaders) iets te doen met ideeën, suggesties en onzekerheden die leven in de omgeving. Daar waar mogelijk maken we hierin samen keuzes.
3. We zorgen ervoor dat belanghebbenden zich vertegenwoordigd en erkend voelen.
4. We proberen een zo groot mogelijke groep belanghebbenden te bereiken en houden het contact laagdrempelig.

Doelen

Voor het verstevigen van het omgevingsmanagement zetten we in op de volgende doelen:

- De omgeving heeft er *vertrouwen* in dat zij -passend bij de mate van betrokkenheid- zorgvuldig, correct en tijdig geïnformeerd wordt ten aanzien van de luchtvaartactiviteiten en de daarmee verband houdende activiteiten.
- De omgeving wordt *gehoord* door MST, waarna in overleg en samenwerking met elkaar hinderbeperking en/of verbetering van de leefomgeving worden gerealiseerd.
- De omgeving is *op de hoogte* van de toekomstvisie van MST en kan de consequenties voor de leefomgeving overzien/inschatten.

We beogen hiermee dat er wederzijds begrip, respect en draagvlak ontstaat. Hierbij wordt waar mogelijk onzekerheid of onrust weggenomen en wordt de leefbaarheid van de (leef)omgeving verbeterd. Uiteraard binnen de mogelijkheden en kaders.

Stakeholderanalyse

Op het gebied van omgevingsmanagement zien we de volgende stakeholders en partners:

Stakeholder/partner	Omschrijving	Belangen
Direct aanwonenden (inwoners van Geverik, Schietecoven, Ulestraten, Geulle, Moorveld)	Omwonenden van MST die (ook) te maken hebben met de grondactiviteiten	Kwaliteit van de leefomgeving
Direct omwonenden (inwoners van Beek en Meerssen)	Inwoners van de aangrenzende gemeenten	Kwaliteit van de leefomgeving
Omwonenden	Inwoners (Zuid-Limburgse) gemeenten onder de aanvliegroute van MST	Kwaliteit van de leefomgeving
Bedrijven	Bedrijven gevestigd in (Zuid-Limburgse) gemeenten onder de aanvliegroute van MST	Hinderbeperking en economische spin-off
Actie- en belangengroepen	Verschillende belangengroeperingen voor en tegen verdere ontwikkeling van de luchthaven.	Kwaliteit van de leefomgeving, economische spin-off
Gemeente Beek		Kwaliteit van de leefomgeving Economische spin-off
Gemeente Meerssen		Kwaliteit van de leefomgeving
Overige Zuid-Limburgse gemeenten		Kwaliteit van de leefomgeving Economische spin-off
Provincie Limburg (PS en GS)		Kwaliteit van de leefomgeving Economische waarde Financiële onafhankelijkheid
CRO	Commissie Regionaal Overleg	Kwaliteit van leefomgeving Ontwikkeling van luchthaven Ontwikkeling van aviation

Instrumenten

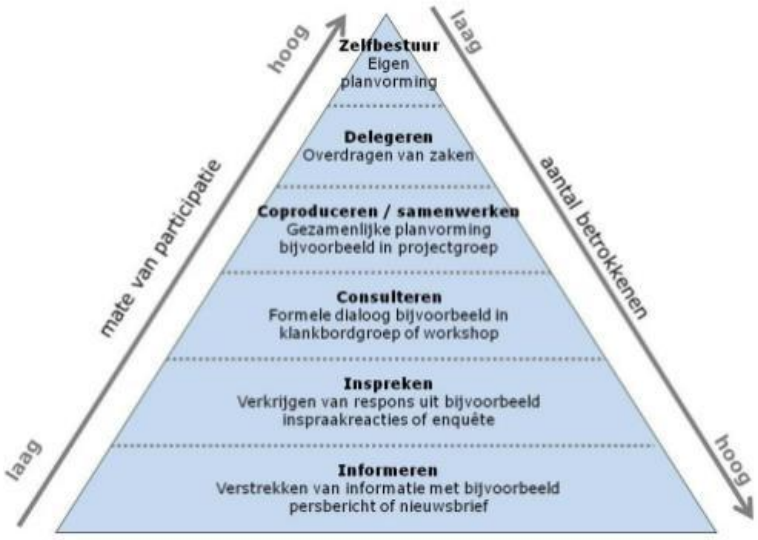
Om deze doelen te behalen hebben we verschillende communicatieve en participatieve instrumenten en organen. Hierbij maken we onderscheid tussen drie typen instrumenten:

a. Instrumenten of organen op initiatief van MST
b. Instrumenten of organen van stakeholders
c. Instrumenten of organen die in samenwerking zijn ontstaan, dan wel onafhankelijk opereren

Hieronder lichten we per type de bestaande instrumenten (en organen) toe.

Instrumenten van MST

MST voelt zich verantwoordelijk voor het omgevingsmanagement richting alle stakeholders. Inhoudelijk krijgt het omgevingsmanagement vorm aan de hand van de participatieladder:



Figuur 4. Participatieladder

Informeren, inspreken en consulteren zijn vormen van communicatie. Hier ligt geen beslissingsbevoegdheid bij de participanten. Momenteel wordt er al veel ingezet op informeren. Inspreken en consulteren zetten we gericht in voor het uitfaseringsplan voor toestellen en bij toekomstige trajecten.

Voor deze communicatie zet MST de volgende communicatie-instrumenten in:

- Huidige instrumenten:
  - Bezoeken medewerkers en management
  - Inspraakoverleggen (ad hoc)
  - MST-website met aparte omwonendenpagina, LinkedIn, Facebook, Instagram en Twitter
  - Notificatieservice voor extensies
  - Berichtenservice voor grondgeluid
  - Circulaires per e-mail en per brief

    - Persoonlijk contact inzake actuele en acute overlast
    - Informatiesessies/-gesprekken
- Mogelijke nieuwe instrumenten:
    - Buurtnieuws
    - Informatiepunt/-loket met informatie over geluid, uitstoot, vliegroutes, baangebruik, etc.
    - Burendagen
    - Omgevingsapp
    - Participatietafel (per thema)
    - Inloopuren
    - Open dagen

Naast communicatie, vinden we het belangrijk dat de aan- en omwonenden en de andere belanghebbenden kunnen meedenken en meedoen (de hogere treden van de participatieladder). Om deze reden richten we ons op het opzetten van participatie. Concreet betekent dit dat we in gesprek gaan op basis van specifieke thema's of onderwerpen. Hiervoor organiseren we participatietafels met verschillende samenstellingen. We streven hierbij naar direct en rechtstreeks contact met de aan- en omwonenden en/of de andere belanghebbenden zelf. De thema's bepalen we in overleg met de stakeholders (omwonenden, natuurorganisaties, CRO, Provincie Limburg, gemeenten, etc.) onder andere op basis van de meldingen en actuele ontwikkelingen. Belangrijk hierbij is dat, zoals ook benoemd in de basisprincipes, iedereen zich vertegenwoordigd voelt of herkent in de standpunten die per thema aan bod komen. Door per thema een wisselend panel in te richten, bereiken we een grote groep mensen en is deelname laagdrempelig.

Instrumenten of organen van stakeholders

Naast de activiteiten vanuit MST zelf, zijn stakeholders actief en richten eigen organen of instrumenten op om zichzelf te verenigen en/of signalen af te geven (zoals Omwonenden MAA, waarmee ieder kwartaal overleg plaatsvindt). Hoewel MST voor de participatie zelf denkt aan inspraakmomenten, is er in gesprekken met omwonenden ook gesproken over het oprichten van een specifiek panel. Aanleiding hiertoe was de omgevingsparticipatie ten aanzien van de uitfasering/vlootvernieuwing. De omwonenden tijdens de Ronde Tafel-bijeenkomsten stelden voor een panel op te richten met omwonenden die mee willen denken over issues. Kleine groepen van wisselende samenstelling, kunnen zo op thema –dichtbij de leefwereld- in gesprek gaan met MST om te komen tot verdere hinderbeperking en/of verbetering van de leefomgeving. MST wil dit idee samen met de bedenkers ervan, verder vormgeven. De status van deze paragraaf is daarmee nadrukkelijk een concept dat we begin 2023 graag verder uitwerken met omwonenden.

Gedeelde en onafhankelijke instrumenten of organen

Tot slot zijn er enkele instrumenten en organen die ofwel bestaan uit een samenwerking tussen partijen, ofwel onafhankelijk zijn opgericht: de Commissie Regionaal Overleg (CRO), het Klachten Informatie Centrum Limburg (KICL) en de Stichting Beheer Omgevingsfonds die zal worden opgericht (amendement 145).

Commissie Regionaal Overleg Maastricht

De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht (CRO) is een overlegorgaan van bewoners, bestuurders, bedrijven en de luchtvaartpartijen. Dit orgaan is op 1 januari 2014 ingesteld door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en vertegenwoordigt de belangen van de partijen nabij en omtrent MST. De CRO staat voor het optimaliseren van het gebruik van de luchthaven en het beperken van de hinder. Hierbij treedt de CRO niet in de taken en bevoegdheden van de in de commissie vertegenwoordigde partijen, maar beoogt deze taken en bevoegdheden zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. In de Commissie zitten omwonenden, vertegenwoordigers van de gemeentebesturen van Beek, Meerssen en Maastricht, de Natuur & Milieufederatie, de Limburgse werkgevers, de Provincie Limburg, MST, general aviation, luchtvaartmaatschappijen en de luchtverkeersleiding. De CRO staat onder leiding van een onafhankelijke voorzitter, die geen deel uitmaakt van en geen belangen heeft in een van de in de commissie zitting hebbende partijen.

We vinden het belangrijk dat ook niet-leden van dit orgaan een mogelijkheid hebben om punten aan te leveren bij de CRO. Omwonenden van de luchthaven kunnen dit bijvoorbeeld doen via omwonenden in de CRO. Namen en e-mailadressen van de omwonendenleden staan op de website van de CRO en de telefoonnummers zijn bij de secretaris van de CRO verkrijgbaar.

Met betrekking tot haar eigen rol zet MST zich actief in om alle partijen in de CRO op een juiste manier te informeren en te faciliteren in het verminderen van vermijdbare hinder en het bevorderen van de kwaliteit van de omgeving. Ook voor het verbeteren van onze eigen participatie en informatiefunctie is MST in overleg getreden met de CRO. Daarnaast maakt MST onderdeel uit van de CRO-werkgroep Melding en Hinder, die hinderbeperkende maatregelen voorstelt op basis van de meldingenrapportage.

Klachten Informatie Centrum Limburg

Het Klachten Informatie Centrum Limburg (KICL) is een onafhankelijke stichting. Het KICL draagt zorg voor de registratie, behandeling, analyse en rapportage van hindermeldingen over vliegverkeer in de regio (zowel vanuit MST als de luchthaven Luik Bierset). Daarnaast kunnen omwonenden bij het KICL terecht met vragen en voor informatie over regelgeving over vliegverkeer en milieu en gezondheid. Het KICL is sinds 2019 ook het loket voor meldingen over grondgebonden hinder van de luchthaven, waarna zij deze doorgeeft aan de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD).

Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport

Op 3 juni hebben Provinciale Staten van de Provincie Limburg besloten over de toekomst van de luchthaven MST. Met de aanname van amendement 145 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA' is een heldere doelstelling ontstaan voor de doorontwikkeling van de luchthaven. MST wordt van vitaal belang geacht voor zowel onze regio als de nationale infrastructuur en heeft draagvlak onder een meerderheid van de Limburgers. Tegelijkertijd wordt onderkend dat de luchthaven ook negatieve effecten heeft op de leefbaarheid in het gebied rondom de luchthaven. Geluidhinderreductie, verduurzaming en het verbeteren van de relatie met de omgeving, krijgen daarom prioriteit bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven. Negatieve omgevingseffecten van het bestaan van de luchthaven worden erkend en dienen geminimaliseerd te worden. Naast dat het aantal gehinderden omlaag gebracht wordt gaat ook de ontwikkeling van Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport bijdragen aan het verminderen van de overlast voor omwonenden.

De Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA heeft als doel het verbeteren van de leefbaarheid rondom de luchthaven MST voor haar inwoners. De naam van de stichting betreft een projectnaam die definitief

bepaald wordt bij de oprichting van de stichting. Het fonds verstrekt subsidies aan particuliere initiatieven voor activiteiten of projecten die een bijdrage leveren aan het bevorderen van de leefbaarheid in de regio van de luchthaven MST. Ook kan de stichting eigen initiatieven in dit kader ontplooien. Door subsidies te verstrekken wil de stichting een positieve bijdrage leveren aan de omgeving en allen die hier wonen. De behoeften van de bewoners staan hierbij centraal.

De rol van MST bij de Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA

MST vindt het van belang dat zij ook een bijdrage levert aan het verbeteren van de omstandigheden van de bewoners en overige omliggende stakeholders. Daartoe is in de businesscase een bedrag van € 3 mln vrijgemaakt om bij te dragen aan de Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA. De bijdrage zal bestaan uit 6 tranches van € 500.000 per jaar, startend in 2023. Daarnaast zal MST haar bijdrage leveren door middel van boetes voor maatschappijen die na 23:00 moeten landen op MST. Deze boetes bestaan uit een verdubbeling van de start- en landingskosten op het moment dat een vliegtuig landt buiten de openingstijden. Deze extra bijdrage wordt jaarlijks op het eind van het jaar overgemaakt naar het omgevingsfonds.

Organisatie van het omgevingsmanagement

Organisatorisch borgt MST het omgevingsmanagement door dit steviger te verankeren in de afdeling marketing en communicatie. Deze afdeling coördineert zowel de communicatie als participatie vanuit MST en houdt contact met de gedeelde/onafhankelijke organen vanuit de belanghebbenden. Ook zorgt MST voor een aanspreekpunt voor de omgeving.



8. Ruimtelijke ontwikkeling

We voorzien dat we de komende jaren op het gebied van vastgoed veel betere resultaten kunnen realiseren dan afgelopen periode het geval is geweest. Zo gaat het vastgoed profiteren van de beoogde transitie van MST in de komende jaren. Tegelijkertijd gaan we, naast de ontwikkelkansen op het gebied van vastgoed en de hiermee samenhangende ruimtelijke indeling, aan de slag met de staat van het onderhoud. Dit gaat over zowel het uitvoeren van het regulier gepland preventief en correctief onderhoud als over het inlopen van achterstallig onderhoud (vastgoed en infrastructuur). In dit hoofdstuk beschrijven we de visie op het vastgoed, de ruimtelijke ontwikkeling die de komende jaren aan de orde is en het onderhoud. De basis hiervoor is voor een deel reeds gelegd in de grond- en vastgoedstrategie zoals deze onderdeel uitmaakte van de besluitvormingsstukken van Provinciale Staten op 3 juni 2022.

Het huidige vastgoed en de gronden van de luchthaven

Het gebied waarop de grond- en vastgoedstrategie betrekking heeft omvat primair de gronden in eigendom van de Provincie Limburg benodigd voor de exploitatie van het vliegveld MST en de gronden in eigendom bij ontwikkelingsmaatschappij LDAVM. Daarnaast worden omliggende terreinen met (mogelijke) raakvlakken meegenomen in de deze strategie.

Figuur 5 illustreert de huidige eigendomssituatie van het luchthavenareaal (een meer gedetailleerd beeld van de eigendomssituatie is weergegeven in bijlage II). De gronden die benodigd zijn voor de luchthavenexploitatie zijn paars gearceerd en zijn zoals aangegeven volledig in eigendom van de Provincie Limburg. Deze gronden worden beheerd door de vennootschap Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur BV (MAABI BV). Deze vennootschap is een 100% deelneming van de Provincie Limburg.

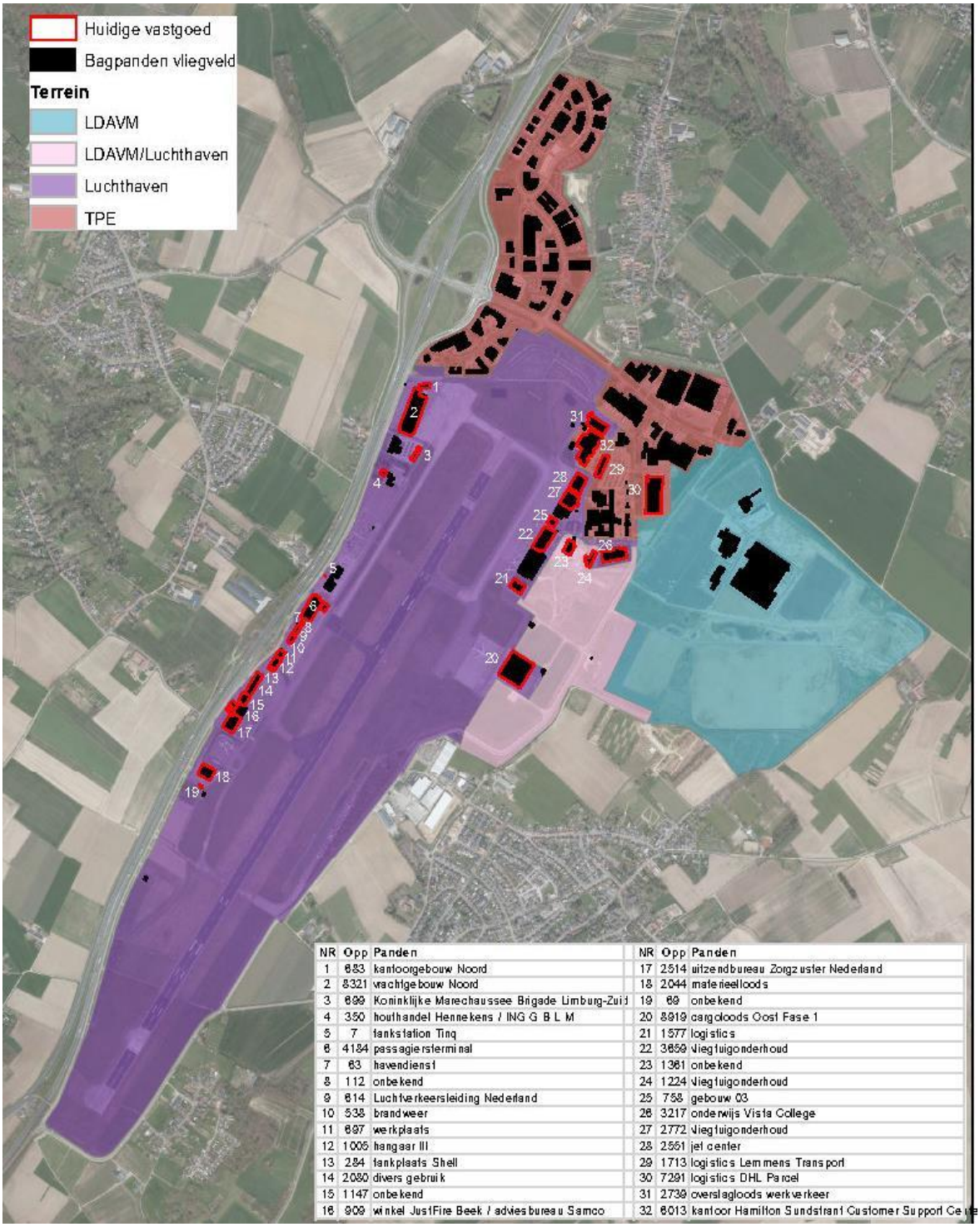
De blauw gearceerde gronden zijn in eigendom bij LDAVM (Land Development Aviation Valley Maastricht). LDAVM is voor 80% in eigendom bij de Provincie Limburg en het resterende deel bij twee private vennootschappen. Deze BV/CV is een onderneming met als doel de gronden in de onderneming bouwrijp te maken en uit te geven (verkoop en uitgifte deels in erfpacht).

De gronden van de luchthaven zelf worden beheerd door MAABI BV. Het eigendom berust bij de dochteronderneming ALTMAA BV van de Provincie Limburg. MAABI BV is de assetmanager van de gronden en gebouwen waarvan een deel via de concessieovereenkomst aan de luchthavenexploitant (MAA BV) in gebruik is gegeven.

De gronden in het ontwikkelingsbedrijf LDAVM ressorteren onder de directie van deze BV/ CV-constructie. De Provincie Limburg speelt via direct en indirect aandeelhouderschap een belangrijke rol (80% eigendom) maar deelt het eigendom met twee private aandeelhouders. De gronden ten westen van Europalaan zijn in eigendom bij LDAVM en de gronden ten oosten van de Europalaan zijn weer uitgegeven in erfpacht. Het blooteigendom van deze gronden uitgegeven in erfpacht berust bij ALTMAA BV.

Rol gemeenten

MST bevindt zich hoofdzakelijk binnen de gemeentegrens van de gemeente Beek. De gelieerde gebieden liggen zowel binnen de gemeente Beek als de gemeente Meerssen. Voor grond- en vastgoedontwikkelingen binnen het gebied zijn zij het bevoegde gezag. Binnen de grenzen van de gemeente Beek ligt tevens het grootste gedeelte van het bedrijventerrein LDAVM en bevindt zich het bedrijventerrein Technoport Europe (TPE). Daarnaast liggen de woonkernen Geverik, Kelmond, Ulestraten en Schietecoven relatief dicht bij het luchthaventerrein en de start- en landingsbaan.



NR	Opp	Panden	NR	Opp	Panden
1	683	kantoorgebouw Noord	17	2514	uitzendbureau Zorgzuster Nederland
2	8321	vrachtgebouw Noord	18	2044	materieelloods
3	699	Koninklijke Marechaussee Brigade Limburg-Zuid	19	69	onbekend
4	350	houthandel Hennekens / ING G B L M	20	8919	cargoloods Oost Fase 1
5	7	tankstation Tinq	21	1577	logistics
6	4184	passagiersterminal	22	3659	vliegtuigonderhoud
7	63	havendienst	23	1361	onbekend
8	112	onbekend	24	1224	vliegtuigonderhoud
9	614	Luchtverkeersleiding Nederland	25	758	gebouw 03
10	538	brandweer	26	3217	onderwijs Vista College
11	697	werkplaats	27	2772	vliegtuigonderhoud
12	1005	hangaar III	28	2551	jet center
13	284	tankplaats Shell	29	1713	logistics Lemmens Transport
14	2080	divers gebruik	30	7291	logistics DHL Parcel
15	1147	onbekend	31	2739	overslagloods werkverkeer
16	909	winkel JustFire Beek / adviesbureau Samco	32	6013	kantoor Hamilton Sundstrand Customer Support Ce

Figuur 5. Overzichtskaart van het luchthaventerrein

Kansen en bedreigingen van het vastgoed van MST (SWOT)	
Sterktes • Goede locatie (zichtbaar langs de A2, veel verkeer) • Aanwezigheid van een hotel en restaurants • Goede bereikbaarheid met de auto en fiets • Centrale ligging in de Euregio en ten opzichte van bedrijventerreinen en stedelijke centra • Veel aanwezige functies (MRO, GA, vracht en passagiers)	**Zwakten** • Versnippering van de functies • Inefficiënte situering van gebouwen • Geen optimaal gebruik van gronden rond de luchthaven • Achterstallig contract/property management • Achterstallig onderhoud, weinig duurzaam • Strategie en organisatiestructuur • Weinig faciliteiten op de werklocaties • Slechte ontsluiting op het openbaar vervoer
Kansen • Met relatief weinig middelen kunnen grote verbeteringen gerealiseerd worden in functies, organisatie en strategie • Retail- en vastgoedkansen op de A2-zone op zowel eigen grond als op grond van derden • Vrij grondgebied (ca. 18ha) aan de oostzijde nog ontwikkelbaar • Goed contact met gemeente en Provincie • Aviation en eAviation-cluster ontwikkelen • Ontwikkelen van een duurzame werklocatie • Gebiedsmanagement	**Bedreigingen** • Een groot deel van de grond is niet in bezit van MST en daardoor moeilijk stuurbaar (sturing, verpaupering, branding, etc.) • Plafond ultrafijnstof en CO_2 • Weinig operationele verharding aan de luchtzijde • Concurrentie van nabijgelegen Technoport Europe • Weinig binding met generieke logistieke spelers • Geen gezamenlijke positionering naar de arbeidsmarkt

Toekomstige situatie van het vastgoed

Om het vastgoed op een strategische wijze te ontwikkelen, gaat MST uit van een viertal succesfactoren:

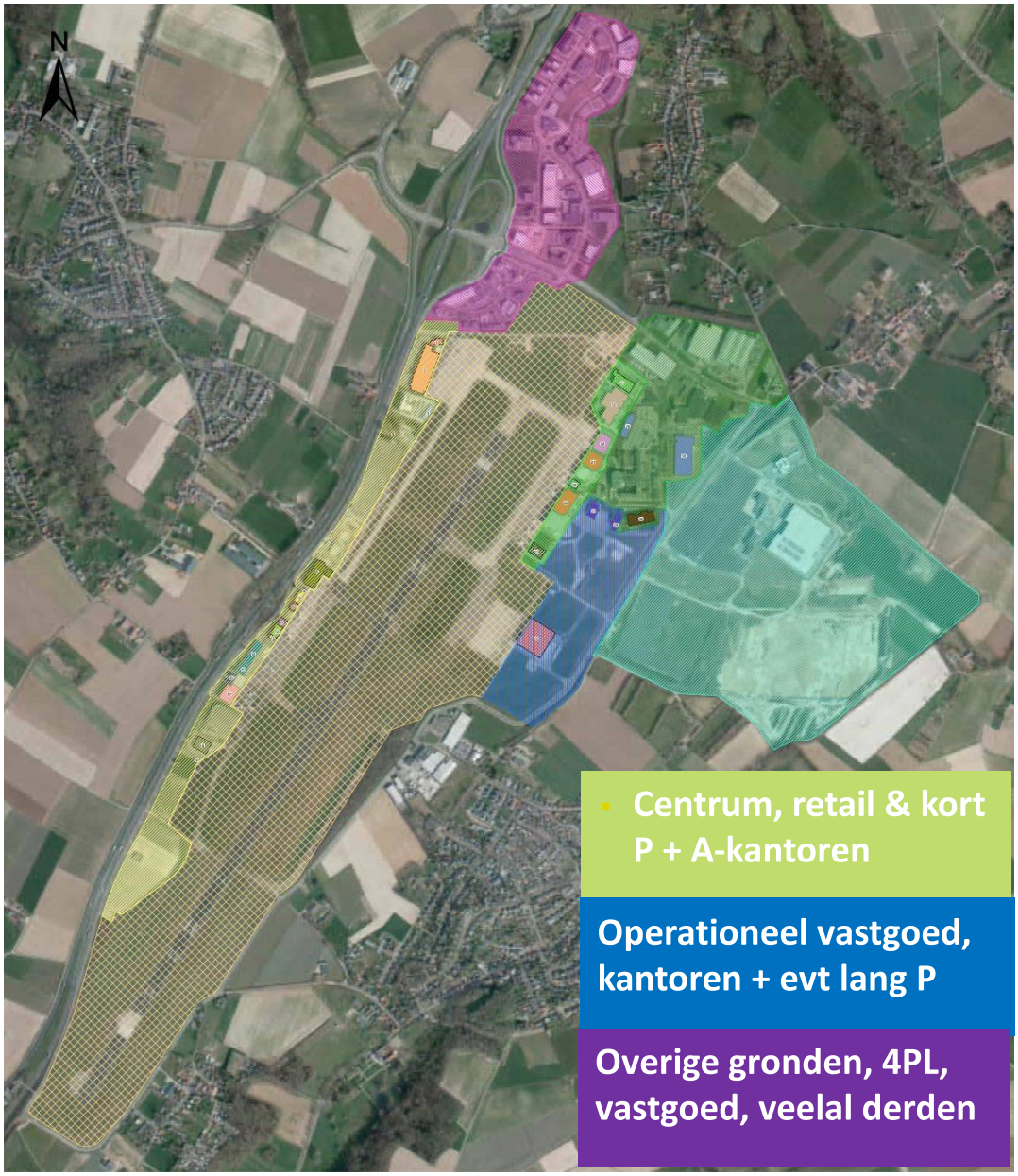
Mensen	Succesvolle luchthavens richten zich op mensen. Met name de mensen die in de omgeving wonen, werken op en bedrijven hebben op de luchthaven en in het luchthavengebied. Belangrijk is daarom om het type klanten te identificeren dat de ontwikkeling op een luchthaven kan aantrekken. Dat geldt ook voor passagiers, luchthavenmedewerkers, omwonenden en beslissers in het lokale bedrijfsleven.
Plaats	Succesvolle luchthavens concentreren zich bij het ontwikkelen sterk op 'plaats'. Zij ontwikkelen locatiespecifieke strategieën die de unieke geografische voordelen van hun luchthaven benutten en omgaan met marktlacunes in de directe omgeving van de luchthaven.

Partners	Succesvolle luchthavens coördineren wat er wordt gebouwd aan de luchtzijde, de landzijde en buiten de omheining om ontwikkelingsstrategieën te bevorderen die elkaar aanvullen (in plaats van met elkaar concurreren). Om dit te doen, creëren ze strategische partnerschappen met belangrijke belanghebbenden in het luchthavengebied, waaronder zowel particuliere ontwikkelaars als plannings- en economische ontwikkelingsbureaus in de publieke sector.
Positionering	Succesvolle luchthavens positioneren hun project om zowel interne ondersteuning op te bouwen, binnen de luchthaven, als externe ondersteuning bij klanten, investeerders en overheidsfunctionarissen. Het vinden van de juiste positionering is cruciaal om uit te leggen hoe een project aansluit bij de strategische langetermijndoelen van de luchthaven en de lokale gemeenschap. Positionering helpt ook om uit te leggen waarom dit specifieke project nu moet worden gebouwd.

Met deze succesfactoren in gedachten gaat MST aan de slag met haar vastgoedontwikkeling. De eerste stap hiertoe is het opstellen van een masterplan. MST verwacht in 2023 dit masterplan te maken als onderdeel voor het businessplan dat volgend jaar wordt vastgesteld. Dit masterplan zal tot stand komen met specialisten.

