



Provinciale Staten

Clustercode PP
Ons kenmerk DOC-00739336
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 8 april 2025
Verzonden 9 april 2025

Onderwerp

Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA'

Geachte Staten,

Op 13 december jongstleden heeft u ingestemd met de Basisrapportage 'Groot Project Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024.

Hierbij sturen wij u de eerste voortgangsrapportage 'Groot project Transitie MAA' met peildatum 1 januari 2025.

Proces en verwerking wijzigingen

Alle wijzigingen in voorliggende voortgangsrapportage ten opzichte van de vastgestelde basisrapportage, zijn inzichtelijk gemaakt door nieuwe teksten in blauw weer te geven en vervallen teksten door te halen. Deze vervallen teksten zullen bij de volgende voortgangsrapportage worden verwijderd.

Bij het opstellen van deze eerste voortgangsrapportage hebben wij zoveel als mogelijk rekening gehouden met de opmerkingen zoals opgenomen in de analyse van de zijde van de Statenonderzoeker en de opmerkingen die bij de behandeling van de basisrapportage in de vergaderingen van de Statencommissie ESA en uw Staten zijn gemaakt.

Tijdens de behandeling van de basisrapportage is er door ons College een aantal toezeggingen gedaan, welke relevant zijn voor de vorm en inhoud van deze voortgangsrapportage. In onderstaande tabel lichten wij de status hiervan toe:

ID nr.	Toezegging	Status
9227	'Gedeputeerde Satijn zegt toe Provinciale Staten te informeren over hoeveel mensen/woningen worden uitgekocht inzake het omgevingsfonds en over het	Is verwerkt in voorliggende eerste voortgangsrapportage bij onderdeel 2 'Stand van zaken Omgevingsfonds'.



	<i>aantal gemeenten dat wel of niet participeert in de 12e Voortgangsrapportages MAA.'</i>	
9333	<i>'Gedeputeerde Satijn zegt toe om een jaar na de start van het Omgevingsfonds in de voortgangsrapportage (peildatum 1 januari 2025) te rapporteren over de activiteiten die het bestuur van de stichting in 2024 heeft uitgevoerd.'</i>	Is verwerkt in voorliggende eerste voortgangsrapportage bij onderdeel 2 'Stand van zaken Omgevingsfonds'.
9608	<i>'Gedeputeerde Satijn zegt toe in GS aan de orde te stellen hoe met betrekking tot rapportages over de stand van zaken en voortgang van deelnemingen met het (tussentijds) rapporteren van (half)jaarcijfers, korte en lange termijn prognoses en (het kwantificeren van) risico's.'</i>	Het college zal hier in het kader van de behandeling van het kader SIS 4.0 voor alle deelnemingen nog een standpunt innemen.
9628	<i>'Gedeputeerde Satijn zegt toe de volgende elementen mee te nemen in de voortgangsrapportage met peildatum 1 januari 2025:</i> <i>• de meerwaarde van Schiphol;</i> <i>• informatie omtrent de emissie van zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof, voor zover tijdig beschikbaar en voor zover daar niet anderszins over wordt gerapporteerd.'</i>	Is verwerkt in voorliggende eerste voortgangsrapportage.
9629	<i>'Gedeputeerde Satijn gaat na of het mogelijk is om te onderzoeken in de voortgangsrapportages NV HBLM te benchmarken met andere luchthavens en zo ja in welke vorm de resultaten kunnen worden gepresenteerd.'</i>	De mogelijkheden om te benchmarken worden nog onderzocht.
9633	<i>'Gedeputeerde Satijn zegt toe na te gaan of het technisch mogelijk is om voor deelnemingen betrouwbare indicatoren te ontwikkelen die minimaal een half jaar van tevoren kunnen signaleren of er aanvullende financiering van de aandeelhouders nodig is.'</i>	Het college zal hier in het kader van de behandeling van SIS 4.0 voor alle deelnemingen nog een standpunt innemen.
9643	<i>'Gedeputeerde Satijn zegt toe na te gaan wanneer het kader Sturing in Samenwerking 3.0 niet is toegepast.'</i>	Het college zal uw Staten hier nog over berichten.
Opmerking 50PLUS	<i>50PLUS heeft opgemerkt om in deel II van de voorliggende rapportage,</i>	Omdat het niet mogelijk is om de veelal technische suggesties van de zijde van



	<i>onderdeel A Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer, een structuur op te nemen in Tabel 1: Overzicht aantal vliegbewegingen naar type vliegtuig, waarmee ingezoomd kan worden op de verschillende vliegtuigtypen.</i>	50PLUS in de voortgangsrapportage te verwerken, hebben wij deze suggestie doorgeleid aan het KICL met het verzoek om te bezien of het mogelijk is om zo'n interactieve module op de website van het KICL op te nemen.
--	---	--

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

Wij beschouwen toezeggingen 9227, 9333 en 9628 hiermee als uitgevoerd.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk

1. Onderwerp Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA'

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Uw Staten hebben op 4 juli 2014 het project Maastricht Aachen Airport (hierna: MAA) aangewezen als Groot Project. Daarmee valt dit project onder de Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020 die in 2024 laatstelijk door uw Staten is gewijzigd. De oorspronkelijke basisrapportage 'Maastricht Aachen Airport' is vastgesteld op 6 februari 2015 en had nog betrekking op de herstructurering van MAA en de concessieverlening, waarop in 2017 een herziening is vastgesteld. In de destijds herziene basisrapportage zijn de scope en de doelen van het project 'Maastricht Aachen Airport' geactualiseerd en herijkt. Dit geldt ook voor de daarmee gepaard gaande risico's met bijbehorende beheersmaatregelen.

Op 3 juni 2022 heeft uw Staten Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA') aangenomen. Het amendement zag onder andere op "een omzetting van het bestaande 'Groot Project MAA' naar 'Groot Project 'Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord". Naar aanleiding hiervan is de naamgeving van het project aangepast en is overgaan tot een opstellen van een nieuwe basisrapportage. Op 13 december 2024 is de basisrapportage 'Groot Project MAA' (peildatum 1 juli 2024) door Provinciale Staten vastgesteld. Conform de Regeling grote projecten wordt elk half jaar, voor het eerst per peildatum 1 januari 2025, een voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA' opgesteld.

De opmerkingen die door uw Staten zijn gemaakt naar aanleiding van de behandeling van de basisrapportage 'Groot Project Transitie MAA' en de toezeggingen die naar aanleiding hiervan zijn gedaan, zijn meegenomen in voorliggende eerste voortgangsrapportage.

Voorliggende voortgangsrapportage bestaat uit twee delen:

Met het eerste deel rapporteert het College vanuit de aandeelhouderspositie over de stand van zaken van de voor NV HBLM (en de onderliggende dochtervennootschappen MAA BV en MAABI BV) gestelde doelstellingen en de daarmee voor de Provincie samenhangende financiën. Tevens worden de risico's voor de Provincie en de te treffen beheersmaatregelen beschreven.

In het tweede deel worden actualiteiten omschreven die weliswaar buiten de projectscope liggen, maar waarvan Provinciale Staten hebben aangegeven geïnformeerd te willen worden:

- de door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) geregistreerde meldingen;
- de stand van zaken van de activiteiten van de Stichting Omgevingsfonds MAA;
- achterstallig onderhoud;
- directe werkgelegenheid MAA;
- de lopende planologische- en vergunningentrajecten;
- zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof.



Voor dit tweede deel van de rapportage wordt input aangeleverd door externe partijen zoals KICL, het Omgevingsfonds en Maastricht Aachen Airport BV. Deze informatie is één op één in voorliggende voortgangsrapportage.

3. Bevoegdheid

De Statencommissie ESA is bevoegd om de Voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA' met peildatum 1 januari 2025 vast te stellen.

4. Risico's

Geen bestuurlijke risico's.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ Via Jaarstukken en Begroting

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

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De transitie van Maastricht Aachen Airport is opgenomen in de Programmabegroting 2025 onder het programma 'Werken aan een toekomstbestendige economie', product 3.1.3, en komt tevens terug in de paragraaf Verbonden Partijen vanwege ons directe en indirecte aandeelhouderschap. Zo is NV HBLM volledig eigendom van de Provincie Limburg. Via NV HBLM zijn ook MAABI BV, MAA BV en BPMAA BV indirect 100% eigendom van de Provincie. De rapportage over de gedeeltes vindt tweemaal per jaar plaats via de paragraaf Verbonden Partijen en in de begroting en jaarrekening. De resultaten van MAA BV, MAABI BV en BPMAA BV worden geconsolideerd onder NV HBLM, de moedermaatschappij. De kaders voor actief aandeelhouderschap, zoals vastgelegd in het uitvoeringskader 'Sturing in Samenwerking 3.0', zijn van toepassing.

7. Meegezonden bijlagen

Eerste Voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA' peildatum 1 januari 2025.

Transitie Maastricht Aachen Airport

Eerste Voortgangsrapportage

peildatum 1 januari 2025



April 2025

Inhoudsopgave

Deel I	3
1. Inleiding Basisrapportage 'Transitie Maastricht Aachen Airport'	4
2. Scope.....	4
3. Achtergrond.....	4
4. Governance MAA	6
5. Hoofddoelstelling	7
6. Doelmonitoring en doelrealisatie	9
7. Visie Gedeputeerde Staten	31
8. Risico's	34
9. Inzet provinciale middelen	36
10. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten	39
11. Projectbeheer en projectbeheersing.....	44
Deel II	45
A. Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer	46
B. Stand van zaken Omgevingsfonds MAA	49
C. Achterstallig onderhoud.....	52
D. Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport	53
E. Stand van zaken vergunningen en procedures	54
F. Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof.....	56
G. Grafiek passagiers- en cargovluchten.....	58
Bijlagen	59
Bijlage 1: Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten.....	60
Bijlage 2: Toekomstperspectief voor eAviation bij MAA (visie NV HBLM).....	63
Bijlage 3: Begrippenlijst.....	66

Deel I

Kern informatieverschaffing aan Provinciale Staten

**Scope, doelrealisatie, risico's en
financiën**

1. Inleiding Basisrapportage 'Transitie Maastricht Aachen Airport'

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

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

2. Scope

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

In het tweede deel beschrijven Gedeputeerde Staten actualiteiten die weliswaar buiten de scope liggen, maar waarvan Provinciale Staten hebben aangegeven geïnformeerd te willen worden:

- de door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) geregistreerde meldingen;
- de stand van zaken van de activiteiten van de Stichting Omgevingsfonds MAA;
- achterstallig onderhoud;
- directe werkgelegenheid MAA;
- de lopende planologische- en vergunningentrajecten;
- zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof.

3. Achtergrond

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

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

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

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

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

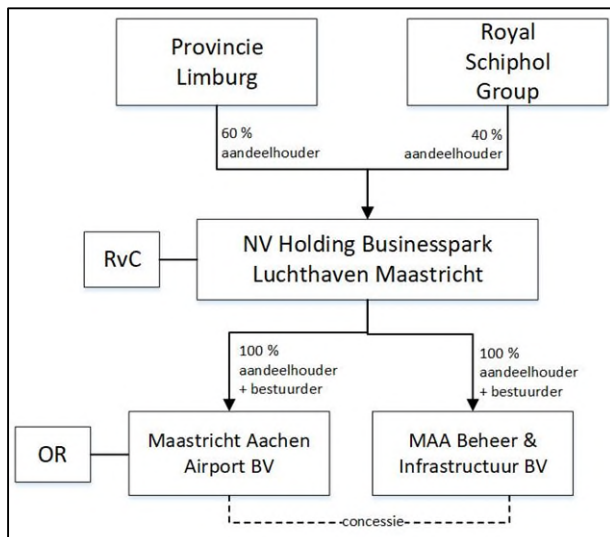
Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten kennis genomen van het Businessplan en ingestemd met het daarbij behorende voorgestelde dekkingsvoorstel.

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

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

4. Governance MAA

De Governance van MAA is in onderstaande figuur weergegeven.



Royal Schiphol Group.

Op 1 september 2023 is Schiphol toegetreden als aandeelhouder.

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

Toekomstbestendig:

- Net als de Provincie Limburg is de Royal Schiphol Group een(financieel) sterke aandeelhouder;
- Ook Schiphol focust op de lange termijn;
- Samenwerking tussen Schiphol Groep en MAA op het gebied van commercie:
- Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een gezamenlijke cargo strategie;
- De voorbereidingen worden getroffen voor een gezamenlijke PR strategie voor cargo;
- De luchthavens doen gezamenlijke belangrijke beurzen aan en presenteren zich hier samen (TIACA Miami in 2024, Transport Logistic München in 2025);
- MAA maakt gebruik van de expertise van Schiphol bij het ontwikkelen van een vastgoedstrategie.

Omgevingsbewust:

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

Over de gehele linie ondersteunt Schiphol Groep MAA met kennis en advies op het gebied van:

- Masterplanning en een ruimtelijk vlekkenplan;
- Onderhoud;
- IT & cyber security: Advies IT architectuur en cyber security awareness;
- Luchthavenbesluit;
- Inkoop: aanbesteding dienstverlening Burgerluchtvaart;
- Parking.

NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht

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

Bestuurder en Raad van Commissarissen van NV HBLM per 1 januari 2025 ~~juli 2024~~

Bestuurder	• de heer Van Stekelenburg Meijs
Raad van Commissarissen	• de heer Weekers; • mevrouw Palmen; • de heer Kloosterziel; • de heer Penseel vacature (op voordracht Ondernemingsraad MAA BV); • vacature (op voordracht Schiphol Nederland BV).

Maastricht Aachen Airport BV

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

MAA Beheer & Infrastructuur BV.

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

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

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

5. Hoofddoelstelling

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

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

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

Nadere duiding doelstelling

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

A. Duurzame luchthaven

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

B. Omgevingsbewuste luchthaven

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

C. Toekomstbestendige luchthaven

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

6. Doelmonitoring en doelrealisatie

Doelmonitoring

MAA heeft ten aanzien van bovengenoemde doelstellingen de volgende mijlpalen en indicatoren opgenomen in haar Businessplan. Deze vormen daarmee tevens de mijlpalen en indicatoren waarop de luchthaven aan beide aandeelhouders rapporteert en Gedeputeerde Staten vanuit de aandeelhoudersrol de luchthaven monitoren. Hierover rapporteren Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten. Hierna is onder A1 tot en met C3 opgenomen wat in het Businessplan met betrekking tot het betreffende sub-thema is vermeld.

Doelrealisatie

Hierna wordt onder A1 tot en met C3 per sub-thema de stand van zaken per peildatum **1 januari 2025 en 1 juli 2024** aangegeven **zoals de luchthaven deze aan de Provincie Limburg** in haar rol van aandeelhouder heeft gemeld.

[In de voortgangsrapportages wordt zowel de stand van zaken op de peildatum van de rapportage als de stand van zaken op de daaraan voorafgaande peildatum opgenomen.]

A. Duurzame luchthaven

A1

Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen.

Hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht, en de Regeling burgerluchthavens vormen samen het wettelijk millieukader voor Maastricht Aachen Airport. Deze regels bevatten normen voor geluid, openingstijden van de luchthaven, en regels voor verschillende soorten vluchten. Na afloop van elk gebruiksjaar stelt de Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaartautoriteit (ILT-LVA) een rapport op over de naleving van deze regels.

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

Uit recente rapporten van de ILT-LVA blijkt dat de geluidsnormen niet zijn overschreden. De cijfers laten zien dat de geluidsbelasting stabiel is of zelfs afneemt, omdat er minder vluchten zijn.

Businessplan

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

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

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

Bron: businessplan 2022 (Bron: G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00335925))

Toelichting

De gebruikruimte 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 gebruikruimte blijft. Daarnaast kan de geluidbelasting ook op een kaart worden weergegeven met geluidcontouren. Voor contouren geldt, hoe dichterbij de luchthaven, hoe hoger de contourwaarde. De 48, 56 en 70 dB(A) Lden-contouren worden eveneens vastgelegd in het Luchthavenbesluit met regels voor de ruimtelijke ordening.

