



Provinciale Staten

Clustercode PP
Ons kenmerk DOC-00785988
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 21 oktober 2025
Verzonden 21 oktober 2025

Onderwerp

Informerend stuk inzake tweede voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA'

Geachte Staten,

Op 13 december 2024 heeft u ingestemd met de basisrapportage Groot Project Transitie MAA, met als peildatum 1 juli 2024. Op 16 mei 2025 stemde u in met de eerste voortgangsrapportage Groot Project Transitie MAA (peildatum 1 januari 2025). Conform de Regeling grote projecten wordt elk half jaar een voortgangsrapportage opgesteld. Hierbij ontvangt u de tweede voortgangsrapportage Groot Project Transitie MAA (peildatum 1 juli 2025).

Proces en verwerking wijzigingen

Alle wijzigingen in deze voortgangsrapportage ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage zijn inzichtelijk gemaakt door toevoegingen in blauwe tekst weer te geven en vervallen passages door te halen. De vervallen teksten uit de vorige rapportage die met een doorhaling zijn gemarkeerd, zijn omwille van de leesbaarheid van de rapportage verwijderd.

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

Tijdens de behandeling van de eerste voortgangsrapportage hebben wij een aantal toezeggingen gedaan, welke relevant zijn voor de vorm en inhoud van deze voortgangsrapportage. In onderstaande tabel lichten wij de status hiervan toe:



ID nr.	Toezegging	Status
9629	<i>'Gedeputeerde Satijn gaat na of het mogelijk is om te onderzoeken in de voortgangsrapportages NV HBLM te benchmarken met andere luchthavens en zo ja in welke vorm de resultaten kunnen worden gepresenteerd.'</i>	De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht. Hiertoe wordt onder meer overleg gevoerd met andere provincies met een regionale luchthaven, zoals Zuid-Holland (Rotterdam-Airport) en Groningen / Drenthe (Eelde Airport). Ook is er overleg met het ministerie van I&W.
9630	<i>Gedeputeerde Satijn zegt toe in een mededeling portefeuillehouder terug te komen op het onderzoeken van de meerwaarde van MAA voor de in het beleidskader economie gestelde doelen.</i>	Uw Staten kunnen deze mededeling op korte termijn tegemoet zien.
9667	<i>Gedeputeerde Satijn zegt toe in de volgende voortgangsrapportage zowel de oude als de nieuwe definities van de passagiers- en vrachtcijfers op te nemen.</i>	Is verwerkt in voorliggende rapportage.
9668	<i>Gedeputeerde Satijn zegt toe dat hij de directeur van het Omgevingsfonds zal verzoeken om in zijn bijdrage aan deel twee van de voortgangsrapportages over de stand van zaken van het fonds meer inzicht te geven in de resultaten ten opzichte van de doelen die door Provinciale Staten voor het Omgevingsfonds zijn gesteld.</i>	<p>Het verzoek van Uw Staten is aan de directeur van het Omgevingsfonds voorgelegd. In de in deel II van voortgangsrapportage opgenomen beschrijving van de stand van zaken van het fonds, is hier rekening mee gehouden. Ook heeft de directeur van het Omgevingsfonds ons het volgende separaat laten weten.</p> <p><i>“De middelen van de Provincie zijn door het fonds besteed aan de programma’s Verkoopgarantie, Isolatie, Vortex, Onderzoek en Communicatie. De middelen van de provincie zijn niet ingezet op het programma Leefbaarheid.</i></p> <p><i>Het programma Leefbaarheid van het fonds is tot juli 2025 gevuld met middelen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en van de Schiphol Group. Tot juli 2025 zijn leefbaarheidsmiddelen beschikbaar gesteld voor onder meer de renovatie van een speeltuin in Meerssen, de vergroening van de buitenspeelplaats van een school voor voortgezet onderwijs in Meerssen en een aantal bewonersinitiatieven in Geverik-Beek.”</i></p>



9669	<i>Gedeputeerde Satijn heeft toegezegd met de aandeelhouders in gesprek te gaan over de mogelijkheid van een nieuwe haalbaarheidsstudie inzake e-Aviation.</i>	Gedeputeerde Satijn heeft in de aandeelhoudersvergadering van NV HBLM de suggestie van uw Staten ingebracht om een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar eAviation. In reactie hierop heeft de bestuurder van MAA laten weten dat de ontwikkelingen in de markt van eAviation vooralsnog niet zodanig stabiel zijn dat het zinvol is om op dit moment een haalbaarheidsstudie uit te voeren.
9745	<i>Gedeputeerde Satijn zegt toe in het eerste kwartaal van 2026 een kennismakingsbijeenkomst te organiseren tussen de commissie ESA en de CEO van Maastricht Aachen Airport (MAA).</i>	De afspraak wordt ingepland nadat de nieuwe CEO zijn werkzaamheden is gestart.

