



Provinciale Staten

Clustercode PP
Ons kenmerk DOC-00701588
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 5 november 2024
Verzonden 8 november 2024

Onderwerp

Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA'

Geachte Staten,

Op 3 juni 2022 heeft u Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA') aangenomen. Het amendement voorzag in een integrale wijziging van het dictum in het Statenvoorstel 'Toekomst Maastricht Aachen Airport'.

In het herziene dictum is als beslispunt 1 opgenomen dat uw Staten instemmen met het openhouden van Maastricht Aachen Airport onder een aantal in beslispunt 3 van het dictum opgenomen voorwaarden. Beslispunt 4 van het gewijzigde dictum luidt: "Het huidige Groot Project MAA wordt omgezet naar 'Groot Project Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord".

Uw Staten hebben conform de beslispunten in het gewijzigde dictum van het Statenvoorstel 'Toekomst Maastricht Aachen Airport' besloten.

De opzet voor de nieuwe basisrapportage is op 12 januari 2024 sonderend met de Statencommissie ESA gedeeld en besproken. Op basis van hetgeen daarbij naar voren is gebracht, heeft er een bijstelling van de rapportage plaatsgevonden en is deze gevuld met de stand van zaken informatie per peildatum 1 januari 2024. De basisrapportage met als peildatum 1 januari 2024 is op 31 mei 2024 in de Statencommissie ESA aan de orde geweest. Daarbij besloot de Statencommissie dat het Statenvoorstel inzake de vaststelling van de nieuwe basisrapportage nog niet rijp was voor behandeling in de daarop volgende Statenvergadering. De Statencommissie heeft de toen voorliggende rapportage wel behandeld als voortgangsrapportage met peildatum 1 januari 2024 en ons college verzocht met een aangepast Statenvoorstel te komen.



Voor u ligt het aangepaste Statenvoorstel 'Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als bijlage de basisrapportage met peildatum 1 juli 2024 met het voorstel om deze rapportage in uw vergadering van 13 december 2024 vast te stellen.

Bij het opstellen van deze rapportage is niet alleen gekeken naar de eerdere opmerkingen en suggesties uit de Statencommissie ESA, maar is tevens intern met verschillende clusters geschakeld om te komen tot een meer uniforme wijze van rapporteren over 'Grote Projecten'.

Uitgangspunt voor de basisrapportage vormt het gegeven dat uw Staten in het kader van de besluitvorming in juni en december 2022 hebben 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*" en hebben besloten om MAA onder voorwaarden open te houden. Die voorwaarden zien op de transitie die de luchthaven naar de mening van uw Staten de komende jaren dient door te maken naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.

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

Om te kunnen monitoren in hoeverre deze doelstelling wordt gerealiseerd, heeft een nadere uitwerking plaatsgevonden naar voorwaarden waaraan de luchthaven op afgesproken momenten zou moeten voldoen. Dit heeft in lijn met het Businessplan 2022 van MAA geresulteerd in een aantal thema's en sub-thema's welke in de rapportage nader zijn uitgewerkt.

De rapportage bestaat uit twee delen. In het eerste deel rapporteren wij vanuit onze 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 beschrijven wij de risico's die de Provincie loopt en de beheersmaatregelen die kunnen worden genomen. Ook geven wij onze visie op de ontwikkeling die de luchthaven sinds de besluitvorming van 2022 heeft doorgemaakt.

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

- 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 Maastricht Aachen Airport;
- de lopende planologische- en vergunningentrajecten.

De rapportage laat op het eerste oog overall positief beeld zien van de ontwikkelingen die MAA sinds de besluitvorming in 2022 heeft doorgemaakt en de mate waarin thans invulling wordt gegeven aan het Businessplan. Op een aantal thema's is de ontwikkeling van de luchthaven echter minder positief. De gerealiseerde aantallen passagiers en vracht bleven in 2023 fors achter bij de prognoses die aan het Businessplan, waar uw 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 eerst op termijn aan de voorwaarden 'groei van passagiers- en cargovluchten' en van 'financieel gezond in 2035' moet worden voldaan, baart dit zorgen. Wij hebben dit aan de Raad van Commissarissen van NV HBLM kenbaar gemaakt en daar vervolgens indringend met de RvC en de onlangs aangetreden bestuurder en de nieuwe CFO over gesproken. Daarbij is ons gebleken dat onze zorgen door de RvC, de bestuurder, de CFO en medeaandeelhouder Schiphol worden erkend en gedeeld. De urgentie wordt gevoeld. De luchthaven heeft 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.

Wij realiseren ons dat dit de nodige inspanningen zal vergen, maar hebben er vertrouwen in dat onder een strikte sturing van de nieuwe bestuurder, daarin ondersteunt door zijn managementteam, 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 memoreren wij dat de nieuwe CEO van NV HBLM, de heer Joost Meijs, in de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari a.s. aanwezig zal zijn. Enerzijds om met uw Staten kennis te maken en anderzijds om een toelichting te geven op de gang van zaken bij de luchthaven.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Statenvoorstel – 1 minuut versie

No: G-24-039

1 Onderwerp *Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024*

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Op 3 juni 2022 heeft u 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".