Geluidhinder – Ernstig Gehinderden

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

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

Stand van zaken per 1 juli 2024

Omdat drie ijkmomenten (2025, 2030 en 2035) zijn vastgelegd, worden niet op basis van de in enig jaren feitelijk uitgevoerde vliegbewegingen en de daarmee samenhangende geluidscontouren voor de tussenliggende jaren de aantallen Ernstig gehinderden berekend.

De maatregelen, die nodig zijn om het aantal Ernstig Gehinderden terug te brengen, zoals een langere nachtsluiting, worden vastgelegd in en treden in werking met ingang van het van kracht worden van het Luchthavenbesluit dat MAA in het eerste kwartaal 2025 zal aanvragen; mits de nu lopende toets op mer-beoordeling (door I&W en vervolgens Commissie mer) geen aanleiding geeft tot substantiële wijzigingen van de aanvraag.

Stand van zaken per 1 januari 2025

In december 2024 heeft de luchthaven de mer-beoordelingsnotitie aan het ministerie van I&W aangereikt. De minister van I&W beoordeelt of de mer-beoordelingsnotitie voldoende basis vormt voor het door MAA indienen van een aanvraag Luchthavenbesluit. In het Luchthavenbesluit zullen de geluidcontouren worden vastgelegd waarmee de door Provinciale Staten aangegeven maximale aantallen ernstig gehinderden in acht worden genomen. De ILT monitort de naleving van deze contouren. ILT brengt jaarlijks een rapportage uit waarin de naleving van de geluidcontouren (en andere milieuregels) wordt geëvalueerd en gerapporteerd.

In augustus 2024 vond de laatste informatieavond omwonenden plaats. Vervolgens is de m.e.r.-beoordelingsnotitie afgerond en aangeboden aan I&W (DGMI) ten behoeve van de voortoets. In Oktober/november 2024 is de beoordelingsnotitie met I&W (DGMI) besproken en laatste, vooral aanvullende verklarende informatie opgenomen in de m.e.r.-beoordelingsnotitie. 18 december 2024 is de m.e.r.-beoordelingsnotitie ingediend bij I&W (DGMI) die deze vervolgens heeft doorgeleid naar de Commissie voor de mer voor advisering. Na indiening van de m.e.r.-beoordelingsnotitie door MAA op 18 december 2024 volgde een uitspraak van de Raad van State in twee (niet aan MAA gerelateerde) andere vergunningstrajecten die gevolgen kunnen hebben voor het Luchthavenbesluit traject vanuit het aspect natuur (met name stikstofdeposities kwetsbare natuurgebieden). LVVN beraadt zich intern hoe om te gaan met de consequenties van de RvS uitspraak en hoe deze door te vertalen naar de ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie. Verwachting is dat delen van de m.e.r.-beoordeling (met name natuur, en stikstofdepositie) opnieuw uitgewerkt dienen te worden en dat dit leidt tot een aanzienlijke vertraging in het Luchthavenbesluit traject.

A2

Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten.

Businessplan

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

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

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

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



Stand van zaken per 1 juli 2024

Onderwerp	Ondernomen acties
<u>CO2-reductie</u>	MAA heeft in maart 2024 een accreditatie ontvangen op level 3 binnen het Airport Carbon Accreditation Program. Deze erkenning is het resultaat van effectieve CO2-reductie-initiatieven. Een luchthaven ontvangt de Level 3 accreditatie wanneer zowel de luchthaven zelf als derden in de omgeving maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. MAA blijft zich echter inspannen om, waar mogelijk, verdere reductie van CO2-emissies te realiseren.
<u>Afvalreductie</u>	Er zijn plannen ontwikkeld voor de inrichting van een milieustraat (gescheiden inname en afvoer van afstromen binnen de luchthaven op een centrale locatie); de inrichting hiervan is in uitvoering. De milieustraat zal medio 2025 in gebruik worden genomen
<u>Groene stroom</u>	Vanaf 1 januari 2024 is MAA volledig overgeschakeld op groene stroom van het net, wat resulteert in een aanzienlijke vermindering van de CO2-uitstoot. Naast de energie die al werd opgewekt door zonnepanelen, is nu ook het resterende deel van de energievoorziening duurzaam. Vanaf 1 januari 2024 maakt MAA volledig gebruik van groene stroom van het net, wat leidt tot een significante vermindering van de CO₂-uitstoot. Bij deze keuze was het van essentieel belang dat de herkomst van de energie traceerbaar en gegarandeerd groen is. Daarom wordt gebruik gemaakt van 100% windenergie, opgewekt op Nederlandse bodem. Naast de energie die al via zonnepanelen werd opgewekt, is nu ook het resterende (ingekochte) deel van onze elektrische energievoorziening duurzaam.
<u>Blusmiddelen</u>	Per 1 juni 2024 is MAA overgestapt op biologisch afbreekbaar Level C schuim, dat PFAS-vrij is. Daarnaast wordt ook in de crashtenders (blusvoertuigen) gewerkt met PFAS-vrije-blusmiddelen.

<u>Elektrificatie materieel</u>	De luchthaven heeft twee nieuwe elektrische passagierstrappen en twee hybride terreinvoertuigen voor Airport Operations en de brandweer besteld.
Stand van zaken 1 januari 2025	
<u>Onderwerp</u>	<u>Ondernomen acties</u>
<u>Net-zero gasverbruik</u>	Sinds 2024 is het gasverbruik van MAA CO ₂ -neutraal, door volledige compensatie met certificaten. Deze certificaten garanderen dat de CO ₂ -uitstoot volledig wordt gecompenseerd. Op korte termijn vormt dit een effectieve oplossing voor het verduurzamen van de uitstoot van aardgas. In de toekomst streeft MAA er uiteraard naar, door middel van bredere initiatieven, het gebruik van gas te vervangen door duurzame alternatieven, zoals elektriciteit.
<u>ACA Level 3</u>	Na de initiële certificering van Level 3 binnen het Airport Carbon Accreditation programma (over boekjaar 2022) begin 2024, heeft MAA deze accreditatie succesvol verlengd voor het meest recente boekjaar (2023). Deze verlenging bevestigt de voortgang en verdere verbetering van de duurzame prestaties van de luchthaven op het gebied van CO ₂ -reductie. MAA onderzoekt momenteel mogelijkheden om door te groeien naar de volgende niveaus (4 en 5), ter ondersteuning van de ambitie om in 2030 net-zero te opereren.
<u>Netverzwaring</u>	MAA heeft bij netbeheerder Enexis een aanvraag ingediend voor de verhoging van de capaciteit van de hoofdaansluiting naar 10 MW, evenals een uitbreiding van de teruglevercapaciteit. Deze netverzwaring is cruciaal om de verduurzamingsinitiatieven van de luchthaven in de toekomst verder te ondersteunen, zoals de uitbreiding van duurzame energiebronnen en de elektrificatie van de grondoperatie.
<u>Elektrisch grondmaterieel</u>	Najaar 2024 heeft MAA twee hybride terreinwagens in gebruik genomen, die bijdragen aan een aanzienlijke vermindering van de CO ₂ -uitstoot ten opzichte van de eerder gebruikte diesellootjes. Tevens zijn er (zoals eerder gerapporteerd) twee elektrische passagierstrappen besteld, die naar verwachting komende periode zullen worden geleverd. De exacte leveringsdatum is echter afhankelijk van de maatwerkvereisten voor deze trappen.

A3

Het verduurzamen van het vliegverkeer door in te zetten op elektrisch vliegen (e-Aviation).

Businessplan

In het Businessplan is verwoord dat de luchthaven als één van de eerste luchthavens van Nederland wil inzetten op eAviation¹. De volgende ontwikkeling van het aantal e-Aviation passagiers wordt daarbij beoogd.

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

Stand van zaken per 1 juli 2024

In 2023 zijn in nauwe samenwerking met FH Aachen 22 elektrische vluchten uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan heeft MAA een pilot opgezet in samenwerking met FH Aachen, ASL Group, elektrische autofabrikant NIO en de luchthavens van Wurselen (Aken) en Luik. Met dit initiatief zetten de partijen een belangrijke stap in de ontwikkeling van emissievrije luchtvaart en verkennen zij duurzaam intermodaal vervoer binnen de (Eu)regio. Met reeds tientallen geboekte 'Electrify'-ervaringen verwacht de luchthaven in de zomer 2024 de mijlpaal van in totaal 100 elektrische vliegbewegingen vanaf MAA te bereiken. Dit markeert een cruciale stap in de ambitie om MAA de transitie te laten doormaken naar een duurzame en omgevingsbewuste luchthaven.

In juni 2024 is MAA een pilot gestart als thuisbasis voor de eerste, voor het publiek toegankelijke elektrische vluchten tussen Nederland, België en Duitsland. Met deze pilot kunnen passagiers emissievrij vervoerd worden tussen de regionale luchthavens en internationale hubs in Europa. De pilot is gestart in samenwerking met niet alleen de luchthavens maar ook met een vervoersbedrijf zodat passagiers van deur tot deur elektrisch vervoerd worden. De pilot loopt in de maanden juli en augustus 2024 waarna een evaluatie volgt.

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

Stand van zaken per 1 januari 2025

In 2024 bereikte MAA een belangrijke mijlpaal met het succesvolle Electrify-project. In samenwerking met de eerder omschreven partners werden volledig emissievrije vluchten gerealiseerd tussen de luchthavens van Maastricht, Aken (Würselen) en Liège Airport (Luik). Gedurende de zomermaanden juli en augustus 2024 werden meer dan 80 elektrische vluchten uitgevoerd binnen het project, waarvan 55 met een passagier aan boord.. Het project markeerde de (in totaal) 100e elektrische vliegbeweging op MAA, een belangrijke stap in de transitie naar MAA's rol binnen duurzame luchtvaart. Het initiatief had twee belangrijke doelen: ten eerste om aan te tonen dat elektrisch vliegen technisch haalbaar is en dat emissievrij vervoer van deur tot deur mogelijk is via een intermodaal model. Daarnaast was het de ambitie om het grote publiek kennis te laten maken met deze innovatieve technologie.

Het succes van het project bevestigt niet alleen het potentieel van dit concept, maar onderstreept ook de toewijding van MAA aan de verduurzaming van de luchtvaart. Het project legt een stevige basis voor toekomstige vervolginiciatieven. Er is echter nog een aanzienlijke weg te gaan voordat elektrisch vliegen een volwaardig alternatief wordt voor de commerciële luchtvaart.

Zie verder bijlage 2: 'Toekomstperspectief voor eAviation bij MAA'.

B. Omgevingsbewuste luchthaven

B1

Het verbeteren van het omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven.

Businessplan

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

Stand van zaken per 1 juli 2024

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

Ondernomen acties	Output
Overleggen met de omgeving	4x in 2024 deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) (2 hebben plaatsgevonden) 1 x in 2024 deelname aan CRO + (heeft plaatsgevonden) 1 x in 2024 extra CRO informeren CRO over m.e.r. (heeft plaatsgevonden) 4x in 2024 kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA' (2 hebben plaatsgevonden) 3x in 2024 Open Coffee voor alle omwonenden van Maastricht Aachen Airport (1 heeft plaatsgevonden)
Informatie/themabijeenkomsten	2 (van 3) themabijeenkomsten m.e.r.-beoordeling (in het kader van het Luchthavenbesluit (inclusief mer-beoordeling)
Informatievoorziening omwonenden	MAA maakt verwacht vliegverkeer bekend dat afwijkt van regulier verkeer Actualiseren website MAA waar omwonenden informatie kunnen vinden over: - Volumes - Vliegbewegingen - Metingen luchtmeetnet Berichtenservice over proefdraaisessie (Whatsapp) Berichtenservice over extensies (mail en website)
Burennieuws	Via de website informeert MAA omwonenden over zaken die van invloed zijn op hun leefomgeving. Denk hierbij aan lesvluchten, bijeenkomsten, maatregelen, werkzaamheden, vergunningen, etc. Omwonenden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsalert bij updates op deze website.
Maandelijks rondleiding voor omwonenden Beek en Meerssen	5 rondleidingen

Acties in ontwikkeling	Output
Open coffee	2 x, incl. thema (bv extensies)
Themabijeenkomst verduurzaming	Datum nog niet bekend
Burendag 7 september	Open dag
Omgevingsfonds	Ondersteuning in de vorm van kennis delen: bevindingen pilot vortex

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken 1 januari 2025

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

Ondernomen acties	Output
Overleggen met de omgeving	4x in 2024 deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) 1 x in 2024 deelname aan CRO + 1 x in 2024 extra CRO informeren CRO over m.e.r. (heeft plaatsgevonden) 4x in 2024 kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA' MAA heeft dit kwartaaloverleg geëvalueerd en aanbevelingen gedaan ter verbetering/optimalisatie van het overleg 3x in 2024 Open Coffee voor alle omwonenden van MAA Geplande overleggen met de omgeving 4x in 2025 deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) 1 x in 2025 deelname aan CRO + 4x in 2025 kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA' 4x in 2025 Open Coffee voor alle omwonenden van MAA De hiervoor genoemde overleggen vinden plaats met verschillende omwonenden en verschillende omwonenden-vertegenwoordigers. Elk overleg kent haar eigen dynamiek. De CRO en het kwartaaloverleg vinden plaats onder begeleiding van een voorzitter en op basis van een vooraf afgestemde agenda. De kwartaaloverleggen worden geëvalueerd en op basis daarvan zonodig bijgestuurd zodat deze bijdragen aan het verminderen van de hinder(beleving) in de directe omgeving van de luchthaven. Tijdens de Open Coffee komen zeer diverse onderwerpen ter sprake. Om de opkomst en de informatiewaarde te stimuleren, werken we de volgende Open Coffees volgens een vooraf afgestemd thema.
Informatie/themabijeenkomsten	3 themabijeenkomsten m.e.r.-beoordeling (in het kader van het Luchthavenbesluit (inclusief mer-beoordeling)
Informatievoorziening omwonenden	MAA maakt verwacht vliegverkeer bekend dat afwijkt van regulier verkeer Actualiseren website MAA waar omwonenden informatie kunnen vinden over:

	- Volumes - Vliegbewegingen - Metingen luchtmeetnet Berichtenservice over proefdraaisessie (Whatsapp) Berichtenservice over extensies (mail en website)
Burennieuws	Via de website informeert MAA omwonenden over zaken die van invloed zijn op hun leefomgeving. Denk hierbij aan lesvluchten, bijeenkomsten, maatregelen, werkzaamheden, vergunningen, etc. Omwonenden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsalert bij updates op deze website.
Maandelijks rondleiding voor omwonenden Beek en Meerssen	5 rondleidingen
Burendag 7 september	Open dag
Omgevingsfonds	Ondersteuning in de vorm van kennis delen: bevindingen pilot vortex
Vortex regeling	Maastricht Aachen Airport herstelt schade aan daken als gevolg van vortex. Sinds 2019 is dit (in overleg met Provincie Limburg, Gemeente Meerssen en Gemeente Beek) vastgelegd in een protocol. Indien eenzelfde woning binnen 5 jaar opnieuw schade oploopt aan het dak biedt de luchthaven aan het dak te verankeren.
Pilot Vortex	Samen met Provincie Limburg en Gemeente Beek heeft MAA een pilot uitgevoerd om binnen een afgebakend gebied de bewoners aan te bieden de daken preventief te verankeren. De bewoners van de 97 woningen binnen het gedefinieerde gebied hebben een uitnodiging én reminder ontvangen voor een gesprek. 48 adressen hebben zich gemeld voor een gesprek. 24 bewoners hebben nu de verklaring getekend. Alle werkzaamheden zijn uitgevoerd op 1 adres na.
Acties in ontwikkeling	Output
Overleggen met de omgeving	4x in 2025 deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) 1 x in 2025 deelname aan CRO + 4x in 2025 kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA' 4x in 2025 Open Coffee voor alle omwonenden van Maastricht Aachen Airport
Informatie/themabijeenkomsten	3 themabijeenkomsten waaronder 1 over verduurzaming
Informatievoorziening omwonenden	MAA maakt verwacht vliegverkeer bekend dat afwijkt van regulier verkeer Actualiseren website MAA waar omwonenden informatie kunnen vinden over: - Volumes - Vliegbewegingen - Metingen luchtmeetnet Berichtenservice over proefdraaisessie (Whatsapp)

	Berichtenservice over extensies (mail en website) Berichtenservice over trainingsvluchten In ontwikkeling: berichtenservice over proefdraaien
Burennieuws	Via de website informeert MAA omwonenden over zaken die van invloed zijn op hun leefomgeving. Denk hierbij aan lesvluchten, bijeenkomsten, maatregelen, werkzaamheden, vergunningen, etc. Omwonenden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsalert bij updates op deze website.
Burendag	Open dag
Omgevingsfonds	Ondersteuning in de vorm van kennis delen met betrekking tot hinderbeperkende maatregelen
Bron: Maastricht Aachen Airport	

B2

Het uitfaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen.