Wij beschouwen toezeggingen 9669, 9668, 9667 hiermee als uitgevoerd.

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

Bij de behandeling van de jaarstukken 2024 en de Voorjaarsnota 2025 heeft u aangegeven dat de termijn tussen peildatum en behandeldatum te lang wordt ervaren en dat uw Staten eerder geïnformeerd willen worden. Om die reden hebben wij u op 14 juli 2025 via een mededeling portefeuillehouder geïnformeerd over het feit dat wij voornemens zijn een digitaal dashboard voor het Groot Project 'Transitie Maastricht Aachen Airport' in te richten om u zo, binnen de geldende wettelijke (financiële) kaders, een actueel beeld van de situatie en ontwikkelingen bij MAA te kunnen geven. Zowel qua inhoud als qua techniek vergt het enige tijd om zo'n dashboard in te richten. Over de inhoud zijn wij met de directie van MAA en mede-aandeelhouder Schiphol in gesprek. Wat de techniek betreft wordt onderzocht op welke wijze wij dit dashboard vorm kunnen geven en voor u toegankelijk kunnen maken. In diezelfde mededeling portefeuillehouder hebben wij u toegezegd dat wij u, totdat het dashboard gereed is, naast de voortgangsrapportages via mededelingen portefeuillehouder (vertrouwelijk) zullen informeren over relevante ontwikkelingen op de luchthaven. Daar hebben wij onder meer invulling aan gegeven door:

1. het vertrouwelijk ter inzage leggen van een bijlage bij de mededeling portefeuillehouder van 14 juli 2025 (DOC-00806007);
2. het vertrouwelijk ter inzage leggen van een bijlage bij de mededeling portefeuillehouder van 14 augustus 2025 (DOC-00818975);
3. u bij mededeling portefeuillehouder d.d. 29 augustus 2025 te informeren over het vertrek van de heer Joost Meijs (DOC-00820781).



Op de peildatum van de voorliggende voortgangsrapportage (peildatum 1 juli 2025) was nog niet bekend dat de Minister van I&W heeft besloten dat Maastricht Aachen Airport voor het aan te vragen Luchthavenbesluit een milieueffectrapport (MER) op moet stellen en dat dus niet kan worden volstaan met het indienen van een mer-beoordelingsrapportage. De minister heeft de Tweede Kamer hier bij brief d.d. 18 juli 2025 over geïnformeerd. De luchthaven is momenteel druk doende om een MER op te stellen. Hierdoor is de planning voor het luchthavenbesluit aangepast en wordt de vaststelling niet eerder verwacht dan eind 2026. De gevolgen hiervan zijn door de luchthaven beschreven in hoofdstuk 6 van de voortgangsrapportage.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk

Programma en Projecten

Onderwerp Tweede voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA'

Onderwerp

Tweede voortgangsrapportage Groot Project 'Transitie MAA'

Samenvatting

Provinciale Staten worden met voorliggende rapportage geïnformeerd over de voortgang van de transitie van Maastricht Aachen Airport (MAA) naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven. Het rapport bestaat uit twee delen. In het eerste deel rapporteert het College vanuit de aandeelhouderspositie. In het tweede deel worden actualiteiten omschreven die weliswaar buiten de projectscope liggen, maar waarvan Provinciale Staten hebben aangegeven geïnformeerd te willen worden.

Kennisnemen van

Voorliggende voortgangsrapportage bestaat uit twee delen:

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

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

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

Voor dit tweede deel van de rapportage wordt input aangeleverd door externe partijen waaronder het KICL, het Omgevingsfonds en Maastricht Aachen Airport BV.

Aanleiding en bestuurlijke context

Uw Staten hebben op 4 juli 2014 het project Maastricht Aachen Airport (hierna: MAA) aangewezen als Groot Project. Daarmee valt dit project onder de Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020 die in 2024 laatstelijk door uw Staten is gewijzigd.

De oorspronkelijke basisrapportage 'Maastricht Aachen Airport' is vastgesteld op 6 februari 2015 en had betrekking op de herstructurering van MAA en de concessieverlening, waarop in 2017 een herziening is vastgesteld.

Op 3 juni 2022 hebben uw Staten Amendement 145 (Heldens c.s. inzake 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA') aangenomen.



Het amendement zag onder andere op “een omzetting van het bestaande ‘Groot Project MAA’ naar ‘Groot Project ‘Transitie MAA’ met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord”. Naar aanleiding hiervan is de naam van het project aangepast en is een nieuwe basisrapportage opgesteld.