De opzet voor de nieuwe basisrapportage is op 12 januari 2024 sonderend met de Statencommissie ESA gedeeld en besproken. Op basis van hetgeen daarbij naar voren is gebracht, heeft er een bijstelling van de rapportage plaatsgevonden en is deze gevuld met de stand van zaken informatie per peildatum 1 januari 2024. De basisrapportage met als peildatum 1 januari 2024 is op 31 mei 2024 in de Statencommissie ESA aan de orde geweest. Daarbij besloot de Statencommissie dat het Statenvoorstel inzake de vaststelling van de nieuwe basisrapportage nog niet rijp was voor behandeling in de daarop volgende Statenvergadering. De Statencommissie heeft de toen voorliggende rapportage wel behandeld als voortgangsrapportage met peildatum 1 januari 2024 en ons college verzocht met een aangepast Statenvoorstel te komen.

Voor u ligt de aangepaste Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024. Volgens de Regeling Grote Projecten is het aan uw Staten om de (nieuwe en/of herziene) basisrapportage vast te stellen. Uw Staten wordt voorgesteld bijgevoegde basisrapportage vast te stellen.

Conform de Regeling grote projecten worden vervolgens elk half jaar, voor het eerst met peildatum 1 januari 2025, een voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA' aan uw Staten aangeboden.

3 Bevoegdheid

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

4 Voorstel aan Provinciale Staten

De Basisrapportage Groot project 'Transitie Maastricht Aachen Airport' vast te stellen.



5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

In juni / december 2022 heeft u besloten het bestaande Groot Project 'MAA' om te zetten naar 'Groot Project 'Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord".

In de voorliggende basisrapportage zijn scope en doelen van het project geactualiseerd en herijkt. Uitgangspunt voor de basisrapportage vormt het gegeven dat uw Staten in het kader van de besluitvorming in juni en december 2022 hebben 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*" en hebben besloten om MAA onder voorwaarden open te houden. Die voorwaarden zien op de transitie die de luchthaven naar de mening van uw Staten de komende jaren dient door te maken naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.

De provinciale doelstelling voor het Groot Project 'Transitie MAA' luidt dan ook: De transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven. Om te kunnen monitoren in hoeverre deze doelstelling wordt gerealiseerd, heeft een nadere uitwerking plaatsgevonden naar voorwaarden waaraan de luchthaven op afgesproken momenten zou moeten voldoen. Dit heeft in lijn met het Businessplan 2022 van MAA geresulteerd in een aantal thema's en sub-thema's welke in de rapportage nader zijn uitgewerkt.

6 Risico's

In de basisrapportage worden de risico die de Provincie loopt benoemd en toegelicht en wordt aangegeven welke beheersmaatregelen de Provincie kan nemen.



Statenvoorstel

No: G-24-039

1. **Onderwerp** *Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024*

2. **Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat**

Op 3 juni 2022 heeft u Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomst-bestendig MAA') aangenomen. Het amendement voorzag in een integrale wijziging van het dictum in het Statenvoorstel 'Toekomst Maastricht Aachen Airport'.

In het herziene dictum is als beslispunt 1 opgenomen dat uw Staten instemmen met het openhouden van Maastricht Aachen Airport onder een aantal in beslispunt 3 van het dictum opgenomen voorwaarden. Beslispunt 4 van het gewijzigde dictum luidt: "Het huidige Groot Project MAA wordt omgezet naar 'Groot Project Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord".

De opzet voor de nieuwe basisrapportage is op 12 januari 2024 sonderend met de Statencommissie ESA gedeeld en besproken. Op basis van hetgeen daarbij naar voren is gebracht, heeft er een bijstelling van de rapportage plaatsgevonden en is deze gevuld met de stand van zaken informatie per peildatum 1 januari 2024. De bijgestelde basisrapportage is op 31 mei 2024 in de Statencommissie ESA aan de orde geweest. Daarbij besloot de Statencommissie dat het Statenvoorstel inzake de vaststelling van de nieuwe basisrapportage nog niet rijp was voor behandeling door uw Staten. De Statencommissie heeft de toen voorliggende rapportage wel behandeld als voortgangsrapportage met peildatum 1 januari 2024 en ons college verzocht met een aangepast Statenvoorstel te komen.

Voor u ligt de Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA', met als peildatum 1 juli 2024.

3. **Bevoegdheid**

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

4. **Voorstel aan Provinciale Staten**

De Basisrapportage Groot Project 'Transitie Maastricht Aachen Airport' vast te stellen.

5. **Risico's**

In de basisrapportage worden de risico die de Provincie loopt benoemd en toegelicht en wordt aangegeven welke beheersmaatregelen de Provincie kan nemen.

6. **Toelichting / kernargumenten/onderbouwing**

Uw Staten hebben het project 'Maastricht Aachen Airport' op 4 juli 2014 aangewezen als Groot Project. Vanaf die datum hebben Gedeputeerde Staten u door middel van de halfjaarlijkse voortgangsrapportages op de hoogte gehouden van de voortgang van het project. Op 29 september 2017 is een herziene basisrapportage vastgesteld.



In deze basisrapportage zijn de scope en de doelen van het project geactualiseerd en herijkt. Uitgangspunt voor de basisrapportage vormt het gegeven dat uw Staten in het kader van de besluitvorming in juni en december 2022 hebben 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*” en hebben besloten om MAA onder voorwaarden open te houden. Die voorwaarden zien op de transitie die de luchthaven naar de mening van uw Staten de komende jaren dient door te maken naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.