Businessplan

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

Daarbij is aangegeven dat de volgende stappen worden gezet:

- uitfaseren van de 747-200 en MD11 per 1 april 2023.
- ontmoedigen van de 747-400 per nieuw Luchthavenbesluit (eind 2024 / begin 2025) met minimaal 100% verhoogd tarief landing/take-off.
- definitief uitfaseren van de 747-400 per 2030.

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

Stand van zaken per 1 juli 2024

Zowel de Boeing 747-200 als de McDonnell Douglas MD11 zijn op MAA uitgefaseerd. Het ontmoedigen van de B747-400 met minimaal 100% hogere havengeldtarieven, staat nog steeds gepland per inwerkingtreding nieuw Luchthavenbesluit. Dit geldt ook voor de uitfasering van dit vliegtuigtype per 2030.

Stand van zaken per 1 januari 2025

Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen t.o.v. de stand van zaken per 1 juli 2024.

C. Toekomstbestendige luchthaven

C1

Vastgoed (ontwikkeling en beheer) betrekken bij de exploitatie.

Businessplan

MAA heeft in haar Businessplan de volgende aanpak omschreven.

Aandachtsgebied	Acties	Periode	Beoogd effect
Bestaand vastgoed	1. Uitvoeren achterstallig onderhoud 2. Upgrade diverse gebouwen / infrastructuur 3. Flexibel / multifunctioneel gebruik voorzieningen faciliteren	2023-2025	• Vergroten van de verhuurbaarheid op de korte termijn
Verhuur vastgoed en erfpacht gronden	1. Optimalisatie huidig contractmanagement	2023-2026	• Vergroten van het opbrengend vermogen (+/- 20%)

Ontwikkeling nieuw vastgoed / infrastructuur	1. Opstellen masterplan vastgoed / infrastructuur	2023	• Een concreet eindbeeld ruimtelijke ordening / gebiedsindeling luchthaven • Fasering op hoofdlijnen • Investeringsplanning • Potentie van het opbrengend vermogen (+/- 40%)
Realisatie nieuw vastgoed / infrastructuur	In afhankelijkheid van masterplan aanvangend met: 1. Nieuwe parkeerplaats 2. Upgrade VGN (levensduur verlengend) 3. Upgrade P1 (levensduur verlengend) 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. TechniPort) 2. Branding van gebied en gebouwen 3. Verbeteren / optimaliseren bereikbaarheid MST middels OV 4. Uitgifte / exploitatie nog beschikbare gronden cluster 1 en 2	Vanaf 2022	• Vormgeven van allianties • Synergie in plaats van concurrentie • Inbedding / binding met omgeving • Inpassing in omgeving / ruimtelijke kwaliteit • focus op luchthaven-gebonden bedrijfsactiviteiten

Stand van zaken per 1 juli 2024

Onderwerp	Ondernomen acties
<u>Bestaand vastgoed</u>	In 2023 is begonnen met het uitvoeren van achterstallig onderhoud. Inmiddels zijn de volgende projecten afgerond, dan wel gestart (zie onder C in deel II): - Renovatie van de start- en landingsbaan; - Renovatie van de kantoren boven de terminal; - Renovatie materieelloots inclusief omliggende infrastructuur; - Renovatie vrachtgebouw-noord inclusief voorterrein; - Renovatie Aviation House en delen platform A is in voorbereiding. - Het tot nu toe uitgevoerde achterstallig onderhoud is binnen begroot budget en conform planning gerealiseerd.
<u>Verhuur vastgoed en erfpacht gronden</u>	Om de verhuurbaarheid van vastgoed te stimuleren/bevorderen wordt, naast renovatie van met name Aviation House, actiever de markt benaderd met het aanbod van de luchthaven (branding) en worden tevens de mogelijkheden verkend om in samenwerking met externe partijen meer m2 verhuurd te krijgen. Verder lopen gesprekken met het Vista College om de huurovereenkomst van het Simulatorpand voor langere tijd te verlengen. Voor wat betreft de erfpachtgronden geldt dat er geen grond door MAA is uit te geven en zijn de acties erop gericht om met (onder)erfpacht-houders het gesprek aan te gaan over actualisatie van de jaarlijkse canon. Meestal bij aflopen van een erfpacht of indien vijfjaarlijkse herziening (buiten de jaarlijkse indexering) van de erfpachtcanon volgens de overeenkomst mogelijk is.

<u>Ontwikkeling nieuw vastgoed / infrastructuur</u>	De luchthaven is gestart met het opstellen van een masterplan voor de vastgoedontwikkeling op het luchthaventerrein. De verwachting is dat het masterplan in het vierde kwartaal 2024 wordt afgerond en in de RvC wordt besproken om vervolgens ter accordering aan de aandeelhouders (Provincie en Schiphol) te worden voorgelegd. In het masterplan zullen strategische keuzen worden gemaakt ten aanzien van toekomstige invulling en gebruik van het luchtvaartterrein. Waar vindt de vrachtafhandeling plaats? Waar worden faciliteiten voor e-Aviation gerealiseerd? Enzovoort.
<u>Realisatie nieuw vastgoed / infrastructuur</u>	In 2024 zijn de nieuwe parkeerplaatsen langs de A2 (P2) aangelegd en in gebruik genomen. Deze parkeerplaatsen dienen voor het lang-parkeren. Hiermee worden met name de vakantiegangers gefaciliteerd. Eerder maakte deze reizigers gebruik van tijdelijke voorzieningen. In samenwerking met gemeente Beek wordt invulling gegeven aan het project Vliegveldweg waarbij de verkeersveiligheid, ontsluiting MAA, bereikbaarheid met OV en de herinrichting van het voorterrein de voornaamste doelen zijn. De start van de uitvoering is voorzien voor tweede helft 2025. Gelijktijdig wordt de parkeerplaats P1 aangepakt waarbij rekening wordt gehouden met het masterplan. Als onderdeel van de uitwerking van het masterplan vindt beeldvorming plaats over E-aviation/logistieke functie/retail- en leisure functie.
<u>Gebiedsmanagement</u>	Voor branding van gebied en gebouwen zie hetgeen is vermeld bij 'verhuur vastgoed en erfpacht gronden'. Verbeteren/optimaliseren bereikbaarheid MAA middels OV heeft relatie met het project Vliegveldweg

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken 1 januari 2025

Bestaand vastgoed:

Per 1 januari 2025 zijn de volgende projecten in het kader van achterstallig onderhoud afgerond, in uitvoering dan wel in voorbereiding genomen:

- Vrachtgebouw noord inclusief voorterrein volledig afgerond;
- Renovatie gevels kantoorgedeelte (isolatie en verduurzaming). Afronding voorzien Q1 2025;
- Passagiersterminal; Gevels/vloerafwerking/energievoorziening. Afronding voorzien Q1 2025;
- Aviation House daken en waterinstallaties uitgevoerd, gevels en plafonds in uitvoering;
- Airport Operations. Afronding voorzien Q1 2025;
- Overslagloods op onderdelen uitgevoerd (daken, natte ruimten/sanitair, verlichting), overige delen in voorbereiding;
- Verharding asfaltstrook A-platform afgerond.

Het tot nu toe uitgevoerd achterstallig onderhoud is binnen het beschikbare budget en voor het overgrote deel binnen de planning uitgevoerd.

In verband met de ingezette doorontwikkeling van MAA en de hierin aangebrachte focus, verbetering kwaliteit goederenafhandeling, zal als gevolg van een gewijzigde prioriteitsstelling de planning van de opgave achterstallig onderhoud wijzigen en de einddatum verschuiven van 2027 naar 2029.

Verhuur vastgoed en erfpacht gronden

Verhuur vastgoed, acties opgestart in 2024 zijn doorgezet. Aanpak achterstallig onderhoud Aviation House deels afgerond en deels in uitvoering. Afronding voorzien in 1e helft 2025 waarmee kwaliteitsslag is gemaakt en de verhuurbaarheid wordt bevorderd.

Actualisatie erfpachtovereenkomst inclusief erfpachtcanon met GAM opgepakt. Afronding voorzien Q1 2025. Voor overige overeenkomsten worden de analyses om te komen tot actualisatie opgepakt in 1e helft 2025.

Ontwikkeling nieuw vastgoed / infrastructuur

Masterplan is eind 2024 afgerond. Een van de strategisch gemaakte keuzes, verbetering kwaliteit en concentratie vrachtafhandeling aan oostzijde luchthaventerrein, wordt met prioriteit opgepakt. Op welke wijze en wanneer dit wordt gerealiseerd, zijn vraagstukken die in 2025 geanalyseerd en uitgewerkt worden in concrete plannen. De overige onderdelen van het masterplan worden in een later stadium opgepakt. Daarnaast vindt een inventarisatie plaats van vastgoed objecten (grond en gebouwen) in de omgeving van de luchthaven die mogelijk in de toekomst van meerwaarde zouden kunnen zijn.

Realisatie nieuw vastgoed / infrastructuur

Als vervolg op realisatie van de nieuwe parkeerplaats is de voetpadverbinding tussen de parkeerplaats en passagiersterminal in voorbereiding genomen waarbij realisatie is voorzien voor aanvang van vakantie seizoen 2025. Dit voetpad maakt tevens onderdeel uit van het project Vliegveldweg. De oorspronkelijk voorziene start uitvoering van het project (2e helft 2025) verschuift naar achteren mede als gevolg van capaciteitsproblemen. Momenteel wordt gewerkt aan de verdere uitwerking en actualisatie van de planning. Hierbij wordt tevens de mogelijkheid bekeken om het project gefaseerd uit te voeren zodat de meest essentiële delen zo snel mogelijk gerealiseerd kunnen worden.

Gebiedsmanagement

Geen wijziging ten opzichte van peildatum 1 juli 2024.

Diverse externe ontwikkelingen

Diverse externe ontwikkelingen zoals de ontwikkeling van luchthaven Liège Airport (Luik) hebben (in)direct invloed (positief én negatief) op de bedrijfsvoering en resultaten van MAA zonder dat MAA deze ontwikkelingen kan sturen c.q. controleren. MAA focust nu voornamelijk op de commerciële activiteiten en de interne organisatie. Zodat de kwaliteit van de afhandeling waar MAA om bekend staat, nog verder kan worden verbeterd tot een relevant concurrentievoordeel. Met een excellente afhandeling kan MAA een belangrijke speler zijn en blijven voor specifieke markten en klanten waar flexibiliteit, efficiency en snelheid de voornaamste wensen vormen.

Bron: Maastricht Aachen Airport

C2

Groei van passagiers- en cargovluchten.

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

Businessplan

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

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

Stand van zaken per 1 juli 2024

De feitelijk gerealiseerde cijfers over 2022, 2023 en de eerste helft van 2024 zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Jaar	31-12-2022	31-12-2023	30-06-2024
Aantal passagiers	266.032	223.152	100.114
Aantal passagiersbewegingen	1.959	1.604	706
Aantal ton gevlogen vracht	108.218	32.275	17.041
Aantal ton gereden vracht	11.120	31.056	36.474
Aantal vrachtbewegingen	3.266	1.333	732
Aantal overige vliegbewegingen*	8.610	6.024	3.923
Trucking** (bewegingen***)	29.285	19.040	16.157

* het totaal aantal vliegbewegingen (passagiers, vracht, klein vliegverkeer, vluchten naar onderhoudsbedrijven enzovoort).

** onder trucking wordt verstaan 'gereden vracht'.

*** 1 beweging is of een inkomende- of een uitgaande rit.

Uit deze tabel blijkt dat de aantallen passagiers en ton gevlogen vracht achterblijven bij de in het Businessplan genoemde aantallen. Dit is onder andere een gevolg van de baansluiting in het voorjaar van 2023, de mondiale situatie in de vrachtsector en het niet optreden van de verwachte schaarste qua slots op andere vrachtluchthavens. Verder is duidelijk geworden dat de luchthaven intern een aantal zaken en systemen in de vrachtafhandeling nog niet op orde heeft.

Voor wat betreft de passagiersbewegingen is de achterstand ook hier hoofdzakelijk te verklaren door de baansluiting. Momenteel wordt het gros van de passagiersvluchten aangeboden door twee

maatschappijen die een stabiel aantal vluchten verzorgen. Groei van passagiersvluchten is nodig om het businessplan (op dit punt) te kunnen realiseren.

Er zijn diverse maatregelen getroffen om het herstel van zowel cargo- als passagiersvluchten in te zetten. Een belangrijke maatregel hierin is de aanstelling van een nieuwe CEO (de heer Joost Meijs) per 1 oktober 2024, die veel ervaring in de luchtvaart meeneemt naar MAA.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken 1 januari 2025

De feitelijk gerealiseerde cijfers over 2022, 2023 en 2024 zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Jaar	2022	2023	2024
Aantal passagiers	266.032	223.152	228.359
Aantal passagiersbewegingen	1.959	1.604	1.534
Aantal ton gevlogen vracht	108.218	32.275	38.132
Aantal ton gereden vracht	11.120	31.056	63.838
Aantal vrachtbewegingen	3.266	1.333	1.399
Aantal overige vliegbewegingen*	8.610	6.024	3.923
Trucking** (bewegingen***)	29.285	19.040	32.215

* Onder 'overige vliegbewegingen' wordt verstaan: general aviation (GA), klein vliegverkeer, vluchten naar en van onderhoudsboulevard MAA.

** Onder trucking wordt verstaan 'gereden vracht'.

*** 1 beweging is of een inkomende- of een uitgaande rit.

Opmerking 1: Met ingang van 2024 rekent MAA vracht die over de weg wordt aangevoerd en met een vliegtuig de luchthaven verlaat tot 'gevolgen vracht'. In 2022 en 2023 werd deze vracht gerekend tot 'gereden vracht'.

Opmerking 2: Vanaf 2024 neemt MAA GA passagiers mee in het 'aantal passagiers'. In de jaren 2022 en 2023 werden deze passagiersaantallen buiten beschouwing gelaten.

Bron: MAA

In de tweede jaarhelft van 2024 heeft geen verbetering plaatsgevonden van de volumes. Dit is overigens conform verwachting gedurende 2024.

Sinds het aantreden van de nieuwe CEO per 1 oktober 2024 is er gewerkt aan een visie op de luchthaven van Maastricht die uiteindelijk moet resulteren in een financieel gezonde luchthaven. In deze visie wordt prioriteit gemaakt van een sterke cargoluchthaven met een excellent afhandelingsbedrijf. Cargo zit in het DNA van de luchthaven.