Op 13 december 2024 is de basisrapportage ‘Groot Project MAA’ (peildatum 1 juli 2024) door uw Staten vastgesteld. Conform de Regeling grote projecten wordt elk half jaar, voor het eerst per peildatum 1 januari 2025, een voortgangsrapportage ‘Groot Project Transitie MAA’ opgesteld. Voor u ligt de tweede voortgangsrapportage met als peildatum 1 juli 2025.

Bevoegdheid

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

Kernboodschap

Met voorliggende voortgangsrapportage worden Provinciale Staten geïnformeerd over de stand van zaken van het Groot Project ‘Transitie MAA’ per peildatum 1 juli 2025.

Communicatie

Uw Staten worden halfjaarlijks geïnformeerd via een voortgangsrapportage. Voor een overzicht van eerdere communicatie en besluitvorming verwijzen wij naar onderdeel 10 *Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid van Provinciale Staten*, evenals naar de bijgevoegde aanbiedingsbrief voor de communicatie na 1 juli 2025.

Vervolg

Conform de Regeling grote projecten wordt elk halfjaar, een voortgangsrapportage ‘Groot Project Transitie MAA’ opgesteld. De eerstvolgende voortgangsrapportage, met peildatum 1 januari 2026, zal in het tweede kwartaal van 2026 aan uw Staten worden voorgelegd.

Bijlage(n)

Tweede Voortgangsrapportage Groot Project ‘Transitie MAA’ peildatum 1 juli 2025.

Transitie Maastricht Aachen Airport

Tweede Voortgangsrapportage

peildatum 1 juli 2025



Oktober 2025

Inhoudsopgave

Deel I	3
1. Inleiding Basisrapportage 'Transitie Maastricht Aachen Airport'	4
2. Scope.....	4
3. Achtergrond.....	4
4. Governance MAA	6
5. Hoofddoelstelling.....	8
6. Doelmonitoring en doelrealisatie	9
7. Visie Gedeputeerde Staten	39
8. Risico's	42
9. Inzet provinciale middelen	44
10. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten	47
11. Projectbeheer en projectbeheersing.....	58
Deel II	59
A. Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer	60
B. Stand van zaken Omgevingsfonds MAA	63
C. Achterstallig onderhoud.....	68
D. Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport	69
E. Stand van zaken vergunningen en procedures	70
F. Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof.....	71
G. Grafiek passagiers- en cargovluchten.....	72
Bijlagen	74
Bijlage 1: Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten.....	75
Bijlage 2: Toekomstperspectief voor eAviation bij MAA (visie NV HBLM).....	79
Bijlage 3: Vrachtvolumes Maastricht Aachen Airport	82
Bijlage 3-4: Begrippenlijst.....	83

Deel I

Kern informatieverschaffing aan Provinciale Staten

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

1. Inleiding Basisrapportage ‘Transitie Maastricht Aachen Airport’

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

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

2. Scope

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

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

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

3. Achtergrond

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

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

Provinciale Staten besloten op dat moment om de luchthaven, onder voorwaarden, open te houden. Deze voorwaarden zijn beschreven in het door Provinciale Staten aangenomen Amendement 145 Heldens c.s. 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA'.

Gedeputeerde Staten kregen daarbij de opdracht om uiterlijk 31 december 2022 een voorstel met uitgewerkt Businessplan aan Provinciale Staten voor te leggen dat recht zou doen aan de volgende kaders:

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

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

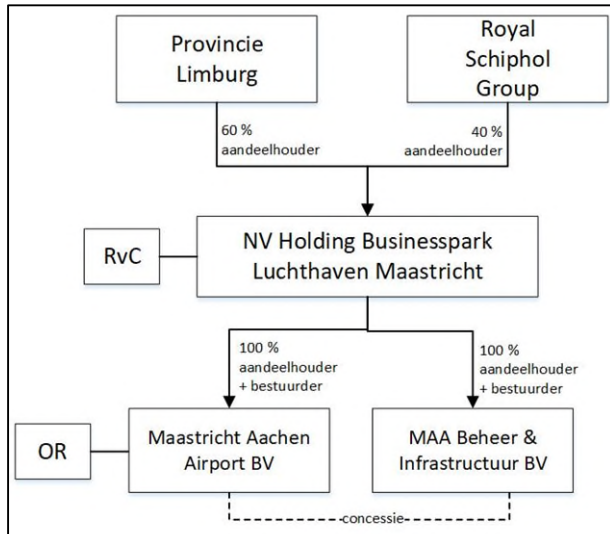
Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten kennis genomen van het Businessplan en ingestemd met het daarbij behorende voorgestelde dekkingsvoorstel.

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

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

4. Governance MAA

De Governance van MAA is in onderstaande figuur weergegeven.



Royal Schiphol Group.