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

Om te kunnen monitoren in hoeverre deze doelstelling wordt gerealiseerd, heeft een nadere uitwerking plaatsgevonden naar voorwaarden waaraan de luchthaven op afgesproken momenten zou moeten voldoen. Dit heeft in lijn met het Businessplan 2022 van MAA geresulteerd in een aantal thema’s en sub-thema’s welke in de rapportage nader zijn uitgewerkt.

De rapportage bestaat uit twee delen. In het eerste deel rapporteren wij vanuit onze 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 beschrijven wij de risico’s die de Provincie loopt en de beheersmaatregelen die kunnen worden genomen. Ook geven wij onze visie op de ontwikkeling die de luchthaven sinds de besluitvorming van 2022 heeft doorgemaakt.

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

- 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 Maastricht Aachen Airport;
- de lopende planologische- en vergunningentrajecten.

De rapportage laat op het eerste oog overall positief beeld zien van de ontwikkelingen die MAA sinds de besluitvorming in 2022 heeft doorgemaakt en de mate waarin thans invulling wordt gegeven aan het Businessbesluit. Op een aantal thema’s is de ontwikkeling van de luchthaven echter minder positief. De gerealiseerde aantallen passagiers en vracht bleven in 2023 fors achter bij de prognoses die aan het Businessplan, waar uw 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 eerst op termijn aan de voorwaarden ‘groei van passagiers- en cargovluchten’ en van ‘financieel gezond in 2035’ moet worden voldaan, baart het achterblijven van de aantallen passagiers en vracht zorgen. Wij 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. Daarbij is ons gebleken dat onze zorgen door de RvC, de bestuurder en medeaandeelhouder Schiphol worden erkend en gedeeld. De urgentie wordt gevoeld.



De luchthaven heeft 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.

Wij realiseren ons dat dit de nodige inspanningen zal vergen, maar hebben er vertrouwen in dat onder een strikte sturing van de nieuwe bestuurder, daarin ondersteunt door zijn managementteam, 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.

7. **Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf**
Niet van toepassing.
8. **Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten**
Programma 3 Werken aan een Toekomstbestendige Economie en in het bijzonder product 3.1.3. Maastricht Aachen Airport zoals opgenomen in de Programmabegroting 2024.
9. **Juridische aspecten – deregulering**
Niet van toepassing.
10. **Verbindingslijnen en andere visies**
Niet van toepassing.
11. **Relatie met aanpak coronacrisis**
Niet van toepassing.
12. **Toets Referendumverordening**
Niet van toepassing.
13. **Effecten op CO₂ en stikstof emissies**
Niet van toepassing.
14. **Verdere planning, procedure en uitvoering**
De Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' zal op 13 december 2024 besproken worden in Provinciale Staten. Daarna zal deze opzet gehanteerd worden voor de voortgangsrapportages welke twee keer per jaar worden voorgelegd aan de Statencommissie Economie en Samenleving.
15. **Periodieke informatie/sturingsinformatie**
X Via Jaarstukken en Begroting
 - Paragraaf Projecten
 - Paragraaf Financieringen
 - Paragraaf Verbonden Partijen
 - Paragraaf Bedrijfsvoering



X Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten

16. Evaluatie

Niet van toepassing.

17. Communicatie

Niet van toepassing.

18. Meegezonden bijlagen

Basisrapportage Groot Project 'Transitie Maastricht Aachen Airport' (peildatum 1 juli 2024).



**ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG**

No: G-24-039

Onderwerp: Basisrapportage Groot Project ,Transitie MAA' peildatum 1 juli 2024

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 5 november 2024

besluiten:

de Basisrapportage Groot Project 'Transitie Maastricht Aachen Airport' vast te stellen.

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 13 december 2024

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

De heer E.G.M. Roemer, voorzitter

Transitie Maastricht Aachen Airport

Basisrapportage

peildatum 1 juli 2024



November 2024

Inhoudsopgave

Deel I 3

1.	Inleiding Basisrapportage 'Transitie Maastricht Aachen Airport'	4
2.	Scope	4
3.	Achtergrond.....	4
4.	Governance MAA.....	5
5.	Hoofddoelstelling.....	6
6.	Doelmonitoring en doelrealisatie.....	8
7.	Visie Gedeputeerde Staten	20
8.	Risico's.....	22
9.	Inzet provinciale middelen	24
10.	Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten.....	26
11.	Projectbeheer en projectbeheersing	28

Deel II 30

A.	Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer.....	31
B.	Stand van zaken Omgevingsfonds MAA	34
C.	Achterstallig onderhoud	36
D.	Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport.....	37
E.	Stand van zaken vergunningen en procedures	38

Bijlagen 39

Bijlage 1:	Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten	40
Bijlage 2:	Begrippenlijst	42

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.

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 toekomst van de luchthaven geschetst, waarbij de transitie naar een toekomstbestendige, omgevingsbewuste en duurzame luchthaven centraal staat. Een financieel raamwerk maakt onderdeel uit van het Businessplan.