Een belangrijk concurrentievoordeel van MAA ten opzichte van andere luchthavens is het feit dat MAA over haar eigen afhandelingsbedrijf beschikt. Dit geeft de mogelijkheid om een kwalitatief hoogwaardige en snelle afhandeling van vluchten in de markt te zetten; beter dan hetgeen mogelijk is op concurrerende luchthavens. Om dit concurrentievoordeel te benutten zijn echter wel diverse investeringen noodzakelijk. Ten eerste dient de commerciële afdeling versterkt te worden om te

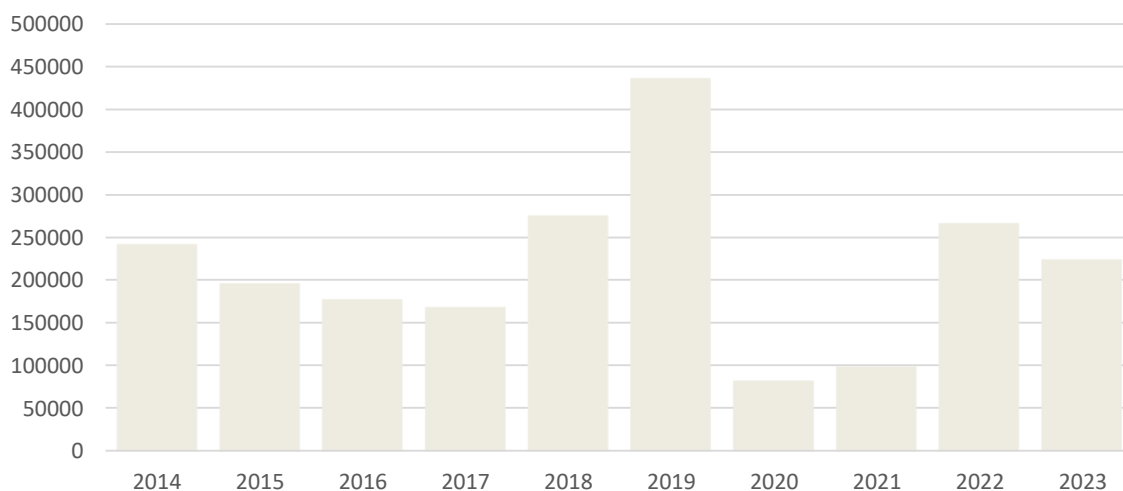
bouwen aan het netwerk in de cargowereld. Investerings in infrastructuur zijn eveneens noodzakelijk om de huidige werkprocessen te kunnen upgraden naar excellente kwaliteitsniveaus. Op korte termijn wordt hierbij gedacht aan bouwkundige aanpassingen in de cargo loads Oost die moeten leiden tot veel efficiëntere werkwijzen dan momenteel gangbaar. Plannen voor lange termijn worden verder uitgewerkt.

Ten aanzien van passagiers richt MAA zich de komende jaren op de groei conform het businessplan. MAA wil een aantrekkelijk en competitief programma aanbieden aan onze (potentiële) passagiers. Hierbij wordt nadrukkelijk ook de samenwerking gezocht met regionale partners ter promotie van de regio.

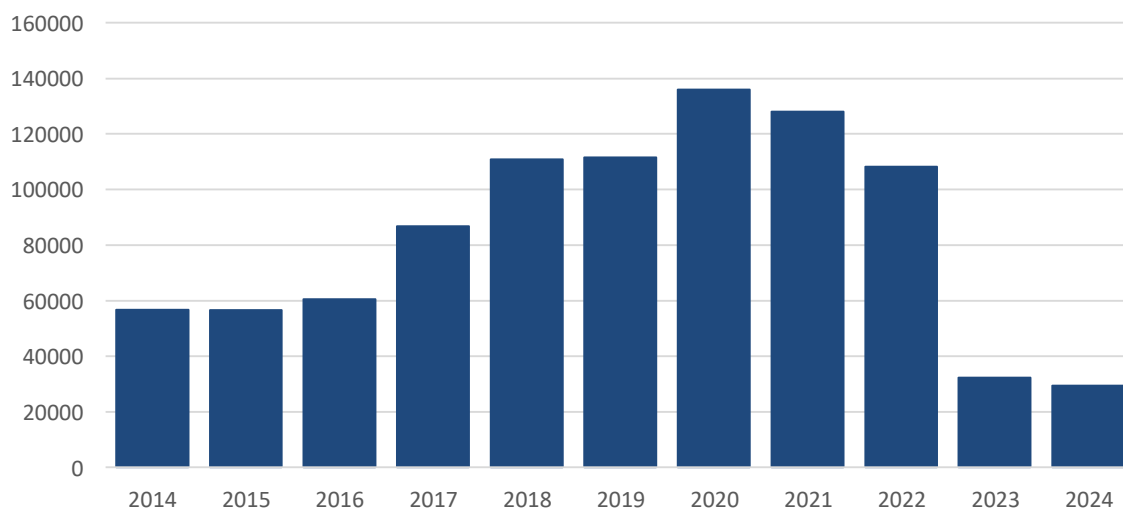
De trucking activiteiten worden beschouwd als non-core business. Doelstelling is om deze activiteiten op termijn af te bouwen ten gunste van de gevlogen vracht.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Ontwikkeling passagiers vanaf 2014:



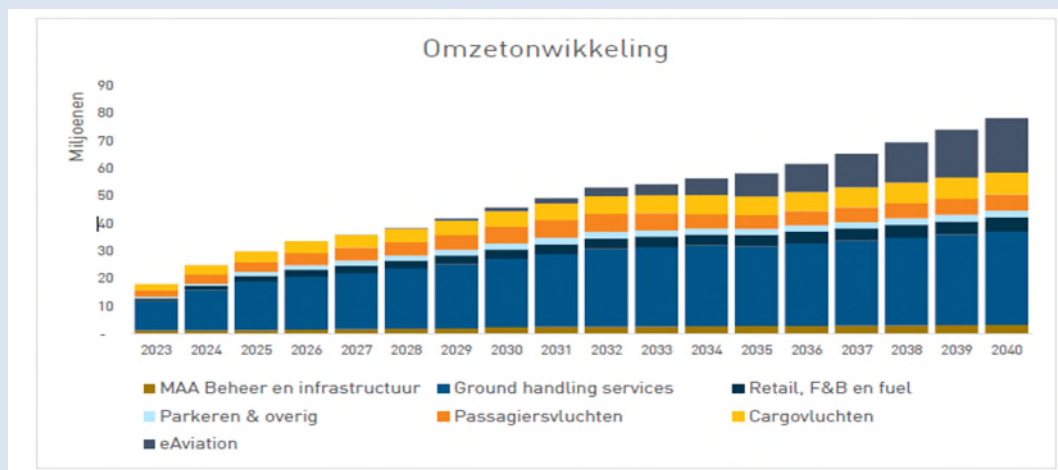
Ontwikkeling vracht vanaf 2014:



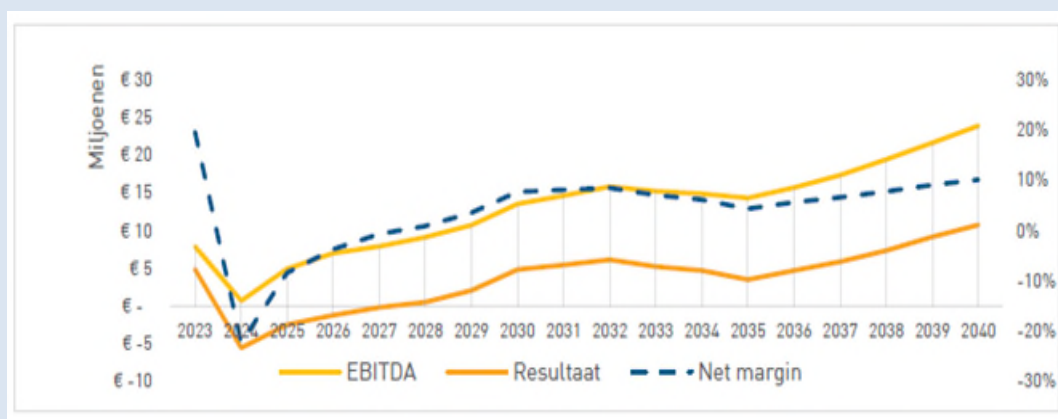
Bron: CBS (door MAA aangeleverd)

Businessplan

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



Omzet in € mln. over de periode 2023-2040



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

De EBITDA daalt volgens het Businessplan in 2024 naar € 0,65 mln. en stijgt vervolgens in de periode 2025-2040 naar € 24 mln. Omdat MAA een kapitaalintensieve onderneming is, waarbij derhalve significante afschrijvingen zijn, is er sprake van een negatief resultaat in de periode 2023 t/m 2027. De verwachting is dat de luchthaven in 2027 operationeel break-even draait. In de jaren daaropvolgend wordt verder geïnvesteerd om de toekomstbestendige en duurzame luchthaven te realiseren. In 2023 laat het Businessplan een piek in resultaat en net-margin zien als gevolg van de incidentele inhaal NEDAB (ad € 10,9 mln.), welke een bate vormt**.

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

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

Stand van zaken per 31 december 2023

De financiële cijfers van NV HBLM worden jaarlijks openbaar gemaakt nadat de Algemene Vergadering van Aandeelhouders de jaarrekening over het voorafgaande jaar heeft vastgesteld. Financiële halfjaarcijfers worden door de luchthaven niet bekend gemaakt. Om deze reden worden bij de beschrijving van de laatste stand van zaken de laatst openbaar gemaakte jaarcijfers genoemd. In de regel betekent dit de jaarcijfers over enig jaar eerst in de voortgangsrapportage met als peildatum 1 juli worden opgenomen en dat die cijfers (ongewijzigd) ook in de voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari worden gehanteerd.

In onderstaande tabel zijn de financiële cijfers per 31 december 2023 van NV HBLM opgenomen. Deze cijfers zijn gebaseerd op de in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 10 oktober 2024 vastgestelde jaarrekening 2023 van NV HBLM, welke inmiddels bij de Kamer van Koophandel is gedeponeerd.

In deze cijfers is rekening gehouden met het feit dat de eenmalige inhaal NEDAB in 2023 niet is afgeroepen.

Geconsolideerde gepubliceerde jaarrekening

	2023	2022
Geconsolideerde winst- en verliesrekening		
Bruto bedrijfsresultaat	18.488.332	25.950.671
Kosten		
Personeelskosten	15.318.860	16.590.979
Afschrijvingen	3.212.662	3.659.130
Overige bedrijfskosten	7.729.679	5.073.362
Totaal	<u>26.261.201</u>	<u>25.323.471</u>
Bedrijfsresultaat	-7.772.869	627.200
Rente baten en -lasten	-1.358.758	-709.210
	<u>-9.131.627</u>	<u>-82.010</u>
Vennootschapsbelasting	2.342.360	85.425
Aandeel resultaat deelnemingen	-	197.475
		<u>197.475</u>
Netto-resultaat	<u>-6.789.267</u>	<u>200.890</u>

Kasstroom overzicht 2023

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

**Geconsolideerde gepubliceerde balans
per 31 december 2023**

Activa		Passiva	
Materiele vaste activa	48.399.814	Groepsvermogen	25.741.635
Financiële vaste activa	2.342.360	Voorzieningen	35.007
Vlottende activa	10.544.074	Langlopende schulden	43.557.302
Liquide middelen	15.708.068	Kortlopende schulden	7.660.372
Totale activa	76.994.316		76.994.316

Bron: Jaarrekening 2023 NV HBLM zoals in oktober 2024 gedeponneerd bij de KvK.

Het boekjaar 2023 is afgesloten met een verlies van € 6,7 mln. hetgeen wordt veroorzaakt door tegenvallende omzetten op passagiersvervoer en vrachtvervoer; onder andere als gevolg van de baansluiting van twee maanden. De kosten namen toe van € 25,3 mln. naar € 26,3 mln. met name als gevolg van hogere energiekosten en hogere externe advieskosten. Het netto verlies komt, na verrekening van vennootschapsbelasting derhalve uit op € 6,7 mln. In 2023 was er geen resultaat meer op deelnemingen, omdat BPMAA BV per 1 januari 2023 is overgedragen naar PLAC BV, als gevolg van de, bij toetreding van Schiphol, gemaakte afspraken.

Een nadere toelichting op het kasstroomoverzicht. Dit overzicht geeft de kasstromen weer bestaande uit de feitelijk ontvangen en betalingen. De kasstroom uit operationele activiteiten (de "business") bedraagt € 6,4 mln. negatief, hetgeen inhoudt dat de kasstromen uit de operatie negatief zijn. De kasstroom uit investeringsactiviteiten betreft de in 2023 feitelijk betaalde facturen inzake de renovatie van de start- en landingsbaan. De in de jaren 2021 en 2022 betaalde voorbereidingskosten zijn hierin niet begrepen; evenals de kosten voor de baanrenovatie die in 2024 zijn betaald. De onderneming heeft in 2023 in totaal € 37,6 mln. aan financieringskasstroom aangetrokken, bestaande uit de lening van de start- en landingsbaan alsmede de kapitaal inbreng van Schiphol. Daarnaast verminderde de financieringskasstroom doordat er werd afgelost op bestaande leningen en de carve-out van BPMAA financieel werd afgewikkeld.

Stand van zaken per 1 januari 2025

De financiële resultaten over 2024 zullen worden gerapporteerd in de tweede voortgangsrapportage met als peildatum 1 juli 2025. De jaarcijfers zijn momenteel nog niet samengesteld; de audit door PWC vindt plaats in april. In de AvA van 16 juni 2025 zal de jaarrekening worden vastgesteld waarna de jaarstukken openbaar worden gemaakt.

7. Visie Gedeputeerde Staten

Stoplichten

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

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

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

A. Duurzame luchthaven

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

B. Omgevingsbewuste luchthaven

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

C. Toekomstbestendige luchthaven

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

Toelichting

Overall geven deze stoplichten op het eerste oog een positief beeld van de ontwikkeling die MAA sinds de besluitvorming in 2022 heeft doorgemaakt en de mate waarin thans reeds invulling wordt gegeven aan het Businessplan. Op een aantal sub-thema's heeft de luchthaven al de nodige stappen gezet; hetgeen blijkt uit de per sub-thema geschetste stand van zaken.

Op een aantal sub-thema's is de ontwikkeling van de luchthaven echter minder positief. De gerealiseerde aantallen passagiers en vracht blijven in 2023 fors achter bij de prognoses die aan het Businessplan, waar Provinciale Staten eind 2022 kennis van hebben genomen, ten grondslag lagen. Dit heeft direct effect op het in 2023 geboekte resultaat.

Ook in 2024 tekent dit beeld zich af en is er weliswaar sprake van lichte verbeteringen maar nog niet van structureel herstel. Alhoewel onderkent wordt dat zowel op het vlak van 'groei van passagiers- en cargovluchten' en van 'financieel gezond in 2035' sprake is van voorwaarden waar op termijn aan moet worden voldaan, baart dit zorgen. Gedeputeerde Staten hebben dit aan de Raad van Commissarissen van NV HBLM kenbaar gemaakt en daar vervolgens indringend met de RvC en de onlangs aangetreden bestuurder over gesproken.

In dat overleg is naar voren gekomen dat de zorgen van Gedeputeerde Staten door de RvC en de bestuurder en medeaandeelhouder ambitie worden erkend en gedeeld. Voorts bleek dat het achterblijven van de groei van de cargovluchten en het aantal passagiers in belangrijke mate een gevolg is van externe factoren (wegblijven vliegmaatschappijen ná renovatie van de start- en landingsbaan en malaise in de luchtvrachtsector) en de tot nog toe afhankelijke opstelling van MAA, maar dat ook interne factoren ervoor hebben gezorgd dat het tot nog toe nagenoeg niet is gelukt om nieuwe vliegmaatschappijen naar MAA te halen. Daarnaast is gebleken dat afgelopen periode onvoldoende is ingezet op services, hetgeen van belang is om de geprognostiseerde financiële resultaten te kunnen behalen.