Op 1 september 2023 is Schiphol toegetreden als aandeelhouder. [Schiphol bezit een aandeel van 40% in NV HBLM.](#)

Provinciale Staten hebben verzocht om aan te geven wat naast het aandeelhouderschap van de Royal Schiphol Group, hierna [RSG genoemd](#), de meerwaarde van Schiphol voor MAA is. Naar de mening van MAA ligt die meerwaarde op uiteenlopende terreinen.

Toekomstbestendig:

- Net als de Provincie Limburg is de [RSG Royal Schiphol Group](#) een (financieel) sterke aandeelhouder;
- Ook Schiphol focust op de lange termijn;
- ~~Samenwerking tussen Schiphol Groep en MAA op het gebied van commercie:~~
- ~~Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een gezamenlijke cargo strategie;~~
- ~~De voorbereidingen worden getroffen voor een gezamenlijke PR-strategie voor cargo;~~
- ~~De luchthavens doen gezamenlijke belangrijke beurzen aan en presenteren zich hier samen (TIACA Miami in 2024, Transport Logistic München in 2025);~~
- ~~MAA maakt gebruik van de expertise van Schiphol bij het ontwikkelen van een vastgoedstrategie.~~
- [RSG presenteerde in mei 2025 haar nieuwe cargo-strategie. Deze strategie is erop gericht om te kunnen blijven voldoen aan de groeiende vraag van de cargo community naar vrachtcapaciteit binnen Nederland. Omdat MAA door een minderheidsaandeel onderdeel is van RSG, heeft RSG ervoor gekozen om in de cargostrategie te wijzen op de mogelijkheden en nog beschikbare ruimte in vliegbewegingen van MAA. Die ruimte kan door luchtvrachtmaatschappijen worden benut als men niet langer op Schiphol kan of wenst te vliegen of als Schiphol onvoldoende expansiemogelijkheden biedt.](#)
- [Het is aan MAA om deze kans in afstemming met Schiphol te benutten door binnen de kaders van het PS besluit uit 2022 een eigen cargostrategie te ontwikkelen die erop is gericht om luchtvaartmaatschappijen te verleiden om van de diensten van MAA gebruik te maken.](#)

In vergelijking met Schiphol (en andere luchthavens) heeft MAA een sterk concurrentievoordeel, zijnde de beschikking over een eigen afhandelingsorganisatie. De afhandelingsorganisatie van MAA is een kernelement van deze eigen strategie en is een sterk element in de propositie van de luchthaven.

- Het commercieel potentieel wordt versterkt door samenwerking tussen RSG en MAA op het gebied van commercie waarbij beide luchthavens gezamenlijk optrekken bij cargobeurzelen (TIACA Miami in 2024, Transport Logistic München in 2025), PR-strategie en het aantrekken van cargoluchtvaartmaatschappijen voor MAA.
- Schiphol ondersteunt MAA bij de uitwerking van haar operationele plannen. Op diverse gebieden (commercie, IT, procesbegeleiding en tegenlezen bij grote aanbestedingstrajecten, HR, Finance, wet- en regelgeving in breedste zin, etc.) kan op verzoek van MAA gebruik worden gemaakt van expertise binnen de RSG. MAA behoudt daarbij altijd de regie.

Omgevingsbewust:

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

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

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

NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht

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

Bestuurder en Raad van Commissarissen van NV HBLM per 1 januari 2025 (en ongewijzigd per 30 juni 2025)

Bestuurder	- de heer Meijs.
Raad van Commissarissen	- de heer Weekers; - mevrouw Palmen; - de heer Kloosterziel; - de heer Penseel; - vacature (op voordracht Schiphol Nederland BV).

Maastricht Aachen Airport BV

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

MAA Beheer & Infrastructuur BV.

Bij MAABI B.V. is de infrastructuur (waaronder de start- en landingsbaan) van de luchthaven ondergebracht en wordt de concessieovereenkomst beheerd.

Doel van MAABI B.V. is een rendabele exploitatie van het vastgoed te realiseren met zowel MAA B.V. als derden als huurder van het vastgoed.

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

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

5. Hoofddoelstelling

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

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

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

Nadere duiding doelstelling

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

A. Duurzame luchthaven

A1

Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen.

A2

Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten.

A3

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

B. Omgevingsbewuste luchthaven

B1 Het verbeteren van het omgevingsmanagement richting de stakeholders van de luchthaven.
B2 Het 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 januari 2025 en 1 juli 2024 aangegeven **zoals de luchthaven deze aan de Provincie Limburg** in haar rol van aandeelhouder heeft gemeld.

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

A. Duurzame luchthaven

A1

Het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen.