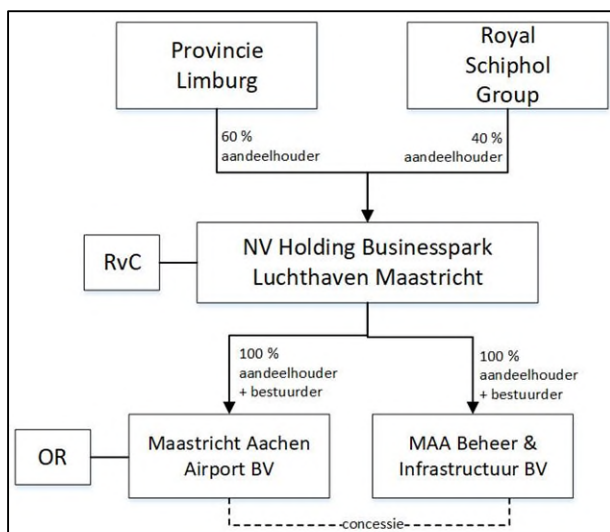
Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten kennis genomen van het Businessplan en ingestemd met het daarbij behorende voorgestelde dekkingsvoorstel.

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 per 1 mei 2024 zoals weergegeven in onderstaande tabel.



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 juli 2024

Bestuurder	<ul style="list-style-type: none">• de heer Van Stekelenburg
Raad van Commissarissen	<ul style="list-style-type: none">• de heer Weekers;• mevrouw Palmen;• de heer Kloosterziel;• 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.

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 uitfaseren 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 juli 2024 aangegeven **zoals de luchthaven deze aan de Provincie Limburg** in haar rol van aandeelhouder heeft gemeld.

A. Duurzame luchthaven

A1

Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen.

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

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 dichter bij 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 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.

A2

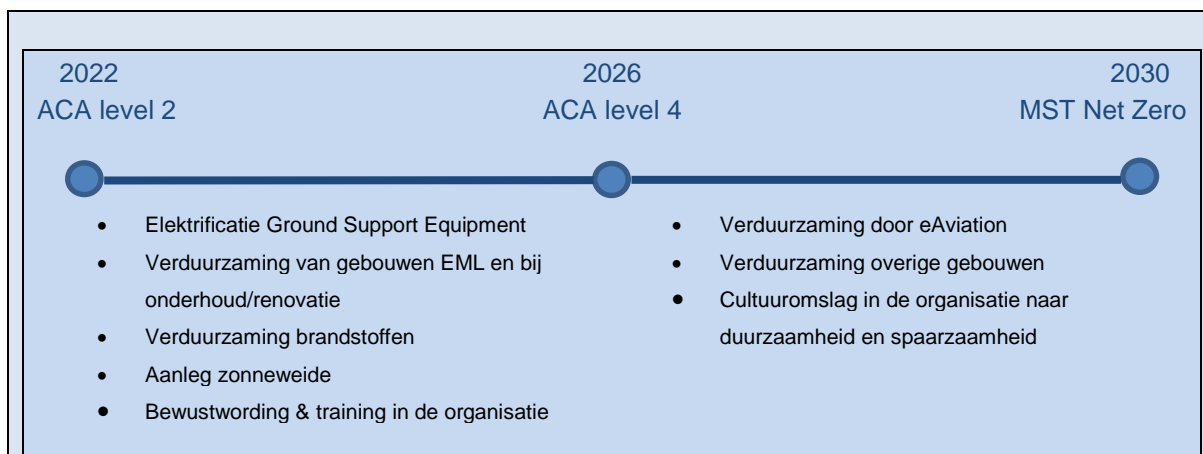
Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten.

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:
 - Elektrificatie van het materieel,
 - Verduurzaming van de gebouwen,
 - 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.



Stand van zaken per 1 juli 2024

Onderwerp	Ondernomen acties
<u>CO2-reductie</u>	<p>MAA heeft in maart 2024 een accreditatie ontvangen op level 3 binnen het Airport Carbon Accreditation Program.</p> <p>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.</p>
<u>Afvalreductie</u>	<p>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</p>
<u>Groene stroom</u>	<p>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.</p>
<u>Blusmiddelen</u>	<p>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.</p>
<u>Elektrificatie materieel</u>	<p>De luchthaven heeft twee nieuwe elektrische passagierstrappen en twee hybride terreinvoertuigen voor Airport Operations en de brandweer besteld.</p>

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 Würselen (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 'Electrifly'-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).

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

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.

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.