De RvC en de bestuurder zijn zich ervan bewust dat MAA intern de zaken op orde moet hebben om, onder andere op het vlak van vrachtafhandeling, een uitstekende service te kunnen bieden waarmee MAA zich kan onderscheiden van andere luchthavens. Alleen op die manier kan MAA de huidige afhankelijkheid van bijvoorbeeld het ontstaan van schaarste in landingsmogelijkheden (slots) op andere luchthavens ontgroeien en maatschappijen langjarig aan zich binden. Om dit te bereiken heeft de luchthaven inmiddels de nodige acties ondernomen, en het managementteam op een aantal cruciale posities versterkt en worden systemen en procedures onder de loep genomen om verbeteringen te kunnen aanbrengen.

Gedeputeerde Staten realiseren zich dat ook deze transitie tijd en de nodige inspanningen zal vergen, maar hebben er vertrouwen in dat onder een strikte sturing van de nieuwe bestuurder, daarin ondersteunt door zijn managementteam, de stappen voorwaarts zullen worden gezet. Ook medeaandeelhouder Schiphol heeft dat vertrouwen uitgesproken en bevestigd dat men een meerjarig commitment met MAA en de Provincie als medeaandeelhouder is aangegaan.

Tot slot, alhoewel Gedeputeerde Staten geen aanleiding hebben om zich op het vlak van e-Aviation zorgen te maken over de vraag of binnen de geldende termijnen aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan, heeft het college ook op dit punt de bestuurder aangesproken. In dat licht is het goed om te vermelden dat MAA samen met enkele bedrijven op de luchthaven een verkenning is gestart naar de mogelijkheden en te treffen voorzieningen om e-Aviation in de toekomst te kunnen accommoderen.

...

Uit de kleur van de stoplichten op de onderscheiden subthema's blijkt dat Gedeputeerde Staten oordelen dat de ontwikkeling van MAA op een aantal onderdelen achterblijft bij de in het Businessplan 2022 beschreven groei / transitie van de luchthaven. Omdat evenwel sprake is van lange termijn doelstellingen, is het te vroeg om te stellen dat deze doelen niet zijn of niet zullen worden behaald.

Onder subthema C3 is reeds opgemerkt, dat de verwachting is dat de luchthaven in 2027 operationeel break-even (EBITDA) zal draaien en dat in de daaropvolgend jaren verder zal worden geïnvesteerd om de beoogde transitie naar een toekomstbestendige en duurzame luchthaven te maken. Gedeputeerde Staten gaan hier nog steeds vanuit.

In de besloten vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025 heeft de CEO van NV HBLM Provinciale Staten zijn visie gegeven op de oorzaken / achtergronden van de achterblijvende cijfers en aangegeven langs welke lijnen en met welke ingrepen hij verwacht dat de groei van MAA kan worden bewerkstelligd. Gelet op de geheimhouding die rust op het besprokene in dat overleg, kunnen Gedeputeerde Staten op deze plaats hier niets over melden.

Zoals de heer Meijs op diverse momenten ook in het openbaar heeft aangegeven acht hij de in het Businessplan 2022 voor het jaar 2030 genoemde doelstellingen haalbaar.

Gedeputeerde Staten zijn van mening dat er thans geen aanleiding is om het Businessplan 2022 bij te stellen. Uiteraard zijn Gedeputeerde Staten, in de rol van aandeelhouder, met de bestuurder en de Raad van Commissarissen van NV HBLM in gesprek over de actuele situatie bij de luchthaven en de maatregelen die moeten worden getroffen om het tij te keren en de voor 2030 genoemde doelstellingen te kunnen realiseren. Daarbij gaat het niet alleen om het behalen van de bedrijfs-economische doelen, maar ook over de doelstellingen op het vlak van duurzaamheid en omgevingsbewustzijn.

Gedeputeerde Staten realiseren zich dat transitie van MAA de nodige tijd en inspanningen zal vergen, maar hebben er vertrouwen in dat onder een strikte sturing van de nieuwe bestuurder de noodzakelijke stappen voorwaarts zullen worden gezet. Medeaandeelhouder Schiphol heeft dat vertrouwen eveneens uitgesproken en bevestigd dat men een meerjarig commitment met MAA en de Provincie als medeaandeelhouder is aangegaan.

8. Risico's

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

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

Belangrijkste risico's voor Provincie Limburg		
	Omschrijving risico (oorzaak / gevolg)	Toelichting beheersmaatregelen
1.	Provinciale voorwaarden om MAA de transitie te laten doormaken naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven wordt niet behaald, omdat één of meer van de doelen die MAA zich in het kader van het Businessplan 2022 zelf heeft gesteld niet worden gerealiseerd. Het is primair de taak en verantwoordelijkheid van de bestuurder van MAA om de doelstellingen van de onderneming te realiseren. Indien de onderneming daar niet in slaagt, dan kan dit terugslaan op de Provincie. Bij het in 2022 genomen besluit om de luchthaven niet te sluiten, heeft de Provincie het commitment naar de omgeving uitgesproken dat de luchthaven een transitie zou doormaken. Indien MAA niet de transitie maakt en de in het Amendement 145 gestelde voorwaarden niet in acht worden genomen, zal dit mogelijk als 'onbetrouwbare overheid' worden aangemerkt.	In de rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren Gedeputeerde Staten periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022 en de daarin vervatte doelstellingen. Ook volgen Gedeputeerde Staten meer in zijn algemeenheid de ontwikkeling van de luchthaven. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan.

2.	De doelen die de onderneming zich in het Businessplan 2022 heeft gesteld worden geheel of gedeeltelijk niet behaald waardoor mogelijke een heroverweging plaats zal vinden door beide aandeelhouders. Indien die afweging tot het besluit leidt dat de luchthaven dient te worden gesloten, leidt dit tot verlies van een infrastructurele voorziening die van regionaal en nationaal belang is.	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren GS periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022 en de daarin vervatte doelstellingen. Ook volgen GS meer in zijn algemeenheid de ontwikkeling van de luchthaven. Indien de ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan.
3.	Op dit moment lopen procedures in het kader van de vaststelling van een Luchthavenbesluit, de besluitvorming ten aanzien van het PIP Proefdraaien en de verlening van de daarvoor benodigde Wnb-vergunning en de Omgevingsvergunning activiteit milieu. Wanneer één of meer van deze trajecten vertraging oplopen of wanneer de besluiten niet van kracht worden, dan kan dit doorwerken in het behalen van de doelstellingen die de onderneming zich heeft gesteld en daarmee van invloed zijn op het behalen van de provinciale doelstelling van het Groot project 'Transitie MAA'	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren Gedeputeerde Staten periodiek de voortgang van de besluitvorming over het Luchthavenbesluit, het PIP Proefdraaien, de Wnb-vergunning en de Omgevingsvergunning activiteit milieu. Indien de voortgang achterblijft spreken GS (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM hierop aan. Middels de P&C Cyclus en de rapportages in het kader van de Regeling Grote projecten worden Provinciale Staten periodiek over de stand van zaken geïnformeerd. Gedeputeerde Staten monitoren de voortgang van de procedures en schakelen waar nodig met de relevante stakeholders zoals MAA, gemeenten en het ministerie.
4.	Voor de doelstelling 'een toekomstbestendige luchthaven' is het belangrijk dat de luchthaven op termijn financieel gezond is. Risico is dat alvorens dit bereikt wordt kapitaalverlies kan optreden of dat er meer middelen benodigd zijn. Het risico voor de Provincie zit in de afwaardering van de deelneming op haar balans. Ook gedane investeringen hebben dan geen waarde meer. De Provincie heeft haar belang in NV HBLM in haar balans gewaardeerd voor € 23,7 mln., en hier tegenover voor mogelijke (afwaarderings-) risico's een risicoreserve gevormd van € 15,2 mln..	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren Gedeputeerde Staten periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022 en de daarin vervatte doelstellingen. Indien de financiële ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken Gedeputeerde Staten (samen met aandeelhouder Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan.
5.	De Provincie loopt het risico dat de rente en aflossingen op de verstrekte leningen niet of niet geheel kunnen worden terugbetaald. Aan alle rente en aflossingsverplichtingen is per 1 januari 2025 voldaan. Het maximale risico dat de	In onze rol van aandeelhouder van NV HBLM monitoren GS periodiek de voortgang van de realisatie van het Businessplan 2022 en de daarin vervatte doelstellingen. Indien de financiële ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken GS (samen met aandeelhouder

provincie loopt betreft het niet terugontvangen van de uitstaande hoofdsommen. Per 1 januari 2025 bedragen deze in totaliteit: € 35,9 mln.	Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan.
--	--

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

9. Inzet provinciale middelen

Onderstaande tabel geeft de inzet en besteding van provinciale middelen voor Maastricht Aachen Airport weer. Het budget “achterstallig onderhoud” is door Provinciale Staten beschikbaar gesteld op 2 juni 2022 en 16 december 2022, in totaal € 70 mln. en bestaat uit de eerste 3 componenten (zoals opgenomen in de tabel). Het achterstallig onderhoud wordt uitgevoerd door MAABI BV (dochtervennootschap van NV HBLM) en de bijdragen gaan dan ook naar die vennootschap. Dit geldt ook voor de jaarlijkse NEDAB bijdrage; mede ter dekking van de kosten van MAA. Tot slot zijn ook beide leningen rechtstreeks aan MAABI BV verstrekt, aangezien deze nodig waren voor de financiering van infrastructurele werken, waaronder de renovatie van de start- en landingsbaan. Geconcludeerd kan worden dat nagenoeg alle beschikbare provinciale middelen aan MAABI BV worden overgemaakt. Op basis van de concessieovereenkomst tussen MAABI BV en MAA BV (exploitant) worden NEDAB-kosten onderling afgerekend.

De Provincie Limburg ontvangt ook inkomsten vanuit MAABI BV, enerzijds voor de verhuur van Cargoterminal (Oost) welke eigendom is van de provincie Limburg en anderzijds rentevergoedingen voor de verstrekte financieringen. Deze inkomsten zijn (voor het eerst) opgenomen in de Voortgangsrapportage.

Onderstaande budgetten worden bewaakt binnen de P & C cyclus van de Provincie en rapportage vindt hierover plaats in Voortgangsrapportages en (afwijkingen in) de voorjaars- en najaarsnota.

Financieel overzicht Maastricht Aachen Airport						
Naam	Beschikbaar	Uitbetaald (per 1-7-2024)	Uitbetaald (per 1-1-2025)	Restant budget (per 1-1-2025)	Restant budget achter- stallig onderhoud (per 1-1-2025)	PS- besluit
Achterstallig onderhoud (dekking eenmalige (inhaal) NEDAB	€ 10.900.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 10.900.000	16-12-2022
Achterstallig onderhoud (agio)	€ 23.900.000	€ 3.138.650	€ 7.743.949	€ 0	€ 16.156.051	02-06-2022 16-12-2022
Achterstallig onderhoud (lening)	€ 35.200.000	€ 35.200.000	€ 35.200.000	€ 0	€ 0	02-06-2022
NEDAB 2023 (jaarlijks € 5,5 mln.)	€ 5.500.000	€ 5.500.000	€ 5.500.000	€ 0		02-06-2022 16-12-2022

Vortex schade	€ 133.000	€ 0	€ 0-	€ 133.000		n.v.t.
Bijdrage aan Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA (2023 t/m 2027)	€ 8.750.000	€ 0	1.750.000	7.000.000		16-12-2022
Revoluerende uitbreidings-investeringen luchthaven MAA	€ 13.000.000	€ 7.512.449	€ 7.909.806	€ 5.090.194		16-05-2014 09-10-2015
Bijdragen van de gemeenten Beek, Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen*	€ 6.000.000	€ 2.400.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000		n.v.t.
Lening MAABI (aanleg platform)	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 0		16-05-2014 09-10-2015
Bijdrage beveiligings- en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 400.000		13-12-2019
Totaal restant budget Achterstallig onderhoud t.b.v. transitie MAA					€ 27.056.051	16-12-2022
* Provincie heeft € 5.200.000 van gemeenten ontvangen. Hiervan is € 2.400.000 aan MAA betaald.						

Inkomsten voor Provincie Limburg vanuit MAA

Huur ontvangsten Cargoterminal Oost (Totaal 2023 en 2024)	€ 1.136.920	€ 1.136.920	€ 0		9-10-2015
Rente ontvangsten leningen (Totaal 2023 en 2024)	€ 2.058.180	€ 2.058.180	€ 0		16-05-2014 09-10-2015
Totale ontvangsten (2023 en 2024)	€ 3.195.100	€ 3.195.000	€ 0		n.v.t.

NB: Cargoloods-Oost werd op 28 december 2015 door de Provincie Limburg gekocht van een private investeerder voor een bedrag van € 7,55 mln. en deze cargoloods wordt sindsdien marktconform verhuurd aan MAABI BV.

Verstrekte provinciale financieringen.

Op dit moment zijn twee leningen aan MAABI BV verstrekt. Bij de eerste lening worden rente en aflossingen op het einde van elk jaar betaald. Bij de tweede lening wordt de rente en aflossing elk kwartaal betaald.

De belangrijkste gegevens van beide leningen zijn hieronder opgenomen:

Omschrijving	Bedrag
Datum verstrekte lening:	23 maart 2016
Doel: Financieren van investeringen platform voor de luchtzijdige ontsluiting van de cargoterminal.	
Oorspronkelijke hoofdsom lening	€ 2.000.000
Kenmerken: Looptijd: 25 jaar Aflossingsvorm: annuïtair (per jaar, in december); Rente 4,22%, 25 jaar vast; Annuïteit € 131.018 per jaar.	
Restant hoofdsom per 1 januari 2024	€ 1.602.642
Betaalde rente in 2024	€ 67.631
Aflossingen in 2024	€ 66.362
Restant hoofdsom per 1 januari 2025	€ 1.536.280

Omschrijving	Bedrag
Datum verstrekte lening:	12 mei 2023
Doel: financiering achterstallig onderhoud.	
Oorspronkelijke hoofdsom lening	€ 35.200.000
Kenmerken: Looptijd: 30 jaar Aflossingsvorm: annuïtair (per kwartaal, met ingang van 1 oktober 2023)); Rente 3,51%, 30 jaar vast; Annuïteit € 1.902.252 per jaar.	
Restant hoofdsom per 1 januari 2024	€ 35.033.317
Betaalde rente in 2024	€ 1.220.765
Aflossingen in 2024:	€ 681.486
Restant hoofdsom per 1 januari 2025	€ 34.351.831

Bron: Cluster Financiën Provincie Limburg, onderdeel treasury.

10. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten

Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten

Naast de producten in het kader van de reguliere P&C-cyclus (Programmabegroting, Jaarstukken, Afwijkingenrapportages, Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten) zijn de volgende stukken ter besluitvorming of ter kennisname voorgelegd aan PS. Als bijlage 1 is een lijst opgenomen van alle besluitvormingsmomenten vanaf 16 december 2022 tot ~~1 juli 2024~~ **1 januari 2025**.