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

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

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

Businessplan

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

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

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

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

Toelichting

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

Geluidhinder – Ernstig Gehinderden

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

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

Stand van zaken per 1 juli 2024

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

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

Stand van zaken per 1 januari 2025

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

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

Stand van zaken per 1 juli 2025

Achtergrond:

In december 2024 heeft de luchthaven de mer-beoordelingsnotitie aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna I&W) aangereikt. De minister van I&W beoordeelt of de mer-beoordelingsnotitie voldoende basis vormt voor het door MAA indienen van een aanvraag

Luchthavenbesluit. In het Luchthavenbesluit zullen de geluidcontouren worden vastgelegd waarmee de door Provinciale Staten aangegeven maximale aantallen ernstig gehinderden in acht worden genomen.

Na indiening van de mer-beoordelingsnotitie door MAA, volgde een uitspraak van de Raad van State (hierna RvS) in twee (niet aan MAA gerelateerde) andere vergunningstrajecten die gevolgen kunnen hebben voor het Luchthavenbesluit traject vanuit het aspect natuur (met name stikstofdeposities kwetsbare natuurgebieden). LVVN beraadt zich intern hoe om te gaan met de consequenties van de RvS uitspraak en hoe deze door te vertalen naar de ingediende m.e.r.-beoordelingsnotitie. Verwachting is dat delen van de m.e.r.-beoordeling (met name natuur en stikstofdepositie) opnieuw uitgewerkt dienen te worden en dat dit leidt tot een aanzienlijke vertraging in het Luchthavenbesluit traject.

(1) Aanvraag Luchthavenbesluit /mer-beoordeling (luchtgebonden activiteiten)

Aanvraag LHB:

1. Op 25 februari 2025 is een concept-aanvraag LHB ter informele toetsing ingediend bij I&W/DGLM (Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken)

- I&W/DGLM heeft nog geen reactie gegeven op de ingediende concept-stukken
- Concept-economische onderbouwing is *in de 1^e helft van 2024* ter toetsing aangeboden aan I&W/DGML, reacties naar aanleiding van deze toets zijn door MAA *halverwege 2024 verwerkt. Na uitspraak RvS december 2024 heeft MAA nog een aanpassing gedaan (april 2025)*

Advies Commissie mer

- Commissie mer heeft *25 maart 2025* advies uitgebracht aan het ministerie van I&W/DGMI
- Een formele terugkoppeling van het ministerie heeft MAA nog niet ontvangen.

Ondanks dat er nog geen formele berichtgeving heeft plaatsgevonden, verwacht MAA dat er een volledige mer-beoordeling uitgevoerd dient te worden. Een belangrijk thema hierin betreft echter het landelijke 'stikstofdossier'. De stikstofproblematiek belemmert op dit moment de voortgang van diverse lopende procedures. MAA bereidt alle procedures voor, met uitzondering van het stikstofonderdeel. Zodra er duidelijkheid komt over het stikstofbeleid, kan MAA direct schakelen en de resterende procedures indienen bij het bevoegd gezag. Omwille van deze onduidelijkheid op het gebied van wet- en regelgeving kan er geen concrete timing over de voortgang van het LHB worden afgegeven.

Het uitblijven van het Luchthavenbesluit heeft tot gevolg dat MAA langer op basis van de vigerende 'Omzettingsregeling' opereert. Als gevolg daarvan:

- heeft MAA meer gebruiksruimte;
- kan MAA nog geen gebruik maken van de volledige lengte van de start- en landingsbaan; hetgeen een beperking vormt voor nieuwe cargomaatschappijen, waardoor het werven van klanten wordt bemoeilijkt. Dit hangt samen met de beperking dat de maximale beladingsgraad van vliegtuigen bij export bij het huidige baangebruik lager ligt dan bij volledig baangebruik.
- kunnen cargo- en passagiersvliegtuigen tussen 06:00 en 07:00 uur van de luchthaven gebruik maken om te landen en te vertrekken.
- verloopt de uitfasering van toestellen en het 'ontmoedigen' van lawaaiige toestellen door hogere havengelden langzamer dan eerder voorzien

Toezicht ILT-LVA

ILT-LVA controleert jaarlijks of in de praktijk wordt afgeweken van de vastgestelde geluidscontouren. Uit recente rapporten van de ILT-LVA blijkt dat de geluidsnormen niet zijn overschreden.

A2

Het verduurzamen van de grondgebonden activiteiten.