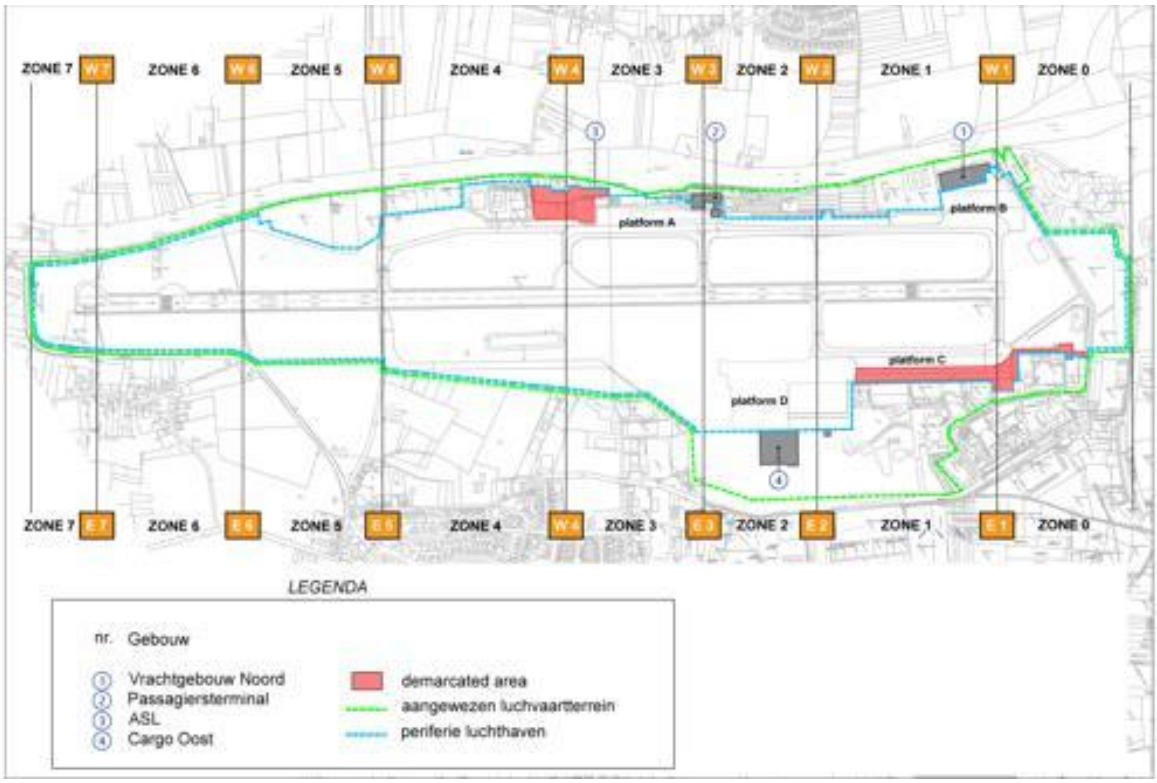
Tot op heden heeft MST met enkele specialisten, waaronder (ex-)Schipholmedewerkers, reeds gekeken wat de principes van een masterplan zouden moeten zijn. Hieruit volgen de volgende uitgangspunten:

- **Activiteiten gericht op passagiers en bezoekers worden geconcentreerd in het centrum.** Dit zijn in ieder geval de terminal en de (eventuele) toekomstige eAviation-terminal en -faciliteiten, het openbaar vervoer en de kiss & ride. Ook zouden hier retail, premium parkeren en premium kantoren moeten komen.
- **Operationeel vastgoed moet ten zuidwesten van het centrum gevestigd zijn.** Dit gaat over al het operationeel vastgoed, de overige kantoren en het te ontwikkelen 'lang parkeren'. De kop van centrum is ook blauw in verband met de daar al gevestigde afhandelingsloods die nog niet geheel afgeschreven is.
- **MST blijft zeer betrokken bij de verdere ontwikkeling van overige gronden.** Overige delen van de gronden zijn voor het merendeel van derden, waardoor MST er maar beperkte invloed op heeft. Voor het weren van grondgeluid, uitbouwen van het aviation ecosysteem en duurzame (aviation) ecosystemen, als ook voor een goede verkeersroulatie is MST wel zeer betrokken bij de verdere ontwikkeling daarvan.
- **De oostzijde van de luchthaven concentreert zich op maintance en cargoafhandeling.** In dit gebied bevinden zich reeds enkele onderhoudsbedrijven zoals MAAS en SAMCO. Tevens staat hier de relatief nieuwe cargoloods-oost en is er nog ruimte voor nieuwe ontwikkelingen op de gronden van cluster 1 & 2 van LDAVM. Om zowel qua exploitatie als qua ruimtelijke invulling een eenduidig beeld te scheppen lijkt het wenselijk om op deze locaties gelijke functies te ontwikkelen.
- **Bij alle toekomstige ruimtelijke en infrastructurele plannen is er aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.** In het rapport van Van Geel (2021) is opgemerkt dat bij de herinrichting van de luchthaven ook geïnvesteerd dient te worden in de ruimtelijke kwaliteit. Dit dient onderdeel te zijn van alle toekomstige vastgoed- en infrastructurele plannen. We hebben dit niet als een aparte kostenpost opgenomen in de businesscase, maar nemen dit mee in de uitvoering.



Figuur 6. 'Vlekkenplan' met de uitgangspunten voor het masterplan

Bij het maken van een masterplan wordt ook een 'Airside-plan' gemaakt. Daarin maakt MST een toekomstbestendig plan voor de 'schone' gebieden en 'vuile' gebieden. Deze gebieden hebben te maken met het screeningsniveau voor passagiers. Een schoon gebied betreft een gebied waar een door de EU geaccepteerd screeningsniveau geldt. Transferpassagiers kunnen vanuit deze vluchten meteen doorlopen naar hun volgende vlucht. Het deel van de luchthaven waarvan het screeningsniveau niet door de EU geaccepteerd is, noemt men een vuil gebied, hier moeten Transferpassagiers nog door een securityfilter. De situatie nu is hieronder afgebeeld waarbij te zien is dat de vuile gebieden (rood) afgewisseld worden door schone gebieden.



Figuur 7. Huidige situatie luchthaventerrein

Bereikbaarheid

Met betrekking tot bereikbaarheid vindt MST het belangrijk dat de luchthaven goed en duurzaam te bereiken is. Dit vraagt om een hoogwaardige verbinding met de omliggende steden via het openbaar vervoer. Ook hebben fietspaden de aandacht, waarbij we ons realiseren dat fietsveiligheid ter hoogte van het voorterrein van de terminal en de ontsluitingen van de parkeerlocaties verbeterd dient te worden. De Provincie Limburg en Schiphol hebben reeds afgesproken zich in te spannen voor een betere OV- en fietsverbinding van en naar MST.

eAviation-cluster

In het masterplan zal ook gekeken worden naar wat er nodig is om eAviation goed te kunnen faciliteren. De toekomst moet nog uitwijzen wat dit vraagt aan inspelen op verschillende aandrijvingen (batterij, elektra en waterstof), materialen, technieken, fabrikanten die werken aan e-vliegtuigen, laadinfrastructuur, groene stroom en benodigd onderhoud. Naast deze fysieke zaken vraagt eAviation mogelijk om nieuwe (evaluatie van) veiligheids- en geluidscontouren, beleidskaders en aanpassingen van de huidige wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid. Ook dient er voldoende personeel en kennis in huis te komen, zoals gecertificeerde piloten en onderhoudspersoneel. Tot slot is er kennis en onderzoek nodig van kennisinstellingen en financiering door financiële instellingen waaronder het LIOF en seed-capital funds.

Naast dat eerdergenoemde onduidelijkheden uitdagingen zijn voor eAviation, zijn het ook allemaal kansen. Voor MST zelf is dit ook een kans: er zijn diverse partijen die willen experimenteren, met elkaar samen willen werken en van elkaar willen leren. MST speelt daarop in door in de komende jaren dit soort partijen onderdak te bieden op de luchthaven, door als *eAviation cluster* te fungeren. Een dergelijk cluster zal onderdeel zijn van het eAviation-ecosysteem, waarbij de start- en landingsbaan van MST de mogelijkheid biedt veel zaken ook in de praktijk te testen.

MST maakt hiervoor in 2023 met behulp van expertise van SNBV een programma. In dit programma gaan partijen die actief zijn of willen worden in eAviation samen met de luchthaven aan de slag met het opzetten van het eAviation-cluster. Hierbij buigen de partijen zich over de vraag welke ruimte en faciliteiten er nodig zijn voor eAviation en hoe ze dit in gezamenlijkheid kunnen opzetten.

Van masterplan en strategie naar realisatie

Voorgaande algemene beschouwing geeft inzicht in de huidige situatie, de kansen en bedreigingen, de toekomstige situatie voor de ruimtelijke ordening, de positionering van de functies en de huidige situatie en potentie van het vastgoed. Het komen van deze beschouwing tot realisatie, vraagt een doordachte aanpak op weg naar realisatie. In deze paragraaf belichten we onze aanpak.

De op dit moment ingeschatte potentie van een geoptimaliseerde vastgoedexploitatie is:

Vastgoed exploitatie potentie (vanaf 2030)	
Verhuur	€ 1.200.000 (exclusief btw)
Erfpacht	€ 800.000 (exclusief btw)
Totaal	**€ 2.000.000 (exclusief btw)**

Tabel 6. Potentie van vastgoedexploitatie

Deze potentie gaan we benutten aan de hand van de aanpak zoals hieronder toegelicht.

Aandachtsgebied	Acties	Periode	Beoogd effect
Bestaand vastgoed	1. Uitvoeren achterstallig onderhoud 2. Upgrade diverse gebouwen/infrastructuur 3. Flexibel/multifunctioneel gebruik voorzieningen faciliteren	2023 - 2025	• Vergroten van de verhuurbaarheid op de korte termijn
Verhuur vastgoed en erfpacht gronden	1. Optimalisatie huidig contractmanagement	2023 – 2026	• Vergroten van het opbrengend vermogen (+/- 20%)
Ontwikkeling nieuw vastgoed/ infrastructuur	1. Opstellen masterplan vastgoed/ infrastructuur	2023	• Een concreet eindbeeld ruimtelijke ordening/ gebiedsindeling luchthaven • Fasering op hoofdlijnen • Investeringsplanning • Potentie van het opbrengend vermogen (+/- 40%)
Realisatie nieuw vastgoed/ infrastructuur	In afhankelijkheid van masterplan, aanvangend met: 1. Nieuwe parkeerplaats 2. Upgrade VGN (levensduurverlengend) 3. Upgrade P1 (levensduurverlengend) 4. Start beeldvorming eAviation-cluster/ logistiek cluster/ retail- en leisure-functie	Vanaf 2023	• Vergroten van het opbrengend vermogen van parkeerinkomsten • Optimalisatie van vrachtafhandeling/ voorkomen desinvestering • Vergroten van het opbrengend vermogen en voorkomen desinvestering • Doorontwikkeling van deze clusters als dragers onder het businessplan mogelijk maken
Gebiedsmanagement	1. Samenwerking met andere gebieden (bijv. TechnoPort); 2. Branding van gebied en gebouwen; 3. Verbeteren/optimaliseren bereikbaarheid MST middels OV 4. Uitgifte/exploitatie nog beschikbare gronden cluster 1 en 2	Vanaf 2022	• Vormgeving van allianties • Synergie in plaats van concurrentie • Inbedding/ binding met omgeving • Inpassing in omgeving/ ruimtelijke kwaliteit • Focus op luchthaven-gebonden bedrijfsactiviteiten

Randvoorwaarden

Om deze maatregelen uit te kunnen voeren zijn er zowel organisatorische wijzigingen als grote investeringen nodig.

Organisatorische wijzigingen

Momenteel zit er in de vennootschappen MAABI en MAA personeel dat aan operationeel en commercieel vastgoed werkt. Om de organisatie te verstevigen wordt alle expertise omtrent beheer en ontwikkelen van infrastructuur, grond en vastgoed gebundeld binnen MAABI BV.

Daarnaast is nog niet duidelijk welke mankracht benodigd is. De benodigde mankracht zou geanalyseerd en besloten moeten worden na participatie door SNBV, naar verwachting begin 2023.

Benodigde investeringen

De komende jaren zijn aanvullende investeringen nodig om een kwaliteitsslag te maken en zullen onderhoudsbudgetten structureel opgeschaald en begroot moeten worden om het vereiste kwaliteitsniveau te waarborgen en nieuw achterstallig onderhoud te voorkomen (zie tabel 7)[17]. Hierbij gaat het om onderhoud aan zowel het vastgoed als de infrastructuur. Op hoofdlijnen betreft het onderstaande onderhoudsopgaven.

Onderhoud	Kosten (€ mln.)	Jaar van investeren 2023	2024	2025
Verharding baan (baanrenovatie)	35,3			
Verharding platform B en taxibaan W	21,7			
Renovatie P1	1,1			
Upgrade Cargo Terminal North (A2-zijde)	2,8			
Onderhoud van het overig vastgoed	8			
Security scan	1,5			
Cooling system	0,4			
Legionella	0,2			
Security - gebiedsstatus	0,4			
Totaal	71,4			

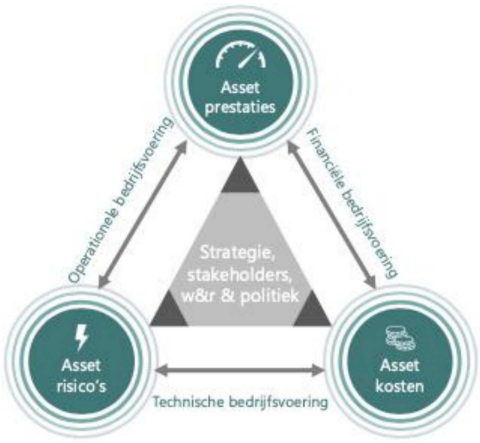
Tabel 7. Investeringen in achterstallig onderhoud

Organisatie assetmanagement

Naast vastgoed is de afgelopen jaren, mede gezien de onzekerheid over de toekomst van de luchthaven, ook bewust nauwelijks ingezet op het doorontwikkelen van asset-/projectmanagement binnen de organisatie. Net als voor vastgoedontwikkelingen maakt MST met dit businessplan ook voor dit onderdeel ruimte in de begroting voor de komende jaren (zie ook Strategie/strategische doelen tot 2024, onderdeel non-aviation).

[17] De vaste bedragen zijn al geïndexeerd. De jaarlijkse bedragen worden in de businesscase automatisch geïndexeerd.

Instandhouding van assets en infrastructuur draait om het vinden en behouden van de optimale balans tussen de gewenste prestaties (e.g. beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid), risico's (e.g. verstoringen, veiligheid/compliance) en kosten van een asset over de gehele levensduur. Daarmee is instandhouding niet enkel een technische discipline, maar een samenspel van techniek, operatie en financiën, binnen de kaders van wet- en regelgeving, lopende contracten/overeenkomsten, strategie en onder invloed van de diverse stakeholders die betrokken zijn bij de luchthaven (zie figuur 8).



Figuur 8. Afwegingsmodel assetmanagement

De afwegingen die gemaakt worden komen in basis neer op drie vragen:

- Operationeel: welke mate van continuiteit vereist de luchthavenoperatie? Meer operationele risico's of juist hogere prestaties?
- Techniek: investeren in meer onderhoud en vervanging, of accepteren van hogere risico's op uitval of non-compliance tegen lagere levensduurkosten?
- Financieel: wat is het optimale rendement van de assets; loont hogere beschikbaarheid tegen hogere kosten?

Bovenstaand basisprincipe is leidend voor de vormgeving en inrichting van assetmanagement binnen MST. Hoewel de organisatie van MST compact is, zijn de operationele, financiële en technische verantwoordelijkheden voor instandhouding van de assets en infrastructuur goed geborgd. Daarnaast is het van belang dit basisprincipe van assetmanagement op een juiste wijze door te vertalen naar de specifieke situatie van MST. Hierbij onder meer rekening te houden met de specifieke karakteristieken van de operatie, ruimtelijke ordening op de luchthaven, organisatie- en uitvoeringswijze van onderhoud op dit moment en beoogde nieuwe governancestructuur.

Aanpak assetmanagement

Gezien de omvang van de opgave en de hiervoor beschikbare tijd is het van belang om het proces van ontwikkeling op de juiste manier te doorlopen en goed te verbinden met de realisatie van de opgave. Beiden vinden namelijk simultaan plaats. Gedacht wordt aan de volgende fasegewijze aanpak:

- Begin 2023: doorvertalen van het basisprincipe assetmanagement in 'maatwerk' assetmanagement aan de hand van een visie en strategie voor MST.

- Eerste helft 2023: doorvertalen en verder uitwerken van de geschetste onderhoudsopgave aan de hand van de MST-visie op assetmanagement in termen van scope, marktstrategie en meer. Dit gaat niet alleen over eenmalig achterstallig onderhoud, maar ook over regulier preventief en correctief onderhoud. Daarnaast regelen we de randvoorwaardelijke organisatie- en bedrijfsvoeringstechnische aspecten binnen MST in.

Tweede helft 2023: het assetmanagement is geïmplementeerd en de uitvoering start.


PASPOORT

9. Marketing

Dit hoofdstuk beschrijft onze visie op het gebied van de marketing van MST. Hierin geven we een analyse van de kernactiviteiten en gaan we in op de beoogde doelgroepen en middelen.

Momenteel richten onze marketingactiviteiten zich voornamelijk op de aviation-activiteiten van de luchthaven met een focus op passagiers en cargo. Voor beide sectoren wordt ingezet op de luchtvaartmaatschappijen als zijnde belangrijkste stakeholder. Een verdere versteviging en professionalisering van de marketingactiviteiten is gewenst om de strategische doelen te behalen. De kennis en ervaring van SNBV zijn hierbij zeer welkom.

De strategische doelen (hoofdstuk 5) die volgen uit de missie en visie vragen om een herijking van de marketingdoelen en -activiteiten van de verschillende (kern)activiteiten van Maastricht Aachen Airport. In dit hoofdstuk staan per (kern)activiteit en marketingdoelstellingen KPI's voor de korte termijn, inclusief de strategie en planning wanneer we deze doelstellingen willen realiseren.

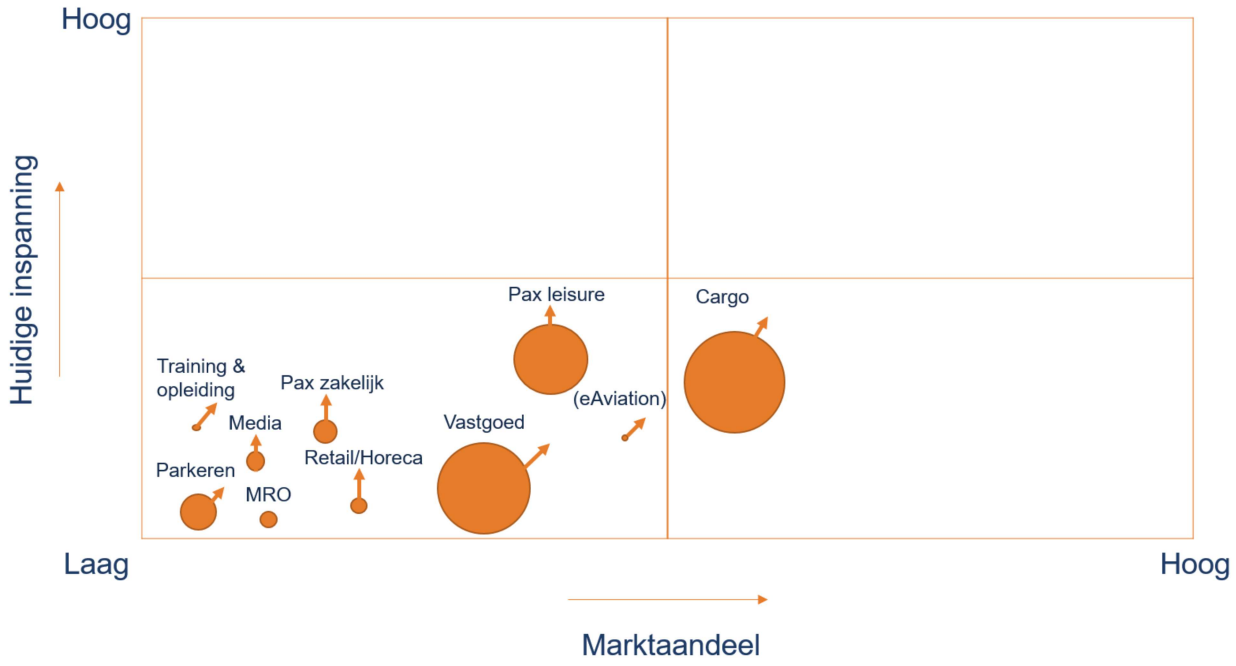
Visie op marketing

Marketing omvat onze activiteiten, functies en processen voor het creëren, communiceren, leveren en ruilen van waarde proposities (producten, diensten, services en voordelen) die waarde hebben voor klanten, partners en de maatschappij: '*Marketing deals with identifying and meeting human and social needs*'. Kortom, we zetten ons in om de wensen en behoeften van onze klanten, zowel passagiers als zakelijke klanten en samenwerkingspartners, goed in beeld te krijgen en daar waar mogelijk aanvullende service te bieden. Door het bieden van extra service, gemak en slimme aanvullingen voor onze passagiers en zakelijke klanten zorgen we voor een positieve klantervaring en leggen we een basis voor het aangaan van duurzame klant- en samenwerkingsrelaties. Reizen via en samenwerken met Maastricht Aachen Airport is niet alleen veilig en duurzaam, maar ook makkelijk, ontzorgend en plezierig.

Analyse van de kernactiviteiten

De kernactiviteiten zijn de activiteiten waar we ons als bedrijf en in de marketing op richten en vormen de basis voor een nog verder uit te werken marketingplan. Hieronder gaan we voor de kernactiviteiten nader in op de doelgroepen en middelen.





Figuur 9. Inspanning en marktaandeel per kernactiviteit. De grootte van de cirkel geeft een beeld van de bijdrage aan de omzet van MST. De pijl geeft de beoogde ontwikkeling aan.

Marketing per kernactiviteit

Cargo

Van alle (kern)activiteiten levert de vracht(afhandeling) de grootste bijdrage aan onze omzet. Richting de toekomst intensiveren we de huidige (marketing)inspanningen, waarbij we een aantal doelen nastreven:

1. Vergroten van de (regionale en internationale) naamsbekendheid van Maastricht Aachen Airport als tweede vrachtluchthaven van Nederland. Zichtbaar maken waar we goed in zijn. Inspelen op de actualiteit om de eigen sterke punten naar voren te laten komen. Denk bijvoorbeeld aan het paardenhotel rond het JIM, afhandeling van vrachtverkeer van verse bloemen rond Moederdag en feestdagen.
2. Optimaliseren van de merklading als een complete vrachtluchthaven, die door de kleinschaligheid uitermate geschikt is voor pilots en innovatieve projecten waarbij flexibiliteit, kennis en korte lijnen belangrijk zijn.
3. Vergroten van de naamsbekendheid en merklading binnen nichemarkten zoals pharma, high tech en levende have.
4. Vergroten van de service die we kunnen bieden aan klanten die vracht via onze luchthaven laten vervoeren om het zakendoen met MST aantrekkelijker te maken voor de klant. Denk hierbij aan mogelijke afspraken met vervoerders om de klant daarmee een extra pakket aan te bieden, zodat de klant in één keer alles rondom het vervoer via onze luchthaven kan regelen.

5. Op peil houden en uitbreiden van de faciliteiten die een goede vrachthandling mogelijk maken. Toegankelijkheid van de luchthaven, tijdelijke opslagcapaciteit, verschillende vormen van opslag mogelijk maken (levende vracht, kwetsbare vracht, temperatuurgevoelige en vochtgevoelige vracht, snelheid van vrachthandling bij calamiteiten).

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
• Cargo luchtvaartmaatschappijen • Agenten • Shippers • Transportbedrijven	• Website en online logistieke tools • Beurzen • Open dagen • Seminars • Earned media • Vakbladen • Blogs/expert artikelen

Vastgoed

Op het gebied van vastgoed volgen we de lijn van een proactieve, geïntegreerde vastgoedstrategie. De bijbehorende marketingactiviteiten richten zich op het vergroten van de naamsbekendheid van de luchthaven en de gebouwen als vestigingslocatie.

We zijn alert op de behoeften die bedrijven hebben die zich op de luchthaven en rond de luchthaven en Avation Valley willen vestigen. We zoeken ook de samenwerking met andere bedrijventerreinen in de omgeving op, denk aan Tradeport Noord en Bamford, om daarmee het pakket aan dienstverlening voor de klanten verder te vergroten.

We houden nauw contact met de huidige bedrijven op en rond de luchthaven en monitoren of er nieuwe behoeften ontstaan met betrekking tot de ruimtes die ze huren. Waar mogelijk zetten we ons in om aan deze behoeftes te voldoen, om bestaande klantrelaties te verstevigen en voor de toekomst te behouden.

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
• (Potentiële) gebruikers luchthaven (maintenance, vliegschool, etc.) • Huurders • Bedrijfsmakelaars	• Website • Earned media • Vakbladen • Blogs/expert artikelen

Passagiers leisure

Het (relatief prijsgevoelige) passagiersvervoer levert een belangrijke bijdrage aan het draagvlak voor Maastricht Aachen Airport. Daarnaast zorgt een toename in het aantal passagiers voor een spin-off aan inkomsten uit parkeren, media en concessies (horeca en retail). Om de passagiersafhandeling efficiënt in te kunnen richten is een kritische massa nodig. Het bereiken van die kritische massa zorgt daarmee ook voor een kostenbesparing per passagier.

Met een intensivering van de marketinginspanningen beogen we:

1. de (regionale en internationale) naamsbekendheid van Maastricht Aachen Airport te vergroten.
2. de merklading te optimaliseren als kleinschalige passagiersluchthaven.
3. loyaliteit/merkvoorkeur van passagiers te vergroten.
4. het gemak en comfort voor de passagiers te vergroten tijdens elk aspect van hun reis, vanaf het moment van boeken. Hoe kunnen we het boeken van reizen, parkeren, het inchecken, het overbruggen van tijd tot aan de boarding makkelijk en plezierig maken.
5. het verkennen en aangaan van samenwerkingsrelaties met horeca en toerisme in Zuid-Limburg. Samenwerkingsmogelijkheden onderzoeken voor het kunnen aanbieden van gecombineerde pakketten, vlucht in combinatie met toegang en verblijf.
6. zichtbaar te maken wat vliegen via Maastricht Aachen Airport voor de reiziger betekent en daarbij de voordelen van het vliegen via MST te benadrukken. De reizigers vinden vooraf duidelijke informatie over wat ze kunnen verwachten als ze kiezen voor vliegen via MST. Bijvoorbeeld extra aandacht voor vliegen met kinderen of hoe gaat het in zijn werk als je huisdieren meeneemt.

Het realiseren van deze doelen leidt tot:

1. het aantrekken van een nieuwe luchtvaartmaatschappij
2. uitbreiden van bestaande klanten
3. uitbreiden van het aantal bestemmingen
4. aantrekken van stillere vliegtuigen (e.g. B737-MAX, A320NEO)
5. een toename van het aantal passagiers uit de (Eu)regio en daarbuiten vanwege het internationale karakter van evenementen in Zuid-Limburg
6. het ontwikkelen van een nieuw dienstverleningsconcept voor onze reizigers. Commerciële activiteiten ontwikkelen die gericht zijn op gemak en service voor de reizigers. Denk aan diverse winkels op de luchthaven, mogelijkheden ter ontspanning tijdens de wachttijden (denk aan entertainment, wellness en verzorging), ruimtes die gebruikt kunnen worden om te werken tijdens de wachttijden, mogelijkheden voor vervoer (denk aan pendeldienst van en naar de luchthaven naar evenementen of accommodaties).

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
• Passagiersluchtvaartmaatschappijen • Passagiers • Samenwerkingspartners van evenementen en toerisme in Zuid-Limburg • Horecaondernemers in Zuid-Limburg	• Website • Beurzen • Open dagen • Earned media • Vakbladen • Blogs/expert artikelen • Influencers • Social media • Social wifi • Online marketing • Nieuwe commerciële activiteiten op de luchthaven gericht op service, comfort en gemak voor de reizigers.

Parkeren

De parkeeropbrengsten van passagiers vormen een belangrijke inkomstenbron voor Maastricht Aachen Airport. Naast de financiële waarde vertegenwoordigt parkeren ook een waarde op het gebied van data. Met een parkeerreservering ontvangen we informatie van de passagiers en daarmee een mogelijkheid om in contact te blijven. We kunnen een reiziger dan gerichte aanbiedingen sturen en attenderen op nieuwe mogelijkheden of service die we hebben. Zo blijven we als luchthaven zichtbaar voor deze reiziger. Momenteel verricht Maastricht Aachen Airport minimale marketinginspanningen op parkeren voor passagiers. Er bestaat een mogelijkheid om online, vooraf te reserveren via de website. Behalve via social media wordt hier momenteel verder geen aandacht aan besteed. SNBV is hier al veel verder in. De kennis en ervaring van SNBV is op dit gebied een welkome aanvulling als ook aanbieders van parkeren in de regio, bijvoorbeeld Q-park.

De marketingdoelstellingen op het gebied van parkeren stellen we als volgt:

1. Stijging van parkeerinkomsten, minimaal naar rato van passagiersaantallen.
2. Ontwikkelen database ten behoeve van andere marketingdoelstellingen.
3. Ontwikkelen van parkeren met service. Bijvoorbeeld een optie voor het wassen van de auto bij terugkomst, zorgen dat een accu van een elektrische auto is opgeladen bij terugkomst, tegen een meerprijs mogelijk maken dat iemand helpt bij het inladen van de auto, paraplu's die klaar staan wanneer het regent, zorgen voor een goede beveiliging van het parkeerterrein zodat mensen met een gerust hart de auto langdurig kunnen achterlaten, elektrische fietsen die reizigers kunnen huren als ze de omgeving willen verkennen, goede aansluiting op openbaar vervoer naar steden, dorpen en evenementen in de regio.

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
• Passagiers	• Website • Social media • Online marketing

eAviation

De ontwikkeling van eAviation op Maastricht Aachen Airport is nog volop in ontwikkeling. Schiphol en MST willen zich in de samenwerking richten op de ontwikkeling tot een omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven. Daarbij zal er veel aandacht zijn voor verduurzaming en elektrisch vliegen.

De inspanningen bestaan momenteel uit deelname aan het project Power Up. Om de strategische doelen te realiseren is het volgende belangrijk:

1. (regionale en internationale) naamsbekendheid van Maastricht Aachen Airport te vergroten als innovatieve luchthaven waar wordt gewerkt aan eAviation.
2. merklading te optimaliseren als kleinschalige en innovatieve luchthaven waar eAviation gefaciliteerd wordt en een vlucht neemt.
3. naamsbekendheid en merklading te vergroten binnen een relatief nieuw marktsegment 'zakelijke reiziger' voor eAviation.
4. samenwerking aan te gaan om Maastricht Aachen Airport te laten groeien naar aan hub voor andere luchthavens.

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
• Vliegtuigfabrikanten (eAviation) • Luchtvaartmaatschappijen • Passagiers • Kennisinstellingen t.b.v. campusontwikkeling	• Website • Beurzen • Open dagen • Events • Earned media • Vakbladen • Blogs/expert artikelen • Ambassadeurs • Social media • Online marketing • Podcasts

Passagiers zakelijk

De ontwikkeling van de zakelijke reiziger hangt sterk samen met de bestemmingen en de tijden. De verwachting is dat eAviation een belangrijke rol gaat spelen voor de zakelijke reiziger.

Opleiding en training

Brandweer MAA faciliteert op Maastricht Aachen Airport opleidingen en trainingen op het gebied van veiligheid en beveiliging zoals BHV en vliegtuigbrandbestrijding. De marketingactiviteiten voor deze trainingen en opleidingen zijn gericht op:

1. merkbekendheid vergroten van Brandweer MAA als aanbieder
2. marktaandeel realiseren

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
• Bedrijven in de directe omgeving • Brandweerkorpsen • Luchthavenbrandweerkorpsen	• Website • Open dagen • Vakbladen • Blogs/expert artikelen • Ambassadeurs • Social media • Online marketing

Retail en horeca

Gebruik makend van de kennis en contracten van SNBV kunnen we de opbrengsten van de retail- en horecaconcessies vergroten. Dit doen we enerzijds door het aantal passagiers te verhogen en anderzijds door in te zetten op het vergroten van bestedingen per passagier. Dit doel is bereikbaar door onder andere de horecaformule te vernieuwen, inhouse promotie en innovatieve en/of klantgerichte diensten zoals een pick up service na terugkeer.

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
• Horeca • Retail • Passagiers	• Website • In house promotie • Social wifi

Media

Het ontbreekt momenteel aan kennis, capaciteit en systemen om de inkomsten van de mediamogelijkheden op de luchthaven te optimaliseren. De verhuur van de beschikbare mediaruimtes gebeurt momenteel receptief. Denk hierbij aan de (te vervangen) lichtreclames op Cargo Terminal North, de lichtbakken in de aankomsthal, bagagekarretjes, etc. Uitzondering is de reclamemast op parkeerplaats P1. Deze wordt geëxploiteerd Hillenaar Outdoor. Ook hier geldt dat een groei van passagiersvolumes hogere media-inkomsten kan betekenen en ook hierbij kan de kennis, ervaring en systemen van Schiphol goed worden benut.