Moties en toezeggingen

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

	Moties	Stand van zaken
M 2948	Gewijzigd Motie 2948 Van Bijnen IJpelaar inzake Omgevingsbewuste investering (PIP proefdraaien MAA). Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om: - Het voorstel PIP proefdraaien Maastricht-Aachen airport ongeacht de dan geldende richtlijnen conform de omgevingswet voor te leggen aan Provinciale Staten - De doorrekening van de GRE 3-zijdig WEST conform toezegging 9218 voor te leggen aan Provinciale Staten bij de behandeling van het voorstel PIP Proefdraaien - Indien aan de orde andere doorgerekende alternatieve afschermingsmaatregelen voor te leggen aan Provinciale Staten - Bij de doorrekeningen tevens een aantal dekkingsvoorstellen voor te leggen aan Provinciale Staten - Zo snel als mogelijk te starten met de gesprekken met alle betrokken partners om de omgevingsbewuste investering dekkend te krijgen.	25-09-2024 Behandeling kan geschieden nadat de minister van LNVN de definitieve Wnb-vergunning heeft verleend. 12-11-2024 Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LNVN een nieuwe vergunning wet Natuurbescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993).
M 3109	Gewijzigde Motie 3109 Van Bijnen inzake budget omgevingsfonds. Roepen het college van Gedeputeerde Staten op : -De 2e tranche van 1,75 miljoen euro welke is overgeboekt naar 2028 op afroep beschikbaar te stellen op het moment dat het bestuur van het Omgevingsfonds Maastricht-Aachen airport dit noodzakelijk acht voor de taken gesteld in het fonds.	27-8-2024 Zie MP (kenmerk: DOC-00672466) 13-09-2024 Uitgevoerd

	Toezeggingen	Stand van zaken
T 9521	Gedeputeerde Satijn zegt u toe bij de volgende voortgangsrapportage MAA een nieuwe basisrapportage aan te reiken.	12-11-2024 Zie Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, brief GS van 5-11-2024 (GS DOC-00701588). 21-11-2024 Uitgevoerd
T 9349	Gedeputeerde Satijn zegt toe de nieuwe CEO van HBLM, die voor de zomer zal aantreden, uit te nodigen voor een kennismaking met	26-09-2024

	de Statencommissie ESA eind 2024 en in een presentatie te schetsen wat in de praktijk, naast het aandeelhouderschap, de meerwaarde van Schiphol Nederland BV voor Maastricht Aachen Airport is.	Bij MP d.d. 9 juli 2024 hebben GS PS geïnformeerd over het feit dat de heer Meijs op 1 oktober 2024 aan de slag gaat als CEO van HBLM. Er wordt een kennismaking met de SC ESA voor begin 2025 ingepland. 19-12-2024 De kennismaking staat gepland voor de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025.
T 9333	Gedeputeerde Satijn zegt toe om een jaar na de start van het Omgevingsfonds in de voortgangsrapportage (peildatum 1 januari 2025) te rapporteren over de activiteiten die het bestuur van de stichting in 2024 heeft uitgevoerd.	26-09-2024 In de voortgangsrapportage 'Transitie MAA' met peildatum 1 januari 2025 wordt aan deze toezegging invulling gegeven. 12-11-2024 In de voortgangsrapportage 'Transitie MAA' met peildatum 1 januari 2025 wordt aan deze toezegging invulling gegeven.
T 9271	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat GS zich zullen beraden over de mogelijkheid / wenselijkheid om de bedrijven op en rond de luchthaven aan te sporen om in financiële zin bij te dragen aan het 'Omgevingsfonds MAA' en dat de Statencommissie zal worden geïnformeerd over de invulling van het 'Omgevingsfonds MAA'.	26-09-2024 Op 23 februari 2024 hebben de bestuurder en de RvC van de Stichting Omgevingsfonds in een informatiesessie voor PS een toelichting op de invulling gegeven. Daarbij is toegelicht dat men met bedrijven op en rond de luchthaven in gesprek is om te komen tot aanvullende bijdragen van deze bedrijven aan het Omgevings-fonds en dat men de hulp van de Provincie zou inroepen als dit niets zou opleveren. 20-12-2024 Op 23 februari 2024 hebben de bestuurder en de RvC van de Stichting Omgevingsfonds in een informatiesessie voor PS een toelichting op de invulling gegeven. Daarbij is toegelicht dat men met bedrijven op en rond de luchthaven in gesprek is om te komen tot aanvullende bijdragen van deze

		bedrijven aan het Omgevings-fonds en dat men de hulp van de Provincie zou inroepen als dit niets zou opleveren.
T 9270	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat GS uitvoering geven aan de in amendement 145 geformuleerde wens van PS om per 1-1-2024 een herziene basisrapportage te ontvangen waarmee de performance en doelrealisatie van 'Transitie MAA' kan worden gemonitord. De opzet voor deze herziene basisrapportage zal sonderend met de Statencommissie worden besproken waarna de nieuwe opzet van de basisrapportage vanaf 1-1-2024 zal worden gehanteerd. In deze nieuwe systematiek zal onder meer aandacht worden geschonken aan de werkgelegenheidscijfers. Termijn sonderende bespreking is najaar 2023. Deze wordt in de voorraadagenda opgenomen en zo mogelijk gecombineerd met toezegging 9271.	26-09-2024 De door de SC ESA op 31 mei 2024 gemaakte opmerkingen over en wensen ten aanzien van de tweede versie van de 2e herziene basisrapportage worden meegenomen in een verdere bijstelling van deze basisrapportage die vervolgens met de gegevens van peildatum 1 juli 2024 aan PS wordt voorgelegd. 12-11-2024: Zie Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, brief GS van 5-11-2024 (GS DOC-00701588). 21-11-2024 Uitgevoerd
T 9227	Gedeputeerde Satijn zegt toe Provinciale Staten te informeren over hoeveel mensen/woningen worden uitgekocht inzake het omgevingsfonds en over het aantal gemeenten dat wel of niet participeert in de 12e Voortgangsrapportages MAA.	26-9-2024 In de voortgangsrapportages, voor de eerste keer de rapportage met als peildatum 1 januari 2025, zal de voortgang worden gerapporteerd. 12-11-2024 Zie Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, brief GS van 5-11-2024 (GS DOC-00701588). 18-11-2024 Afdoening is aangehouden in CIE ESA november 2024. Toezegging is opgenomen in het hierboven genoemde SV met als opmerking dat de informatie opgenomen wordt in de VGR peildatum 1-1-25. Aanhouden tot deze VGR voorligt.
T 9218	De kosten van een 3-zijdige GRE aan de A2-kant van de luchthaven zullen in het kader van de procedure van het 'PIP Proefdraaien' nader worden gespecificeerd.	24-09-2024 Behandeling van het PIP Proefdraaien kan geschieden nadat

		de minister van LVVN de definitieve Wnb-vergunning heeft verleend. 20-12-2024 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GS DOC-00704993).
T 9596	Gedeputeerde Satijn zegt Provinciale Staten toe bij MAA zullen navragen of het mogelijk c.q. wenselijk is om de bestaande Test Run Site (TRS) zodanig aan te passen dat de opening naar het noorden wordt gericht en om de brandweer oefenplaats te vernieuwen.	20-12-2024 In voorbereiding
T 9602	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat alle fracties komende week nogmaals de mogelijkheid zal worden geboden om per mail op de format van de basisrapportage te reageren; voor zover zij hun wensen en suggesties en vragen niet reeds in de commissievergadering hebben ingebracht. In het gewijzigde Statenvoorstel dat vóór 13 december 2024 aan PS wordt aangeboden zullen GS aangeven hoe met de tijdens de commissievergadering en de emailronde ingebrachte wensen en suggesties bij de eerste voortgangsrapportage zal worden omgaan.	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS DOC-00726459). Uitgevoerd.
T 9603	Gedeputeerde Satijn zegt toe in overleg met het Omgevingsfonds te bezien op welke wijze Provinciale Staten vóór 14 februari 2025 meer inzicht kan worden geboden in de werking van het fonds en de besteding van de door de Provincie toegekende middelen.	19-12-2024 Wordt opgepakt
T 9604	Gedeputeerde Satijn zegt toe om vóór 20 december 2024 te informeren over de planning van de procedures in het kader van de Wnb-vergunning en het luchthavenbesluit (incl. mer-beoordelingsnotitie).	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS DOC-00726459). Uitgevoerd.
T 9605	Gedeputeerde Satijn zegt toe na te gaan of bij de NEDAB-kosten onderscheid wordt gemaakt tussen de douaniers die in- en de douaniers die uitklaren en dat hij Provinciale Staten hierover vóór 11 december 2024 zal informeren.	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS DOC-00726459). Uitgevoerd.
T 9606	Gedeputeerde Satijn zegt toe de vraag over de prognose van de geluidshinder, zoals in 2022 gedeeld maar aangevuld met elektrische vliegtuigen; vóór 11 december 2024 technisch te laten beantwoorden; mits deze informatie beschikbaar is.	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS DOC-00726459). Uitgevoerd.
T 9607	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat hij op 14 februari 2025 als aandeelhouder van NV HBLM een eerste reflectie zal geven op de door de CEO van HBLM in het vertrouwelijke deel van de vergadering van de Statencommissie ESA gepresenteerde plannen en maatregelen.	19-12-2024 Wordt opgepakt

T 9608	Gedeputeerde Satijn zegt toe in GS aan de orde te stellen hoe met betrekking tot rapportages over de stand van zaken en voortgang van deelnemingen met het (tussentijds) rapporteren van (half)jaarcijfers, korte en lange termijn prognoses en (het kwantificeren van) risico's.	19-12-2024 Wordt opgepakt Gedeputeerde Staten dienen hierover voor alle deelnemingen nog een standpunt in te nemen.
T 9609	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat in overleg met de CEO van NV HBLM te bezien welke zaken die tijdens het besloten deel van de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025 aan de orde komen in een openbare samenvatting van dat overleg kunnen worden opgenomen.	19-12-2024 Wordt opgepakt
T 9628	Gedeputeerde Satijn zegt toe de volgende elementen mee te nemen in de voortgangsrapportage met peildatum 1 januari 2025: • de meerwaarde van Schiphol; • informatie omtrent de emissie van zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof, voor zover tijdig beschikbaar en voor zover daar niet anderszins over wordt gerapporteerd.	19-12-2024 Wordt opgepakt
T 9629	Gedeputeerde Satijn gaat na of het mogelijk is om te onderzoeken in de voortgangsrapportages NV HBLM te benchmarken met andere luchthavens en zo ja in welke vorm de resultaten kunnen worden gepresenteerd.	19-12-2024 Wordt opgepakt
T 9630	Gedeputeerde Satijn zegt toe in een mededeling portefeuillehouder terug te komen op het onderzoeken van de meerwaarde van MAA voor de in het beleidskader economie gestelde doelen.	19-12-2024 Wordt opgepakt
T 9631	Gedeputeerde Satijn zegt toe om, mede op grond van de ervaringen met de besloten kennismaking met de heer Joost Meijs op 14 februari 2025, te verkennen of het mogelijk c.q. wenselijk is om de behandeling van voortgangsrapportages inzake deelnemingen, waaronder NV HBLM, in de Statencommissie ESA deels in beslotenheid te laten plaatsvinden.	19-12-2024 Wordt opgepakt
T 9632	Gedeputeerde Satijn zegt toe in de aandeelhoudersvergadering van NV HBLM in te brengen dat het raadzaam is om alleen investeringen te doen die bijdragen aan het verhogen van de aantallen passagiers en vrachtluchten.	19-12-2024 Wordt opgepakt Gedeputeerde Satijn heeft deze opmerking ingebracht in de AvA van december 2024. Toezegging is uitgevoerd.
T 9633	Gedeputeerde Satijn zegt toe na te gaan of het technisch mogelijk is om voor deelnemingen betrouwbare indicatoren te ontwikkelen die minimaal een half jaar van tevoren kunnen signaleren of er aanvullende financiering van de aandeelhouders nodig is.	19-12-2024 Wordt opgepakt Gedeputeerde Staten dienen hierover voor alle deelnemingen nog een standpunt in te nemen.

Planning

Besluitvorming PIP Proefdraaien door Provinciale Staten (Q2 2025)

Vaststellen Luchthavenbesluit door Minister I&W (Q3 / Q4 2025)

Te verwachten mijlpalen

Thans niet voorzien.

Toekomstige besluitvorming/ betrokkenheid door PS

~~Kennismaking Statencommissie ESA met nieuwe CEO van NV HBLM (inclusief toelichting op meerwaarde aandeelhouder Schiphol Nederland BV voor Maastricht Aachen Airport) (Q1 2025).~~

Behandeling eerste voortgangsrapportage (mei 2025)

Behandeling tweede voortgangsrapportage (oktober 2025)

11. Projectbeheer en projectbeheersing

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

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

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

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

Deel II

Overige informatie

A. Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer

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

Het KICL maakt onderdeel uit van de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg en staat los van het Programma MAA en/of de luchthaven MAA. Het KICL rapporteert voor wat betreft meldingen over MAA aan de Commissie Regionaal Overleg (CRO).

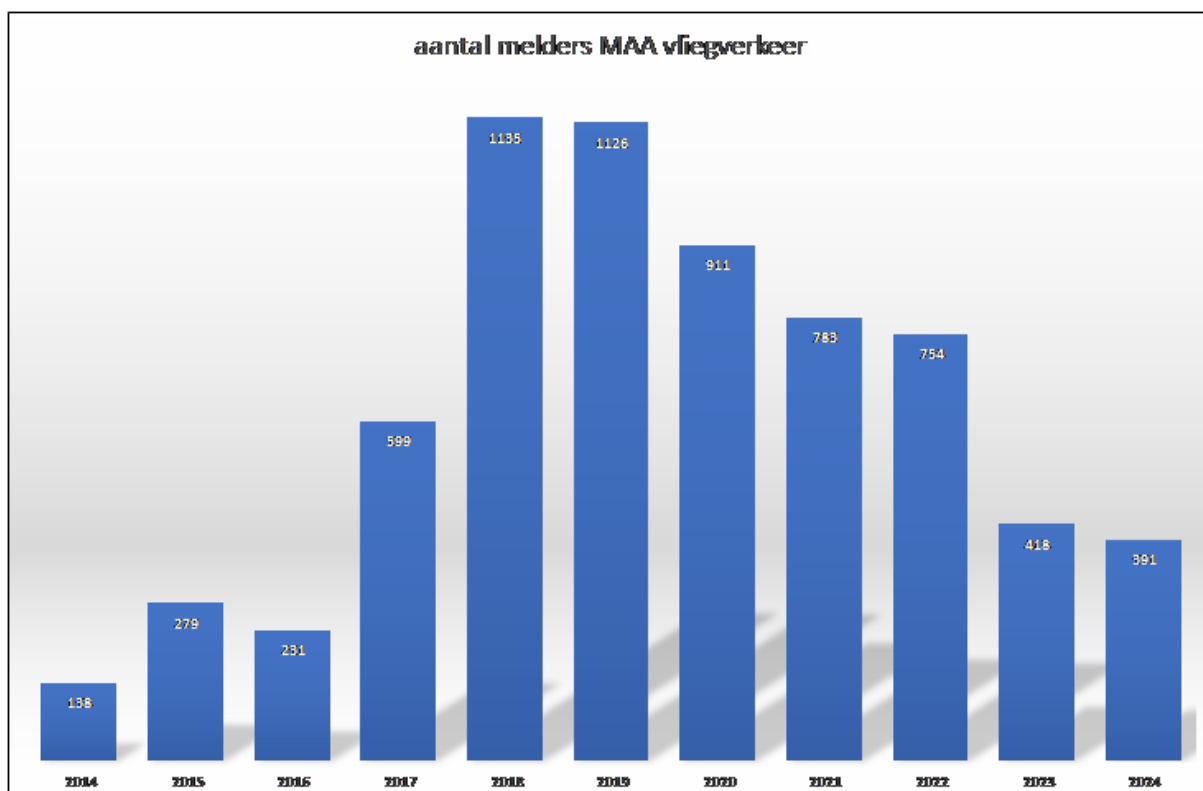
De volgende gegevens (tabel en grafieken) zijn door het KICL aangereikt.

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

Periode	Totaal		Melders die tussen 1 en 50 meldingen doen		Melders die meer dan 50 meldingen doen	
Periode	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
1 ^e kwartaal 2022	370	17.586	303	2.514	67	15.072
2 ^e kwartaal 2022	426	19.374	352	2.924	74	16.450
3 ^e kwartaal 2022	503	21.221	426	3.162	77	18.059
4 ^e kwartaal 2022	357	12.688	305	1.437	52	10.523
1 ^e kwartaal 2023	208	7.180	178	1.529	30	5.651
2 ^e kwartaal 2023*	135*	2.260*	120*	939*	15*	1.321*
3 ^e kwartaal 2023	315	10.523	272	2.109	43	8.414
4 ^e kwartaal 2023	210	6.520	183	2.165	27	5.083
1 ^e kwartaal 2024	170	5.178	146	1.126	24	4.052
2 ^e kwartaal 2024	255	8.901	220	1.698	35	7.203
3 ^e kwartaal 2024	260	7.900	227	1.663	33	6.237
4 ^e kwartaal 2024	153	4.221	132	879	21	3.342
Bron: KICL						
* In het tweede kwartaal 2023 was de luchthaven twee maanden gesloten in verband met de renovatie van de start- en landingsbaan.						