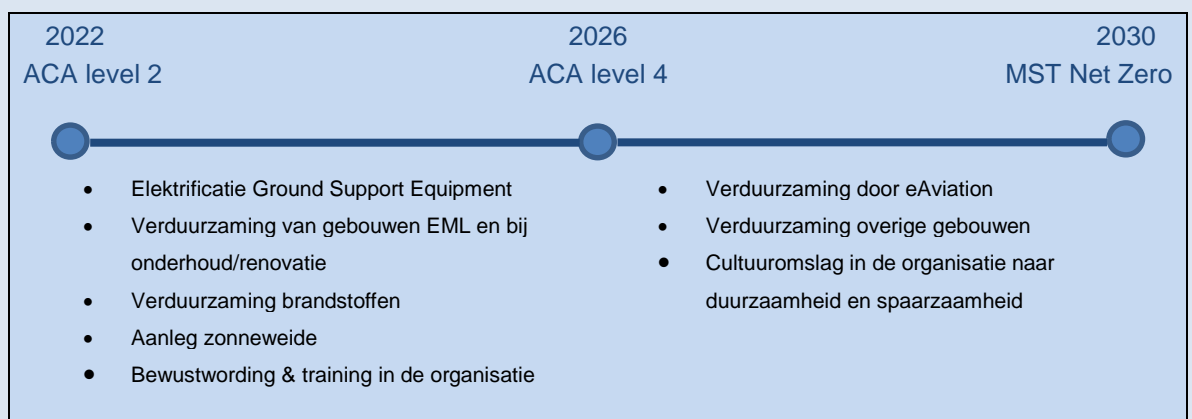
Businessplan

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.

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



Stand van zaken per 1 juli 2024

Onderwerp	Ondernomen acties
<u>CO2-reductie</u>	<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> <p>Vanaf 1 januari 2024 maakt MAA volledig gebruik van groene stroom van het net, wat leidt tot een significante vermindering van de CO2-uitstoot. Bij deze keuze was het van essentieel belang dat de herkomst van de energie traceerbaar en gegarandeerd groen is. Daarom wordt gebruik gemaakt van 100% windenergie, opgewekt op Nederlandse bodem. Naast de energie die al via zonnepanelen werd opgewekt, is nu ook het resterende (ingekochte) deel van onze elektrische energievoorziening duurzaam.</p>
<u>Blusmiddelen</u>	<p>Per 1 juni 2024 is MAA overgestapt op biologisch afbreekbaar Level-G 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>

Stand van zaken per 1 januari 2025

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

Stand van zaken per 1 juli 2025

Onderwerp	Ondernomen acties
Elektrificatie grondmaterieel: demoweek en nieuwe facilitaire bus	In april 2025 organiseerde MAA een demoweek waarin medewerkers de mogelijkheid kregen om acht verschillende elektrische voertuigen te testen voor personen- en goederenvervoer. Dit initiatief ondersteunt weloverwogen keuzes ten aanzien van toekomstige investeringen in elektrisch materieel en laadinfrastructuur, en draagt bij aan kennisontwikkeling en bewustwording binnen de organisatie. Daarnaast wordt conventioneel materieel structureel vervangen voor elektrische varianten, daar waar mogelijk.

Interne capaciteitsanalyse toekomstige energiebehoefte	Eind juni 2025 is MAA gestart met een organisatie-brede analyse om de huidige en toekomstige elektriciteitsbehoeften in kaart te brengen. Hierbij wordt rekening gehouden met uitbreidingsplannen, elektrificatie van processen en overige ontwikkelingen zoals de verdere verduurzaming van de organisatie. Dit integrale overzicht ondersteunt een toekomstbestendige strategische planning, en biedt tevens een stevige basis voor gesprekken met onder meer de netbeheerder over de toekomstige energie-infrastructuur.
CO₂-reductie door duurzame energie-inkoop	Sinds 2024 maakt MAA volledig gebruik van 100% Nederlandse windenergie via WaarborgWind voor al haar elektriciteitsverbruik. Hiermee realiseerde de luchthaven in 2024 een geschatte CO ₂ -reductie van circa 766 ton ten opzichte van de standaard Nederlandse stroommix over dat jaar (bron: Stroometiket 2024, Scholt Energy). Deze keuze voor duurzame inkoop sluit nauw aan bij de klimaatdoelstellingen van MAA en vormt een substantiële stap in het reduceren van onze indirecte emissies (Scope 2).
Flying Field Lab Elektrisch Vliegen: publiek-private samenwerking met het Vista College	MAA is locatiepartner in de totstandkoming van het Flying Field Lab Elektrisch Vliegen, samen met VISTA College, bedrijven en regionale partners. Er is een intentieovereenkomst ondertekend waarin deelname aan het Living Lab is toegezegd. De RIF-aanvraag is ingediend; besluitvorming wordt eind Q3 / begin Q4 2025 verwacht. De samenwerking biedt ruimte voor de ontwikkeling van duurzaamheidsinnovaties die bijdragen aan de regio, zowel op elektrisch vliegen als andere (elektrisch aangedreven) mobiliteit.

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

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

Stand van zaken per 1 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.