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	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uitvoeren achterstallig onderhoud 2. Upgrade diverse gebouwen / infrastructuur 3. Flexibel / multifunctioneel gebruik voorzieningen faciliteren 	2023-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Vergroten van de verhuurbaarheid op de korte termijn
Verhuur vastgoed en erfpacht gronden	<ol style="list-style-type: none"> 1. Optimalisatie huidig contractmanagement 	2023-2026	<ul style="list-style-type: none"> • Vergroten van het opbrengend vermogen (+/- 20%)
Ontwikkeling nieuw vastgoed / infrastructuur	<ol style="list-style-type: none"> 1. Opstellen masterplan vastgoed / infrastructuur 	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Een concreet eindbeeld ruimtelijke ordening / gebiedsindeling luchthaven • Fasering op hoofdlijnen • Investeringsplanning • Potentie van het opbrengend vermogen (+/- 40%)
Realisatie nieuw vastgoed / infrastructuur	<p>In afhankelijkheid van masterplan aanvangend met:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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>	<p>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):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renovatie van de start- en landingsbaan; - Renovatie van de kantoren boven de terminal; - Renovatie materieelloods 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>	<p>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.</p> <p>Verder lopen gesprekken met het Vista College om de huur-overeenkomst van het Simulatorpand voor langere tijd te verlengen.</p> <p>Voor wat betreft de erfpachtgronden geldt dat er geen grond door MAA is uit te geven en zijn de acties er op 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.</p>
<u>Ontwikkeling nieuw vastgoed / infrastructuur</u>	<p>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.</p>
<u>Realisatie nieuw vastgoed / infrastructuur</u>	<p>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.</p> <p>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</p>

	<p>tweede helft 2025. Gelijktijdig wordt de parkeerplaats P1 aangepakt waarbij rekening wordt gehouden met het masterplan.</p> <p>Als onderdeel van de uitwerking van het masterplan vindt beeldvorming plaats over E-aviation/logistieke functie/retail- en leisure functie.</p>
<u>Gebiedsmanagement</u>	<p>Voor branding van gebied en gebouwen zie hetgeen is vermeld bij 'verhuur vastgoed en erfpacht gronden'.</p> <p>Verbeteren/optimaliseren bereikbaarheid MAA middels OV heeft relatie met het project Vliegveldweg</p>

C2

Groei van passagiers- en cargovluchten.

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 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.

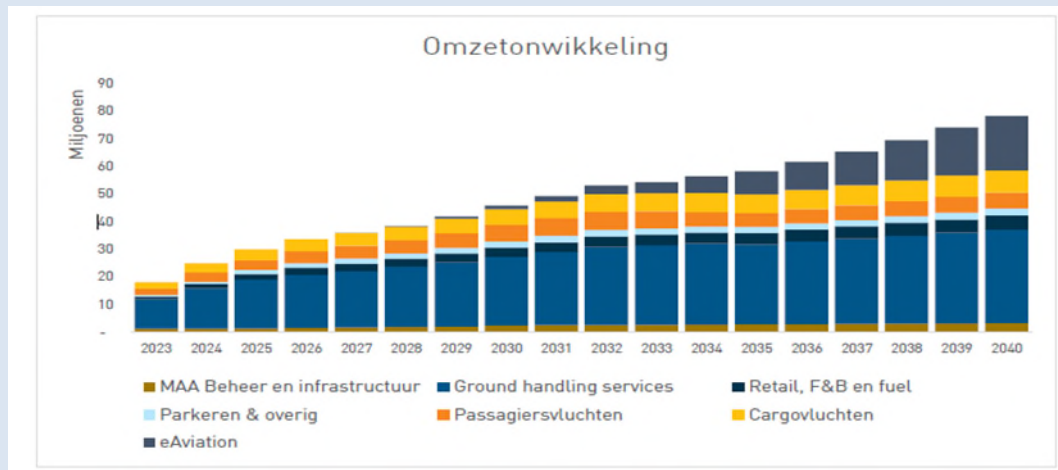
Er zijn diverse maatregelen getroffen om het herstel van zowel cargo- als passagiersvluchten in te zetten. Een belangrijke maatregel hierin is de aanstelling van een nieuwe CEO (de heer Joost Meijs) per 1 oktober 2024, die veel ervaring in de luchtvaart meeneemt naar MAA.

C3

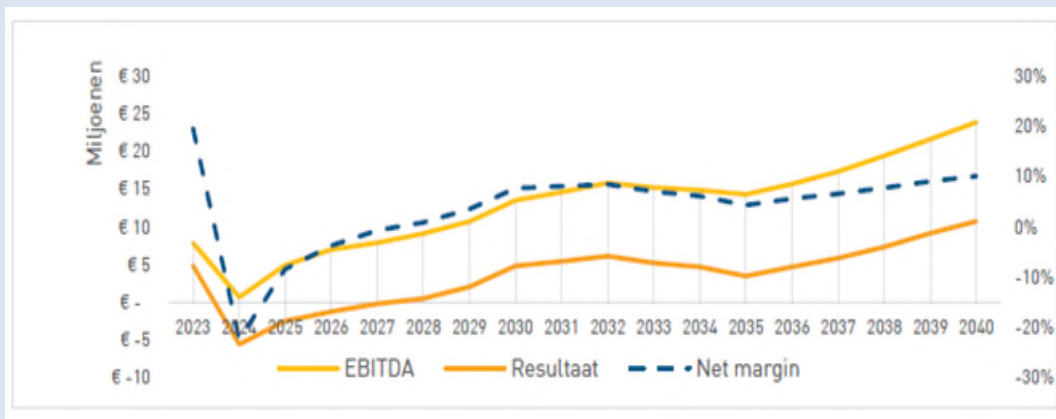
Financieel gezond in 2035.

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 zien we in het Businessplan een piek in resultaat en net-margin 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 gedeponneerd.

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	37.653.006	
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	<u>76.994.316</u>		<u>76.994.316</u>

Bron: Jaarrekening 2023 NV HBLM zoals in oktober 2024 gedeponeed 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.