1. Naamsbekendheid MST vergroten als passagiersluchthaven
2. Marktaandeel vergroten

Partnerships

Partnerships kunnen de luchthaven helpen bij het realiseren van haar strategische doelen. Hiervoor werken we momenteel een strategie uit.

Interne marketing

De eerdergenoemde ontwikkelingen in de (macro-)omgeving en de geformuleerde strategische doelen vragen een herijking en bijsturing van de organisatie. Centraal hierbij staat binnen de marketingactiviteiten: Bewustwording realiseren bij medewerkers van de strategie en de kernwaarden met speciale aandacht voor duurzaamheid en hinderbeperking.

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
• Directie • Management • Medewerkers	• Intranet • Narrowcasting • Trainingen • Bijeenkomsten



10. Organisatie

Dit hoofdstuk beschrijft het management en de organisatie van MST zoals deze op het moment van schrijven zijn ingericht. Vervolgens wordt ingegaan op de juridische structuur en de toekomstige wijziging in de structuur met betrekking tot het aandeelhouderschap van SNBV.

Huidig bestuur en management

De huidige structuur is een BV/NV-structuur, zoals weergegeven in figuur 10.

NV HBLM

De huidig statutair bestuurder van N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM) is Provincie Limburg.

MAABI

De statutair bestuurder van MAABI is HBLM. Het management van MAABI is in handen van de gevolmachtigde namens HLBM, de vanuit de Provincie gedetacheerde werknemer, de heer Hermie Keulen.

MAA

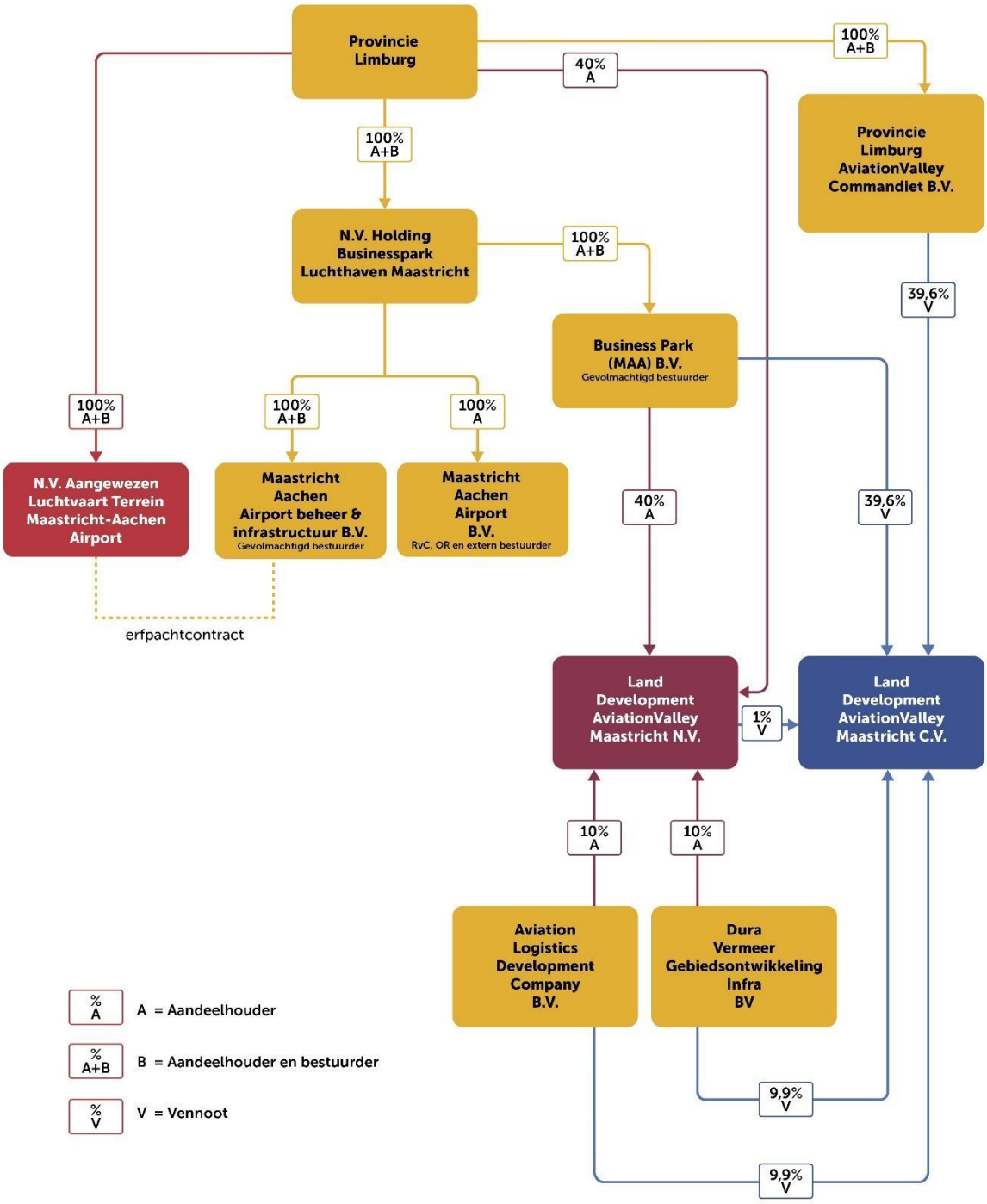
De statutair bestuurder van MAA is Jos Roeven, met als titel directeur/CEO. Het management van MAA is in verder handen van een managementteam (MT) met daarin de volgende functies:

- Operationeel directeur/ COO (de heer Fons Latour)
- Ground handling directeur/ COO (de heer Tim Schmitz)
- Head of Finance en ICT (de heer Ruud Willems)
- Manager Duurzaamheid/ innovatie manager / CIO (de heer Roel Ubags)
- Manager HR (mevrouw Kitty Frijns)

Het MT vergadert eens per twee weken.

Het Groot Management Team (GMT) bestaat uit het MT en de laag eronder en vergadert elke 6 weken. Het GMT is een informatie en afstemmingsorgaan.

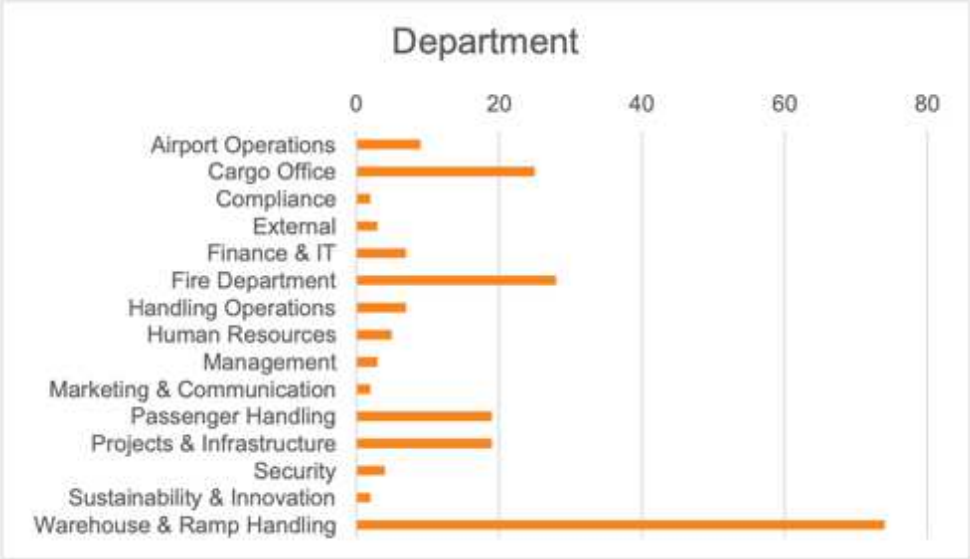
Tussen MAA en MAABI is een concessieovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst is opgenomen wat de rechten en verplichtingen zijn van beide partijen in het gebruik (MAA) en het onderhoud (MAABI) van de luchthaven infrastructuur. Deze concessieovereenkomst komt voort uit de situatie dat er een private exploitant was. Beoogd is dat deze overeenkomst wordt ontbonden waarbij rollen en taken van eenieder wel helder zijn.



Figuur 10. Huidige juridische structuur van de luchthaven

Organisatie

De MST-organisatie bestond in 2021 uit 215 fte, verdeeld over de volgende afdelingen:



Figuur 11. Overzicht van fte per afdeling

Arbeidsvoorwaarden

MST spreekt elke circa twee jaar een Collectieve Arbeidsovereenkomst (cao) af ten behoeve van haar personeel. Het management en de OR nemen hiertoe gezamenlijk het voortouw en de OR-werknemers worden daarin bijgestaan door vakbond FNV. Het salarishuis van MST ligt eveneens vast in de cao.

Personeelsvertegenwoordiging

MST heeft een ondernemingsraad (OR) die het personeel vertegenwoordigt bij het management (momenteel alleen op het niveau van MAA BV). De OR bestaat uit 6 leden en de voorzitter de heer P. Jonkhout. De OR neemt het voortouw in de cao-onderhandelingen e.d. De relatie tussen het management en de OR is goed en er zijn in de afgelopen jaren geen geschillen geweest.

De huidige OR is om advies gevraagd met betrekking tot de deelneming van SNBV in HBLM en bij wijziging in de structuur zoals hieronder nader uiteengezet (adviesrecht ex art. 25 WOR).

Werkcultuur

MST onderkent dat de cultuur in de onderneming vrij behoudend is. Daarbij wil het MT graag een meer divers personeelsbestand. Ook realiseert MST zich dat met de ambitieuze KPI's die gesteld zijn (bijvoorbeeld op het gebied van CO_2-besparing) er organisatiewijd op dezelfde professionele manier gewerkt moet worden. Dit vergt wat van de huidige organisatie. Het MT van MST is voornemens om hier met de organisatie de komende tijd aandacht aan te besteden middels een aantal programma's te weten:

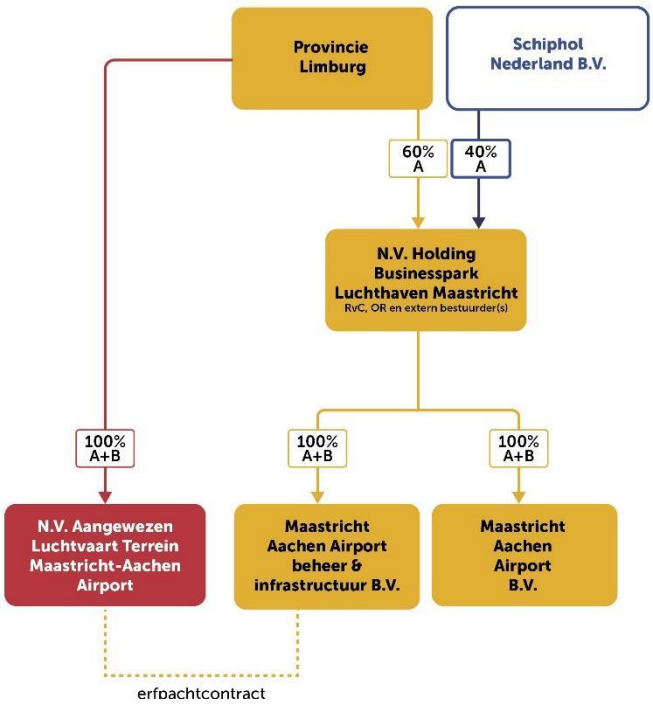
A) *Talentmanagement*: het managen van talent ten behoeve van de organisatiedoelen en -missie[18]; is reeds aangekocht en gebudgetteerd
B) *Leiderschap*: persoonlijk leiderschap vanuit visie, waarden en overtuigingen[19], de aanbesteding hiervan loopt
C) *Procesoptimalisatie/cultuur*: optimaliseren van besturende, ondersteunende en primaire bedrijfsprocessen/een cultuurverandering op gang brengen zodat de cultuur en de nieuwe strategie elkaar ondersteunen[20], nodig om de nieuwe missie en visie uit te voeren
D) *Competentiemanagement*: vaardigheden en kennis van medewerkers ontwikkelen in lijn met de nieuwe strategie[21], aanbesteding wordt opgezet

Tot slot is er onlangs een RI&E uitgevoerd (juni 2022) en zijn alle knelpunten ten aanzien van de arbeidsomstandigheden in kaart gebracht. Er zijn o.a. maatregelen nodig op het gebied van: afzuiging DME (dieselmengel uitstoot) in de brandweerloods, blootstelling aan DME/ultrafijnstof voor medewerkers op de ramp, beeldschermwerkplekken en lichamelijke belasting/werkdruk. Het onderzoek naar blootstelling aan DME en ultrafijnstof op het platform is uitgevoerd. Het onderzoek naar de beeldschermwerkplekken wordt uitgevoerd in november/december 2022.

Beoogde juridische structuur

De beoogde juridische structuur in figuur 12 geeft de structuur weer zoals deze zal zijn nadat SNBV aandeelhouder is geworden van HBLM.

SNBV zal instappen als minderheidsaandeelhouder in HBLM. SNBV, Provincie Limburg en MAA hebben daartoe een *term sheet* ondertekend waarin onder andere afspraken zijn gemaakt over de governancestructuur van de MAA-groep. De huidige governancestructuur kan namelijk worden geoptimaliseerd zodat meer eenheid kan worden verkregen in bestuur en toezicht en om te voldoen aan het wettelijke structuurregime zodra dit van toepassing is. Beoogd wordt de juridische structuur te wijzigen zoals gevisualiseerd.



Figuur 12. Beoogde juridische structuur

[18] Hier is in de financiën € 21.000 voor gereserveerd.
[19] Hier is in de financiën € 150.000 voor gereserveerd.
[20] Hier is in de financiën € 500.000 voor gereserveerd.
[21] Hier is in de financiën € 28.000 voor gereserveerd.

Aandeelhouders en vennootschappen

SNBV zal 40% van de aandelen in HBLM verwerven, waarna de Provincie Limburg nog 60% van de aandelen in HBLM heeft.

Met SNBV is overeengekomen dat Business Park MAA BV (BPMAA) middels een carve-out buiten de structuur zal worden gezet voordat de aandelen aan SNBV worden geleverd. In de beoogde structuur zullen BPMAA en daarmee LDAVM NV en LDAVM CV daarom geen deel meer uitmaken van de MAA-groep.

Uitgangspunt is verder om – vooralsnog – geen rechtspersonen te ontbinden, fuseren of anderszins te verhangen. Dit onder andere ter voorkoming van eventuele fiscale bijkomstigheden. In de toekomst zal de positie van MAABI wel nader worden beoordeeld. Indien dan blijkt dat het efficiënter is om MAABI te fuseren (via juridische fusie, bedrijfsfusie of anderszins) met HBLM of MAA zal dat dan worden geëffectueerd. Van belang daarin is dat infrastructuur, grond- en vastgoed ten dienste staat van de operatie, maar tegelijkertijd ook een andere dynamiek kent. Bijbehorende investeringen en onderhoudsbudgetten zien toe op de lange termijn en kennen vaak looptijden en terugverdientijden van tientallen jaren, daar waar er omtrent de luchtvaartexploitatie vaak een veel kortere horizon is van enkele jaren of soms enkele maanden.

Verder is tussen MAA en MAABI een concessieovereenkomst gesloten die de rechten en verplichtingen van beide partijen uiteenzet. De intentie is deze concessieovereenkomst te beëindigen. Van belang is dan wel dat de rollen, taken en verantwoordelijkheden van MAA en MAABI helder worden bepaald en vastgelegd.

Bestuur en toezicht

De Provincie Limburg zal niet langer statutair bestuurder zijn van HBLM, maar een natuurlijk persoon zal worden benoemd als bestuurder. Onder de statutair bestuurder zal een managementteam komen waaraan eventueel volmachten zullen worden toegekend.

HBLM wordt op haar beurt statutair bestuurder van MAA en MAABI. MAA heeft dus in de beoogde structuur niet meer een natuurlijk persoon als statutair bestuurder, maar HBLM wordt statutair bestuurder van MAA en blijft dat ook van MAABI. Daarmee wordt voldoende slagkracht verkregen en is eenheid in de aansturing van de groep geborgd.

De raad van commissarissen (RvC) bij MAA wordt opgeheven en een nieuwe RvC wordt op holdingniveau bij NV HBLM ingesteld. Dat zorgt binnen de groep voor eenheid in toezicht en is zodra het dwingendrechtelijke structuurregime op MAA als groep van toepassing wordt ook verplicht.

De RvC van HBLM dient te bestaan uit ten minste drie personen en in ieder geval uit een oneven aantal commissarissen. Er wordt naar gestreefd dat de RvC uit vijf leden zal bestaan. Commissarissen zullen worden voorgedragen door de aandeelhouders (Provincie Limburg en – na toetreding – SNBV) en op grond van dwingend recht heeft de OR wettelijk een versterkt recht van aanbeveling van een lid van de RvC. Zodra de RvC van HBLM is ingesteld, kan de RvC van MAA worden opgeheven.

In ieder geval de besluiten, waarvoor op basis van het structuurregime goedkeuring van de RvC is vereist, zullen door NVHBLM en haar dochtermaatschappijen aan de RvC worden voorgelegd.

Ten slotte zal ook de OR in HBLM worden gevestigd.

Kortom: HBLM verandert van een 'lege' houdstermaatschappij met Provincie Limburg als enig statutair bestuurder tevens enig aandeelhouder in een volwaardige holding waarin extern bestuur, onafhankelijk

toezicht en inspraak en medezeggenschap van de werknemers centraal is geregeld en waarmee integraal sturing kan worden gegeven aan c.q. integraal toezicht kan worden gehouden op de rechtspersonen binnen de groep (zijnde MAA en MAABI na carve-out van BPMAA).





11. Financiën: businesscase

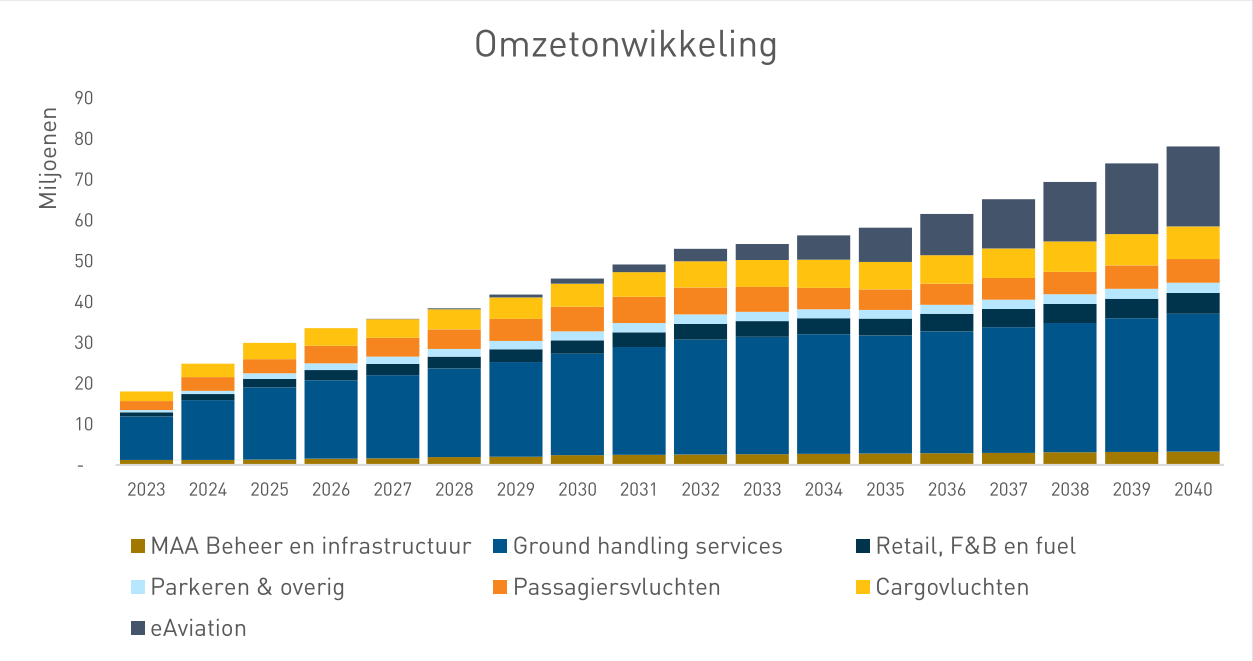
In dit hoofdstuk beschrijven we de businesscase die bepalend is voor financiële doelen en bedrijfsvoering. Aan de basis van de businesscase liggen de scenario's van Decisio (juni 2022). Vervolgens is de businesscase aangepast aan de hand van toetsing door Schiphol en gevalideerd op de belangrijkste onderdelen door externe adviseurs[22].

Dit hoofdstuk beschrijft de businesscase allereerst aan de hand van de inkomsten, kosten en resultaatontwikkeling. Vervolgens gaan we nader in op de benodigde investeringen en financiering ervan. Tot slot is er gekeken naar de gevoeligheid en risico's, toegelicht aan het einde van dit hoofdstuk.

Inkomsten

De resultaten van MST zijn in belangrijke mate afhankelijk van het behoud en de verwerving van gunstige contracten met betrekking tot zowel passagiers- als cargovluchten. Standaard zijn deze contracten in deze sector relatief kortlopend.

Sommige bestaande contracten leveren slechts een zeer beperkte marge op. Hier zit dus een belangrijk verbeterpotentieel. Dit geldt zowel voor ground handling services als voor de landingsrechten (behorend bij de passagiers- en cargovluchten). Tegelijkertijd kunnen nevenactiviteiten zoals vastgoedverhuur en terminalconcessies relatief hoge marges opleveren ten opzichte van de kernactiviteiten (handling en landingsrechten).

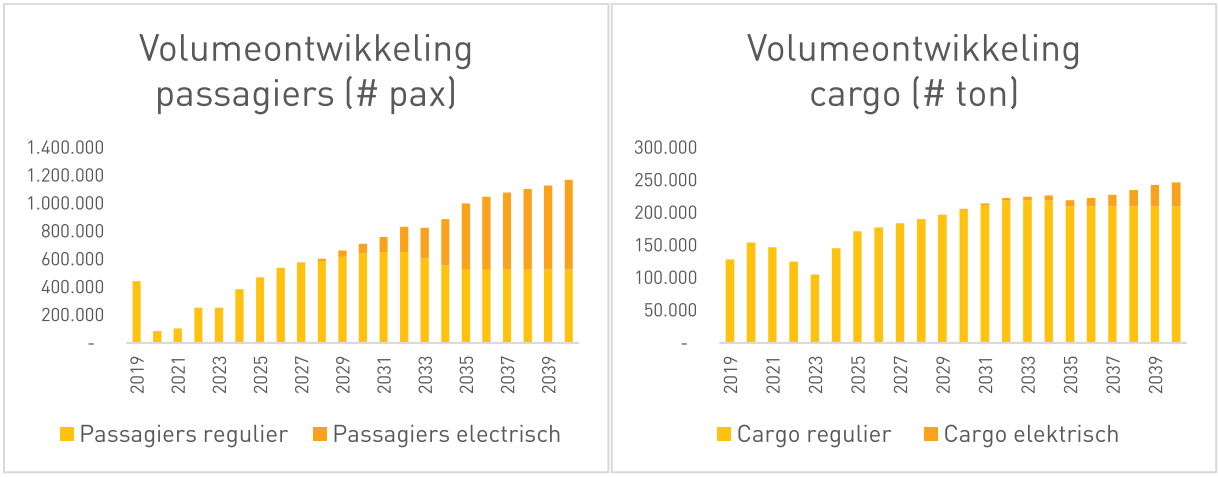


Grafiek 2. Omzet in € mln. over de periode 2023-2040

[22] Airport Creators en Compris

In grafiek 2 is te zien dat de ground handling services veruit het belangrijkste onderdeel vormen van de omzet van MST. Tot 2027 genereert MST inkomsten uit 'conventionele' activiteiten (de huidige passagiers- en cargovluchten), vanaf 2027 komt hier naar verwachting eAviation bij. De groei in eAviation wordt hoofdzakelijk verwacht in het passagierssegment (zie toelichting hoofdstuk 5).

Deze volumeontwikkeling, onderliggend aan de getoonde omzetontwikkeling, is hieronder weergegeven. De onderliggende volumes houden, zoals uitgelegd in hoofdstuk 5, rekening met het beperken van het aantal ernstig gehinderden, conform rapport van Geel.



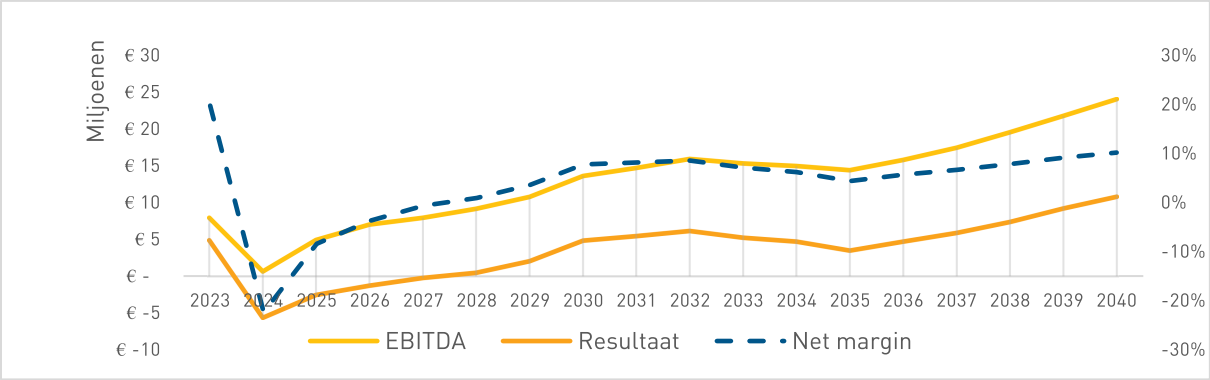
Grafiek 3a (links) en 3b (rechts). Volumeontwikkeling 2023-2040 voor passagiers en cargo

Kosten

De kostenontwikkeling is redelijk stabiel en slechts deels volume-gerelateerd. Dit betekent dat de doorontwikkeling over de jaren met name het gevolg zijn van indexatie. De personeelskosten vormen de grootste kostenpost met ca. 62% van de totale kosten, met een stabiel vast personeelsbestand en een met de volumes mee groeiend flexibel personeelsbestand. Vanaf 2027 worden de eerste wezenlijk operationele kosten voor elektrisch vliegen, waarbij de investeringen iets voorlopen. Belangrijke overige componenten zijn de afschrijvingskosten en groot onderhoud. Deze dragen in belangrijke mate bij aan de groei van het kostenprofiel en zijn een logisch gevolg van het verzwaard investeringsprogramma (zoals hieronder beschreven in de paragraaf Investeringen). Daarnaast wordt een substantieel deel van de kosten gedragen door de NEDAB-subsidie, die ziet op de kosten gerelateerd aan niet-economische diensten van algemeen belang. Dit betreft onder andere security kosten.

Winst- en resultaatontwikkeling

De winst (EBITDA[23]) daalt in 2024 naar € 0,65 mln. en stijgt vervolgens in de periode 2025-2040 naar € 24 mln. Omdat MST een kapitaalintensieve onderneming is, waarbij derhalve significante afschrijvingen zijn, is er sprake van een negatief resultaat in de periode 2023 t/m 2027. Na 2027 zijn de verwachte inkomsten voldoende om ook de afschrijvingen en financieringskosten te dekken en is MST naar verwachting winstgevend. In 2023 zien we een piek in resultaat en marge als gevolg van de incidentele inhaal NEDAB.



Grafiek 4: EBITDA en resultaat (€) over de periode 2023-2040

Investeringen

Naast de reguliere inkomsten en kosten, staat MST voor een aantal grote investeringen. In de periode 2023 t/m 2040 is er een totaal van € 182,9 mln. aan geraamde investeringen gepland. Dit bestaat uit € 55 mln. structurele en € 127,9 mln. incidentele investeringen, waarbij de grootste investering betrekking heeft op de baanrenovatie (zie tabel 8). Van de € 182,9 mln. aan geraamde investeringen is ruim € 70 mln. gekwalificeerd als achterstallig onderhoud (zie tabel 7, hoofdstuk 8). De huidige staat van onderhoud is het gevolg van onder-investering in de afgelopen jaren.

Omschrijving	Investering (€ mln.)
Luchtzijdig (platforms en baan)	57,0
Ground services	11,2
Parkeren	10,0
Gebouwen	26,3
eAviation	13,5
Overig	9,9
Totaal	**127,9**

Tabel 8: Incidentele investeringsbehoefte (€ mln.)

[23] EBITDA (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisatio) beschrijft de winst vóór aftrek van rentekosten, belastingen, afschrijving en afboekingen.

Omdat de investeringen een zwaar onderdeel zijn van de businesscase en om te voorkomen dat op enig moment de staat van het onderhoud opnieuw achterstallig wordt, zijn de investeringen gevalideerd door twee externe partijen[22]. Dit heeft onder andere geleid tot het toevoegen van een voorziening groot onderhoud en een correctie op de businesscase waarbij de ondergrens van het investeringsniveau geraamd gelijk is gesteld aan de afschrijvingen (vanaf 2032).

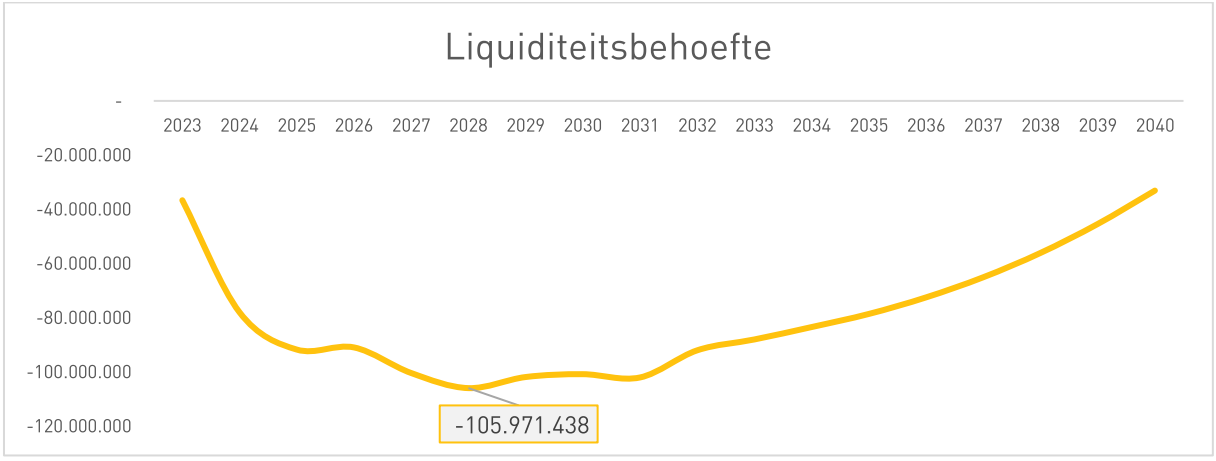
Synergie-effecten

Ook op het financiële vlak zijn er inschattingen gemaakt van de potentieel positieve gevolgen van toetreding van Schiphol. Dit met name als gevolg van hun specifieke kennis en kunde binnen de luchtvaartsector. Deze synergie-effecten dragen substantieel bij aan de businesscase. Dit ziet specifiek op een aangenomen reductie van investeringskosten van 10% en stijging van de zogenaamde non-aviation activiteiten. Daarnaast is reeds gemodelleerd en afgesproken dat de NEDAB-bijdrage kan teruglopen zodra er een resultaat is boven de € 2 mln. In de periode 2031 tot 2040 heeft dit een gemodelleerde impact van ca. 29 mln. cumulatief.