Stand van zaken per 1 januari 2025

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

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

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

Stand van zaken per 1 juli 2025

Zoals in de vorige rapportage reeds is aangegeven verloopt de marktintroductie van elektrische vliegtuigen trager dan enkele jaren geleden voorzien. Desalniettemin zet MAA zich actief in op wat nú al mogelijk is en stimuleert zij verdere ontwikkeling vanuit haar eigen rol. In 2024 maakte MAA als eerste luchthaven in Europa openbaar toegankelijke internationale elektrische passagiersvluchten mogelijk via het Electrifyly-project, samen met partner luchthavens Luik en Würselen. Voor deze innovatieve stap ontving MAA in 2025 de ACI EUROPE Eco-Innovation Award, die de voortrekkersrol en het innovatieve karakter van MAA op het gebied van emissievrij vliegen en duurzame mobiliteit weerspiegelt. Daarnaast werkt MAA aan de totstandkoming van het

Flying Field Lab Elektrisch Vliegen met VISTA College en regionale partners, gericht op praktijkgerichte opleidingen en techniekontwikkeling voor duurzame luchtvaart.

Hoewel de groei van eAviation langzamer verloopt, heeft dit géén gevolgen voor het door Provinciale Staten gestelde maximaal aantal ernstig gehinderden. Het aantal ernstig gehinderden is een vast gegeven. Bij de afname van het aantal ernstig gehinderden is in het businessplan uitgegaan van een zeker aandeel commerciële vluchten met elektrische vliegtuigen. Die commerciële eAviation vluchten kunnen alleen vervangen worden door niet elektrische vliegtuigen als dit niet past binnen het gestelde aantal ernstig gehinderden.

De implicatie op de lange termijn voor de businesscase is op dit moment nog onduidelijk.

Aandeelhouder Provincie Limburg heeft, conform toezegging 9669 van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten, tijdens de laatste aandeelhoudersvergadering ingebracht om een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar de marktintroductie van elektrisch vliegen. MAA begrijpt en ondersteunt de beweegredenen voor dit verzoek, maar vindt de markt en de ontwikkelingen in de markt van eAviation vooralsnog niet zodanig stabiel dat het zinvol is om op dit moment een haalbaarheidsstudie uit te voeren.

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

Bron: Maastricht Aachen Airport

B. Omgevingsbewuste luchthaven

B1

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

Businessplan

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

Stand van zaken per 1 juli 2024

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

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

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

-Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken per 1 januari 2025

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

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

	<ul style="list-style-type: none"> — Volumes — Vliegbewegingen — Metingen luchtmeetnet <p>Berichtenservice over proefdraaisessie (Whatsapp) Berichtenservice over extensies (mail en website)</p>
Burennieuws	Via de website informeert MAA omwonenden over zaken die van invloed zijn op hun leefomgeving. Denk hierbij aan lesvluchten, bijeenkomsten, maatregelen, werkzaamheden, vergunningen, etc. Omwonenden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsalert bij updates op deze website.
Maandelijks rondleiding voor omwonenden Beek en Meerssen	5 rondleidingen
Burendag 7 september	Open dag
Omgevingsfonds	Ondersteuning in de vorm van kennis delen: bevindingen pilot vortex
Vortex regeling	Maastricht Aachen Airport herstelt schade aan daken als gevolg van vortex. Sinds 2019 is dit (in overleg met Provincie Limburg, Gemeente Meerssen en Gemeente Beek) vastgelegd in een protocol. Indien eenzelfde woning binnen 5 jaar opnieuw schade oploopt aan het dak biedt de luchthaven aan het dak te verankeren.
Pilot Vortex	Samen met Provincie Limburg en Gemeente Beek heeft MAA een pilot uitgevoerd om binnen een afgebakend gebied de bewoners aan te bieden de daken preventief te verankeren. De bewoners van de 97 woningen binnen het gedefinieerde gebied hebben een uitnodiging én reminder ontvangen voor een gesprek. 48 adressen hebben zich gemeld voor een gesprek. 24 bewoners hebben nu de verklaring getekend. Alle werkzaamheden zijn uitgevoerd op 1 adres na.
Acties in ontwikkeling	Output
Overleggen met de omgeving	<ul style="list-style-type: none"> -4x in 2025 deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) 1 x in 2025 deelname aan CRO+ 4x in 2025 kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA' 4x in 2025 Open Coffee voor alle omwonenden van Maastricht Aachen Airport
Informatie/themabijeenkomsten	3 themabijeenkomsten waaronder 1 over verduurzaming
Informatievoorziening omwonenden	<p>MAA maakt verwacht vliegverkeer bekend dat afwijkt van regulier verkeer</p> <p>Actualiseren website MAA waar omwonenden informatie kunnen vinden over: Volumes, Vliegbewegingen en Metingen luchtmeetnet</p> <p>Berichtenservice over proefdraaisessie (Whatsapp) Berichtenservice over extensies (mail en website) Berichtenservice over trainingsvluchten</p>