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 Uutfaseren meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen.	■

C. Toekomstbestendige luchthaven

C1 Vastgoed (ontwikkeling en beheer) betrekken bij de exploitatie.	■
C2 Groei van passagiers- en 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 Schiphol 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.

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		
Zeer onwaarschijnlijk			③		②

Belangrijkste risico's voor Provincie Limburg		
	Omschrijving risico (oorzaak / gevolg)	Toelichting beheersmaatregelen
1.	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p>
2.	<p>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.</p>	<p>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.</p>
3.	<p>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.</p> <p>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'</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

		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.	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,	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 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.

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 (1-7-2024)	Restant budget	Restant budget achterstallig onderhoud	PS-besluit
Achterstallig onderhoud (dekking eenmalige (inhaal) NEDAB	€ 10.900.000	€ 0		€ 10.900.000	16-12-2022
Achterstallig onderhoud (agio)	€ 23.900.000	€ 3.138.650	€ -	€ 20.761.350	02-06-2022 16-12-2022
Achterstallig onderhoud (lening)	€ 35.200.000	€ 35.200.000	€ -	€ 0	02-06-2022
NEDAB 2023 (jaarlijks € 5,5 mln.)	€ 5.500.000	€ 5.500.000	€ -		02-06-2022 16-12-2022
Vortex schade	€ 133.000	€ -	€ 133.000		n.v.t.
Bijdrage aan Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA (2023 t/m 2027)	€ 8.750.000	€ -	€ 8.750.000		16-12-2022
Revolverende uitbreidings-investeringen luchthaven MAA	€ 13.000.000	€ 7.512.449	€ 5.487.551		16-05-2014 09-10-2015
Bijdragen van de gemeenten Beek, Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen*	€ 6.000.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000		n.v.t.
Lening MAABI (aanleg platform)	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 0		16-05-2014 09-10-2015
Bijdrage beveiligings- en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 400.000		13-12-2019
<i>Totaal restant budget Achterstallig onderhoud t.b.v. transitie MAA</i>				€ 31.661.350	16-12-2022
* Provincie heeft € 5.200.000 van gemeenten ontvangen. Hiervan is € 2.400.000 aan MAA betaald.					

Hierna wordt eerst ingegaan op de verstrekte provinciale financieringen aan Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. (MAABI BV), een 100% dochteronderneming van NV HBLM.

Verstreckte 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 (svz 1-7-2024):	€ 0
Aflossingen in 2024 (svz 1-7-2024):	€ 0
Restant hoofdsom per 1 juli 2024	€ 1.602.642

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 (2 kwartalen):	€ 613.359
Aflossingen in 2024: (2 kwartalen):	€ 337.766
Restant hoofdsom per 1 juli 2024	€ 34.692.587

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.

Moties en toezeggingen

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

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

Moties	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 LVVN de definitieve Wnb-vergunning heeft verleend.
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)

	Toezeggingen	Stand van zaken
T 9521	Gedeputeerde Satijn zegt u toe bij de volgende voortgangsrapportage MAA een nieuwe basisrapportage aan te reiken.	26-9-2024 Wordt aan gewerkt.
T 9349	Gedeputeerde Satijn zegt toe de nieuwe CEO van HBLM, die voor de zomer zal aantreden, uit te nodigen voor een kennismaking met de Statencommissie ESA eind 2024 en in een presentatie te schetsen wat in de praktijk, naast het aandeelhouderschap, de meerwaarde van Schiphol Nederland BV voor Maastricht Aachen Airport is.	26-09-2024 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.
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.
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 invoeren 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.
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 voortgangs-rapportages, voor de eerste keer de rapportage met als peildatum 1 januari 2025, zal de voortgang worden gerapporteerd.
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.

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).

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 programmateam 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 (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 en 2023 en de eerste helft van 2024 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 dan 50 meldingen hebben gedaan.