Financiering en dekking

Inzake de financiering van de onderneming vormt de liquiditeitspositie (de som van alle beschikbare activa) het uitgangspunt. Om dit in beeld te brengen is in grafiek 5 het verloop van de kaspositie weergegeven. De grafiek toont het verloop zonder NEDAB of andere vorm van provinciale financiering. Hierbij is zichtbaar dat de bodem van de kaspositie negatief € 106 mln. is, dit 'dal' bevindt zich in 2028. In tabel 9 is zichtbaar hoe deze € 106 mln. gefinancierd wordt.

Bij de resultaatontwikkeling is reeds beschreven dat er vanaf 2027 geen sprake is van operationele verliezen. Dit is op dat moment echter nog onvoldoende om de investeringen te dragen. Gekeken naar de liquiditeitsbehoefte, wordt de onderneming na het dal (2029) 'kasstroom positief' en dus ook eigenstandig gefinancierd. Tegen die tijd is een majeur deel van de inhaalinvesteringen gepleegd en het restant van de investeringen wordt vanaf dan uit eigen kasstromen gefinancierd.



Grafiek 5: liquiditeitsbehoefte

Huidige cashpositie (verwacht YE22)	**10.016.490**
Investeringen[24]	-108.217.618
Operationele verliezen (cash)	-5.575.711
Financierings- en aflossingslasten	-2.194.599
Bestedingen	**-115.987.929**
Liquiditeitsbehoefte vóór inzet provinciale middelen en NEDAB	**-105.971.438**
NEDAB regulier	33.000.000
Inhaal NEDAB	10.900.000
Financiering landingsbaan	35.200.000
Debt servicing Baan lening	-11.497.617
Financiering overig achterstallig onderhoud	23.900.000
Koopprijs Schiphol	4.200.000
Totaal financiering	**95.702.383**
Resterende liquiditeitsbehoefte	**-10.269.055**

Tabel 9. Financiering van de liquiditeitsbehoefte

Ten aanzien van deze tabel is het van belang te begrijpen dat deze alleen de dekking vanuit de Provincie Limburg weergeeft tot het omslagpunt naar kasstroom positief. Kosten lopen dan door, maar kunnen uit eigen middelen gedragen worden. Ook NEDAB loopt dan nog door op basis van de afspraken met Schiphol.

Er is zichtbaar dat er een beperkter liquiditeitstekort resteert. De verwachting is dat middels fasering van de investeringen en gedeeltelijke bancaire financiering gedragen kan worden. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan vormt dit een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de aandeelhouders.

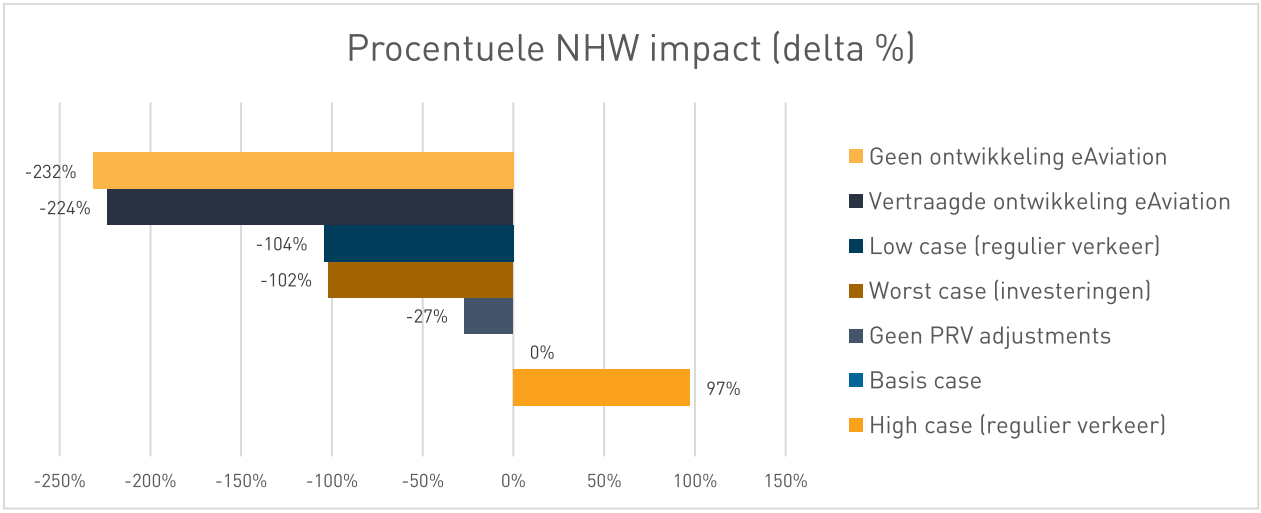
[24] Dit is het onderdeel van investering tot het dal van liquiditeitsbehoefte. De investeringen daarna worden uit eigen kasstroom gedragen.

Gevoeligheid en scenario's

Als onderdeel van de businesscase-analyse zijn een aantal scenario's doorgerekend. Dit laat een gevoeligheid zien voor een aantal parameters. Hieronder is dit uitgedrukt in de procentuele impact op de netto contante waarde van de kasstromen. Zo wordt zichtbaar dat geheel uitblijven van eAviation, dan wel tragere technologische vooruitgang een stevige impact heeft. Maar ook een 10% reductie in volume van regulier verkeer heeft stevige consequenties.

Een deel van deze risico's zijn afhankelijk van externe factoren zoals technologische ontwikkelingen. Deze zijn moeilijk stuurbaar. Ten aanzien van de investeringen zal strak gestuurd worden op realisatie binnen budget. Conform de afspraken met Schiphol zullen afwijkingen groter dan € 500.000 per jaar voorgelegd moeten worden aan de aandeelhouders. Ten aanzien van de volumes, gaat met name aandacht uit naar adequaat contractbeheer en pijplijnmanagement. Desalniettemin zullen deze risico's optreden, waarbij de vraag is in welke mate ze optreden.

Tot slot is een nadere risicoanalyse gedaan (inclusief niet-financiële risico's), deze is te vinden in bijlage III.



Grafiek 6: Procentuele NHW impact (delta %)


Airport

12. Vergunningen, toestemmingen en procedures

In dit hoofdstuk gaan we in op de benodigde vergunningen, toestemmingen en lopende procedures. Bij dergelijke zaken geldt in algemene zin dat de aandeelhouders, Provincie Limburg en SNBV, zich zullen inspannen om bij publiekrechtelijke zaken (denk aan bestemmingsplannen of inpassingsplannen) de benodigde verandering of toestemming te verkrijgen.

Luchthavenbesluit

De Wet Luchtvaart is de wettelijke basis voor het vaststellen van het luchthavenbesluit (LHB), waarin alle luchtgebonden activiteiten van MST (i.e. startende en landende vliegtuigen) worden gereguleerd. Tot het moment dat een LHB is vastgesteld, geldt de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht voor MST. Deze regeling is op 1 januari 2014 in werking getreden en reguleert onder meer de geluidscontouren. Het bevoegde gezag voor het LHB is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). MST verwacht eind 2024 een LHB te hebben. Hiervoor zal inzicht nodig zijn in de maatschappelijke en economische effecten van een verdere ontwikkeling van de luchthaven. Het omwonendenparticipatie- traject (Van Geel) is al gedaan. Onderzoeken en/of actualisaties van al gedane onderzoeken zullen hierin ook relevant zijn. Te weten:

- Milieuaspecten (het geluidsniveau, de luchtkwaliteit, de stikstofdepositie) uitmondend in een Milieu Effect Rapportage[25];
- Economische onderbouwing (bijv. werkgelegenheid, gevolgen voor de toeristische sector, levensvatbare businesscase-binnen-de-milieugebruiksruimte);
- Vliegveiligheid, ruimtelijke beperkingen en het maatschappelijke draagvlak.

De resultaten van alle genoemde onderzoeken en de informatie in de aanvraag vormen de basis voor een integrale afweging van de minister om tot een luchthavenbesluit te komen en om voorwaarden te stellen aan het gebruik van de luchthaven.

De doorlooptijd om tot een besluit te komen is afhankelijk van eventuele bezwaarprocedures. Het Rijk heeft de toegevoegde waarde van MST op nationaal niveau bevestigd. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is vastgelegd waarbinnen de luchtvaart in Nederland zich de komende decennia kan ontwikkelen. Twee belangrijke aspecten hierin zijn:

1) Veilige luchtvaart, gericht op een sterk netwerk met rechtstreekse verbindingen naar de rest van de wereld; een luchtvaart die minder hinder oplevert voor de mensen in de omgeving van luchthavens en die schoner is. Groei is geen vanzelfsprekendheid meer, maar zal moeten worden verdiend op basis van concrete maatregelen die genomen zijn voor hinderbeperking en verduurzaming.
2) Het huidige luchtruim en de bijbehorende infrastructuur is op dit moment echter nog niet geëquipeerd op een situatie met elektrisch vliegtuigen, die in potentie zorgen voor veel meer vliegbewegingen. Naast fysieke aanpassingen vraagt dit mogelijk ook om nieuwe evaluatie van veiligheids- en geluidscontouren, beleidskaders en aanpassingen van de huidige wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid.

[25] In de financiën is hier € 1 mln. aan kosten in de jaren 2023/2024 voor opgenomen.

Vergunning Wet natuurbescherming (stikstof)

Het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) heeft aangegeven dat MST gebruik kan maken van de bestaande rechten zoals deze golden voor het aanwijzingsbesluit van de Natura2000-gebieden. Momenteel ligt er een vergunningsaanvraag Wet natuurbescherming (Wnb) bij het Ministerie van LNV, het bevoegd gezag voor de Wnb, gebaseerd op de bestaande rechten van de luchthaven. De exploitatie van de luchthaven wordt in dat kader integraal beoordeeld.

Voor alle toekomstscenario's geldt dat de stikstofdepositie binnen de verleende rechten moet blijven en dat depositie niet hoger mag zijn of worden dan nu het geval is. Het is aan LNV om te bepalen of dit ook het geval is met betrekking tot de LHB-activiteitenaanvraag van MST.

MST heeft 30 maart 2021 een ontvankelijke aanvraag ingediend die volgens het ministerie van LNV vergunbaar is waarbij tot op heden nog geen ontwerpbesluit is genomen. MST heeft bij het ministerie en de provincie aangedrongen op voortvarendheid in het afgeven van de vergunning.

Grondgeluid en het Provinciaal Inpassingsplan Proefdraaien

Het provinciaal inpassingsplan (PIP) Proefdraaien verankert de grondgeluid zone van MST. De omgevingsvergunning voor milieu (milieuvergunning) van MST staat nu alleen het proefdraaien van propellermotoren toe. Er is behoefte om ook het proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken, omdat steeds meer straalmotoren in onderhoud worden gegeven bij de onderhoudsbedrijven. Om het proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken, heeft MST een nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd. De activiteit 'proefdraaien met straalmotoren' is een zogenaamde geluidzoneringsplichtige activiteit. Dit betekent dat, gelijktijdig met het verlenen van de nieuwe vergunning, een geluidzone moet worden vastgelegd in een bestemmingsplan. De Provincie Limburg heeft op verzoek van de gemeente Beek en de gemeente Meerssen besloten om de geluidzone vast te leggen in een PIP. Vliegtuiglawaai (het geluid van startende, landende en taxiënde vliegtuigen) wordt overigens niet via deze geluidzone geregeld, maar wordt geregeld via de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht en later het LHB.

De geluidzone in het PIP geeft de grootte aan van de geluidruimte voor de grondgebonden activiteiten van MST. Voor een aantal woningen, binnen de in het PIP opgenomen geluidzone, moet een hogere waarde worden verleend. Dit doordat de voorkeursgrenswaarde/maximaal toelaatbare geluidbelasting ter plaatse van deze woningen wordt overschreden. Vanwege het feit dat sprake is van deze overschrijding in relatie tot de verlening van de hogere waarde, is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting te reduceren. Naar aanleiding van de afweging van maatregelen zijn verschillende maatregelen als technisch en economisch haalbaar gekwalificeerd. Deze maatregelen zullen als voorwaardelijk aan de milieuvergunning worden gekoppeld. De kosten van de maatregelen zijn voor rekening van MST. Hierbij gaat het om de volgende maatregelen:

- De huidige vergunning voor 220 keer per jaar proefdraaisessies (full power en flight idle), kan worden teruggebracht naar 50 proefdraaisessies full power en 100 proefdraaisessies fligt idle.
- Ook kan MST bepalen dat er niet meer full power op het C-platform wordt proefgedraaid maar alleen nog full power op de Test Run Site wordt proefgedraaid.

Deze twee maatregelen zullen het aantal overbelaste gevels doen afnemen van 680 naar 423. Tot slot zullen ook de voorziene aantallen in de vergunning voor 'idle' en 'flight idle' worden verlaagd, echter dit levert geen afname overbelasting aantal gevels.

MST onderzoekt momenteel fysieke aanpassingen rond het proefdraaien. Hierbij wordt gekeken naar de haalbaarheid van de aanpassingen en in hoeverre de kosten zich verhouden tot de vermindering van de overlast.

Algemene Verordening Gegevensbescherming

MAA en MAABI verwerken maar beperkt gegevens van personen, het gaat met name om gegevens die gebruikt worden bij de inkoop en verkoop van zaken als ook de gegevens van personeel en bezoekers van de luchthaven. De verwerking van de gegevens voldoet aan de eisen die de Autoriteit persoonsgegevens daaraan stelt en er zijn in het verleden nooit enige issues mee geweest.

Procedures

Bij MST zijn 3 procedures bekend waarvan de uitkomsten haar zouden kunnen raken:

- **Belangengroep Mobilisation for the Environment (MOB) tegen het Ministerie van LNV**. In 2021 is er een aanvraag voor een natuurvergunning ingediend door MST bij het Ministerie van LNV (bevoegd gezag). Er ligt (nog) geen ontwerpbesluit WNB voor MST (wel voor Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport). De aanvraag is nog in behandeling. MOB heeft een handhavingsverzoek bij het Ministerie van LNV ingediend vanwege het ontbreken van een natuurvergunning. Dit verzoek is door LNV afgewezen. MOB is in beroep gegaan tegen deze beslissing.
- **Belangengroep Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (GUVB) en een omwonende tegen het Ministerie van IenW**. Dit betreft een ingebrekestelling in verband met het niet-tijdig vaststellen van een luchthavenbesluit voor MAA. Hierover heeft GUVB e.a. een beroepszaak aangespannen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Hierover vindt 28 november 2022 een hoorzitting plaats, waarna in principe binnen zes weken een uitspraak van de Afdeling zal volgen.
- **Een aantal omwonenden tegen het Ministerie van IenW**. Een aantal omwonenden hebben verzocht om handhaving tegen vermeend onrechtmatig gebruik van de baan op de luchthaven MST (o.a. gebruik stopway) en eisen dat bij de handhaving op het gebied van de geluidbelasting rekening wordt gehouden met het geluid van proefdraaiende en taxiënde vliegtuigen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het Ministerie van IenW heeft het handhavingsverzoek afgewezen, ook in bezwaar. Na afwijzing van het beroep door de rechtbank Limburg hebben de betrokken omwonenden een hoger beroep aangespannen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Naar verwachting doet de Afdeling vóór half november 2022 een uitspraak in deze zaak.

MST verwacht van al deze procedures niet dat ze een grote impact zullen hebben.



Appendices

Bijlage I. Certificeringen & kwaliteitsborging

Voor Ground Handling heeft MST alle benodigde certificeringen. Dit zijn:

1) Douane:
   a) Authorised Economic Operator (AEO-registratie, EORI-inschrijving, BTW-nummer, GRN-code)
   b) Registratie elektronisch berichtenverkeer AGS
   c) Registratie elektronisch berichtenverkeer
   d) Transit Vergunning Toegelaten Afzender
      Vergunning Toegelaten Geadresseerde
   e) Vergunning doorlopende zekerheid RTO/PDE
   f) Vergunning doorlopende zekerheid douanevervoer Registratie elektronisch berichtenverkeer Uitgaan
   g) Vergunning Ruimte Tijdelijke Opslag
   h) Registratie elektronisch berichtenverkeer Binnenbrengen
   i) Vergunning uitstel van betaling
   j) Vergunning inschrijving in administratie aangever (DomProc)
   k) Vergunning Douane-expediteur
      Vergunning particulier douane-entrepot
   l) Vergunning Toegelaten Geadresseerde TIR
   m) Strategische goederen & dual use registraties en toestemmingen (Centrale Dienst In- en Uitvoer, Toelating in- en doorvoer Wet Wapens en Munitie Erkenning art. 17 Wet explosieven Civiel Gebruik
2) Isago certificering
3) De- and Anti-icing (DAQCP)
4) Potable water (IDQP)
5) Erkend Luchtvracht Agent (IATA)
6) TAPA-SFR
7) Voedsel en Warenautoriteit
   a) Erkende BIP NL, voor Maastricht: HC,NHC, U, E, O
   b) Divisie Landbouw en natuur Erkenning inspectielocatie PD / 28435 Hygiënecode
   c) HACCP – Certificaat Hygiëne Consult
   d) Registratie Toelatingslijst 669/2009 nVWA
   e) e-Erkenning Overheidsinstanties (EH2+)
8) Bedrijfserkenning Opslag en overslag Gevaarlijke Stoffen Milieuvergunning (onder beheer MAA&BI)
9) GDP en IATA CEIV certificering koelfaciliteiten t.b.v. farmaceutische producten

<u>Kwaliteitssysteem</u>

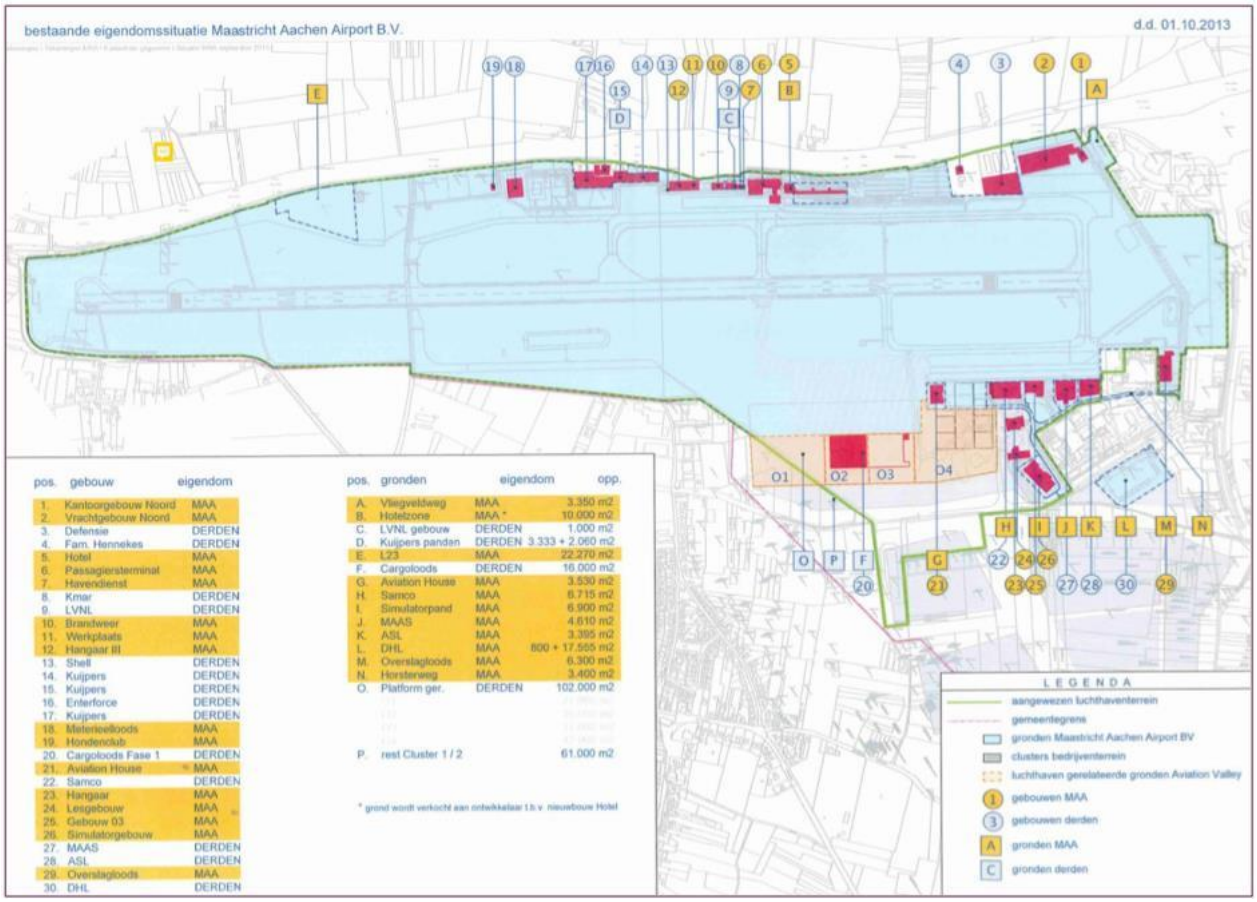
MST beschikt over een kwaliteitsmanagementsysteem (QMS) dat bijgehouden wordt door de afdeling Compliance. Onderdeel van het kwaliteitsbeleid is dat er audits naar kwaliteit gedaan worden. Zo zijn er in de afgelopen jaren enkele tientallen inspecties gedaan waar bevindingen van gerapporteerd zijn. Alle bevindingen worden afgesloten door middel van een Corrective Action Plan (CAP).

Compliance

Sinds het jaar 2016 beschikt MST over een overkoepelende afdeling Compliance. Opstellen, onderhouden en naleven van procedures, richtlijnen en instructies voortvloeiende uit de kwaliteitssystemen behoren tot het takenpakket van de afdelingsleiding. Compliance heeft hierin een controlerende, toetsende, bewakende en adviserende rol. De afdeling beheert procedures voor toezicht op de naleving van wet- en regelgeving. Aan het einde van ieder kalenderjaar stelt zij een rapportage op van haar bevindingen. Er spelen op dit moment geen noemenswaardige zaken.

Bijlage II: eigendomssituatie luchthavenareaal

In deze bijlage wordt de eigendomssituatie van de luchthaven nader weergegeven. De betreffende afbeelding is afkomstig van adviesbureau Compris.



pos.	gebouw	eigendom
1.	Kantoorgebouw Noord	MAA
2.	Vrachtgebouw Noord	MAA
3.	Defensie	DERDEN
4.	Fam. Hennekes	DERDEN
5.	Hotel	MAA
6.	Passagiersterminal	MAA
7.	Havendienst	MAA
8.	Kmar	DERDEN
9.	LVNL	DERDEN
10.	Brandweer	MAA
11.	Werkplaats	MAA
12.	Hangaar III	MAA
13.	Shell	DERDEN
14.	Kuijpers	DERDEN
15.	Kuijpers	DERDEN
16.	Enterforce	DERDEN
17.	Kuijpers	DERDEN
18.	Materieelloods	MAA
19.	Hondenclub	MAA
20.	Cargoloods Fase 1	DERDEN
21.	Aviation House	MAA
22.	Samco	DERDEN
23.	Hangaar	MAA
24.	Lesgebouw	MAA
25.	Gebouw 03	MAA
26.	Simulatorgebouw	MAA
27.	MAAS	DERDEN
28.	ASL	DERDEN
29.	Overslagloods	MAA
30.	DHL	DERDEN

pos.	gronden	eigendom	opp.
A.	Vliegveldweg	MAA	3.350 m2
B.	Hotelzone	MAA *	10.000 m2
C.	LVNL gebouw	DERDEN	1.000 m2
D.	Kuijpers panden	DERDEN	3.333 + 2.060 m2
E.	L23	MAA	22.270 m2
F.	Cargoloods	DERDEN	16.000 m2
G.	Aviation House	MAA	3.530 m2
H.	Samco	MAA	8.715 m2
I.	Simulatorpand	MAA	6.900 m2
J.	MAAS	MAA	4.610 m2
K.	ASL	MAA	3.395 m2
L.	DHL	MAA	800 + 17.565 m2
M.	Overslagloods	MAA	6.300 m2
N.	Horsterweg	MAA	3.400 m2
O.	Platform ger.	DERDEN	102.000 m2
P.	rest Cluster 1 / 2		61.000 m2

* grond wordt verkocht aan ontwikkelaar t.b.v. nieuwbouw Hotel

Bijlage III: Risico assessment

MST loopt de volgende risico's:

Risico	Beschrijving	Impact	Kans	Mitigerende maatregelen
Neergang economie / recessie	Zowel luchtvracht als passagiersvervoer zijn gevoelig voor economische omstandigheden			• Vaste kosten waar mogelijk voorkomen • Inzet op vastgoed en andere bestendige activiteiten
Financierings-risico	Financieren van zowel bestaande als toekomstige plannen			• Huidige plan is gefinancierd • Ten behoeve van de nieuwe businesscase sturen op solvabiliteit MST
Marktvraag	Luchtvracht en passagiers zijn volatiel geweest op MST in de afgelopen decennia			• Krimp Schiphol is een sterke indicator • MST gaat carriers aan zich binden • Op termijn inzetten op eAviation
Samenwerking Schiphol	Slagen samenwerking hangt van veel af, waaronder cultuur			• Cultuurprogramma • Regelmatig evalueren
Concurrenten	Sterkte van concurrenten van MST, zoals vracht in België en omringende passagiersluchthavens			• Bij luchtvracht uitventen van binding met MST • Klanten bewegen te investeren in MST • Binding/stickyness opbouwen
Uitvoerings-risico's	Uitvoerbaarheid van de plannen, cultuur, posities en staff			• Intensieve samenwerking met Schiphol • Cultuurprogramma gericht op o.a. competenties
Strategische risico's	Gekozen strategie qua overlast voor omgeving en eAviation			• Ruimte in businesscase en vergunningen • Regelmatig evalueren
Compliance risico's	Milieu, security, veiligheid, corruptie en ondermijning			• Intensieve samenwerking met Schiphol • Cultuurprogramma gericht op o.a. competenties
Infra-/ vastgoedrisico's	Operatie baan, taxibanen, platformen, terminal en infrastructuur			• Herstel ingezet, financiën geregeld • Cultuurprogramma gericht op o.a. competenties
eAviation	Ontwikkeling techniek, infrastructuur, markt			• Goed bijhouden en monitoren
Reputatie risico's	MST in de pers, tegenstanders, overlast dakpannen, etc.			• Waarden, visie en missie herijkt • Samenwerking met Schiphol en aandacht voor cultuur/ competenties
Kwaliteits-risico's	Afhandeling van de vracht, security, douaneprocessen			• Intensieve samenwerking met Schiphol • Cultuurprogramma gericht op o.a. competenties
Milieurisico's	Fijnstof, ultrafijnstof, CO_2, stikstof			• Goed bijhouden en monitoren • Op termijn inzetten op eAviation

Regulatory risico	Verkrijgen vergunning (Wnb, etc.)			• Goed bijhouden en monitoren • Lobby via aandeelhouders en RvC
Politieke risico's	Politieke stabiliteit provincie en Rijk met betrekking tot uitvoering			• Goed bijhouden en monitoren • Lobby via aandeelhouders en RvC

Klein Gemiddeld Groot

MST schat in dat er drie risico zijn met een zowel een gemiddeld of hoge impact alsook kans:

- Neergang economie/ recessie: we zien luchtvracht al een beetje teruglopen. MST is een flexibele organisatie en kan relatief makkelijk afschalen als volumes in luchtvracht en/of passagiers tijdelijk veel minder worden. We hebben een gevoeligheidsanalyse opgenomen in het businessplan die laat zien wat er gebeurt als de vraag met 10% terugloopt (zie hoofdstuk 11).
- Uitvoeringsrisico's: in het huidige MST bemerken we dat zaken soms moeilijk door te voeren zijn. Als we bespreken hoe we de CO_2-targets willen gaan realiseren in elke afdeling dan bemerken we dat we nog niet zo'n professionele organisatie zijn dat zulke targets zelfstandig opgepakt en uitgevoerd gaan worden. De samenwerking met Schiphol gaat hier verandering in brengen. Daarnaast gaat een op te zetten 'Cultuur en competentieprogramma' hier verandering in brengen. De plannen en budgetten zijn opgenomen in het businessplan. Tezamen met Schiphol willen we hier uitvoering aan geven.
- Infra/ vastgoedrisico's: met name de baanrenovatie kan geen verder uitstel hebben. De risico's hiervan worden goed onderkend en alles is er opgericht dit te verhelpen in het komende jaar.

Bijlage IV: Adhesiebrieven

College van Gedeputeerde Staten
Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Business plan Maastricht Aachen Airport

R. Carsouw
Executive Vice President & CFO
+31 (0) 20 6012184

DEFINITIEF
9 november 2022
RC-2022.022

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

Met genoegen bevestigen wij hierbij dat wij als beoogde toekomstige mede aandeelhouder in Maastricht Aachen Airport ("MAA") de ambitie zoals verwoord in het door MAA opgestelde Business plan ondersteunen.

De ontwikkeling van MAA naar een omgevingsbewuste luchthaven die op haar eigen benen kan staan zullen wij vanuit onze voorziene rol als mede aandeelhouder stimuleren. Wij zullen hiervoor de kennis en kunde binnen de Royal Schiphol Group beschikbaar stellen en inbrengen.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
Schiphol Nederland B.V.

Robert Carsouw
Executive Vice President & CFO

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

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

Maastricht Aachen Airport B.V.
P.O. Box 1
6199 ZG Maastricht Airport
The Netherlands

www.maa.nl

T +31 (0)43 358 99 99
F +31 (0)43 358 99 88
info@maa.nl

uw/your ref.
onze/our ref. 02011/22.1055/FW
bijl./encl.
ond./subject Adhesiebetuiging

Maastricht Airport, 9 november 2022

Geacht College van Gedeputeerde Staten, Geachte heer Satijn,

In het licht van de naderende behandeling van het dossier over de toekomst van MAA in uw college en Provinciale Staten, heeft u onze directie gevraagd om hiervoor een Businessplan op te stellen. Dit Businessplan is inmiddels aan uw directie opgeleverd.

Wij zijn verheugd dat met de koers, zoals deze in het plan is verwoord, er een ambitieuze edoch robuuste basis ligt voor een duurzame en omgevingsgerichte luchthavenontwikkeling. In samenwerking met Schiphol Nederland BV geeft dit een mooi perspectief op een toekomstbestendig luchthavenbedrijf op “arms length” en daarmee gezonde vennootschappelijke verhoudingen. De Raad van Commissarissen van MAA staat dan ook volledig achter dit Businessplan en hoopt dat dit ook uw college en Provinciale Staten convenieert waarmee ook spoedig de gewenste vervolgstappen kunnen worden gezet.

Uiteraard tot nadere toelichting bereid.

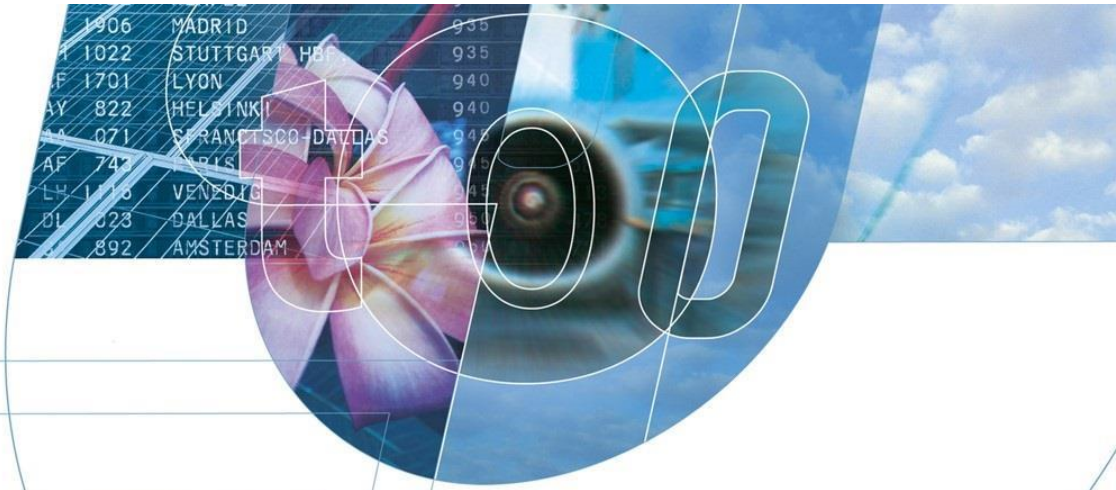
Raad van Commissarissen MAA BV
Namens dezen,

Mr drs F.H.H. Weekers
Voorzitter

All our agreements are subject to our General Conditions as filed with the Chamber of Commerce Limburg 66013283.