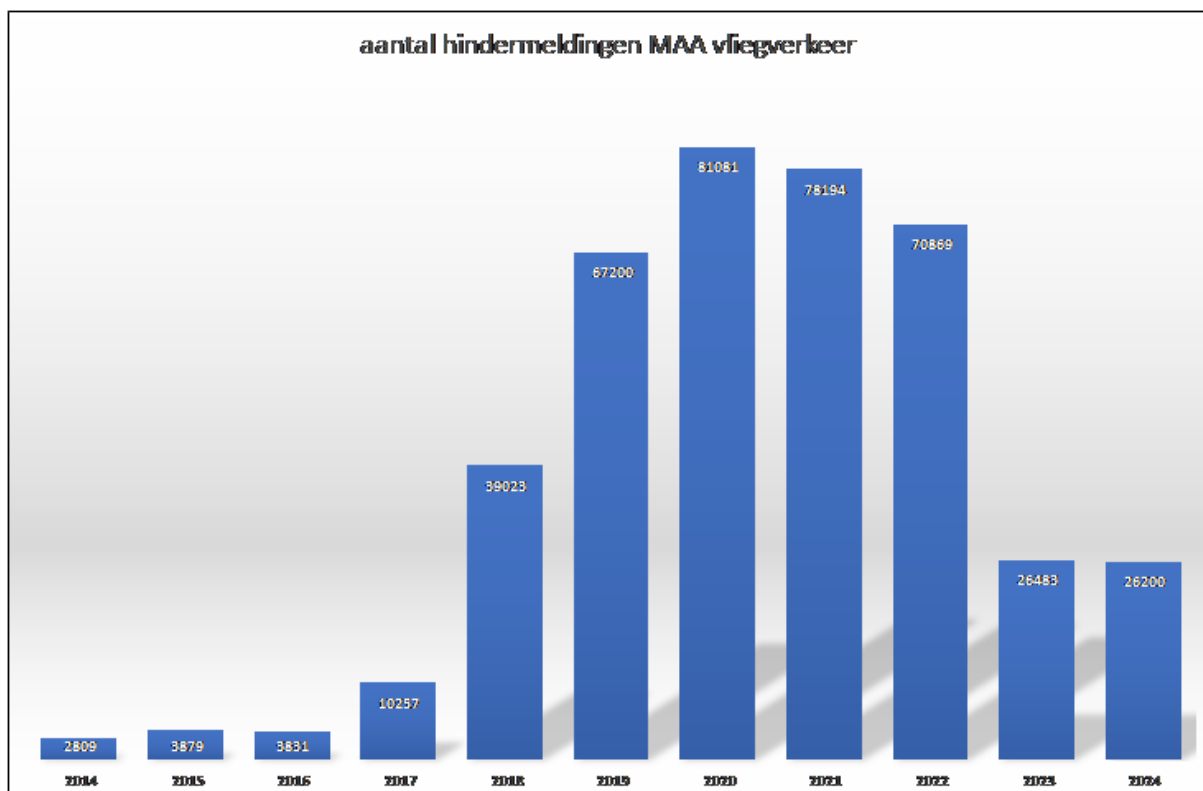
De volgende twee grafieken laten voor de jaren 2014 tot en met 2023⁴ per jaar de aantallen meldingen over vliegbewegingen van en naar MAA en de aantallen aantal melders zien.

Grafiek 1.: Het aantal melders over hinder MAA-vliegverkeer periode 2014 tot en met 2023.



Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

Grafiek 2.: Het aantal meldingen over hinder MAA-vliegverkeer periode 2014 tot en met 2023.



Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

Tabel 1: Overzicht aantal vliegbewegingen naar type vliegtuig.

Vliegbewegingen per vliegtuigtype					
	2021	2022	2023	2024	
				(Q1-Q2).	(Q3-Q4)
A300 serie H/B	0	14	0	0	0
A310 serie H/B	282	211	70	0	4
A320 serie M/B	333	460	253	353	471
A320-NEO M/B	0	10	26	28	70
A330 serie H/B	503	335	228	116	2
A343 serie H/B	2	6	0	0	0
A350 serie H/B	75	20	0	0	0
AT72 serie M/B	512	510	444	258	278
B735 serie M/B	0	17	10	0	0
B737 serie M/B	650	1539	1285	324	373
B737-MAX M/B	4	46	110	164	152
B747-200 H/B	34	196	2	0	0
B747-400 H/B	404	390	106	74	34
B747-800 H/B	0	6	0	0	0
B752 serie M/B	203	24	0	0	0
B767 serie H/B	6	0	0	4	2
B777 serie H/B	2324	1488	476	212	148
B787 serie H/B	241	48	2	0	0
IL62	4	0	0	0	0
IL76	2	0	0	0	0

Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

In deze voortgangsrapportages is het niet mogelijk om bovenstaande tabel interactief op te nemen om het voor de lezer mogelijk te maken op bepaalde vliegtuigtypen in te zoomen of om bepaalde selecties te maken. We hebben de suggestie vanuit Provinciale Staten doorgeleid aan het KICL met het verzoek om te bezien of het mogelijk is om zo'n interactieve module op de website van het KICL op te nemen.

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

B. Stand van zaken Omgevingsfonds MAA

In Amendement 145 is aangegeven dat een omgevingsfonds wordt ingericht dat moet bijdragen aan het verhogen van de leefbaarheid in het gebied en het verminderen van overlast voor omwonenden. ~~Met het oog op de gewenste onafhankelijkheid van de stichting en om te voorkomen dat de stichting een 'verbonden partij' van de Provincie zou worden is ervoor gekozen om de stichting niet zelf op te richten.~~

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

De heer Ernest ~~Drijkoningen~~ Drijkoningen is bestuurder van de stichting. In de Raad van toezicht van de stichting hebben de heer Hub Meijers ~~tot 1 juli 2025~~ (voorzitter), mevrouw Shirley Kersten en de heer Achiel Drummen ~~zitting.~~ De bestuurder wordt op inhoud geadviseerd door een Raad van Advies die als volgt is samengesteld: Jan Bijen (voorzitter), Paul Borm, Wiel Dohmen, Wim Fredrix en Huub Spoormans.

De ambities van ~~het Omgevingsfonds~~ de stichting zijn vertaald in het programmaplan 2024-2030. Dit programmaplan wordt uitgevoerd via zes programma's. Per programma wordt ~~voor u~~ de stand van zaken weergegeven ~~in de reguliere voortgangsrapportages met betrekking tot Groot Project 'Transitie MAA', thans per 1 juli 2024.~~ 1 januari 2025.

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

Subsidiebeschikking

De provinciale subsidiebeschikking is verleend op 27 september 2024 met een looptijd tot 31 december 2029, waarna uiterlijk in juli 2030 een verzoek tot vaststelling van de subsidie moet worden ingediend door de stichting. Dit betreft een jaar langer dan eerder werd gedacht. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat 2023 is gebruikt voor de oprichting van de stichting en nog geen bijdragen zijn uitgekeerd of projecten zijn geïnitieerd door de stichting. Dit heeft pas voor het eerst in 2024 plaatsgevonden.

De provinciale bijdrage aan de stichting wordt gedurende de looptijd via voorschotten uitgekeerd, waarvan de hoogte jaarlijks wordt bepaald op basis van de verplicht door de stichting aan te leveren voortgangsrapportage met bijhorend liquiditeitsoverzicht. Het ingediende subsidieverzoek, de programmaliijnen en de programmabegroting zijn hierbij leidend.

Thans zijn twee voorschotten uitgekeerd, in lijn met het liquiditeitsoverzicht behorende bij de aanvraag van de stichting.

3e Gewijzigde motie 2946, Mertens c.s. (16 december 2022)

Bij de behandeling van het Statenvoorstel Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport op 16 december 2022 is de 3^e gewijzigde motie 2946, Mertens c.s. aangenomen. Die motie luidt als volgt:

“Draagt het college op: ‘Het omgevingsfonds alleen maar in te zetten om hinderbeperkende maatregelen te nemen zoals uitkoop, isolatie, veiligheidsmaatregelen en ter vergoeding van vortex schade”.

Omdat de provinciale bijdrage aan de stichting in de vorm van een subsidie beschikbaar wordt gesteld is de invulling vanuit de motie in de subsidievoorwaarden verankerd. Over deze wijze van invullinggeven zijn Provinciale Staten geïnformeerd aan de hand van een mededeling portefeuillehouder op 26 september 2023 (GS DOC-549667).

Stand van zaken Programma

1. Leefbaarheid

Het Omgevingsfonds MAA **De stichting** stimuleert de leefbaarheid rondom de luchthaven. Inmiddels hebben twee projecten een bijdrage uit het Omgevingsfonds ontvangen, loopt de aanvraag van een derde project en loopt een verkenning van mogelijke bijdragen aan diverse andere initiatieven. **is een substantiële bijdrage verleend aan een speeltuin in Meerssen en zijn stimuleringsbijdragen verstrekt aan een buurtvereniging en een kapel in Geverik-Beek. Een tweetal projecten voor een school en een zwembad in Meerssen zijn in studie.**

2. Verkoopgarantie

De regeling Verkoopgarantie wordt geboden aan de eigenaren van woningen **gelegen binnen de zogeheten 56 dB(A)-contour**, waarbij sprake moet zijn van eigendom ten tijde van de besluitvorming door Provinciale Staten op 03-06-2022. **Voor twee woningen is er overeenstemming tussen de woningeigenaar en het Fonds over deelname aan de regeling Verkoopgarantie. Voor een derde woning lopen verkennende gesprekken. Inmiddels is er één woning in verkoop via de stichting en is er overleg met een tweede eigenaar over deelname aan de regeling.**

3. Isolatie

~~Het fonds~~ **De stichting** biedt **ook** ruimte voor aanvullende maatregelen om geluidsisolatie bij woningen te verbeteren.

~~Om meer inzicht te krijgen in de situaties waarop de isolatieregeling van toepassing kan zijn, is in het tweede kwartaal van 2024 een pilot uitgevoerd. Er hebben zich 50 geïnteresseerden binnen de 56 dB(A)-contour gemeld voor deelname aan de pilot. Vijftien woningen zijn hieruit geselecteerd. Deze zijn voor het merendeel in juni 2024 bezocht en geïnventariseerd op bouwfysische kwaliteit. Deze maatregelen worden onderzocht voor alle 1125 woningen binnen de 56 dB(A)-contour. Middels een pilot bij 15 woningen en globaal onderzoek van alle woningen binnen de contour is een beeld ontstaan van de omvang van de isolatie-opgave. Ingeschat wordt, dat nog circa 25 woningen geheel dienen te worden voorzien van geluidwerende maatregelen en dat er bij circa 20 woningen nog aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. De conclusie van het onderzoek is daarbij ook, dat de eerder uitgevoerde saneringen door het Rijk in 1990 en 2002 effectief zijn geweest.~~

~~De stichting informeert Het fonds wil iedereen die binnen de 56 dB(A)-contour woont in het eerste kwartaal van 2025 ieder geval in 2024 duidelijk maken of, en zo ja hoe, de isolatieregeling op hen van toepassing is. De inzet is om de isolatiemaatregelen vanaf 2025 daadwerkelijk uit te voeren.~~

4. Vortex

~~Het fonds treft~~ **De stichting is eveneens voornemens om** preventieve maatregelen **te treffen en/of geeft subsidies** **ter voorkoming van** voorschade aan daken **ten gevolge als gevolg** van turbulentie van vliegverkeer, de zogenaamde vortexschade.

~~Gewacht wordt op afronding van de pilot Vortex in het derde kwartaal 2024. Hierover lopen de contacten met de luchthaven. Aan de hand hiervan stelt het fonds naar verwachting in 2025 een~~

regeling vast die daarna kan worden opgesteld. De stichting voert op dit moment aanvullend onderzoek uit naar de daadwerkelijke belasting van vortex op de daken en de spreiding van mogelijk te treffen preventieve maatregelen. Dit in aanloop naar het aanbrengen van preventieve maatregelen vanaf 2026.

5. Onderzoek

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

Zowel de omwonenden van MAA als ook de gemeente Meerssen hebben aangedrongen dringen aan op een gezondheidskundig onderzoek uit te voeren naar de relatie tussen vliegveld de luchthaven en de gezondheid in de omgeving in kaart brengt zou kunnen brengen. Op initiatief van de stichting wordt samen in samenspraak van het fonds met de GGD Zuid-Limburg en het RIVM wordt verkend, in hoeverre de ervaring en de bevindingen uit onderzoek naar gezondheid rondom Schiphol geëxtrapoleerd kunnen worden naar de situatie rondom MAA en welke aannames daarvoor noodzakelijk zijn. of en zo ja, hoe informatie over gezondheidseffecten kan worden verzameld en geduid en of daaruit conclusies kunnen worden getrokken. De GGD Zuid-Limburg heeft aangegeven dit als een reguliere taak te beschouwen en pakt dit onderzoek op, in eerste aanleg voor het onderdeel geluid en gezondheid.

6. Communicatie

De stichting MAA zet in op onafhankelijke communicatie en informatievoorziening richting de omgeving. Zo zijn er de afgelopen periode in 2024 twee bewonersavonden georganiseerd (ca. 400 omwonenden aanwezig), is een website ingericht, wordt maandelijks een nieuwsbrief gemaakt en toegestuurd aan ca. 400 geïnteresseerden en zijn er werkgroepen ingericht rondom de programma's isolatie en vortex. Ook heeft er afstemming plaatsgevonden met de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Meerssen en Beek, dit naast het reguliere contact met de subsidiënten, het Ministerie van I&W, Provincie Limburg en MAA. wordt maandelijks een nieuwsbrief gemaakt en toegestuurd aan ca. 400 geïnteresseerden en wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheden van integratie van de communicatie en informatie van het KICL met die van het Omgevingsfonds MAA.

Financiën Omgevingsfonds per 1 januari 2025

Overzicht van ontvangen subsidies / bijdragen en kosten in de periode 15 augustus 2023 en 31 december 2024.

<u>Ontvangen subsidies/ bijdragen</u>		
Bijdrage Royal Schiphol Group	800.000	
Voorschot subsidie Ministerie I & W	300.000	
Voorschot subsidie Provincie Limburg	851.840	
Totaal		1.951.840
<u>Kosten</u>		
Programma Leefbaarheid	175.995	
Programma Verkoopgarantie	20.120	
Programma Isolatie	123.936	
Programma Vortex	3.900	
Programma Onderzoek	21.389	
Programma Communicatie	174.140	
Totaal		519.480
<u>Overheadkosten</u>		
Overhead		197.774

C. Achterstallig onderhoud

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

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

Jaar	Ondernomen acties
2024	Voor 2024 staan de volgende achterstallig onderhoud projecten gepland: - Legionella: Realisatie (Q1/Q2 2024) → G; - Verharding dienstweg zuidwest (in verlengde Rijbaan A) (Q2 2024) → G; - Verharding rondom materieelloods incl. afspuitplaats (Q2 2024) → G; - Passagiersterminal; Gevels/Vloerafwerking/energievoorziening (Q2-Q4 2024) → IU; - Verharding voorterrein Vrachtgebouw Noord (Q3 2024) → G; - Gebouw vrachtgebouw Noord herinrichting (Q3 2024) → IV; - Airport Operations; Gevels/ Vloerafwerking (Q3/Q4 2024) → IV; - Overslagloods (Q3/Q4 2024) → IV; - Verharding asfaltstrook A-platform (Q4 2024) → IV; - Werkplaats renovatie geveldelen en dakbedekking → IV; - Hangaar III renovatie geveldelen en dakbedekking → IV.
	G gerealiseerd IU in uitvoering IV in voorbereiding
2025	Voor 2025 staan de volgende achterstallig onderhoud projecten gepland: - Aviation House: afronding gevels en plafonds; - Airport Operations afronding; - Passagiersterminal afronding; - Kantoorgedeelte passagiersterminal afronding - Verharding platform C voorbereiding en realisatie; - Verharding rijbaan E, voorbereiding en realisatie; - B-platform en rijbaan W, opstart voorbereiding. - bagage-afhandelingsysteem icm security-issue voorbereiding en opstart uitvoering.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken financiering achterstallig onderhoud

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

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

Specifiekere informatie hierover is opgenomen in de financiële tabel (zie Deel A hoofdstuk 9).