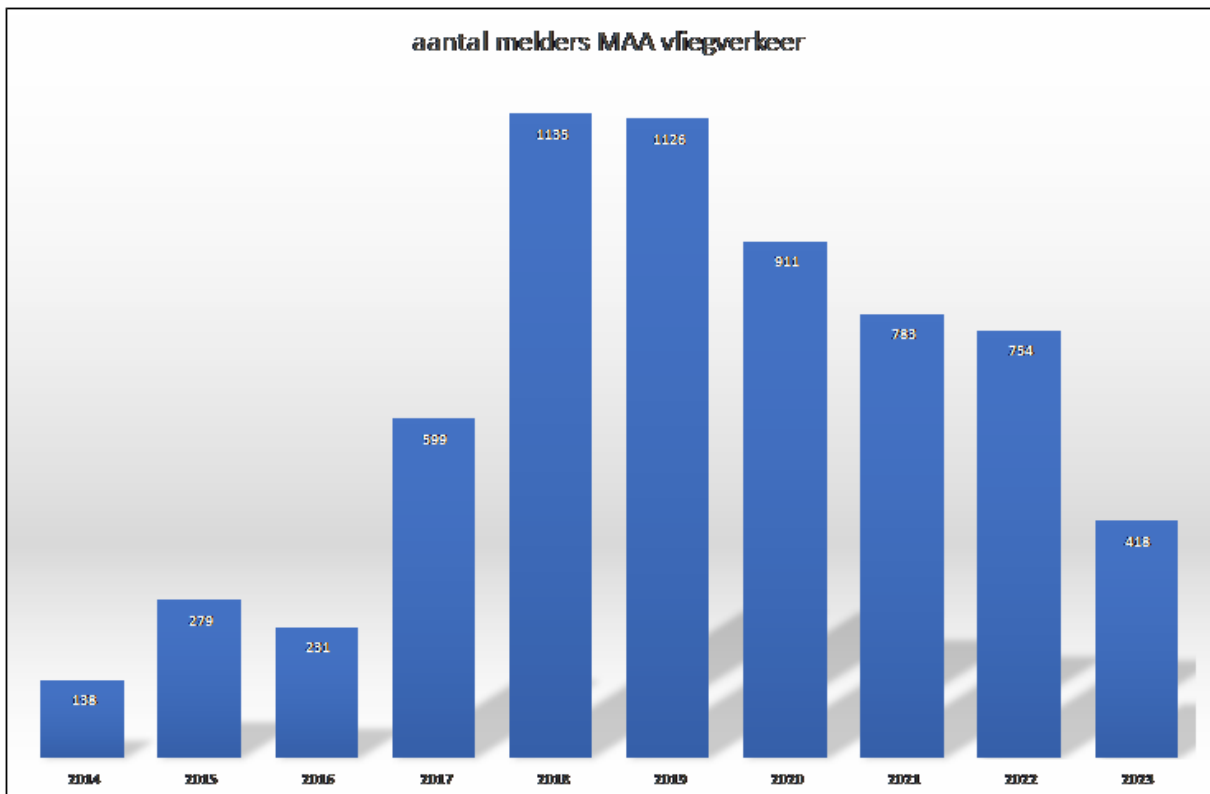
Periode	Totaal		Melders die tussen 1 en 50 meldingen doen		Melders die meer dan 50 meldingen doen	
	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
1 ^e kwartaal 2022	370	17.586	303	2.514	67	15.072
2 ^e kwartaal 2022	426	19.374	352	2.924	74	16.450
3 ^e kwartaal 2022	503	21.221	426	3.162	77	18.059
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

Bron: KICL

** In het tweede kwartaal 2023 was de luchthaven twee maanden gesloten in verband met de renovatie van de start- en landingsbaan.*

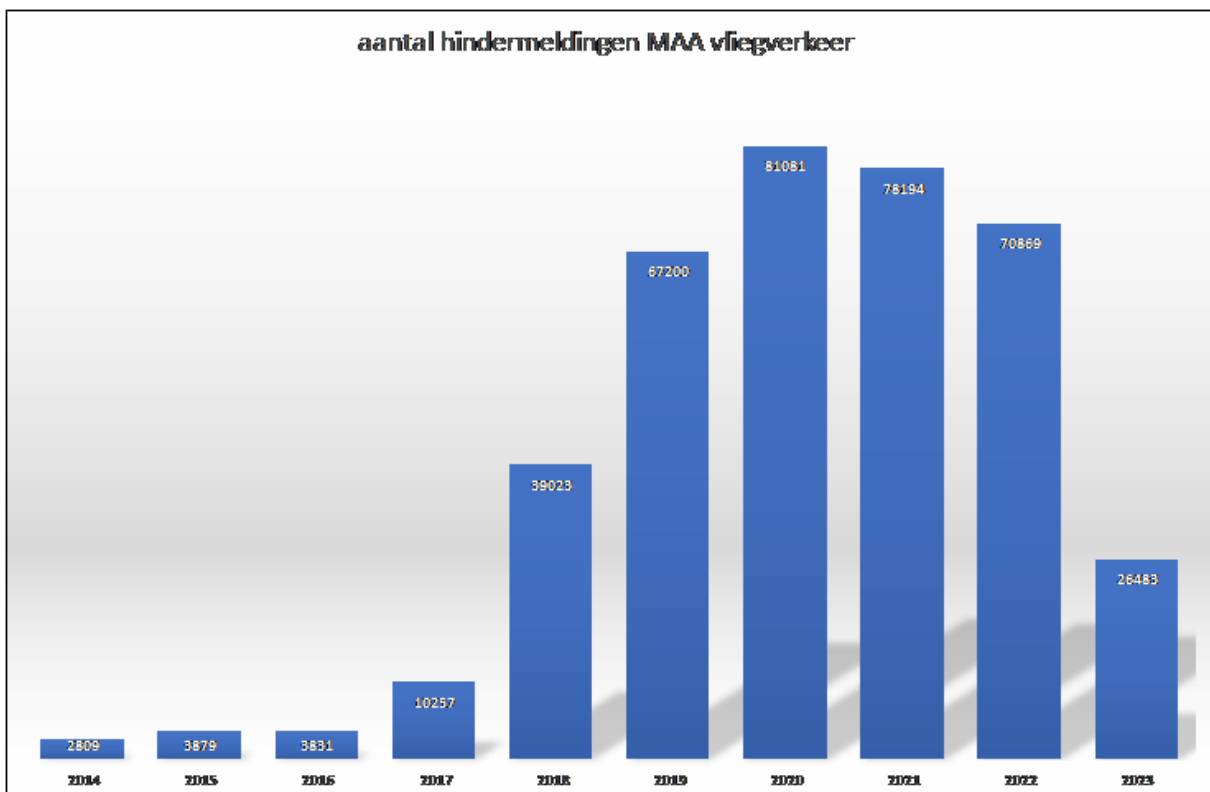
De volgende twee grafieken laten voor de jaren 2014 tot en met 2023 per jaar de aantallen meldingen over vliegbewegingen van en naar MAA en de aantallen aantal melders zien.