Bijlage V: onderzoeken To70

22.272.03



Vlootvernieuwing MAA

Verwachting vlootvernieuwing MAA en mogelijke maatregelen om dit te versnellen

MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

to70

Aviation Consultants

27 October 2022

Inhoudsopgave

- Inzichten in vlootvernieuwing
  - Algemene marktverwachting
  - Inzicht in meest vervuilende en lawaaiige vliegtuigtypes op MAA
  - MAA specifieke verwachting qua vlootsamenstelling
- Omgevingsmanagement
  - Mogelijke additionele maatregelen te nemen door MAA

Vraagstelling

MAA vraagt To70 om de volgende vragen te beantwoorden:

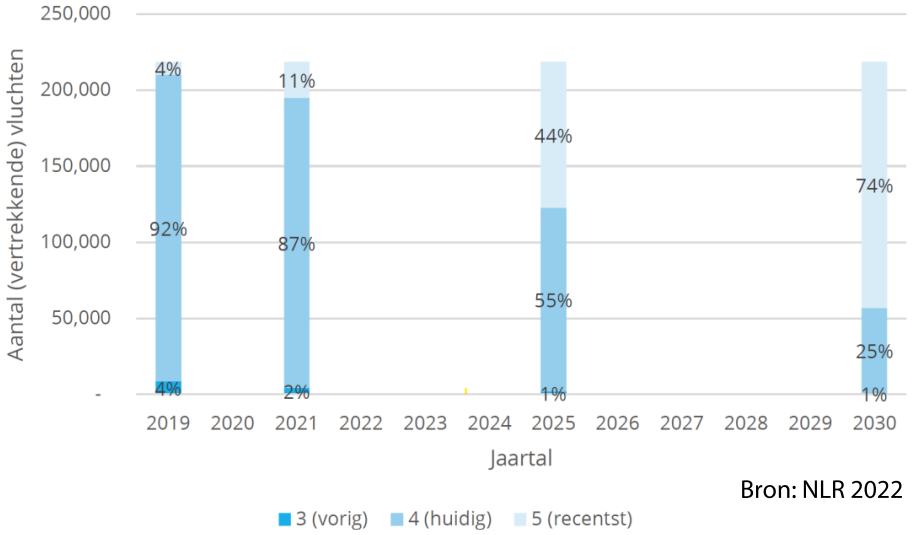
1. Welke vlootvernieuwing is voorzien vanuit de markt en wat verwachten we op MAA?
2. Wat kan MAA extra doen om vlootvernieuwing te versnellen als onderdeel van omgevingsmanagement?

Inzichten in vlootvernieuwing

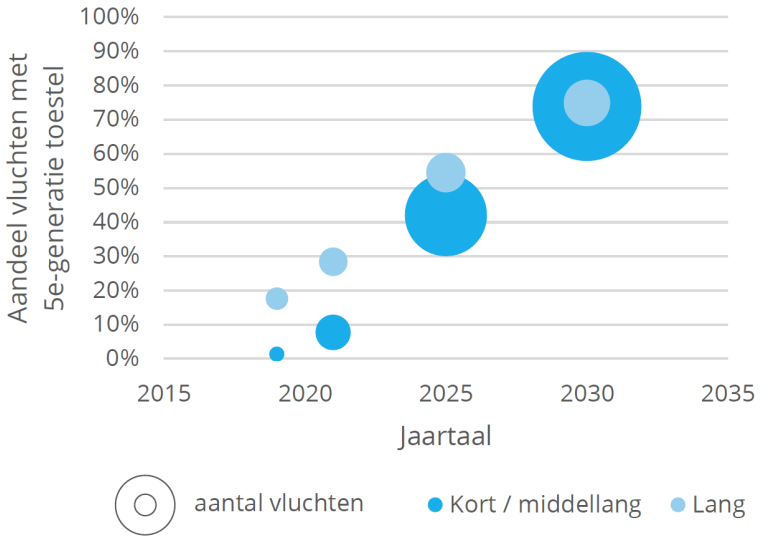
Wat verwachten we van de markt en wat verwachten we op MAA?

Algemene marktverwachting

- Vliegtuigtypes zijn (ongeacht formaat en specifieke eigenschappen) in te delen in generaties
- Deze generaties zeggen iets over wanneer dit toesteltype is ontwikkeld en daarmee dus ook hoe stil, efficiënt en vervuilend vliegtuigtypes zijn
- Huidige generaties vliegtuigtypes:
  - 3e generatie
    Bijv. B737-400, B747-200, oudere generatie A319 en A320
  - 4e generatie
    Bijv. B737-800NG, A320, B747-400, B777
  - 5e generatie
    Bijv. B737-MAX, A320NEO, B747-8
- Algemene verwachting:
  - 3e generatie vliegtuigtypes zullen nauwelijks meer worden ingezet vanaf 2023
  - Vanaf 2025 zal het aandeel 5e generatie vliegtuigtypes groter zijn dan het aandeel 4e generatie vliegtuigtypes
  - Het aandeel 5e generatie vliegtuigtypes is richting 2025 het grootst voor de lange afstand/cargo bewegingen

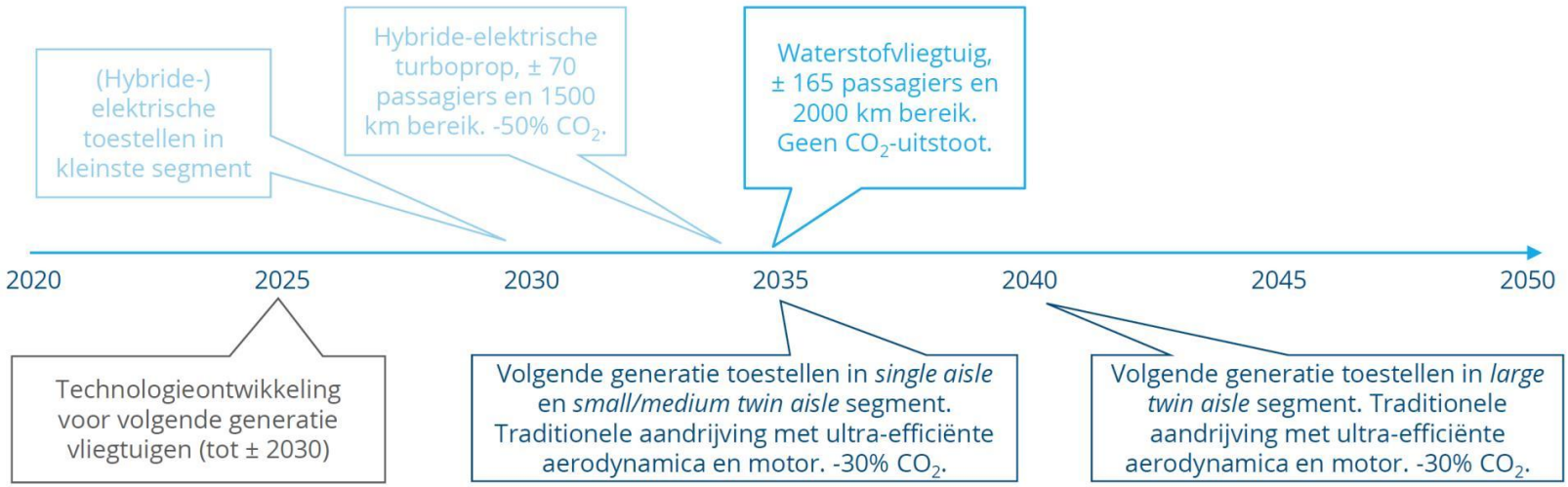


Bron: NLR 2022



Algemene marktverwachting

- Voor de langere termijn (2030 en verder) zijn er naast de ontwikkeling naar de 5e generatie vliegtuigtypes ook een aantal andere ontwikkelingen, bijv. de ontwikkeling naar kortere afstand hybride elektrische en waterstof vliegtuigen.
- De voorspelling is dat er in 2035 ook nieuwe/6e generatie toesteltypes op de markt komen en dat er andere ontwikkelingen (zoals RAM/UAM) een rol gaan spelen



Bron: Destination 2050

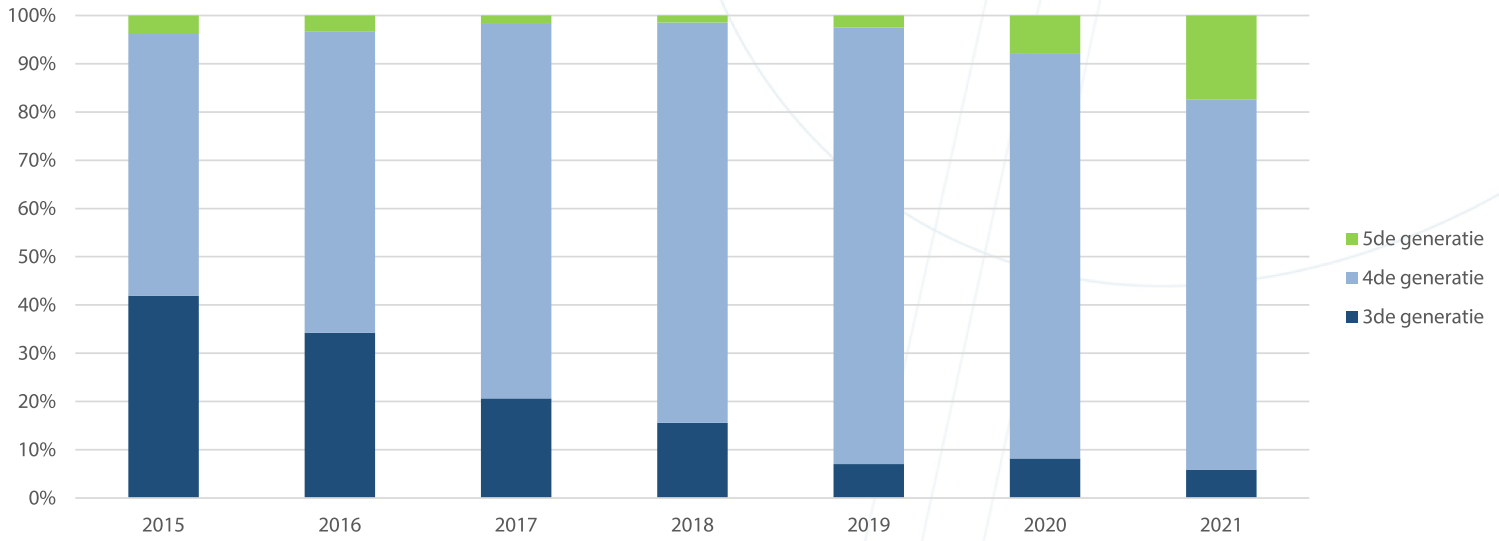
Vlootontwikkeling vrachtvervoer MAA



Meest voorkomend vliegtuigtypes Boeing 747-400, Boeing 777, Airbus A330, ATR72
Meest voorkomende airlines: Qatar, Ethiopian Airlines, Emirates, Turkish Cargo
Typische bestemmingen: UK, Turkije, Jordanië, UAE, VS, China

Laatste jaren zichtbare ontwikkeling in:

- *Toename 5e generatie vliegtuigtypes*
- *Afname 3e generatie vliegtuigtypes*



Top 20 meest luidruchtige types op MAA

Geluidniveau - landing

Technology class	ICAO Type Designator	Bewegingen in 2019	Approach EPNdB
S1	B742	0	103.9
S1	A306	2	99.9
S1	R722	4	99.3
S1	B733	6	99.0
S1	B734	2	98.5
S1	B735	6	98.0
S1	MD83	4	93.0
S1	F2TH	72	90.9
S1	C650	2	90.8
S2	MD11	2	104.2
S2	B744	622	103.2
S2	A310	262	98.5
S2	A332	804	98.2
S2	AT43	9	96.8
S2	B738	2497	96.3
S2	A321	34	96.1
S2	B737	10	95.7
S2	A320	186	95.3
S2	B752	2	95.0
S2	AT72	569	94.2

Technologie klasse afgeleid van Schiphol havengeld klasses
→ S1 is het meest luidruchtig en S7 is het minst luidruchtig

Geluidniveau - start

Technology class	ICAO Type Designator	Bewegingen in 2019	Takeoff EPNdB
S1	B742	0	101.7
S1	R722	4	96.5
S1	A306	2	93.1
S1	MD83	4	92.1
S1	B734	2	88.3
S1	B733	6	87.7
S1	B735	6	86.6
S1	C650	2	86.5
S1	F2TH	72	85.5
S2	B744	622	98.2
S2	A332	804	94.7
S2	MD11	2	94.7
S2	A310	262	91.8
S2	A321	34	91.6
S2	B738	2497	89.7
S2	B752	2	89.1
S2	E190	8	88.9
S2	A320	186	88.2
S2	A319	4	88.0
S2	B737	10	87.7

Bron:
Aircraft Noise and Performance (ANP) Database
ICAO Aircraft Engine Emissions Databank

Top 57 meest vervuilende types op MAA

- Top 57 gesorteerd o.b.v. work-load unit (WLU): kilogram CO2 per passagier of per 100kg vracht
- Tabellen geven inzicht in absolute hoeveelheid CO2 (in kilogram) en WLU

Top 20 CO_2 emissies

*LTO zonder APU

ICAO type designator	Movements 2019	CO2 (kg)	WLU*
PA46	30	1711	342
P46T	35	1364	273
GLF4	18	1771	177
GLEX	2	790	66
GL5T	40	790	66
PRM1	71	366	61
LJ45	8	413	52
CL30	40	407	51
CL35	24	417	46
C750	1	366	46
GALX	22	365	46
LJ60	31	365	46
CL60	21	623	44
FA7X	120	570	41
GLF5	527	414	35
C68A	6	365	30
C680	11	365	30
E135	50	810	27
F70	10	1765	22
F2TH	2	409	22

*WLU: kilogram CO2 per passagier of per 100kg vracht

Top 40 CO_2 emissies

*LTO zonder APU

ICAO type designator	Movements 2019	CO2 (kg)	WLU*
F900	173	362	20
DH8C	10	773	19
RJ85	293	1560	18
CRJ9	51	1269	18
F100	47	1945	18
MRJ9	2	1282	17
CRJ2	72	849	17
E145	150	813	16
E190	2	1696	16
A321	788	2680	16
DH8D	24	773	15
R722	30	3826	15
DH8B	36	520	14
B738	34	2365	14
B733	8	2324	14
B734	53	2324	14
B735	1747	2324	14
A320	1088	2293	13
DH8A	12	486	13
BCS1	4	1551	13

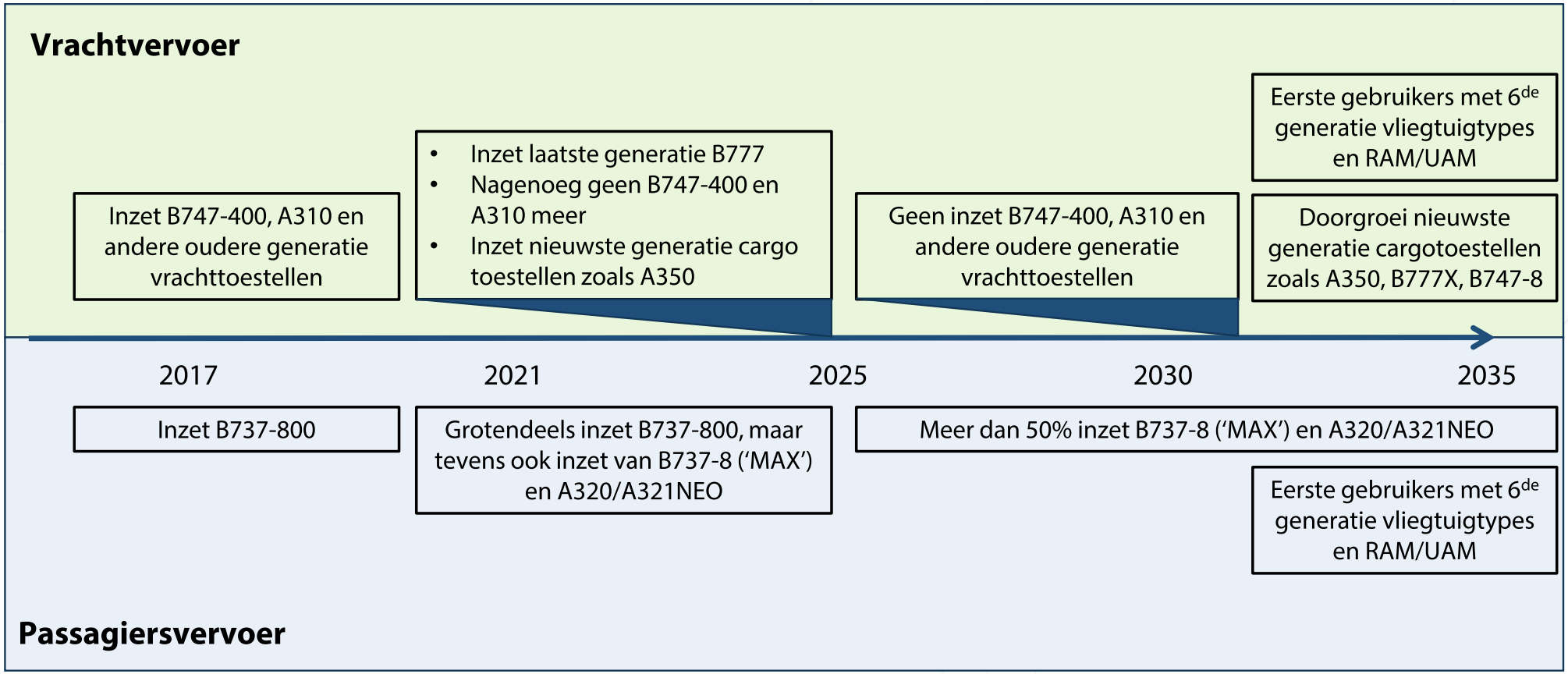
Top 57 CO_2 emissies

*LTO zonder APU

ICAO type designator	Movements 2019	CO2 (kg)	WLU*
A319	176	2115	12
MD83	250	2600	12
B737	250	2020	12
A21N	36	1939	11
B744	74	11417	11
BCS3	34	1551	11
A310	108	4359	11
B742	0	11731	10
B752	57	3541	10
A20N	340	1680	10
B77L	30	9109	9
A306	2	4520	8
A332	54	5782	8
MD11	76	7506	8
B748	1	10269	7
AT75	2	569	7
AT72	605	542	7

Bron:
Aircraft Noise and Performance (ANP) Database
ICAO Aircraft Engine Emissions Databank

Vlootontwikkeling MAA – voorspelling t/m 2035



Omgevingsmanagement

Wat kan MAA doen om vlootvernieuwing te versnellen?

Stuurmogelijkheden stimuleren vlootvernieuwing

- Om vlootvernieuwing te stimuleren kunnen er meerdere maatregelen worden ondernomen
- Maatregelen variëren van een verbod op de oudste/luidruchtigste/vervuilende vliegtuigtypes tot het in gesprek gaan met airlines
- Acties (van meest ingrijpend tot minst ingrijpend)
    - Verbod op oudste/luidruchtigste/vervuilende vliegtuigtypes via een besluit/regeling
    - Gunstigere tarieven voor specifieke vliegtuigtypes/categorieën en momenten op de dag (voorbeeld Schiphol en Eindhoven)
    - Stimuleren gebruik nieuwste toesteltypes in vloot (bijv. vlootoptimalisatie of noise league table concept)

Verbod luidruchtigste/vervuilende vliegtuigtypes

- Verbod op oudste/luidruchtigste/vervuilende vliegtuigtypes via een besluit of regeling

- Aantal opties ter overweging o.b.v. top 20 meest vervuilende en luidruchtige types op MAA:
  - Technologie klasse geluid → Versneld uitfaseren/verbieden van technologieklasse S1 (bijv. B742, A306, R722, B733, B734, B735 en MD83)
  - Absolute aantal kilogram CO2 → Versneld uitfaseren/verbieden van met name (oude) zware vrachttoestellen
  - WLU emissies → Versneld uitfaseren/verbieden van bewegingen met een hoge WLU (nagenoeg alleen maar business jets)

Tariefdifferentiatie

- Gunstigere tarieven voor specifieke vliegtuigtypes/categorieën en momenten op de dag
  - Differentiatie op type niveau via bijvoorbeeld technologie klassen (conform aanpak Schiphol Group)
  - Differentiatie op basis van moment van de dag, bijvoorbeeld onderscheid dag/nacht (conform aanpak Schiphol Group)

Tarieven landen en starten (€) per 1 april 2023	Categorie S1			Categorie S2			Categorie S3			Categorie S4		
	Dag	Nacht		Dag	Nacht		Dag	Nacht		Dag	Nacht	
(Tarief per 1.000 kg)	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start
Afhandeling aan een connected stand	€ 10,90	€ 27,25	€ 32,70	€ 7,90	€ 12,26	€ 13,63	€ 5,45	€ 7,63	€ 8,99	€ 4,36	€ 6,54	€ 7,90
Afhandeling aan een disconnected stand	€ 8,72	€ 21,80	€ 26,16	€ 6,32	€ 9,81	€ 10,90	€ 4,36	€ 6,10	€ 7,19	€ 3,49	€ 5,23	€ 6,32
Vrachtvlucht	€ 5,67	€ 14,17	€ 17,00	€ 4,11	€ 6,38	€ 7,09	€ 2,83	€ 3,97	€ 4,68	€ 2,27	€ 3,40	€ 4,11

Tarieven landen en starten (€) per 1 april 2023	Categorie S5			Categorie S6			Categorie S7		
	Dag	Nacht		Dag	Nacht		Dag	Nacht	
(Tarief per 1.000 kg)	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start	landing of start	landing	start
Afhandeling aan een connected stand	€ 3,54	€ 5,45	€ 6,54	€ 2,73	€ 4,36	€ 5,18	€ 2,18	€ 3,54	€ 4,09
Afhandeling aan een disconnected stand	€ 2,83	€ 4,36	€ 5,23	€ 2,18	€ 3,49	€ 4,14	€ 1,74	€ 2,83	€ 3,27
Vrachtvlucht	€ 1,84	€ 2,83	€ 3,40	€ 1,42	€ 2,27	€ 2,69	€ 1,13	€ 1,84	€ 2,13

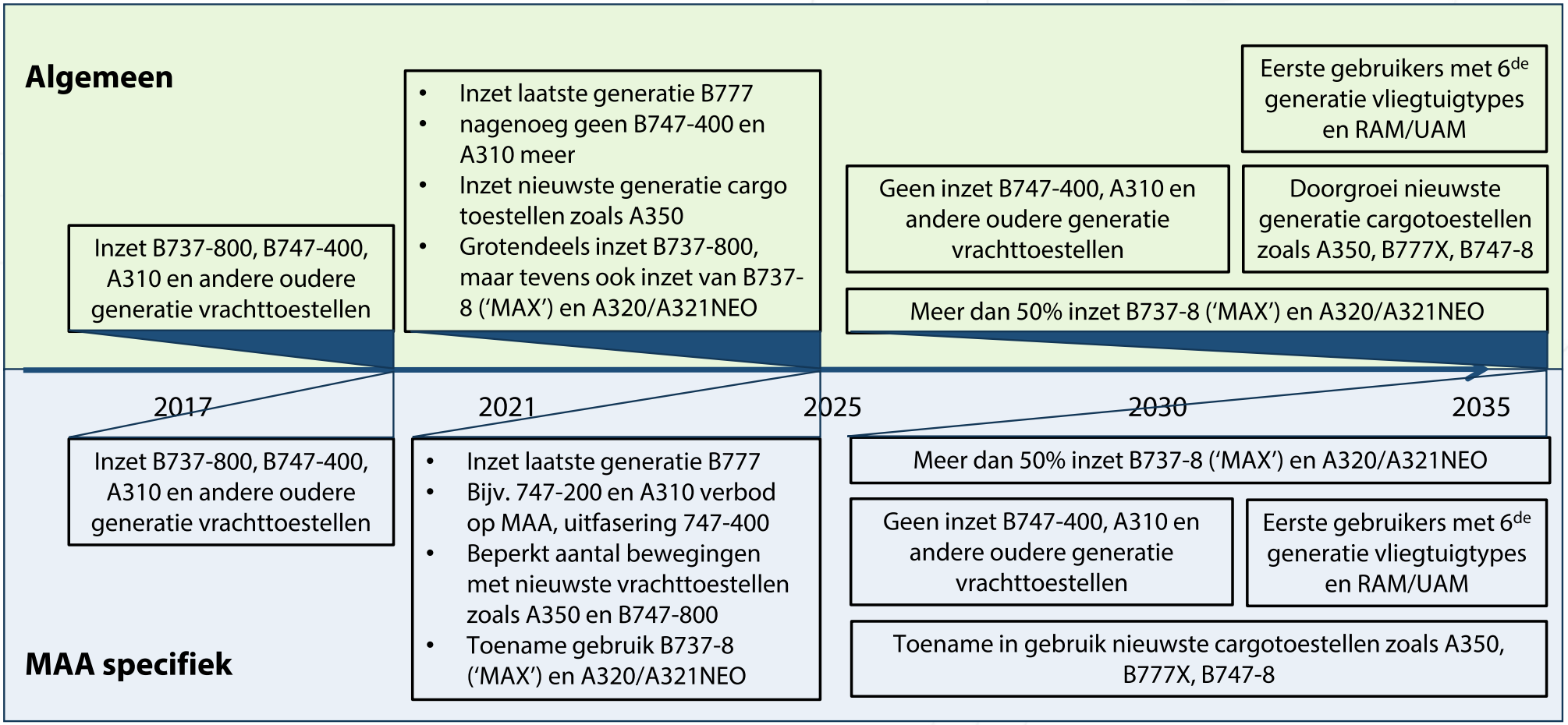
Categorie	Type vliegtuig *(voorbeeld)*
S1 - meest lawaaiig en vervuilend	B742, MD83
S2	A300, A330, B763, B744
S3 - basistarief	A320, B738, B764, B773, E170/190
S4	A319, B752, B772
S5	DH8D, E145
S6	A321NEO, B738MAX, B748, A220
S7 – meest stil en schoon	A320NEO, A359, A388, B787

Stimuleren gebruik nieuwste toesteltypes in vloot

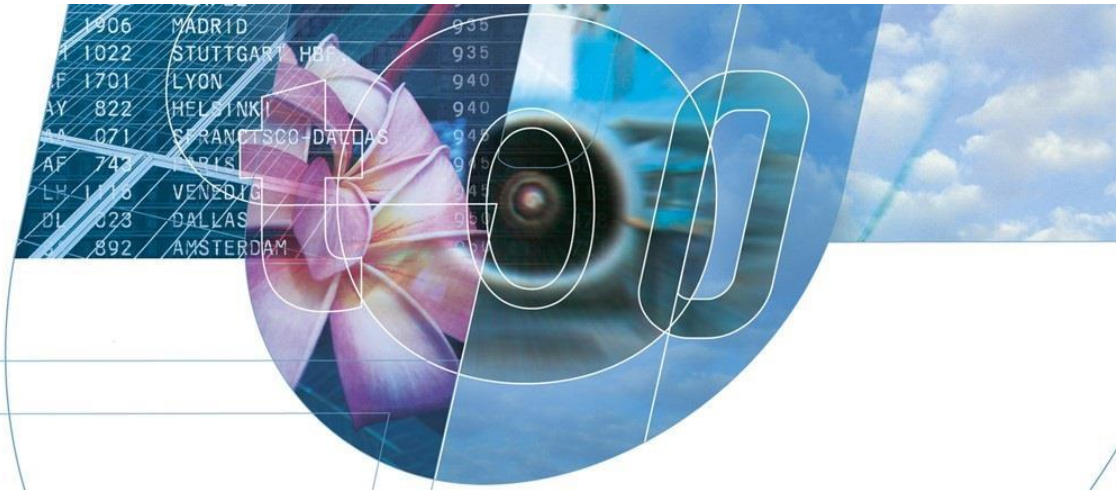
- Gesprek aangaan met airlines over mogelijkheid inzet nieuwste vliegtuigtypes
- ‘League table’ concept waarin airlines onderling met elkaar vergeleken worden op hun performance
- Parameters die gebruikt worden zijn:
  - Geluid
  - Stikstof
  - Routegebruik
  - Tijdstip beweging
- Concept maakt inzichtelijk welke airlines het beste presteren
- Stimuleert airlines (mogelijk) om het beter te doen dan de concurrent



Vlootontwikkeling MAA – additionele maatregelen



22.272.03



Vlootvernieuwing MAA

Reduceren aantal ernstig gehinderden – doorrekening businesscase

MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

to70

Aviation Consultants

28 October 2022

Vraagstelling

MAA vraagt To70 om de volgende vragen te beantwoorden:

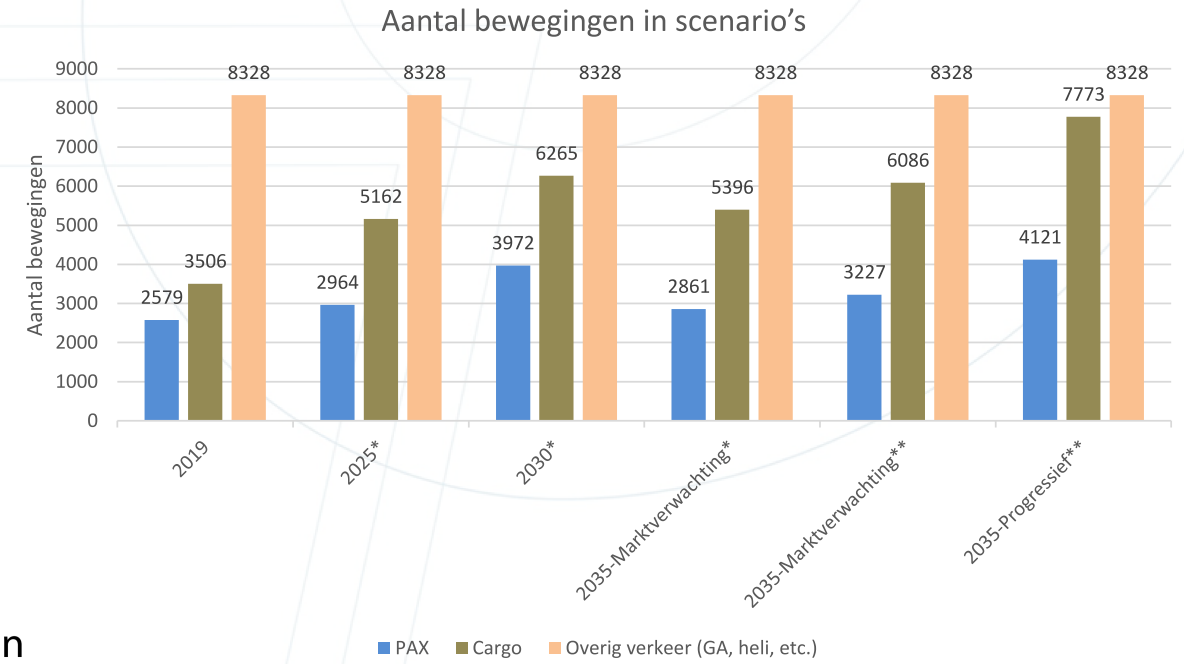
- Wat moet MAA doen om beoogde business case te realiseren (vanuit vlootvernieuwing en verdergaande hinderbeperking) in de volgende situaties:
    - 5600 EGH in 2025
    - 5250 EGH in 2030
    - 4200 EGH in 2035