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

Omschrijving	Bedrag
Beschikbaar budget	€ 70.000.000
Reeds afgeroepen voor achterstallig onderhoud	- € 42.943.949
Restant budget voor achterstallig onderhoud per 1 januari 2025	€ 27.056.051

D. Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport

Tabel: Overzicht directe werkgelegenheid.

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

	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024
Aantal medewerkers met contract (fte)	192,6	199,1	183,7	191,6
Aantal uitzendkrachten (fte)	22,4	29,8	16,6	7,9
Totaal aantal fte	215,0	228,9	200,3	199,5

Bron: NV HBLM

E. Stand van zaken vergunningen en procedures

Luchthavenbesluit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

F. Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof

Naar aanleiding van toezegging 9628

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

Zeer zorgwekkende stoffen

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

Er treedt ook uitstoot van ZZS op (emissie) als gevolg van luchtvaart. MAA moet zich inspannen om de uitstoot van ZZS te verminderen. Iedere vijf jaar moet aan het bevoegd gezag (gemeente Beek) worden gerapporteerd over de vermijding en reductie van ZZS via een Vermijdings- en Reductie Programma (VRP). Daarnaast gelden voor bepaalde ZZS Maximaal Toelaatbare Risico's (MTR)². De Omgevingsdienst Zuid-Limburg (ODZL) zorgt voor de dagelijkse uitvoering van de wettelijke taken van de gemeente Beek (zoals vergunningverlening, toezicht en handhaving).

MAA heeft in oktober 2023 een aanvraag revisievergunning voor grondgebonden activiteiten bij de gemeente Beek ingediend. Op 12 december 2023 is de ontwerpvergunning vastgesteld en samen met de aanvraag ter inzage gelegd. Onderdeel van de aanvraag is een rapportage inzake ZZS (https://www.limburg.nl/publish/pages/8248/bijlage_toelichting_5_zzs_rapport_peutz_1.pdf). Uit de berekeningen van de MTR-waarden blijkt dat er geen overschrijdingen zijn ter plaatse van de terreingrens.

Daarnaast heeft het ministerie van I&W onderzoek laten uitvoeren naar de emissies en concentraties van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) op en rondom luchthavens, waaronder MAA. Deze resultaten zijn in maart en december 2023 met de Tweede Kamer gedeeld en vervolgens in september 2024. Bij elke ZZS is de concentratie - de hoeveelheid stof per kubieke meter op leefniveau – getoetst aan de MTR. Uit het onderzoek blijkt dat de uitstoot van ZZS door vliegverkeer niet leidt tot concentratieniveaus op of rondom luchthavens die hoger zijn dan de MTR-waarden. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn openbaar toegankelijk en met de Tweede Kamer gedeeld³.

Ultrafijnstof

De provincie is deelnemer in het Schone Lucht Akkoord. Een van de maatregelen die hieruit volgt is de herinrichting van het provinciaal meetnet luchtkwaliteit. U bent reeds geïnformeerd⁴ over de aanleiding, meetlocaties en rapportage hiervan.

² Het maximaal toelaatbaar risiconiveau (MTR) is de concentratie van een stof in water, sediment, bodem of lucht waar beneden geen negatief effect is te verwachten. Zie artikel 5.25 van het Besluit activiteiten leefomgeving

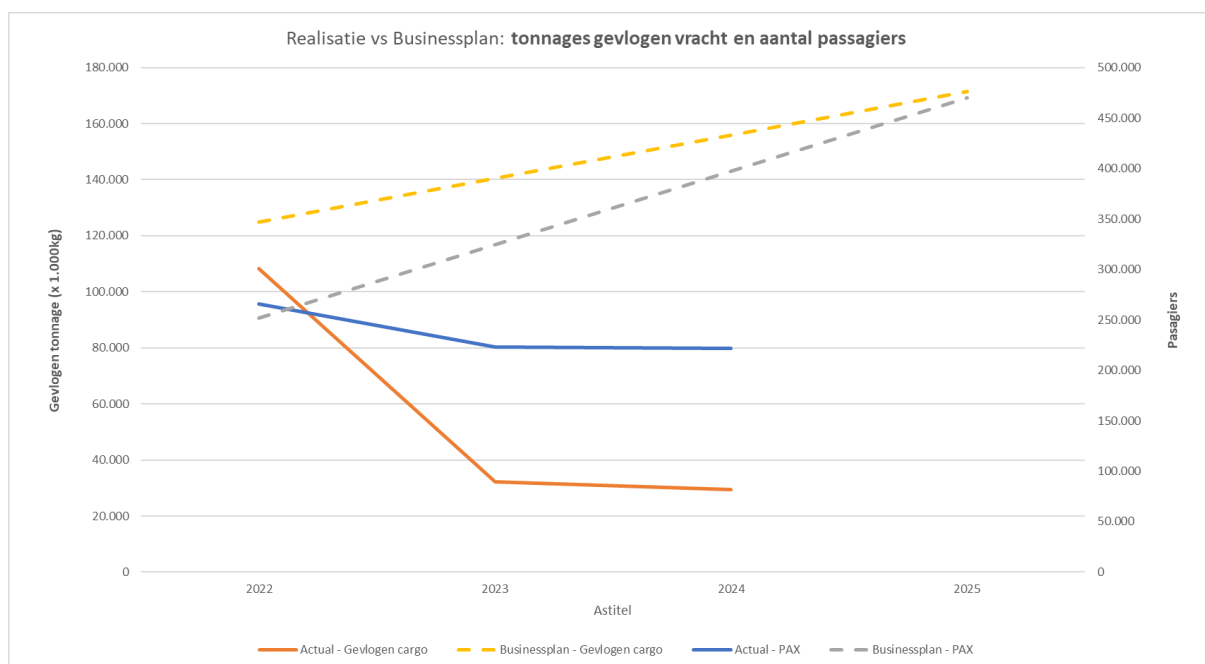
³ Kamerbrief maart 2023: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/03/30/kamerbrief-zeer-zorgwekkende-stoffen-op-luchthavens> Kamerbrief december 2023: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-1137.pdf> Kamerbrief september 2024: [https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/09/17/verzamelbrief-luchtvaart-q3#:~:text=Minister%20Madlener%20\(lenW\)%20informeert%20de,luchtvaart%20op%20de%20lokale%20luchtkwaliteit.](https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/09/17/verzamelbrief-luchtvaart-q3#:~:text=Minister%20Madlener%20(lenW)%20informeert%20de,luchtvaart%20op%20de%20lokale%20luchtkwaliteit.)

⁴ Mededeling portefeuillehouder luchtkwaliteit, 24 januari 2023, DOC-00360572 en Mededelling portefeuillehouder inzake start metingen ultrafijnstof, 3 juli 2024, DOC 00669575

Onderdeel van de herinrichting van het meetnet is de start van metingen van ultrafijnstof op vier locaties in de provincie, waaronder bij MAA. De meetstations zijn operationeel per 3 juli 2024. Via de website www.luchtmeetnet.nl zijn de gemeten concentraties live te volgen. De meetresultaten worden jaarlijks verwerkt en beoordeeld. Deze rapportage zal jaarlijks toegezonden worden aan GS en PS.

De eerste rapportage over de meetresultaten ultrafijnstof wordt opgeleverd in Q3 2025. De samenvatting van de resultaten zal opgenomen worden in de daarop volgende voortgangsrapportage.

G. Grafiek passagiers- en cargovluchten



BRON: Maastricht Aachen Airport

Bijlagen

Bijlage 1: Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten

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

	Datum	Soort besluit	Toelichting
PS	16-12-2022	Besluitvormend	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	14-03-2023	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken nadere uitwerking samenwerking met Schiphol Nederland BV, brief gedeputeerde Satijn van 14-3-2023 (GS DOC-00440081)
GS	23-03-2023	Informerend stuk	11 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00316692)
GS	25-04-2023	Informerend stuk	12 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00412577)
GS	10-05-2023	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen D66-Vaessen en Jenniskens inzake Sluiting Schiphol nacht & privéjets – onwenselijke effecten voor Maastricht Aachen (GS DOC-00459941)
Griffie	26-05-2023	Analyse	Analyse van de 11 ^e en 12 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (PS DOC-00491686)
GS	08-06-2023	Mededeling portefeuillehouder	Toetreding van Schiphol als aandeelhouder van NV HBLM, brief gedeputeerde Satijn van 8-6-2023 (GS DOC-00496989)
ISC	09-06-2023	Commissie-vergadering	10 ^e , 11 ^e en 12 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport
GS	11-07-2023	Mededeling portefeuillehouder	Toezegging 9272 en 9273 betreffende MAA (GS DOC-00505470)
GS	28-08-2023	Mededeling portefeuillehouder	Vertrek directeur Maastricht Aachen Airport BV (GS DOC-00539098)
GS	27-09-2023	Mededeling portefeuillehouder	Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport (GS DOC-549667)
GS	24-10-2023	Informerend stuk	13 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (GS DOC-00514658)
Griffie	20-11-2023	Analyse	Analyse van de 13 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport (PS DOC-00580221)
SC ESA	24-11-2023	Commissie-vergadering	13 ^e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport
GS	12-12-2023	Mededeling portefeuillehouder	Uitstoot Zeer Zorgwekkende Stoffen- ultra fijnstof irt PIP proefdraaien MAA (GS DOC-00584337)

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

GS	30-09-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke Vragen Groenlinks-Dautzenberg inzake mer Luchthavenbesluit MAA, brief GS van 30-09-2024 (GS DOC-00694757)
GS	30-09-2024	Informerend stuk	Beantwoording brief van twee omwonenden van MAA inzake ontbrekend onderzoek mer beoordeling (DOC-00700628 en DOC-00702495)
GS	10-12-2024	Informerend stuk	GEWIJZIGD G-24-039 Statenvoorstel Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA (DOC-00727034 en DOC-00727390)
GS	19-11-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen Horizon-Loomans m.b.t. ontwikkeling luchtvracht MAA, brief GS van 19-11-2024 (GS DOC-00703962)
GS	20-11-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen SP-Smeets inzake Slechte financiële resultaten MAA, brief GS van 20-11-2024 (GS DOC-0071893)
GS	20-11-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen Berghorst-PvdA inzake Toekomstperspectief MAA, brief GS van 20-11-2024 (DOC-00719983)
GS	19-11-2024	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake stand van zaken Maastricht Aachen Airport (DOC-00721211)
GS	10-12-2024	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake ter inzage legging aandeelhoudersovereenkomst en participatieovereenkomst Maastricht Aachen Airport (DOC-00726399)
GS	10-12-2024	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake toezeggingen MAA naar aanleiding van de Statencommissie ESA d.d.22 november 2024 (DOC-00726459)
PS	13-12-2024	Statenvoorstel	Statenvoorstel G-24-039 Basisrapportage 'Groot Project Transitie MAA' (DOC-00727034)

Bijlage 2: Toekomstperspectief voor eAviation bij MAA (visie NV HBLM)

MAA heeft in haar strategische visie, zoals opgenomen in het businessplan, altijd een prominente plek gereserveerd voor eAviation. De ambitie om een voortrekkersrol te spelen in de transitie naar emissievrije luchtvaart is helder, en nog steeds even actueel. In het businessplan van 2022 zijn ambitieuze doelstellingen opgenomen voor de groei van elektrisch vliegen. Inmiddels, begin 2025, blijkt dat de marktontwikkeling achterloopt op de oorspronkelijke verwachtingen, zoals geschetst in het businessplan. Desondanks blijft MAA zich inzetten voor elektrisch vliegen, en neemt het concrete stappen om de noodzakelijke voorwaarden te scheppen voor een toekomst waarin elektrisch vliegen een integraal onderdeel is van haar operaties.

Realiteitscheck: eAviation in perspectief

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

Toch bieden meerdere initiatieven een positief vooruitzicht. Vliegtuigen zoals de Eviation Alice en de Heart Aerospace ES-30 onderstrepen dat elektrisch vliegen een realistische toekomst heeft. De Eviation Alice, met 9 zitplaatsen en een bereik van 460 kilometer, voltooide in 2022 haar eerste testvlucht en bevindt zich nu in het certificeringstraject. Hybride toestellen, zoals de Zweedse Heart Aerospace ES-30, met 30 zitplaatsen en een bereik van circa 600 kilometer, worden gezien als een belangrijke tussenstap. Deze vliegtuigen combineren elektrische aandrijving en batterijopslag met het gebruik van traditionele of duurzame brandstoffen. De ES-30 is recentelijk naar de staat New York verscheept en zal binnen drie maanden haar eerste testvlucht(en) uitvoeren op Amerikaans grondgebied. Dit is mogelijk omdat de lokale regelgeving daar beter geschikt is voor het testen van innovatieve luchtvaartconcepten dan in Europa.

Hybride technologie⁵ biedt op korte termijn meerdere voordelen: het stelt vliegtuigen in staat om meer passagiers over langere afstanden te vervoeren en past daardoor alvast beter in de huidige marktvraag. Bovendien is de certificering van hybride toestellen minder complex dan die van volledig elektrische alternatieven. Dit maakt hybride vliegtuigen een praktisch en haalbaar instrument om op korte termijn CO₂-uitstoot te verminderen en tegelijkertijd de transitie naar volledig elektrisch vliegen te versnellen.

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

Strategische positie van MAA

Als luchthaven heeft MAA slechts beperkte invloed op de snelheid waarmee de duurzame luchtvaartsector zich ontwikkelt. Toch ziet MAA hier een belangrijke rol voor zichzelf weggelegd: als proeftuin voor innovatie en het actief binden van strategische partners. Door samen te werken met o.a. vliegtuigontwikkelaars, luchtvaartmaatschappijen/operators, het onderwijs en beleidsmakers kan

⁵ Een hybride elektrisch vliegtuig gebruikt zowel elektriciteit als een andere energiebron, zoals brandstof of waterstof, om voortstuwing te leveren.

MAA haar positie in de eAviation-markt versterken. Dit effect hebben we al laten zien binnen ons Electrify-project; maar we willen dit graag verder versterken door verder te investeren in innovatie, infrastructuur en samenwerking.

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

Bijgestelde prognoses en praktische realiteit

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

Een belangrijke uitdaging is niet alleen de technologische beschikbaarheid van elektrische vliegtuigen, maar ook de schaal van productie en afname. De markt moet voldoende volwassen worden om een consistent aanbod van elektrische vluchten mogelijk te maken. Bovendien wachten veel luchthavens, waaronder MAA, op de doorontwikkeling van deze technologie om vluchtaanbod duurzaam uit te breiden.

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

Blik op de toekomst

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

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

Conclusie

Hoewel de ontwikkeling van elektrisch vliegen trager verloopt dan aanvankelijk werd verwacht, blijft MAA vastberaden om haar leidende rol in deze transitie waar te maken. De luchthaven blijft investeren in infrastructuur, partnerschappen en strategische initiatieven om elektrisch vliegen mogelijk te maken. Door te focussen op wat nu haalbaar is en tegelijkertijd te blijven anticiperen op toekomstige ontwikkelingen, wil MAA haar maximale potentieel binnen eAviation benutten en een belangrijke bijdrage leveren aan een duurzamere luchtvaartsector, en daarbij de Limburgse economie, en regio.

Bron: NV HBLM

Bijlage 3: Begrippenlijst

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