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)
A300 serie H/B	0	14	0	0
A310 serie H/B	282	211	70	0
A320 serie M/B	333	460	253	353
A321-NEO M/B	0	10	26	28
A330 serie H/B	503	335	228	116
A343 serie H/B	2	6	0	0
A350 serie H/B	75	20	0	0
AT72 serie M/B	512	510	444	258
B735 serie M/B	0	17	10	0
B737 serie M/B	650	1539	1285	324
B738-MAX M/B	4	46	110	164
B747-200 H/B	34	196	2	0
B747-400 H/B	404	390	106	74
B747-800 H/B	0	6	0	0
B752 serie M/B	203	24	0	0
B762-serie H/B	0	0	0	4
B767 serie	6	0	0	0
B777 serie H/B	2324	1488	476	212
B787 serie H/B	241	48	2	0
IL62	4	0	0	0
IL76	2	0	0	0

Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

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'*. Dit Omgevingsfonds MAA is gefaseerd vanaf 1 april 2024 gestart met haar werkzaamheden. Het fonds werkt onafhankelijk en staat los van zijn subsidiënten en bepaalt zijn eigen programma. Het is er voor alle omwonenden en wordt gevoed door voorstellen van omwonenden, maar neemt ook zelf initiatieven die door omwonenden worden gedragen.

In de Raad van toezicht van de stichting hebben de heer Hub Meijers (voorzitter), mevrouw Shirley Kersten Kersten en de heer Achiel Drummen. De heer Ernest Dreijkoningen is bestuurder van de stichting.

De ambities van het Omgevingsfonds zijn vertaald in het programmaplan 2024-2030. Dit programmaplan wordt uitgevoerd via zes programma's. Per programma wordt de stand van zaken weergegeven per 1 juli 2024.

1. Leefbaarheid

Het Omgevingsfonds MAA 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.

2. Verkoopgarantie

De regeling Verkoopgarantie wordt geboden aan de eigenaren van woningen 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.

3. Isolatie

Het fonds biedt 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

Het fonds wil iedereen die binnen de 56 dB(A)-contour woont in 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 preventieve maatregelen en/of geeft subsidies voor schade aan daken ten gevolge 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.

5. Onderzoek

Het fonds 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 dringen aan op een gezondheidskundig onderzoek dat de relatie tussen vliegveld en gezondheid in de omgeving in kaart zou kunnen brengen. 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.

6. Communicatie

MAA zet in op onafhankelijke communicatie en informatievoorziening richting de omgeving. Zo zijn er de afgelopen periode twee bewonersavonden georganiseerd (ca. 400 omwonenden aanwezig), is een website ingericht, 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.

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: <ul style="list-style-type: none"> - Legionella: Realisatie (Q1/Q2 2024) → G; - Verharding dienstweg zuidwest (in verlengde Rijbaan A) (Q2 2024) → G; - Verharding rondom materieelloods incl. afsputplaats (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

Stand van zaken financiering achterstallig onderhoud

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

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

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	- € 38.338.650
Restant budget voor achterstallig onderhoud per 1 juli 2024:	€ 31.661.350

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

Bron: NV HBLM

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 bericht dat het Luchthavenbesluit medio 2025 zal worden genomen.

De mogelijke milieueffecten van het gebruik van de luchthaven conform het Luchthavenbesluit voor MAA worden aan de hand van een mer-beoordelingsrapportage in beeld gebracht. Op 13 september 2024 heeft MAA de mer-beoordelingsrapportage overlegd aan de Minister. De Minister van I&W zal deze beoordelen en MAA laten weten of de luchthaven op basis hiervan MAA de aanvraag voor het Luchthavenbesluit kan indienen.

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 L&VN 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.

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)

Bijlage 2: 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 Heldens' c.s. wordt het aantal ernstig geluidgehinderden als maatstaf gezien voor het beperken van hinder in de omgeving van de luchthaven.
FEB	Statencommissie voor Financiën, Economische Zaken en Bestuur
fte	Full Time Equivalent (36 of 38 uur)
GS	Gedeputeerde Staten van Limburg
HBLM	N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
LDAVM	Land Development Aviation Valley Maastricht NV (CV)
MAA	Maastricht Aachen Airport
MAA B.V.	Maastricht Aachen Airport B.V. (concessienemer)
MAABI	Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. (concessiegever)
NEDAB	Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang
NRM	Nederlands Rekenmodel
PAX	Aantal passagiers
PS	Provinciale Staten van Limburg
Trucking	Het vervoeren van vracht per vrachtauto van de ene luchthaven naar de andere. De vracht heeft al een vluchtnummer en kan zo van het ene toestel naar het andere gebracht worden.