Invoergegevens en uitgangspunten

- Vertrekpunt voor alle berekeningen is het verkeersscenario voor 2030 (Van Geel – optimalisatie) met ruim 20.000 vliegtuigbewegingen. Dit scenario is passend binnen de huidige vergunde situatie.
- De voorspelde/beoogde ontwikkeling van MAA zoals aangeleverd door MAA (“Traffic Forecast MAA - confidential” d.d. 18 augustus”)
- Vlootvernieuwing gelijk aan eerdere aannames voor 2025 (aantal 747’s is wel toegenomen o.b.v. meest recente inzichten)
- Marktconforme en progressieve vlootvernieuwing 2030 en 2035 bepaald o.b.v. openbaar beschikbare informatie, maar wel specifiek gemaakt voor de situatie op MAA (bijv. informatie over specifieke airlines die vliegen op MAA)
- Geen vluchten tussen 6 en 7 uur en voor de scenario’s 2030 en 2035 relatief weinig cargo in de avond (19-23 uur)
- Norm voor het aantal EGH
    - 5600 EGH in 2025
    - 5250 EGH in 2030
    - 4200 EGH in 2035

Overzicht scenario's

- 2019 aantallen o.b.v. realisatie gegevens
- 2025 scenario passend binnen norm van 5600 EGH
  - Toename aantal passagiers en vrachtvluchten t.o.v. 2019
- 2030 scenario passend binnen norm van 5200 EGH
  - Toename aantal passagiers en vrachtvluchten t.o.v. 2019 en 2025
- 2035 scenario's passend binnen norm van 4200 EGH
  - Alleen autonome vlootvernieuwing resulteert in reductie van het aantal bewegingen t.o.v. 2030
  - Aanvullende maatregelen en progressievere vlootvernieuwing bieden ruimte voor groei binnen norm



** Geen vluchten tussen 6 en 7 uur*

*** Geen vluchten tussen 6 en 7 uur en voor de scenario's 2030 en 2035 relatief weinig cargo in de avond (19-23 uur)*

2025

- In 2025 is de norm 5600 EGH binnen de 48 dB(A) Lden contour
- In 2025 is een toename verwacht van het aantal Boeing 737 MAX bewegingen, geen wijzigingen voor cargo bewegingen
- Berekening van dit scenario o.b.v. van Geel scenario resulteert in 15.200 EGH binnen de 48 dB(A) Lden contour
- Business case MAA 2025 kent 7.710 bewegingen
- Aantal bewegingen passend binnen norm van 5.600 EGH is 8.127 bewegingen

				2035		
Vliegtuigtype	2019	2025*	2030*	Markt vewachting*	Markt vewachting**	Progressief**
A310	295	436				
A320NEO						
A332	840	747				
A350						
AT72	599	317				
AT75		56				
B737		219				
B737MAX		436				
B738	2387	2309				
B744	645	559				
B772	1018	3048				
B77X						
B787						

Scenario	Business case MAA			Scenario passend binnen norm EGH			Ruimte binnen norm EGH	
	Cargo	Pax	Totaal	Cargo	Pax	Totaal	Cargo	Pax
2025*	4,898	2,812	7,710	5,162	2,964	8,127	+265	+152

** Geen vluchten tussen 6 en 7 uur*

*** Geen vluchten tussen 6 en 7 uur en voor de scenario's 2030 en 2035 relatief weinig cargo in de avond (19-23 uur)*

2030

- In 2030 is de norm 5250 EGH binnen de 48 dB(A) Lden contour
- In 2030 verdere toename van het aantal Boeing 737 MAX bewegingen en toename van A320neo voor passagiers bewegingen
- Toename Boeing 777 i.p.v. Boeing 747, vervanging AT72 door AT75 en introductie 787 voor enkele cargo bewegingen
- Berekening van dit scenario o.b.v. van Geel scenario resulteert in 12.950 EGH binnen de 48 dB(A) Lden contour
- Business case MAA 2030 kent 9.534 bewegingen
- Aantal bewegingen passend binnen norm van 5.200 EGH is 10.236 bewegingen

				2035		
Vliegtuigtype	**2019**	**2025***	**2030***	**Markt vewachting***	**Markt vewachting****	**Progressief****
A310	295	436				
A320NEO			376			
A332	840	747	906			
A350						
AT72	599	317				
AT75		56	452			
B737		219				
B737MAX		436	988			
B738	2387	2309	2607			
B744	645	559				
B772	1018	3048	4377			
B77X						
B787			529			

Scenario	**Business case MAA**			**Scenario passend binnen norm EGH**			**Ruimte binnen norm EGH**	
	Cargo	Pax	Totaal	Cargo	Pax	Totaal	Cargo	Pax
2025*	4,898	2,812	7,710	5,162	2,964	8,127	+265	+152
2030**	5,835	3,699	9,534	6,265	3,972	10,236	+429	+272

** Geen vluchten tussen 6 en 7 uur*

*** Geen vluchten tussen 6 en 7 uur en voor de scenario's 2030 en 2035 relatief weinig cargo in de avond (19-23 uur)*

2035

- In 2035 is de norm 4200 EGH binnen de 48 dB(A) Lden contour
- In 2035 is een verdere toename zichtbaar van het aantal Boeing 737 MAX bewegingen en A320neo bewegingen
- Ten opzichte van 2030 geen veranderingen cargo toestellen in het marktverwachting scenario
- Ten opzichte van 2030 een toename van de nieuwste generatie cargo toestellen (Airbus A350, Boeing 77X in het progressieve vlootvernieuwing scenario)
- Berekening van dit scenario o.b.v. van Geel scenario resulteert in 10.800 EGH (marktverwachting) of 7.200 EGH (progressief) binnen de 48 dB(A) Lden contour
- Business case MAA 2025 kent 9.935 bewegingen
- Aantal bewegingen passend binnen norm van 4.200 EGH is 9.313 bewegingen (marktverwachting) of 11.895 (progressief)

				2035		
Vliegtuigtype	2019	2025*	2030*	Markt vewachting*	Markt vewachting**	Progressief**
A310	295	436				
A320NEO			376	616	547	1184
A332	840	747	906	880	780	
A350						1124
AT72	599	317				
AT75		56	452	439	390	561
B737		219				
B737MAX		436	988	1611	1428	2937
B738	2387	2309	2607	999	886	886
B744	645	559				
B772	1018	3048	4377	4253	3770	468
B77X						4964
B787			529	514	456	656

Scenario	Business case MAA			Scenario passend binnen norm EGH			Ruimte binnen norm EGH	
	Cargo	Pax	Totaal	Cargo	Pax	Totaal	Cargo	Pax
2025*	4,898	2,812	7,710	5,162	2,964	8,127	+265	+152
2030**	5,835	3,699	9,534	6,265	3,972	10,236	+429	+272
2035 – marktverwachting*	6,492	3,442	9,935	5,396	2,861	8,256	-1,096	-581
2035 – marktverwachting**	6,492	3,442	9,935	6,086	3,227	9,313	-406	-215
2035 – progressief**	6,492	3,442	9,935	7,773	4,121	11,895	+1,281	+679

** Geen vluchten tussen 6 en 7 uur*

*** Geen vluchten tussen 6 en 7 uur en voor de scenario's 2030 en 2035 relatief weinig cargo in de avond (19-23 uur)*

Samenvatting

1. De vlootvernieuwing op MAA verloopt trager dan de algemene markverwachting. Dit komt omdat MAA relatief veel vrachtvluchten heeft en omdat vrachtvliegtuigen doorgaans minder snel worden vervangen.
2. De business cases voor 2025 en 2030 zijn te realiseren met de verwachte vlootvernieuwing én hinderbeperking
3. De business case voor 2035 is alleen haalbaar als er additionele maatregelen worden genomen om vlootvernieuwing bovenop de marktverwachting verder te stimuleren én door verdergaande hinderbeperkende maatregelen te nemen

Resultaten berekeningen

- In 2025 is er binnen de gestelde norm van 5600 EGH nog enige ruimte voor groei mogelijk (bovenop de business case) a.g.v. autonome vlootvernieuwing en zonder noodzaak voor additionele maatregelen
- Richting 2030 neemt de ruimte binnen het de norm van 5250 EGH toe en is groei mogelijk (bovenop de business case) a.g.v. autonome vlootvernieuwing en het nemen van additionele maatregelen (relatief weinig cargo vluchten in de avond)
- Tussen 2030 en 2035 zijn er aanvullende maatregelen nodig om binnen de norm van 4200 EGH te blijven. Enkel de autonome vlootvernieuwing is ontoereikend om de aantallen bewegingen uit de business case te realiseren. Progressievere vlootvernieuwing en/of verschuiving/vermindering van het aantal bewegingen moet ervoor zorgen dat de norm gehaald wordt

Scenario	Business case MAA			Scenario passend binnen norm EGH			Ruimte binnen norm EGH	
	Cargo	Pax	Totaal	Cargo	Pax	Totaal	Cargo	Pax
2025*	4,898	2,812	7,710	5,162	2,964	8,127	+265	+152
2030**	5,835	3,699	9,534	6,265	3,972	10,236	+429	+272
2035 – marktverwachting*	6,492	3,442	9,935	5,396	2,861	8,256	-1,096	-581
2035 – marktverwachting**	6,492	3,442	9,935	6,086	3,227	9,313	-406	-215
2035 – progressief**	6,492	3,442	9,935	7,773	4,121	11,895	+1,281	+679

** Geen vluchten tussen 6 en 7 uur*

*** Geen vluchten tussen 6 en 7 uur en voor de scenario's 2030 en 2035 relatief weinig cargo in de avond (19-23 uur)*

Colofon

Opstellers: J. Roeven (MAA BV) en H. Keulen (MAABI BV)

Datum: 10 november 2022



Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport

December 2022

provincie limburg

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **2**

Samenvatting **3**

Leeswijzer **4**

1. Inhoud en werking **5**
1.1. Doel: het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving van omwonenden 5
1.2. Vier programma's 6
1.3. Programma Leefbaarheid 7
1.4. Gebiedsprogramma 9
1.5. Programma (Vortex)schade 10
1.6. Programma Communicatie 11
1.7. Werking in de praktijk 12

2. Governance **15**
2.1. De stichting als rechtspersoon 15
2.2. Waarom een stichting? 16
2.3. De organisatorische inrichting van de stichting 17

3. Financiën **18**
3.1. Partners 18
3.2. Begroting 18

4. Proces **20**
4.1. Proces tot december 2022 20
4.2. Proces na december 2022 22

Annex 1

Samenvatting

Op 3 juni hebben Provinciale Staten van de Provincie Limburg besloten om luchthaven MAA open te houden. Met het aannemen van Amendement 145 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA' is een heldere doelstelling meegegeven voor de transitie van de luchthaven. MAA wordt van vitaal belang geacht voor zowel de regio als voor Nederland en heeft draagvlak onder een meerderheid van de Limburgers. Tegelijkertijd wordt onderkend dat de luchthaven ook negatieve effecten heeft op de leefbaarheid in het gebied rondom de luchthaven. (Geluid)hinderreductie, verduurzaming en het verbeteren van de relatie met de omgeving krijgen daarom prioriteit bij de doorontwikkeling van de luchthaven. Negatieve omgevingseffecten als gevolg van het actief zijn van de luchthaven dienen geminimaliseerd te worden. Naast het aantal ernstig gehinderden dat stapsgewijs omlaag gebracht wordt gaat ook het instellen van een omgevingsfonds bijdragen aan het verminderen van de overlast voor omwonenden.

Het omgevingsfonds wordt vormgegeven in een onafhankelijke stichting en heeft als doel het verbeteren van de leefomgeving rondom de luchthaven. De naam "Stichting Beheer Omgevingsfonds" betreft uitdrukkelijk een voorlopig projectnaam. Bij de oprichting van de Stichting zal de definitieve naam worden bepaald.. Het fonds verstrekt subsidies aan particuliere initiatieven voor activiteiten of projecten die een bijdrage leveren aan het bevorderen van de leefbaarheid in de regio van de luchthaven MAA. De Stichting kan zelf ook activiteiten of projecten in dit kader initiëren. De Stichting wil door het verstrekken van subsidies een positieve bijdrage leveren aan de omgeving en allen die hier wonen.. De behoeften van de bewoners in de MAA-regio staan hierbij centraal.

De stichting wordt opgezet naar analogie van de omgevingsfondsen die reeds zijn opgericht bij de luchthavens Schiphol en Eindhoven. Waar deze deels bedoeld zijn om te komen tot een balans tussen de ontwikkeling van de luchtvaart en de hinder beperkende maatregelen wordt de stichting van luchthaven MAA conform Amendement 145 primair opgezet om de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten. Een bijzonder aandachtspunt hierbij is het verbeteren van de communicatie met en informatievoorziening naar de omgeving.

Leeswijzer

- Hoofdstuk 1: Inhoud en werking

In hoofdstuk I wordt het doel beschreven van de stichting. Vervolgens worden uiteengezet uit welke programmaonderdelen de stichting opgebouwd wordt en welke doelen deze programma's dienen. De programmaonderdelen zijn:

1. Programma Leefbaarheid
2. Gebiedsprogramma
3. Programma (Vortex)schade
4. Programma Communicatie

- Hoofdstuk 2: Governance

Hoofdstuk II beschrijft waarom voor het omgevingsfonds gekozen is voor een stichting als rechtspersoon. Een stichting beantwoordt het beste aan het beoogde doel van het omgevingsfonds. Vervolgens wordt beschreven op welke wijze de stichting organisatorisch wordt ingericht middels een bestuur, een raad van toezicht en een adviescommissie. Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven hoe het proces van een aanvraag in het werk gaat, de toegankelijkheid, en de wijze waarop geassisteerd wordt bij het indienen van een aanvraag.

- Hoofdstuk 3: Financiën

In Hoofdstuk III wordt de funding van het omgevingsfonds beschreven. De bijdragen per partner worden uiteengezet in relatie tot de programma's waar zij aan bijdragen.

- Hoofdstuk 4: Proces

In het laatste hoofdstuk wordt het proces geschetst op basis waarvan invulling gegeven is aan het voorliggende voorstel. Vervolgens wordt het proces beschreven dat doorlopen wordt ná de besluitvorming op 16 december door Provinciale Staten van de Provincie Limburg.

1. Inhoud en werking

1.1. Doel: het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving van omwonenden

Het omgevingsfonds, vormgegeven in de Stichting Beheer Omgevingsfonds heeft tot doel om de kwaliteit van de leef- en woonsituatie van omwonenden te verbeteren in de regio rondom luchthaven MAA. Beoogd is een onafhankelijke stichting op te zetten die voorziet in financiële bijdragen aan (innovatieve) projecten (al dan niet geïnitieerd vanuit de omwonenden) die het milieu en het leefklimaat in de omgeving van de luchthaven verbeteren, of die eigen initiatieven met dit doel initieert. De naam van de stichting betreft op dit moment een projectnaam. Uitdrukkelijk is voorzien dat deze naam definitief bepaald wordt bij de oprichting van de stichting.

De stichting kan subsidie verstrekken aan particuliere initiatieven en/of initiatieven vanuit de zakelijke sector voor activiteiten of projecten die een positieve bijdrage leveren aan het bevorderen van de leefbaarheid en/of de omgevingskwaliteit rondom de luchthaven MAA. Ook kan de stichting zelf initiatieven en/of projecten in dit kader ontplooien in afstemming met de omgeving van luchthaven MAA.

Door subsidies te verstrekken wil de stichting een positieve bijdrage brengen ten aanzien van iedere betrokkene in de omgeving van Luchthaven MAA. Bijzondere aandacht bestaat voor projecten die bijdragen aan de verduurzaming van de luchthaven, het terugbrengen van hinder en de vermindering van de stikstofemissie. Daarnaast kunnen ook initiatieven die bijdragen aan het verbeteren van de fysieke leefomgeving op en rondom de luchthaven worden meegenomen, zo lang als deze ook gedragen worden door de regio. Een voorbeeld zou kunnen zijn het realiseren van groenwallen, natuurlijke afscheidingen of spottersplekken.

Voor de leefbaarheid in de regio!

Met leefbaarheid wordt aangegeven hoe aantrekkelijk het is om in een bepaald gebied te wonen, te werken en te leven.

De stichting heeft als doel om de leefbaarheid en omgevingskwaliteit rondom de luchthaven te verbeteren. De verbeteringen gaan verder dan het verminderen van hinder en/of geluidsoverlast. Het betreft ook het verbeteren van de luchtkwaliteit en bijvoorbeeld het realiseren van meer natuur in de nabijheid.

Alle omwonenden dienen gemakkelijk toegang te hebben tot het omgevingsfonds. Toegankelijkheid, onafhankelijkheid en transparantie staan centraal bij de inrichting van de stichting. De stichting dient onafhankelijk te functioneren en transparant te zijn voor alle geïnteresseerden. Ook wordt het proces van het indienen van een aanvraag en het doorlopen van de bijbehorende procedure zo ingericht dat dit eenvoudig zal zijn en indieners ook de beschikking krijgen over eventuele benodigde bijstand in dit kader.

1.2. Vier programma's

De Stichting beheer Omgevingsfonds MAA wordt opgebouwd rondom vier verschillende programma's. Ieder programma heeft een eigen afgebakende doelstelling en daaraan gekoppelde doelgroep. Wel is het één onafhankelijke stichting met één loket richting de buitenwacht dat indieners van een verzoek indien gewenst kan adviseren over de te volgen route. Alle betrokken partners leveren daarbij een (financiële) bijdrage aan het totaalpakket aan maatregelen.

De volgende vier programma's worden opgenomen in de stichting. Ook zijn daarbij die maatregelen benoemd die in ieder geval worden ontplooid door de stichting:



Figuur 1: Programma's

1.3. Programma Leefbaarheid

Doel

Het Programma Leefbaarheid is gericht op investeringen in projecten die de leefbaarheid in de directe regio van de luchthaven verbeteren, specifiek voor die gehinderden die in de directe nabijheid van de luchthaven woonachtig zijn en hinder ervaren. Deze gehinderden zijn derhalve woonachtig in de gemeenten Beek, Sittard-Geleen, Meerssen en Maastricht. De invulling van de projecten en maatregelen die voorkomen uit dit programma worden primair ingegeven door de behoeften van deze groep omwonenden.



Doelgroep

Gehinderden die veel overlast ervaren van de luchthaven en woonachtig zijn in de gemeenten Beek, Meerssen, Sittard-Geleen of Maastricht.

Toelichting

Bij het vormgeven van de stichting is geredeneerd vanuit het belang van deze direct omwonenden. Het eerste programma, Programma Leefbaarheid, vormt het zwaartepunt van de stichting. De meeste menskracht en financiële middelen worden gecentreerd ten behoeve van dit programma. Maatregelen zijn gericht op het terugbrengen van de overlast en de hinderervaring. Hiertoe kunnen direct omwonenden zelf subsidie aanvragen voor een project, kan een participatietraject worden geïnitieerd om de behoeften van bewoners in kaart te brengen en er is ook sprake van een aantal maatregelen die in ieder geval worden geïnitieerd.

Maatregelen

1. **Verkoopgarantieregeling**, de verkoopgarantieregeling is een maatregel bedoeld voor diegenen die woonachting zijn binnen de 56 dB(A)- contour van de luchthaven. Dit zijn de omwonenden die de meeste geluidoverlast ervaren. Bovendien betreft de 56 dB(A)-contour de contour waarbinnen nieuwbouw van woningen ruimtelijk-juridisch geweerd wordt. De verkoopgarantieregeling biedt de woningeigenaar binnen de contour de garantie dat de woning verkocht wordt bij een wens tot verkoop, tegen de geldende marktconforme waarde te bepalen via taxatie. Dit betreft dezelfde waarde die via de particuliere markt verkregen zou worden bij verkoop. Het recht van de verkoopgarantie wordt geboden aan de eigenaar van de woning ten tijde van besluitvorming in Provinciale Staten op 3 juni 2022 en geldt tot 2030 (eerste trede in afname ernstig gehinderden). De betreffende eigenaren zullen door de stichting benaderd worden en krijgen de gelegenheid om al dan niet aan de regeling deel te nemen. De Stichting zal na aankoop van de woningen de betreffende woningen weer verkopen. Het betreft derhalve een partieel revolverende regeling, waarbij er per woning maximaal een klein verlies kan optreden door marktontwikkelingen. Dit eventuele tekort kan uit het fonds betaald worden.

Bij de oprichting van de stichting worden de voorwaarden en criteria van de verkoopgarantieregeling verder gespecificeerd. Daarbij dient duidelijk te zijn dat niet alle woningen tegelijkertijd in aanmerking komen, aangezien dan de middelen ontoereikend zullen zijn. In de nadere uitwerking zal opgenomen worden hoe wordt bepaald welke woningen als eerste in aanmerking komen.

2. **Isolatieregeling**: de isolatieregeling is een maatregel bedoeld voor diegene die ondanks de (wettelijk) uitgevoerde isolatiemaatregelen toch in de woning geluidshinder ervaart. Met behulp van het fonds worden maatregelen ter vermindering van geluidshinder onderzocht en uitgevoerd. Naast de geluidhinder die ervaren wordt in de woning zijn binnen deze regeling ook maatregelen denkbaar die zorgdragen voor het realiseren van een geluidsluwe buitenruimte. Voor deze regeling geldt dat de woning ten tijde van besluitvorming in Provinciale Staten op 3 juni 2022 reeds bewoond en in gebruik moet zijn, ook kan alleen de eigenaar deze subsidie aanvragen. Nieuwbouwwoningen van na 3 juni 2022 komen hiervoor niet in aanmerking. Bij de oprichting van de stichting worden de voorwaarden en criteria van isolatieregeling verder gespecificeerd.

3. **Onderzoek- & uitvoeringsregeling:** de onderzoek- en uitvoeringsregeling is een maatregel die bedoeld is voor het onderzoeken en aansluitend uitvoeren van maatregelen voor de vermindering van hinder en bevordering van de leefbaarheid. Onderzoek dat in ieder geval geïnitieerd zal worden vanuit de stichting na oprichting is:
    a. onderzoek naar de **vertrekprocedure / klimprocedure** maar ook het zogenaamde Continuous Descent Operation (=gelijkmatige glijvlucht naar beneden) zodat bij naderingen op MAA het motorvermogen wordt beperkt en daarmee de hinder wordt gereduceerd;
    b. onderzoek **uitfaseren** van de Boeing 747-200 t/m -400 als zijnde de meeste hinder veroorzakende toestellen;
    c. onderzoek naar het realiseren van **visuele afschermingen** van de luchthaven voor haar omgeving in het omliggende landschap;
    d. onderzoek naar het gebruik en de versnelde afbouw van het gebruik van zogeheten **generatoren**. Beperken van het gebruik van APU (Auxiliary Power Units) tot het minimaal noodzakelijke en verbod van diesel GPU's (Ground Power Units) en zoveel mogelijk stimuleren van gebruik zogenaamde walstroom;
    e. onderzoek naar **preferentieel baangebruik** (starts naar het zuiden en landen vanuit het noorden) om zo min mogelijk mensen hinder te geven van het vliegtuiggeluid.
    f. onderzoek naar het **lessen** met vliegtuigen boven de 6 ton gewicht enkel op werkdagen.

Bewoners kunnen zelf een subsidie aanvragen voor een concreet project dat bijdraagt aan de leefbaarheid van de MAA-regio. Omwonenden kunnen hier gebruik van maken. De behoeften van de omwonenden is niet iets dat op voorhand ingevuld kan worden door de Provincie of de luchthaven, maar moeten samen met de ernstig gehinderde omwonenden bezien worden. Door ruimte in te bouwen in het Programma Leefbaarheid voor projecten die gerealiseerd worden op basis van initiatieven vanuit bewoners wordt rechtstreeks vanuit dit programma aangesloten op de behoefte van de omwonenden die ernstige hinder ervaren van de luchthaven.

Middels een **participatietraject**, geïnitieerd vanuit de stichting, worden de leefbaarheidsbehoeften van bewoners inzichtelijk gemaakt. In het gesprek met omwonenden op basis van een uitgebreid participatietraject dient achterhaald te worden met welke (breder geldende) maatregelen men het beste geholpen is. Het Programma Leefbaarheid kan op deze manier bijvoorbeeld leiden tot de realisatie van voorzieningen ten behoeve van het verbeteren van de leefbaarheid.

1.4. Gebiedsprogramma

Doel

Dit programma is gericht op het (co-)subsidiëren in samenspraak met de betreffende (buur)gemeente van luchthaven MAA, van projecten die bijdragen aan de omgevingskwaliteit in een bepaalde (buur)gemeente in relatie tot de luchthaven. Door middel van de subsidie wordt door de stichting bijgedragen aan de verbetering van de gebiedskwaliteit maar daarmee ook aan de leefomgeving in de gemeente. Het doel van de projecten in de gebiedsprogramma's is het daarmee ook het compenseren van de overlast van de luchthaven door de uitvoering van de projecten, maar ook het verhogen van de kwaliteit van de fysieke omgeving.



Doelgroep

De gehinderden zijn woonachtig in de (buur)gemeenten van de luchthaven en er is sprake van benodigde (co)financiering om projecten te kunnen realiseren die relatie hebben met het compenseren van overlast van de luchthaven en het verhogen van de kwaliteit van de fysieke omgeving.

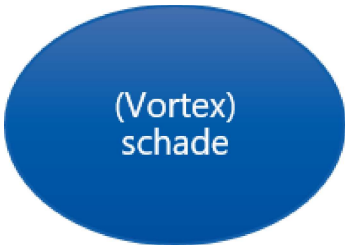
Toelichting

Dit programma focust op de realisatie van gebiedsprogramma's door middel van (co-)subsidiëring in samenspraak met betreffende (buur)gemeenten van de luchthaven. In de gebiedsprogramma's worden projecten opgenomen ter compensatie van de hinder van de luchthaven, die de leefbaarheid ten goede komen, maar ook projecten ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke omgeving. Een project komt op initiatief vanuit bewoners en/of de betreffende buurgemeente tot stand, al dan niet voorafgegaan door een uitgebreid participatietraject met bewoners. De stichting zoekt de synergie tussen de gemeentelijke plannen en de initiatieven van de bewoners. Door de initiatieven van de bewoners te verwerken in de gemeentelijke planvorming worden de uitvoerbaarheid en gedragenheid verhoogd. Indien geen sprake is van een relatie met de compensatie van hinder vanuit de luchthaven en de verbetering van de fysieke omgeving en indien geen sprake is van co-subsidiëring vanuit de betreffende buurgemeente zal ook geen co-subsidie vanuit de stichting kunnen worden verstrekt.
Projecten waaraan gedacht kan worden zijn bijvoorbeeld de realisatie van fiets- en wandelroutes of de realisatie van een buurt(speel)tuin, groenwallen, natuurlijke afscheidingen of spottersplekken.

1.5. Programma (Vortex)schade

Doel

Het Programma (Vortex)schade heeft als doel het compenseren of voorkomen van (vortex)schade veroorzaakt door vliegverkeer van en naar luchthaven MAA. Onder schade wordt verstaan de schade aan eigendommen van particulieren, , die het directe gevolg is van vliegverkeer van en naar luchthaven MAA en waarvoor luchthaven MAA en/of aan haar gelieerde ondernemers niet anderszins zijn verzekerd.



Doelgroep

Particuliere eigenaren die fysieke schade (kunnen) ondervinden aan hun eigendom als gevolg van het vliegverkeer en daarbij tevens woonachtig zijn binnen het risicogebied.

Toelichting

Vanwege bijvoorbeeld de veroorzaakte windturbulentie door overvliegende vliegtuigen kunnen daken van huizen soms beschadigd raken. De wervelwind die veroorzaakt wordt door stijgende en dalende vliegtuigen van en naar een luchthaven wordt vortex genoemd. Schade aan huizen door vortex is de afgelopen jaren meermaals voorgekomen rondom luchthaven MAA. Voor omwonenden een zeer onwenselijke en gevaarlijke situatie. Naast vortexschade is het ook denkbaar dat andersoortige schade kan ontstaan gelieerd aan het vliegverkeer van en naar de luchthaven.

Wat betreft de vortexschade vergoedt de luchthaven sinds 2019 de reparatie van dakpannen die losgeraakt zijn als gevolg van vortex. Begin 2022 is besloten door de Provincie Limburg, de gemeente Beek en Luchthaven MAA om gezamenlijk hiervoor ook middelen ter beschikking te stellen om in een gebied ten noorden van de luchthaven de dakpannen preventief vast te zetten. Met de totale uitvoering voor de reparatie en preventie in dit gebied is € 400.000,00 gereserveerd. Provincie Limburg, gemeente Beek en de luchthaven brengen ieder een derde deel hiervan in. Deze bijdrage staat los van de gereserveerde middelen voor het omgevingsfonds (zie Financiën) en is dus in aanloop op het omgevingsfonds aanvullend beschikbaar gesteld.
De nu genomen maatregelen in het kader van de vortexschade worden uitgevoerd in enkele gebieden ten noorden van de luchthaven waar bij 97 huizen het risico op beschadiging omlaag gebracht wordt. Onderzoek is uitgevoerd naar het gehele risicogebied dus niet enkel ten noorden van de luchthaven. Van alle onderzochte mogelijkheden blijkt uit de onderzoeken dat het vastzetten van dakpannen de meest effectieve maatregel is. Het doel is om mogelijke veiligheidsrisico's en het risico op de beschadiging van daken weg te nemen in het gehele risicogebied.

De reeds beschikbare gelden voor de reparatie en preventie van de vortexschade voor het gebied ten noorden van de luchthaven worden ondergebracht in het Programma (Vortex)schade. Voor omwonenden ontstaat zo één loket waar zij terecht kunnen: de stichting. Daarnaast zal in gesprek met de gemeenten Beek, Meerssen en Maastricht aandacht worden gevraagd om alert te zijn op het treffen van preventieve maatregelen bij nieuwbouw ter voorkoming van schade. Maatregelen zijn derhalve:

- het **uitbreiden** van het gebied dat voor vergoeding voor vortexschade in aanmerking komt;
- het uitvoeren van **preventieve** maatregelen.

1.6. Programma Communicatie

Doel

Het Programma Communicatie richt zich op de communicatie en informatievoorziening richting de omgeving. Ook ondersteunt dit programma het overleg met de omgeving.



Doelgroep

Mensen uit de regio rondom de luchthaven en andere geïnteresseerden.

Toelichting

Adequate communicatie met en informatievoorziening voor omwonenden over de luchthaven is van groot belang. De omwonenden die last ervaren van de luchthaven hebben hier recht op. . De informatie over ontwikkelingen en/of de dagdagelijkse exploitatie van de luchthaven komt uit verschillende bronnen met verschillende 'eigenaren' van de informatie. Daarmee ligt ook de daarbij behorende verantwoordelijkheid over de kwaliteit van de informatie bij verschillende eigenaren. De onafhankelijkheid van de informatievoorziening is daarmee niet geborgd. Door middel van het Programma Communicatie gaat het omgevingsfonds een rol in vervullen ten aanzien van de onafhankelijke informatievoorziening en communicatie met de omgeving.

Het primaire uitgangspunt van het Programma Communicatie is om informatie ten aanzien van de luchthaven correct, transparant en toegankelijk weer te geven voor de omwonenden.

Maatregelen die worden getroffen na oprichting van de Stichting zijn in ieder geval:

a) **Communicatiemiddel**: sprake zal zijn van het instellen van één loket (website) waar de omgeving de benodigde informatie kan terugvinden. Deze informatie zal betrekking hebben op enerzijds de werking van de stichting, de mogelijkheden maar ook op de exploitatie van de luchthaven in relatie tot de omgeving, bijvoorbeeld wanneer sprake zal zijn van proefdraaien;

b) **Meetapparatuur** zal worden geplaatst ten aanzien van de luchtkwaliteit en de geluidhinder, actuele meetresultaten zullen via de website gedeeld worden. De exacte uitwerking hieromtrent zal nog plaatsvinden. Ook hoe deze meetapparatuur vervolgens kan worden ingezet in relatie tot de benodigde communicatie (apps, website, etc.).

1.7. Werking in de praktijk

1.7.1. Wie komt in aanmerking voor een subsidie?

De stichting verstrekt uitsluitend (co-)subsidies aan natuurlijke personen of rechtspersonen die geen commercieel winstoogmerk hebben en zijn gevestigd rondom de luchthaven MAA. De aanvrager dient daarnaast op grond van het reglement bij oprichting van de stichting aangewezen worden als betrokkene.

1.7.2. Hoe verloopt het proces voor het aanvragen van een (co-)subsidie?

Het proces voor het aanvragen van een subsidie dient bovenal laagdrempelig te zijn voor de aanvrager. Het gehele proces dient primair ingericht te worden vanuit het perspectief van **toegankelijkheid**. Het dient voor een omwonenden zeer laagdrempelig te zijn om de stichting te benaderen en om een aanvraag in te dienen.

a) Een betrokkene die ten behoeve van een leefbaarheidsproject in aanmerking wil komen voor een subsidie uit de stichting dient daartoe een schriftelijke aanvraag in te dienen bij de stichting.

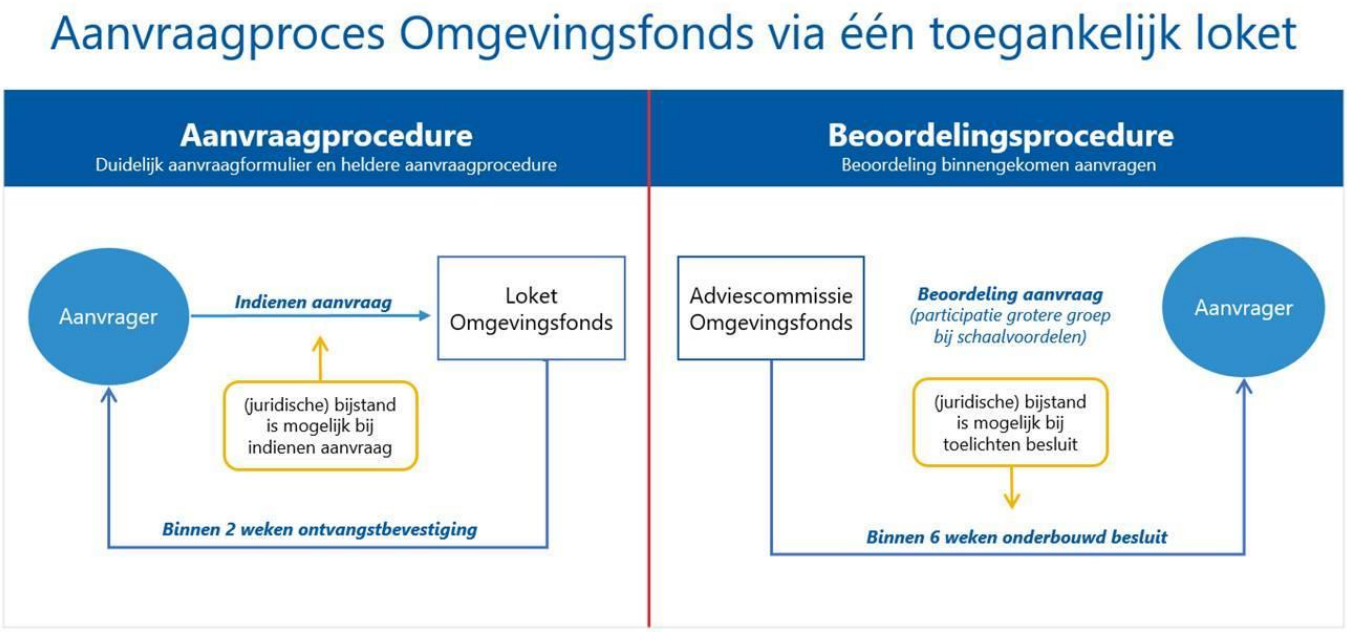
b) Voor deze schriftelijke aanvraag heeft de stichting een aanvraagformulier opgesteld. Een subsidieaanvraag dient de toegevoegde waarde aan te tonen van een (aanvullende) financiering vanuit de stichting. De aanvraagformulieren worden digitaal beschikbaar gesteld op een reeds te ontwikkelen website van stichting. Het aanvraagformulier dient volledig ingevuld en ondertekend bij de stichting te worden ingediend. De subsidieaanvraag dient te worden voorzien van een financiële begroting en projectplanning. Deze financiële begroting dient een helder inzicht te verschaffen ten aanzien van het gewenste subsidiebedrag vanuit de stichting alsook eventuele aangevraagde subsidiebedragen bij andere partijen of eigen inbreng (cofinanciering). Het bestuur van de stichting kan desgewenst mondeling of schriftelijke (juridische) **ondersteuning** bieden bij het aanvragen van een subsidie. Ook kan de stichting assisteren bij het organiseren van de benodigde ondersteuning voor het indienen van de aanvraag.

c) De stichting reageert binnen **2 weken** op de subsidieaanvraag middels een ontvangstbevestiging. In deze ontvangstbevestiging wordt de aanvrager op de hoogte gebracht van de beoordelingsprocedure alsmede van het feit of de aanvraag ontvankelijk (volledig) is en derhalve in behandeling kan worden genomen. In navolging van de aanvraag kunnen zowel de stichting als de aanvrager wederzijds contact opzoeken.

d) Afhankelijk van de hoogte van de subsidieaanvraag ontvangt de aanvrager binnen een redelijke, vastgestelde termijn een toekenningsbesluit of afwijzingsbesluit. Een reguliere beoordelingsprocedure neemt maximaal **6 weken** in beslag. Indien sprake is van een project op basis waarvan schaalvoordelen kunnen worden behaald (bijv. een isolatieproject) kan het beoordelingsbesluit inhouden dat - alvorens tot een eventuele toekenning kan worden overgegaan - een grotere groep omwonenden de gelegenheid wordt geboden te participeren. Een dergelijk besluit en de benodigde termijn die dit (extra) in beslag zal nemen, maken onderdeel uit van het beoordelingsbesluit. De beoordeling van een ingekomen aanvraag aan de richtlijnen en voorwaarden gebeurt door de zogeheten **adviescommissie**.

e) Op basis van een advies van de adviescommissie vindt besluitvorming plaats over de toekenning en ontstaat het beoordelingsbesluit. Elk beoordelingsbesluit is derhalve voorzien van een advies van de adviescommissie.

f) Tegen een beoordelingsbesluit staan geen juridische middelen open zoals bijvoorbeeld een bezwaar- of beroepsprocedure. Wel kan de indiener verzoeken om een nadere uitleg of toelichting en wordt op basis daarvan het gesprek aangegaan door de stichting met de indiener. Ook in dit kader zal oog zijn voor het bieden van bijstand aan de indiener en het kunnen begrijpen en vertalen van het besluit naar de situatie van de indiener.



Figuur 2: Aanvraagproces

1.7.3. Wanneer komt een project in aanmerking voor een subsidie?

Om in aanmerking te komen voor een subsidie uit het Programma Leefbaarheid dient een project een positieve bijdrage te leveren aan de leefbaarheid in de gemeenschap. Een project heeft een positief effect als het bijdraagt aan een gezonde leefomgeving voor mens, natuur en milieu. Daarbij dient het project aantoonbaar draagvlak te hebben onder één of meerdere inwoners en/of belanghebbenden of dit te verkrijgen. Een project is ook subsidiabel als het bijdraagt aan de versterking van de samenwerking tussen verschillende organisaties in de buurt, wijk en/of met buurgebieden (binnen de regio van luchthaven MAA). Naast grote (ruimtelijke) projecten komen kleinere initiatieven in aanmerking op het gebied van jeugd, cultuur, erfgoed en vrijetijdsbesteding, sport, participatie en leefbaarheid, zoals:

- initiatieven voor jeugd tot 18 jaar, die gericht zijn op vrije tijd, ontplooiing, ontmoeting en ontspanning en bijdragen aan een positieve ontwikkeling van jongeren;
- initiatieven die bijdragen aan uitbreiding en de vergroting van de toegankelijkheid van het cultureel aanbod in de regio van de luchthaven MAA;
- het creëren van meer toerisme in de regio van de luchthaven MAA, dat meerwaarde heeft voor de regio en haar inwoners;
- initiatieven die een breed, divers aanbod van breedtesport in de regio van luchthaven MAA stimuleren, met aandacht voor toegankelijkheid voor alle inwoners uit de regio waarbij specifieke aandacht is voor jongeren, ouderen en/of kwetsbaren;
- initiatieven van personen of organisaties die deelname aan de regio van luchthaven MAA stimuleren;
- initiatieven die gericht zijn op versterking van de sociale samenhang binnen de regio van luchthaven MAA en zo mogelijk binnen de wijk.

1.7.4. Samenwerking met de CRO en KICL

Om als stichting in contact te blijven staan met de omgeving worden participatietrajecten voorzien in het kader van beoogd te treffen maatregelen. Tevens wordt voorzien dat er op regelmatige basis omgevingsbijeenkomsten plaatsvinden. Daarnaast is er sprake van een nauw overleg met de luchthaven MAA als ook met de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht (CRO) en het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL).

2. Governance

Het doel van de stichting is om samen met bewoners en gemeenten een leefbare woonomgeving binnen de regio MAA te realiseren. Om dit doel de realiseren wordt een stichting opgericht die:

- opereert met een onafhankelijk bestuur, een raad van toezicht en een adviescommissie;
- financieel transparant is;
- een bijdrage levert aan het daadwerkelijk verbeteren van de leefbaarheid en/of omgevingskwaliteit van de regio MAA. Dan wel initiatieven of projecten subsidieert of initieert ter bevordering van de communicatie met of informatievoorziening van de omgeving.

Om onafhankelijkheid en transparantie te borgen, wordt het beoogde omgevingsfonds ondergebracht in een onafhankelijke stichting met daarin een raad van toezicht en een adviescommissie voor de beoordeling van inkomende aanvragen. De partners in het omgevingsfonds stellen financiering ter beschikking aan de stichting ter verwezenlijking van haar statutair vast te leggen doelstelling. De stichting beheert en bestemt de gelden die door de partners in het omgevingsfonds beschikbaar gesteld worden in lijn met een bestemmingsreglement dat vastgesteld wordt door de directie en goedgekeurd wordt door de raad van toezicht.

2.1. De stichting als rechtspersoon

Een stichting is een rechtspersoon die zelfstandig opereert en 'van niemand is'. De oprichting verloopt via de notaris waarna de stichting wordt ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. De stichting wordt geregeerd door het nastreven van de eigen statutaire doelstelling. Die statutaire doelstelling kan in beginsel alles omvatten, met dien verstande dat een stichting niet als doel mag hebben het uitkeren van winst aan oprichters of personen die deel van haar bestuur uitmaken. Het doen van uitkeringen is beperkt tot de mogelijkheid om uitkeringen te doen met een ideëel of sociaal doel.

De stichting laat veel vrijheid met betrekking tot de juridische inrichting. Er is geen algemene ledenvergadering zoals bij een vereniging; de stichting kent een ledenverbod. In de praktijk wordt wel ervaren dat het bestuur dat aangewezen wordt als hoogste orgaan binnen de stichting, behoudens de instelling van een eventuele raad van toezicht, in beginsel alleen aan zichzelf verantwoording is verschuldigd en daardoor onafhankelijk en met korte lijnen kan besturen. Het bestuur van de stichting is slechts gebonden aan de statutaire doelstelling van de stichting en behoeft daarom in beginsel geen rekening te houden met de belangen van de samenwerkende partijen. Het bestuur vertegenwoordigt dus de stichting (en niet de samenwerkende partijen). Voor de samenwerkende partijen is het dan ook niet eenvoudig om direct invloed op het beheer en beleid van de stichting uit te oefenen. De stichting kent immers alleen het bestuur en eventueel een raad van toezicht, maar geen leden die invloed op het bestuur uitoefenen. Ondanks het ledenverbod is het niettemin mogelijk om de samenwerkende partijen bij de stichting te betrekken. Met behulp van een benoemings- en goedkeuringsrechten of een aanvullende samenwerkingsovereenkomst kan met de stichting een rechtsrelatie worden bewerkstelligd (contractuele relatie, waarbij de samenwerkende partijen vaak als 'aangeslotenen' worden gekwalificeerd). Ook is het mogelijk andere organen in het leven te roepen, zoals een raad van toezicht of een raad van advies. Hierdoor is het ondanks de statutaire doelstelling in de (uitoefening van de) daadwerkelijke activiteiten van de stichting toch goed mogelijk om rekening te houden met de belangen van de samenwerkende partijen.

2.2. Waarom een stichting?

Een stichting kent verschillende voordelen, de meest belangrijke zijn:

- **Voordeel 1**: een vastomlijnde structuur geeft meer rechtszekerheid aan buitenstaanders dat zorgvuldig en conform de statuten wordt gehandeld (bijvoorbeeld met inkomende geldstromen).
- **Voordeel 2**: een stichting kent geen minimale kapitaaleis. Hierdoor zijn de kosten voor het oprichten van een stichting betrekkelijk laag.
- **Voordeel 3**: doordat een stichting geen leden of aandeelhouders heeft, is de invloed van buitenaf erg gering.
- **Voordeel 4**: een stichting bezit rechtspersoonlijkheid. Dit betekent dat een stichting zelfstandig drager is van rechten en verplichtingen. Hierdoor zijn bestuurders niet privé verantwoordelijk (behalve bij wanbeleid van de bestuurders).
- **Voordeel 5**: flexibele juridische inrichting, vrijwel alle activiteiten en werkzaamheden kunnen in een Stichting ondergebracht worden.
- **Voordeel 6**: een stichting kan zelfstandig handelingen verrichten; bijvoorbeeld subsidies aanvragen, geldstromen bijhouden (inkomsten en afrekeningen), etc.
- **Voordeel 7**: een stichting kan de continuïteit van een project waarborgen.
- **Voordeel 8**: status van serieuze rechtspersoon.

Een stichting kent echter ook nadelen, die ook meegewogen zijn:

- **Nadeel 1**: wanneer je een stichting opricht, kun je de winst niet naar jezelf uitkeren. Maar aangezien er een maatschappelijk doel nastreeft wordt, is dit ook niet de bedoeling.
- **Nadeel 2**: een stichting wordt opgericht per notariële akte. De eenmalige setup kosten liggen daarom iets hoger dan bij sommige andere rechtsvormen.
- **Nadeel 3**: ook voor de stichting dien je een administratie bij te houden.
- **Nadeel 4**: extra formaliteiten/handelingen.
- **Nadeel 5**: niet eenvoudig om direct invloed op het beheer en het beleid uit te oefenen.

De keuze voor een stichting als rechtspersoon voor het onderbrengen van het omgevingsfonds hangt samen met de bovenstaande voordelen. Een stichtingsstructuur biedt de benodigde juridische inrichting, biedt rechtszekerheid en dient het maatschappelijke doel van het omgevingsfonds. De omgevingsfondsen die opgericht zijn voor de luchthavens Eindhoven Airport en Schiphol zijn vanuit dezelfde rationale ondergebracht in een onafhankelijke stichting.

De voorkeur gaat uit naar de oprichting van een geheel nieuwe stichting. De bestaande stichtingen met betrekking tot de luchthaven MAA zijn de Stichting Klachtentelefoon Limburg (KICL) en de Stichting Ondersteuning CRO. Er is echter onvoldoende bekendheid van de Provincie Limburg en/of andere deelnemers met de schuldenpositie en overige verplichtingen van deze bestaande stichtingen. De samenwerking met deze bestaande stichtingen dient echter nadrukkelijk opgezocht worden en biedt op termijn kansen tot het optimaliseren van de dialoog en de één-loketfunctie voor de omgeving.

In de statuten worden de doelomschrijving en interne regels en afspraken van de rechtspersoon opgenomen. De sturings- en controlemogelijkheden van de Provincie Limburg kunnen statutair vastgelegd worden (zoals bijvoorbeeld het voordrachtrecht toezichthouder en de goedkeuring van de Provincie via statuten).

2.3. De organisatorische inrichting van de stichting

1. Het stichtingsbestuur

De bestuurder is een extern, onafhankelijk en gekwalificeerd persoon (niet een rechtspersoon, niet de Provincie Limburg, niet een lid van GS/PS, niet een ambtenaar). Werving en selectie vindt plaats via een openbare en transparante procedure. De bestuurder is tekenbevoegd en kan, in lijn met de statuten, zelfstandig contracten tekenen of rechtshandelingen uitvoeren. De bestuurder heeft primair als taak om het gesprek met initiatiefnemers te voeren ten aanzien van activiteiten of projecten die bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in de regio MAA. De bestuurder wordt hierbij ondersteund door een administratief medewerker en een communicatiemedewerker.

2. Raad van toezicht

Een stichting heeft één wettelijk verplicht orgaan: het bestuur. Desondanks verdient het aanbeveling om ook een raad van toezicht in te stellen die toezicht houdt op het beleid van het bestuur en de algemene gang van zaken. Een raad van toezicht houdt daarmee zicht op de lange termijn waarde creatie van de organisatie. Op deze wijze wordt toezicht gehouden op de uitvoering van de strategie en de belangen van de stakeholders door het bestuur.
De leden van de Raad van Toezicht zouden onderverdeeld kunnen worden in voordrachtrecht ''overheden'' (Provincie en gemeenten), 'bedrijven' (MRO-bedrijven) en 'luchthaven' (MAA). Zowel voor het stichtingsbestuur als de raad van toezicht kan een profielschets worden opgesteld met competenties waaraan de leden dienen te voldoen.

3. Adviescommissie

Tot slot wordt een adviescommissie aangesteld. De adviescommissie adviseert het bestuur over ingekomen aanvragen. Het bestuur neemt het beoordelingsbesluit over een ingekomen aanvraag met meeweging van het advies van de adviescommissie. Het advies van de adviescommissie maakt onderdeel uit van het beoordelingsbesluit. De adviescommissie bestaat uit inhoudelijke deskundigen en kan op basis van de ingekomen aanvraag ook bestaan uit extern aangetrokken expertise al naar gelang de aanvraag hierom vraagt in het kader van de beoordeling, ook kan bijvoorbeeld de adviescommissie advies inwinnen bij de CRO mocht dit relevant zijn voor de beoordeling van de ingekomen aanvraag.

3. Financiën

3.1. Partners

Naast de Provincie willen ook andere partners een bijdrage leveren aan het verhogen van de leefbaarheid in de regio van MAA door middel van funding van het omgevingsfonds. Met verscheidende (potentiële) partners lopen (op dit moment) nog gesprekken. Daarbij zijn van anderen wel al toezeggingen binnen. Doel is te komen tot een funding door zowel publieke partijen (Provincie Limburg, het Rijk, (buur)gemeenten)), als private partijen (bedrijfsleven, exploitant).

3.2. Begroting

Voorlopige begroting en verspreiding middelen over de verschillende programma's. De stichting is in de basis geen revolverend fonds (met uitzondering van de Verkoopgarantieregeling), middelen kunnen daarmee slechts éénmaal uitgekeerd worden.

Doel	Partners	(€)
Programma Leefbaarheid	• Provincie Limburg • Luchthaven • Gemeenten • Bedrijven • Het Rijk	8.000.000
Gebiedsprogramma	• Provincie Limburg • Bedrijven • Gemeenten	4.000.000
Programma (Vortex) Schade	• Luchthaven MAA • Provincie Limburg • Gemeente Beek	400.000*
Programma Communicatie	• Provincie Limburg • Luchthaven • Gemeenten • Bedrijven	1.000.000
Kosten stichting	• Provincie Limburg	750.000

**Dit betreft een reeds gealloceerd bedrag dat ondergebracht wordt in het omgevingsfonds*

Toelichting:

1. Bijdrage Provincie Limburg

   Provinciale Staten van de Provincie Limburg hebben met het aannemen van Amendement 145 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA' een totaalbedrag van 8,75 miljoen toegezegd voor de funding van het omgevingsfonds. Dit bedrag zal verspreid worden over de verschillende programma's. Na de besluitvorming zullen afhankelijk van de bijdrage van andere partners en de wijze waarop de programma's verder geconcretiseerd worden de bedragen definitief gealloceerd worden.

   Naast het genoemde bedrag van 8,75 miljoen worden ook de middelen die reeds beschikbaar gesteld zijn voor de vortexschade (133.333) ondergebracht in het omgevingsfonds voor het Programma (Vortex)schade.

2. Bijdrage Luchthaven

   De ambitie van de luchthaven is om een innovatieve en duurzame luchthaven te worden die in verbinding staat met haar omgeving. Naast zorgvuldig omgevingsmanagement is een bijdrage aan het omgevingsfonds passend bij deze ambitie. De luchthaven zelf zal 3 miljoen bijdragen aan de stichting. Een bedrag dat verspreid wordt over 3 jaar en halfjaarlijks uitgekeerd zal worden.

   Daarbovenop komen de gelden die voortkomen uit een **boeteclausule**. De luchthaven MAA is tussen 23.00 uur en 07.00 uur gesloten. Mochten er onverhoopt toch vliegtuigen landen of vertrekken, dan worden deze landings- of vertrekkosten verdubbeld. Deze 'boete' wordt door de luchthaven gestort in het omgevingsfonds ter compensatie van de overlast voor omwonenden.

   Ook de door de luchthaven zijn eerder beschikbaar gestelde middelen (133,333) voor de vortexschade worden ondergebracht in het omgevingsfonds voor het Programma (Vortex)schade.

3. Autonome bijdrage samenwerkingspartner Royal Schiphol Group

   De luchthaven MAA is voornemens een strategische samenwerking aan te gaan met de Royal Schiphol Group (RSG). Hiertoe is een principeakkoord gesloten. Na besluitvorming door Provinciale Staten van de Provincie Limburg zal hier verder invulling aan gegeven worden. RSG heeft de ambitie om omgevingsbewust te acteren in haar samenwerking met MAA en acht het van belang dat een omgevingsfonds gerealiseerd wordt. RSG doet hierom een autonome bijdrage van € 800.000 aan de stichting, naast het feit dat ze instemt met de eerder genoemde bijdrage vanuit de luchthaven.

4. Kosten stichting

   Een stichting maakt kosten om de organisatie te laten draaien. Naar huidige inschatting zullen naast het stichtingsbestuur ook kosten gemaakt worden door de adviescommissie, de raad van toezicht, alsmede voor de beoogde bijstand aan indieners van een aanvraag. Deze operationele kosten zijn nu geraamd en in voorgaand schema weergegeven.

4. Proces

4.1. Proces tot december 2022

We hebben drie fasen doorlopen om te komen tot het voorliggende voorstel voor de realisatie van de stichting:

1. Ontwikkeling contouren programma's

Op basis van de wensen van Provinciale Staten en gesprekken met vertegenwoordigers van andere omgevingsfondsen zijn de contouren van de vier programmalijnen tot stand gekomen. Hierbij is geredeneerd vanuit het beoogde doel van het omgevingsfonds en de wijze waarop hier in de praktijk adequaat aan beantwoord kan worden. Een belangrijke overweging bij de invulling van het programma is dat de wensen van de bewoners centraal gesteld dienen te worden. Om deze reden is gekozen om slechts een beperkt aantal concrete maatregelen te benoemen. De wensen van de bewoners dienen leidend te zijn en daarom is er nadrukkelijk ruimte voor het eigen initiatief van de omwonenden. De contouren van de vier programmalijnen zijn het resultaat van de eerste onderzoekende fase, die later in samenspraak met stakeholders verder aangescherpt zijn.

2. Stakeholderanalyse t.b.v. inventarisatie participanten

Op basis van een uitgebreide stakeholderanalyse is een lijst tot stand gekomen met potentiële partners voor het omgevingsfonds. Eerst zijn alle stakeholders in kaart gebracht, waarbij een onderverdeling is gemaakt tussen primaire, secundaire en tertiaire stakeholders. De primaire stakeholders zijn onderverdeeld in vijf stakeholdergroepen (1. de luchthaven, 2. de samenwerkingspartner, 3. gemeenten, 4. bedrijven, 5. maatschappelijke organisaties). De primaire stakeholders die (financieel) baat hebben bij het bestaan van het de luchthaven MAA zijn benaderd om met ons in gesprek te gaan over het omgevingsfonds. Deze stakeholders hebben een brief ontvangen waarin zij geïnformeerd zijn over de opzet van de stichting en verzocht om een bijdrage aan het fonds te leveren.

3. Gesprekken met stakeholders

In navolging van de brief zijn verkennende gesprekken gevoerd met de primaire stakeholders. Met de onderstaande stakeholders hebben één of meerdere gesprekken plaatsgevonden (naast vanzelfsprekend de exploitant, MAA BV en Schiphol Nederland BV).

In de gesprekken met de stakeholders is allereerst de opzet van de verschillende programmalijnen besproken. Vervolgens is de bereidheid verkend van de stakeholder om financieel bij te dragen aan het omgevingsfonds. Een deel van de stakeholders heeft in een vroeg stadium laten weten geïnteresseerd te zijn in het leveren van een bijdrage aan de stichting. De gesprekken zijn echter voortdurend en de interne besluitvorming van de potentiële partners vergt veelal een uitgebreid intern besluitvormingstraject dat tijd en aandacht nodig heeft.
Naast de gesprekken met de bovenstaande stakeholders hebben er, vooroplopend op het participatietraject, ook gesprekken plaatsgevonden met meerdere omwonenden en leden van de CRO om de programmalijnen te toetsen en verder te verdiepen.

Stakeholdergroep	Stakeholder
Gemeenten	Gemeente Beek
	Gemeente Meerssen
	Gemeente Maastricht
	Gemeente Stein & Sittard-Geleen (vanuit EZL)
	Gemeente Heerlen
	Gemeente Vaals (regionaal verband)
	Gemeente Beekdaelen (regionaal verband)
	Gemeente Gulpen-Wittem (regionaal verband)
	Gemeente Eijsden-Margraten (regionaal verband)
	Gemeente Valkenburg (regionaal verband0
Bedrijven	MECC Maastricht
	Cycloon Holland
	Kuijpers Cargo Service BV
	Aircraft Solutions Bvba
	SAMCO Aircraft Maintenance
	MAAS Aviation Services Holding BV
	General Aviation Maastricht BV (GAM)
	Collins Aerospace
Samenwerkingen	LIOF
	LWV
	MKB Limburg
Het Rijk	Ministerie van I&W

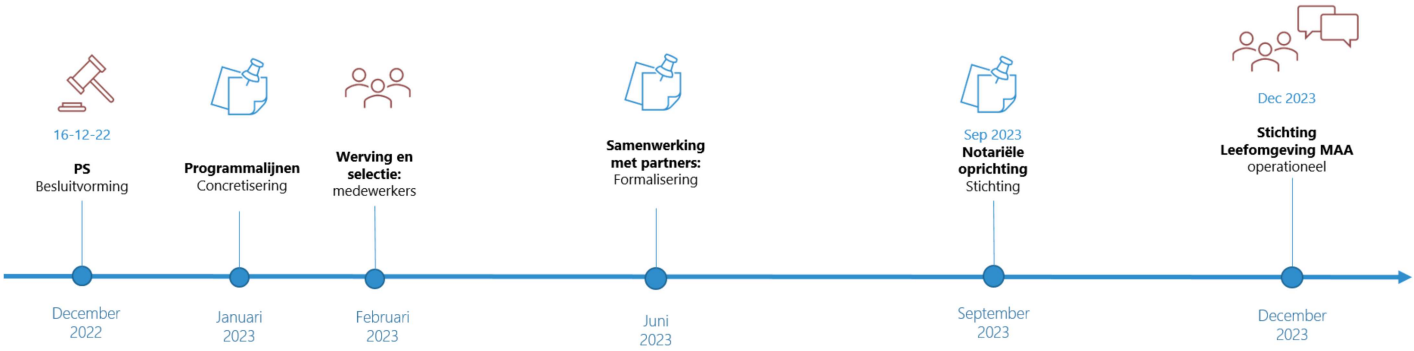
4.2. Proces na december 2022

In navolging van de besluitvorming door PS zal het omgevingsfonds verder vorm krijgen.

De uitwerking en formalisering van de samenwerking met de (beoogde) partners zal prioriteit krijgen in de eerste maanden van 2023. Simultaan hieraan zullen de programmalijnen verder geconcretiseerd worden. Ook de genoemde maatregelen dienen verder uitgewerkt te worden. Dit zal gebeuren in samenspraak met de omwonenden.

In februari zal gestart worden met de werving van de in het hoofdstuk 'Governance' beschreven personeelsleden van de stichting. In navolging daarvan kan de stichting in september 2023 opgericht worden. De notariële oprichting van de stichting dient zorgvuldig voorbereid te worden waarbij de statuten goed overdacht dienen te worden.

Er wordt gestreefd naar een operationele stichting in december 2023 (inclusief naamgeving).



Annex 1

Provincie en stichting algemeen

De Provincie en een rechtspersoon/stichting
De Provincie kan gebruik maken van verschillende instrumenten om een provinciaal doel na te streven. De menukaart in het Uitvoeringskader Sturing in Samenwerking 3.0 helpt bij het maken van een keuze bij het nastreven van dat doel. Indien de Provincie in een project een bepaalde mate van sturing wil behouden, kan zij kiezen voor het oprichten van een privaatrechtelijke rechtsvorm waarin zij deelneemt. Hierbij kan weer onderscheid worden gemaakt tussen de stichtingen, verenigingen, besloten vennootschappen, naamloze vennootschappen, coöperaties en personenvennootschappen. Het beperken van de (rechtstreekse) aansprakelijkheid van de Provincie kan mede de keuze van de rechtsvorm bepalen.

Publiekrechtelijke waarborgen zijn niet van toepassing; dit kan worden ondervangen door extra aandacht voor de elementen van 'Corporate Governance', onder andere in statuten (omschrijving doelstelling, toezicht, rapportage en verslaglegging, besluitvorming et cetera).

Bij de te maken keuze moet ook worden getoetst of er geen sprake is van ongewenste staatssteun of strijd met Europese (aanbestedings)regels. Dit kan een rol spelen als er sprake is van niet marktconform handelen of als er sprake is van strijd met de mededingingsregels. Daarnaast zijn wellicht fiscale motieven van belang.

Uit het Uitvoeringskader blijkt dat indien de Provincie Limburg actieve betrokkenheid wenst om een bepaald doel te bereiken, er een (privaatrechtelijke) rechtsvorm kan worden aangegaan. Er kan zowel een rechtsvorm met rechtspersoonlijkheid als een rechtsvorm zonder rechtspersoonlijkheid worden aangegaan. Rechtspersoonlijkheid wil zeggen dat de organisatie een rechtssubject is. Hiermee wordt bedoeld dat zij zelfstandig drager is van vermogensrechtelijke rechten en verplichtingen (artikel 2:5 BW). De rechtspersoon heeft een eigen vermogen en dat vermogen dient tot verhaal van crediteuren. Het staat dus los van het privévermogen van de bij de rechtspersoon betrokken personen (zoals aandeelhouders, bestuurders, commissarissen et cetera).

De Provincie geeft in subsidierelatie aan onder welke voorwaarden subsidie wordt verstrekt aan een stichting. Indien wenselijk of noodzakelijk is dat de Provincie grotere betrokkenheid heeft bij een doel, dan kan de Provincie de stichting mede oprichten of deelnemen in een stichting. Omdat een stichting geen leden kent en geen aandelenkapitaal heeft, betekent deelnemen het zodanig 'financieel en/of bestuurlijk/organisatorisch met de stichting verbonden zijn' dat er sprake zal zijn van deelnemen als bedoeld in artikel 158 lid 2 Provinciewet. We spreken in dat verband van een verbonden partij.

Het oprichten van en/of deelnemen in een stichting betekent dat de uitvoering meer op afstand wordt geplaatst met als gevolg dat de primaire verantwoordelijkheid voor die uitvoering bij een andere organisatie komt te liggen en daarmee buiten de directe invloedsfeer van de Provincie. Tegelijkertijd worden wel provinciale doelstellingen gerealiseerd waarvoor het bestuur maatschappelijk en politiek verantwoordelijk blijft. Het is daarom van belang dat de Provincie de samenwerking in voldoende mate kan sturen, beheersen en daarop toezicht kan houden.

Voordat de Provincie een stichting kan oprichten moet er aan verschillende voorwaarden worden getoetst:

1) Er dient sprake te zijn van een strategisch provinciaal belang.
2) Een actieve en permanente rol c.q. betrokkenheid van de Provincie wordt wenselijk of noodzakelijk geacht.
3) De Provincie wil actief op inhoud kunnen sturen.
4) Een samenwerking op basis van een juridische entiteit is wenselijk en/of noodzakelijk (zie menukaart).
5) Een stichting is de aangewezen rechtsvorm voor het bereiken van de doelstelling.
6) De specialistische toets van het businessplan is positief.

De relevante sturingsthema's zijn onder meer het doel van de stichting, het toewijzen van verantwoordelijkheden (bestuur, raad van toezicht, adviescommissie) en de wijze waarop verantwoording wordt afgelegd. Ten aanzien van informatievoorziening en de rol van Provinciale Staten is in ieder geval van belang dat Provinciale Staten voor ogen hebben welke doelen en rolinvulling de Provincie heeft als het gaat over het omgevingsfonds als stichting en dat duidelijk is dat de stichting (verbonden partij) als instrument wordt ingezet en welke keuzes daaraan ten grondslag liggen. Dat is in deze rapportage uitvoerig toegelicht. Verder zijn Provinciale Staten bekend met de overwegingen van Gedeputeerde Staten om te komen tot oprichting van een stichting inhoudende een omgevingsfonds en de mogelijke gevolgen van deze keuzes voor de Provincie. Amendement 145 van Provinciale Staten bevat immers de wens en tevens de opdracht te komen tot een royaal omgevingsfonds dat met publiek en privaat geld wordt gevuld en waarbij proportionele bijdragen van Provincie Limburg, Rijksoverheid, omliggende gemeenten en het bedrijfsleven de inzet zijn en waarbij de Provincie Limburg minimaal 8,75 miljoen euro bijdraagt.

Bijlage – geluid

Inleiding

In de besluitvorming over de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA) wordt veel gepraat over geluidhinder. Deze bijlage beoogt uit te leggen hoe de geluidbelasting en het aantal ernstig gehinderden worden bepaald. Hiervoor is eerst een zekere basiskennis over geluid nodig.

Geluid

Geluid is een kleine verandering van luchtdruk veroorzaakt door een geluidbron, die zich als een trilling door de lucht voortbeweegt. De geluidsterkte van een geluidbron wordt uitgedrukt in "decibellen". Hoe hoger het aantal decibellen, hoe harder het geluid. Naarmate de afstand tussen de geluidbron en degene die het geluid hoort toeneemt, wordt het waargenomen geluidniveau lager.

Geluidbelasting

Voor het bepalen van de "geluidbelasting" van vliegtuigen wordt het geluid van alle vliegtuigen die in een jaar van een vliegveld vertrekken en daar landen bij elkaar opgeteld. De geluidbelasting dient berekend te worden op basis van het wettelijk vastgelegde berekeningsvoorschrift en wordt uitgedrukt in L_{den}, (Level day, evening, night). Er vindt daarbij een weging plaats voor het tijdstip van de vliegbeweging, gewogen naar de periode van de dag: overdag (7.00 tot 19.00 uur), de avond (19.00 tot 23.00 uur) en de nacht (23.00 tot 7.00 uur). Een belangrijk kenmerk van de geluidbelasting is, dat het aantal vliegtuigen en het geluid per vliegtuig uitwisselbaar zijn. 'Veel stille' vliegtuigen geven dezelfde geluidbelasting als 'weinig lawaaiige' vliegtuigen. Als het gemiddelde geluid van de vliegtuigen afneemt, kan men meer vliegen zonder dat de geluidbelasting verandert.

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

Geluidhinder – ernstig gehinderden

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

Het aantal ernstig gehinderden wordt vervolgens bepaald op basis van een "dosis-effectrelatie". De dosis is de geluidbelasting, het effect is het ondervinden van ernstige hinder. Bij een geluidbelasting van 50 dB(A) L_{den} ondervindt (op basis van enquêtes vastgesteld) circa 20% van de bevolking die aan deze geluidbelasting wordt blootgesteld ernstige hinder. Let wel: geen enkele

contour is de scheidslijn tussen 'wel' en 'geen' hinder. Ook buiten de weergegeven contouren zal nog hinder optreden.

Stel dat de geluidbelasting op een locatie afneemt van 58 naar 56 dB(A) L_{den}, dan neemt het percentage ernstig gehinderden op deze locatie volgens de dosis effectrelatie met ca. 6 procent punten af (van 42% naar 36%). Wat merken de mensen op de grond daarvan? Het antwoord op deze vraag is afhankelijk van de oorzaak van de afname. Twee voorbeelden: als de geluidbelasting afneemt doordat het geluidniveau van alle vliegtuigen met 2 dB(A) afneemt (bijvoorbeeld door stillere vliegtuigen), dan is dat niet of nauwelijks waarneembaar. Want als twee (piek) geluidniveaus minder dan 2 á 3 dB(A) van elkaar verschillen, hoort "een mens" dit verschil niet of nauwelijks. Als de geluidbelasting 2 dB(A) L_{den} afneemt doordat het aantal voorbij vliegende vliegtuigen met 37% afneemt, dan is dat wel waarneembaar.

Het aantal inwoners of het aantal ernstig gehinderden worden overigens niet vastgelegd in een luchthavenbesluit.

Situatie rond MAA

In het kader van een nieuw op te stellen luchthavenbesluit voor MAA heeft dhr. Van Geel in januari 2021 een advies uitgebracht. Hierbij is het jaar 2019 als referentiejaar (vertrekpunt) gehanteerd en het jaar 2030 waarop de voorstellen zich richten. Van Geel stelde voor een sturingsmodel te hanteren met het aantal ernstig gehinderden als belangrijkste maatstaf voor de vast te stellen kaders voor de ontwikkeling van MAA.

In 2019 waren er ruim 14.400 vliegtuigbewegingen op MAA, waarvan ruim 8.000 met groothandelsverkeer. Van de bevolking die in 2019 aan een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{den} of meer werd blootgesteld zijn circa 5.600 mensen ernstig gehinderd. Deze berekening is gebaseerd op de werkelijke vliegtuigregistraties en vliegroutes in 2019. De geluidbelasting in 2019 was circa 40% lager dan hetgeen is toegestaan volgens de vastgestelde gebruiksruimte op MAA (Omzettingsregeling).

In zijn advies stelde Van Geel voor om geen gebruik te maken van deze latente ruimte in de vergunning.

Ook heeft Van Geel laten bepalen hoe groot het aantal ernstig gehinderden zou zijn in 2030 als er binnen het in 2019 gerealiseerde verkeersbeeld over de jaren vlootvernieuwing zou plaatsvinden. In dat geval zouden 14.400 vliegtuigbewegingen in het jaar 2030 resulteren in circa 4.200 ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour.

Van Geel stelde vervolgens voor om de beschikbare ruimte tussen 2019 en 2030, als gevolg van vlootvernieuwing, andere vliegtijden en andere maatregelen, voor 75% te benutten voor groei van het aantal vliegtuigbewegingen en voor 25% ten gunste van de verdere reductie van de geluidbelasting in de omgeving. Vertaalt in hinderreductie betekent de verdeling van de beschikbare geluidruimte in 2030 een feitelijke reductie van zes procent van het aantal ernstig

gehinderden, van 5.600 naar 5.250. Dit aantal zou leidend moeten zijn in de ontwikkeling van de luchthaven.

Tot slot heeft Van Geel bepaald welke verkeersvolumes (in verschillende verhoudingen vracht/passagiers bewegingen) mogelijk zijn als het aantal ernstig gehinderden van 5.250 in 2030 leidend is. Dit waren de pakketten 1 t/m 5, variërend van 10.770 tot 12.097 vliegtuigbewegingen groothandelsverkeer. Naast groothandelsverkeer is daarbij rekening gehouden met ruim 6.300 vliegtuigbewegingen met klein verkeer, hetzelfde volume als in 2019.

Op 3 juni heeft een meerderheid van het Limburgs Parlement ingestemd met Amendement 145 – Heldens c.s. om de luchthaven onder een aantal strikte voorwaarden open te houden. Voor het einde van het jaar dient het college hiervoor een voorstel aan PS voor te leggen dat een aantal elementen bevat, waaronder:

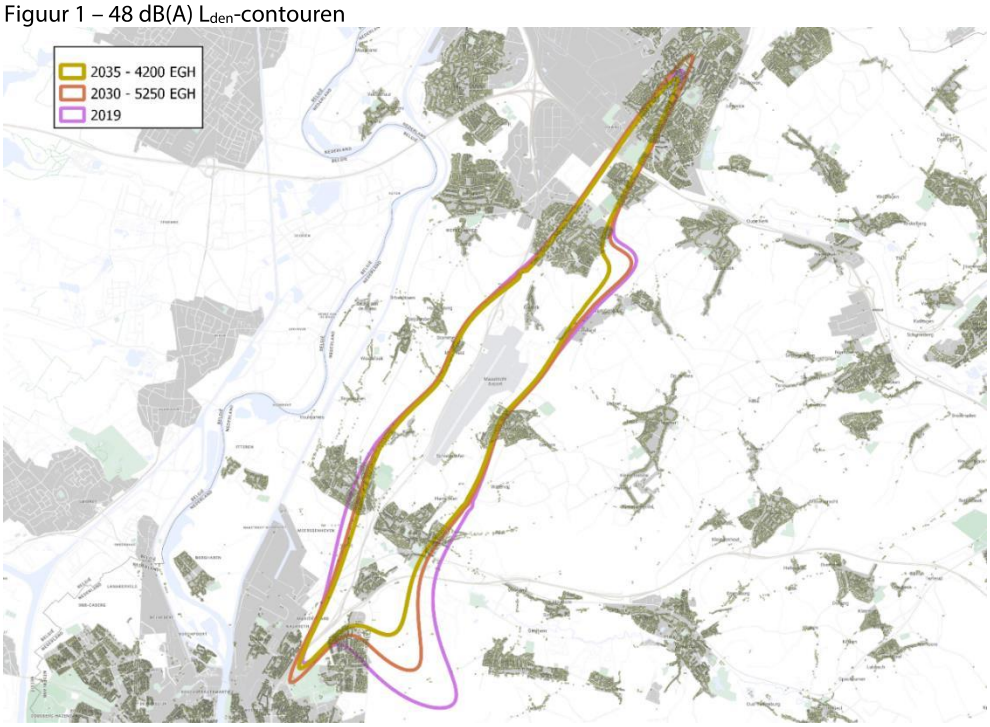
- *"Een plan voor het uitfaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen waarbij de bedrijven en inwoners uit de omgeving die de meest ernstige hinder ondervinden kans krijgen om inspraak te hebben", en*
- *"Een in aantallen onderbouwd en gevalideerd plan om het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen conform de denklijn uit het rapport Van Geel".*

Vervolgens heeft de luchthaven haalbare/realistische marktscenario's ontwikkeld behorend bij 5.250 ernstig gehinderden in 2030, en 4.200 ernstig gehinderden in 2035. Middels hinderbeperking (waaronder vlootvernieuwing en andere vliegtijden) is het mogelijk om in 2030 circa 11.500 vliegtuigbewegingen groothandelsverkeer te accommoderen. Om de gewenste hinderbeperking tot 2035 te behalen is het vervolgens maar zeer beperkt mogelijk te groeien en maximaal 12.000 vliegtuigbewegingen groothandelsverkeer mogelijk.

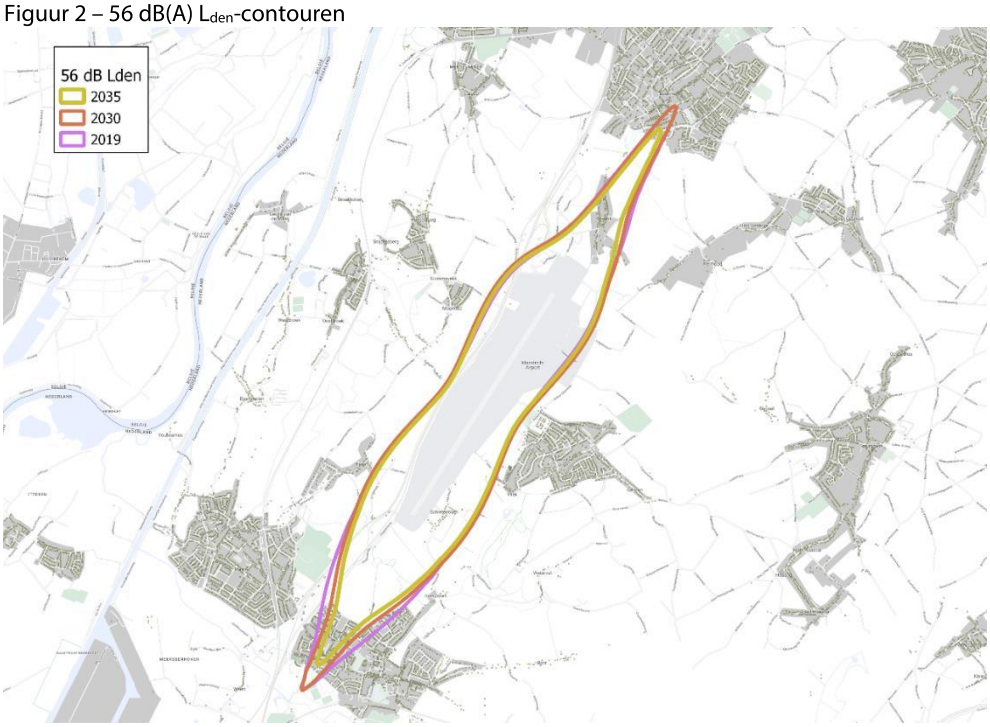
Het volgende aandachtspunt hierbij. Alle genoemde berekeningen zijn uitgevoerd volgens de nu voorgeschreven methodiek. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laat momenteel een nieuw rekenmodel ontwikkelen dat voldoet aan de Europese ECAC Doc29 standaard. Doordat er verschillen zijn tussen deze rekenmethodes, is geconstateerd dat er ook verschillen in de resultaten van de berekeningen zullen optreden. De uitgangspunten zoals hier gehanteerd, zoals de doelstelling voor hinderreductie, blijven echter overeind. Kortom ook na de implementatie van de nieuwe rekenmethodiek zal een afname van het aantal ernstig gehinderden met 25% tussen 2019 en 2035 leidend blijven, maar kunnen de aantallen gehinderden verschillen.

De onderstaande twee figuren geven voor de jaartallen 2019 (realisatie), 2030 en 2035 (toekomstscenario's) de 48 en de 56 dB(A) L_{den}-contour. Het aantal ernstig gehinderden is bepaald voor het gebied binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour. Binnen de 56 dB(A) L_{den}-contour mogen geen nieuwe woningen gebouwd worden (behoudens uitzonderingen). De 70 dB(A) L_{den}-contour is volledig gelegen binnen het luchthaventerrein.

Figuur 1 – 48 dB(A) L_{den}-contouren



Figuur 2 – 56 dB(A) L_{den}-contouren



BIJLAGE 4: PIP Proefdraaien

Aanleiding

In de considerans van amendement 145 heeft u aangegeven :
"Bij het binnenkort vast te stellen PIP voor het proefdraaien van straalmotoren op het luchthaventerrein een deugdelijke afscherming geplaatst dient te worden om de aangrenzende dorpskernen zoveel mogelijk te ontlasten".

In een aantal inspraakreacties van omwonenden op het voorontwerp-PIP dat dit voorjaar ter inzage is gelegd wordt gevraagd te onderzoeken of de geluidbelasting vanwege het proefdraaien kan worden beperkt door de realisatie van een Ground Run-up Enclosure, kortweg GRE.

Naar aanleiding van het amendement 145 en de inspraakreacties zijn in het kader van het akoestisch onderzoek[1], dat is uitgevoerd voor het (ontwerp) PIP en de omgevingsvergunning milieu, verschillende maatregelvarianten onderzocht om het geluid vanwege het proefdraaien in de omgeving verder te beperken. Hierna zijn de resultaten van de verschillende maatregelvarianten op hoofdlijnen toegelicht en is aangeven op welke manier de geluidbelasting vanwege het proefdraaien in het ontwerp-PIP proefdraaien is beperkt ten opzichte van het voorontwerp-PIP.

Varianten

Met het oog op het beperken van geluid vanwege het proefdraaien in de omgeving zijn de volgende varianten onderzocht. Daarbij is telkens gekeken of de maatregel leidt tot een afname van het aantal woningen waarbij de 'voorkeursgrenswaarde'[2] op grond van de Wet geluidhinder wordt overschreden. Dit aantal is vergeleken met de situatie ten opzichte van het voorontwerp PIP waarbij voor 680 woningen sprake was van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

1. *Akoestisch optimaliseren bedrijfsvoering proefdraaien*
   Full-power proefdraaisessies alleen nog toestaan op de afgeschermde proefdraaiplaats aan de A2 (de 'TRS') en flight-idle proefdraaisessies alleen nog toestaan op het C-platform.

Woningen met geluidbelasting boven voorkeursgrenswaarde	**Financiële investering**	**Effectief**	**Verankerd in PIP**
423	Geen	✓	✓

2. *Aanpassen en vergroten bestaande afscherming op proefdraaiplaats aan de A2 (TRS)*
   Uitbreiding van de bestaande geluidafscherming op proefdraaiplaats aan de A2 (de TRS) is slechts beperkt mogelijk vanwege technische en operationele randvoorwaarden vanuit het proefdraaien en

[1] Akoestisch onderzoek provinciaal inpassingsplan en omgevingsvergunning milieu [Rapportnummer ML 365-63-RA-005 d.d. 15 oktober 2022]

[2] De 'voorkeursgrenswaarde' is de geluidbelasting waaronder de Wet geluidhinder geen beperkingen oplegt aan een activiteit. Voor woningen waarbij sprake is van een overschrijding van de 'voorkeursgrenswaarde' optreden moeten GS hogere grenswaarden vastleggen. Dit gebeurt in het 'besluit hogere waarden'. Voorwaarde voor het vaststellen van hogere grenswaarden is dat alsnog sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.

veiligheidsoverwegingen. Een beperkte aanpassing van de bestaande afscherming binnen deze randvoorwaarde leidt niet tot een afname van het aantal woningen waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Woningen met geluidbelasting boven voorkeursgrenswaarde	Financiële investering	Effectief	Verankerd in PIP
680	n.v.t.	❌	❌

3. *Overige afscherming tussen de proefdraaiplaats en omliggend dorpskernen*
Van de volgende afschermende voorzieningen is onderzocht of deze tot een afname van het aantal woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kunnen leiden.
   - een 12 meter hoge grondwal tussen proefdraaiplaats A2 en Ulestraten;
   - een 9 meter hoog parkeergebouw tussen proefdraaiplaats platform-C en Moorveld;
   - een 12 meter hoge grondwal tussen proefdraaiplaats platform-C en Geverik/Kelmond;
   - een 12 geluidscherm/bebouwing nabij proefdraaiplaats platform-C tussen de gebouwen van Aviation House en Samco;
   - een grondwal of containerscherm van 12 meter hoog tussen platform-D en Ulestraten.

   Voor alle genoemde voorzieningen geldt dat deze op onvoldoende korte afstand van de proefdraailocatie kunnen worden gerealiseerd waardoor het geluid niet effectief kan worden afgeschermd.

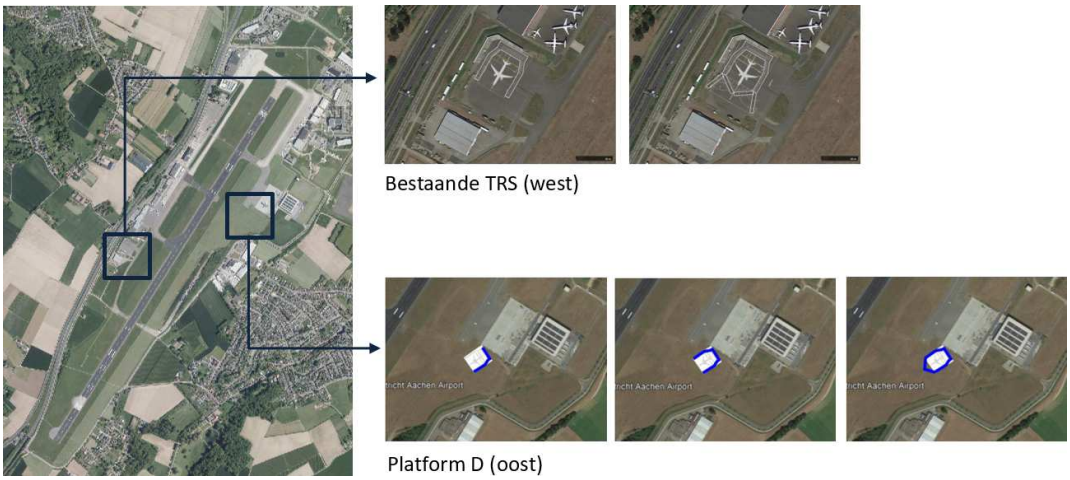
Woningen met geluidbelasting boven voorkeursgrenswaarde	Financiële investering	Effectief	Verankerd in PIP
678	n.v.t.	❌	❌

4. *Afscherming van proefdraailocatie in de vorm van Ground Run-up Enclosure (GRE)*
Een GRE is een 2, 3 of 4-zijdige geluidafscherming rondom een proefdraailocatie. Een GRE wordt zodanig ontworpen dat de luchtstroom (blast) van de proefdraaiende vliegtuigen (deels) door de geluidafschermende voorziening kan stromen of via zogenaamde blast deflectors wordt afgebogen, zodat het proefdraaien minimaal wordt gehinderd. Doordat geluidreducerende voorzieningen in wanden en luchtstroomopeningen zijn aangebracht, kan een geluidreductie tot 15 á 20 dB (afhankelijk van de afmetingen en oriëntatie van de GRE) gerealiseerd worden.

   Uit een haalbaarheidsonderzoek[3] komen twee potentiële locaties naar voren waar een GRE kan worden gerealiseerd: ten zuiden van het bestaande D platform (oost) en in de plaats van de bestaande TRS (west). In onderstaande figuur zijn de locaties en mogelijke varianten per locatie (2-, 3- of 4- zijdig) schematisch weergegeven.

   Figuur: Schematische weergave onderzochte GRE varianten

[3] Haalbaarheidsonderzoek GRE [bijlage 9 bij het Akoestisch onderzoek provinciaal inpassingsplan en omgevingsvergunning milieu]



Van alle varianten is in beeld gebracht wat het effect is op het aantal woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde als full-power proefdraaien alleen nog in de GRE plaatsvindt. Daarnaast is per variant een raming gemaakt van de investeringskosten. Tot slot is ook het percentage van de tijd dat de proefdraaiplaats bruikbaar[4] is in beeld gebracht. In onderstaande tabellen is hiervan een samenvatting[5] opgenomen voor de meest relevante varianten. Daarbij wordt ingegaan op de belangrijkste voor- en nadelen van de verschillende varianten vanuit kostenperspectief en qua omgevingseffecten. Alle varianten hebben daarnaast voor- en nadelen voor de bedrijfsvoering van MAA. Bij de keuze wel of geen GRE te realiseren zijn deze voor- en nadelen niet doorslaggevend.

GRE 4-zijdig OOST - WEST

De kosten voor een 4-zijdige GRE liggen circa € 4 tot 6 miljoen hoger dan de kosten voor een 3-zijdige GRE terwijl het aantal woningen met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde bij een 4-zijdige GRE slechts 10 tot 20 woningen lager ligt.

Variant	Woningen met geluidbelasting boven voorkeursgrenswaarde	Bruikbaarheid [% van jaar]	Financiële investering (x € 1 mln.)
GRE 4-zijdig OOST	90 – 110	85 – 93 %	9,4 – 14,7
GRE 4-zijdig WEST	90 – 110	85 – 93 %	8,2 – 12,7

GRE OOST (Platform D)

[4] Bij bepaalde meteo-omstandigheden (windrichting en -sterkte) kan de GRE niet worden gebruikt.

[5] Voor een aantal varianten geldt dat die niet leiden tot een wezenlijke afname van het aantal overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde, of zelfs tot een toename van de geluidbelasting tot boven de wettelijk toegestane grenswaarden. Deze zijn niet in de tabel opgenomen. Zie Haalbaarheidsonderzoek GRE (bijlage 9 akoestisch onderzoek) voor resultaten van alle varianten.

Een GRE ten zuiden van Platform D betekent dat proefdraaiactiviteiten verplaats worden naar een locatie die circa 500 meter dichter bij de dorpskern van Ulestraten is gelegen. Door dit te combineren met een GRE kan desondanks de geluibelasting vanwege het proefdraaien worden verlaagd bij een groot aantal woningen. Daar staat tegenover dat een proefdraailocatie dichter bij de woonkern van Ulestraten ook betekent dat verbrandings-emissies vrijkomen op korte afstand van een groot aantal woningen dan bij het proefdraaien op de locatie aan de A2. Daarnaast mag aangenomen worden dat een verplaatsen van de proefdraaiactiviteiten in de richting van Ulestraten in de beleving van de omwonenden geen verbetering is ten opzichte van de situatie uit het voorontwerp.

Variant	Woningen met geluidbelasting boven voorkeursgrenswaarde	Bruikbaarheid [% van jaar]	Financiële investering (x € 1 mln.)
GRE 2-zijdig OOST	120 – 150	≤ 78%	3,1 – 5,2
GRE 3-zijdig OOST	110 – 130	87 – 96 %	5,0 – 8,5

GRE 3-zijdig WEST
Gezien de nadelen van een 4-zijdige GRE (extreem hoge investeringskosten) en GRE nabij platform D (verplaatsen activiteiten richting Ulestraten) blijft een 3-zijdige GRE aan de westzijde van de start- en landingsbaan (bestaande proefdraailocatie nabij A2) over als te overwegen variant.

Variant	Woningen met geluidbelasting boven voorkeursgrenswaarde	Bruikbaarheid [% van jaar]	Financiële investering (x € 1 mln.)
GRE 3-zijdig WEST	100 – 120	87 – 96 %	4,3 – 7,1

Een 3-zijdige GRE:
- scoort qua effectiviteit vergelijkbaar of beter dan de andere GRE-varianten;
- de investeringskosten liggen circa 5 tot 6 miljoen lager dan een 4-zijdige GRE;
- heeft niet het nadeel dat proefdraaiactiviteiten (en daarmee samenhangende emissies) worden verplaatst richting de kern van Ulestraten.

Bij de keuze om wél of geen 3-zijdig GRE op te nemen als maatregel in het PIP is het volgende overwogen.

Een hogere geluidbelasting (dan de voorkeursgrenswaarde) mag op grond van de wet worden toegestaan als maatregelen ondoeltreffend zijn óf als deze maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van financiële of andere aard. Bij de beoordeling of sprake is van ‘bezwaren van overwegende aard’ komt het bevoegd gezag enige beleidsvrijheid toe. Het bevoegd gezag mag daarbij geen maatregelen die voor het bedrijf economisch niet haalbaar zijn. In het geval van een GRE van betekent dat concreet dat de investeringskosten van een GRE niet aan MAA kunnen worden doorberekend.

Het is verder aan het bevoegd gezag om te motiveren wanneer zij een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde toelaatbaar vindt en wanneer niet. Ook hierbij komt het bevoegd gezag

beleidsvrijheid toe. Voorwaarde is wel dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gebord. Om dit te borgen hebben Gedeputeerde Staten in 2013 beleidsregels vastgesteld voor het toestaan van 'hogere waarden'. In deze beleidsregels zijn voorwaarden opgenomen waaraan de geluidsituatie bij een woning tenminste dient te voldoen. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat in een situatie zonder GRE bij alle woningen aan deze voorwaarden wordt voldaan. Kortom; een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan óók zonder GRE worden geborgd.

Bij het beoordelen of een GRE een zinvolle maatregel gelet op het beperken van de overlast van de luchthaven is verder van belang dat de activiteiten die worden afgeschermd door een GRE – het fullpower proefdraaien – zich op grond van het PIP en de omgevingsvergunning alleen overdag en niet vaker dan 50 keer per jaar gedurende een tijdsbestek van maximaal 8 minuten[6] mag voordoen. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat een GRE niet leidt tot een afname van het aantal (ernstige) gehinderden ten gevolge van het luchtvaart gebonden lawaai (starten, landen en taxiën van vliegtuigen).

Samenvatting

Op basis van bovenstaande analyse zijn wij voornemens om de akoestische optimalisatie van het proefdraaien als maatregel in het ontwerp-PIP te verankeren en om géén GRE of andere afschermende voorziening in het ontwerp-PIP op te nemen. Hierbij is in overweging genomen dat;

- afschermende voorzieningen anders dan een GRE niet effectief zijn in het verlagen van de geluidbelasting van het proefdraaien in de omgeving van MAA;
- ook zonder GRE wordt voldaan aan de beleidsregels van Gedeputeerde Staten voor het toestaan van hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde en dat daarmee in beginsel een voldoende aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd;
- door het optimaliseren van de bedrijfsvoering het aantal overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden reeds met 257 woningen wordt verlaagd ten opzichte van het voorontwerp-PIP (van 680 naar 423);
- een GRE alleen van invloed is op de geluidbelasting van de in duur en frequentie beperkte fullpower-proefdraaisessies;
- de investeringskosten voor een 3-zijdige GRE van 4 á 7 miljoen Euro volgens MAA economisch niet haalbaar zijn;
- een GRE naar onze mening als bovenwettelijke maatregel dient te worden aangemerkt;
- in overleg met MAA onderzocht wordt welke andere maatregelen mogelijk nog zijn om de hinderbeleving verder te beperken waaronder:
    - het verder beperken van de bedrijfsduur en frequentie van proefdraaisessies;
    - het vooraf communiceren met de omgeving over momenten waarop wordt geproefdraaid;
    - het verplicht stellen van aanwezig elektrisch grondmaterieel ter vermindering van het APU-gebruik van vrachtvliegtuigen en het versneld aanschaffen van extra elektrisch grondmaterieel gericht op het beperken APU-gebruik van vrachtvliegtuigen;
- het in deze fase alsnog opnemen van een GRE in het ontwerp-PIP zou tot gevolg hebben dat het PIP-traject vertraging oploopt omdat de onderzoeksgegevens in het ontwerp-PIP zouden moeten worden verwerkt

[6] De aanvraag gaat uit van maximaal 8 minuten fullpower + 5 tot 10 minuten stationair voor de (oudere) meest lawaaiige vliegtuigtypen. Voor nieuwere toestellen kan het nodig zijn langer dan 8 minuten fullpower te proefdraaien in combinatie met 5 tot 10 minuten stationair. De geluidbelasting in de omgeving houdt in die situaties langer aan maar is minder hoog. In totaliteit (full-power en stationair samen) duurt geen enkele proefdraaisessie in een GRE langer 30 minuten.