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

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken per 1 juli 2025

Om de relatie met de omgeving goed te houden en waar mogelijk te verbeteren, heeft MAA in de afgelopen periode een aantal acties ondernomen en staan voor de komende periode nog verschillende 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	<p>2x in 2025 deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO)</p> <p>2x in 2025 kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA'</p> <p>2x in 2025 Open Coffee voor alle omwonenden van MAA</p> <p>De hiervoor genoemde overleggen vinden plaats met verschillende omwonenden(vertegenwoordigers).</p> <p>Elk overleg kent haar eigen dynamiek. De CRO en het kwartaaloverleg vinden plaats onder begeleiding van een voorzitter en op basis van een vooraf afgestemde agenda. De kwartaaloverleggen worden geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd zodat deze bijdragen aan het verminderen van de hinder(beleving) in de directe omgeving van de luchthaven. Tijdens de Open Coffee komen zeer diverse onderwerpen ter sprake. Om de opkomst en de informatiewaarde te stimuleren, werken we nu met een vooraf afgestemd thema. Dit heeft de 1^e themabijeenkomst meteen gezorgd voor een hogere opkomst (20+ aanwezigen).</p>
Informatievoorziening omwonenden	<p>MAA maakt verwacht vliegverkeer bekend dat afwijkt van regulier verkeer</p> <p>Actualiseren website MAA waar omwonenden informatie kunnen vinden over:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Volumes - Vliegbewegingen - Metingen luchtmeetnet <p>Berichtenservice over proefdraaisessie (Whatsapp)</p> <p>Berichtenservice over extensies (mail en website)</p>

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	Deze rondleidingen worden tijdelijk niet uitgevoerd vanwege het ontbreken van een geschikt vervoermiddel.
Omgevingsfonds	Het Omgevingsfonds functioneert onafhankelijk van de luchthaven. De stichting bepaalt haar eigen beleid en geeft daar uitvoering aan. Daar waar de stichting dat nodig of wenselijk acht, kan men een beroep doen op MAA om bijvoorbeeld kennis te delen (bijvoorbeeld de ervaringen die in het kader van 'vortex pilot' (zie hierna) zijn opgedaan en informatie over vliegverkeer t.b.v. onderzoeken en analyses die door het Omgevingsfonds worden uitgevoerd.
Vortex regeling	In vervolg op de 'vortex pilot' onderzoekt het Omgevingsfonds welke maatregelen kunnen worden getroffen om preventief vortex schade te voorkomen. Wanneer de resultaten van dat onderzoek bekend zijn, zal het Omgevingsfonds bepalen welke maatregelen bij welke woningen zullen worden getroffen. Het Omgevingsfonds staat aan de lat voor een meer structurele oplossing ter voorkoming van vortex schade. In geval van calamiteiten, waarbij daken als gevolg van vortex beschadigd raken, is het aan Maastricht Aachen Airport om deze schade te herstellen. In 2019 is dit (in overleg met de Provincie, gemeente Meerssen en gemeente Beek) vastgelegd in een protocol. Indien eenzelfde woning binnen 5 jaar opnieuw schade oploopt aan het dak biedt de luchthaven aan het dak te verankeren. In de eerste zes maanden van 2025 zijn er in totaal drie meldingen, afkomstig van twee vluchten ontvangen.
Pilot Vortex	Samen met Provincie Limburg en Gemeente Beek heeft MAA een pilot uitgevoerd om binnen een afgebakend gebied de bewoners aan te bieden de daken preventief te verankeren. De bewoners van de 97 woningen binnen het gedefinieerde gebied hebben een uitnodiging én reminder ontvangen voor een gesprek. 48 adressen hebben zich gemeld voor een gesprek. 24 bewoners hebben nu de verklaring getekend. Alle werkzaamheden zijn uitgevoerd. Momenteel loopt er een onderzoek bij 1 woning waar ondanks de verankering toch dakpannen zijn losgeraakt. We koppelen dit onderzoek los van de pilot zodat we deze kunnen afronden.
Acties in ontwikkeling	Output
Overleggen met de omgeving	2x in 2025 deelname aan Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO) 1 x in 2025 deelname aan CRO +

	<p>2x in 2025 kwartaaloverleg met 'Omwonendengroep Omwonenden MAA'</p> <p>2x in 2025 Open Coffee voor alle omwonenden van MAA</p>
Informatie/themabijeenkomsten	Themabijeenkomsten
Informatievoorziening omwonenden	<p>MAA maakt verwacht vliegverkeer bekend dat afwijkt van regulier verkeer</p> <p>Actualiseren website MAA waar omwonenden informatie kunnen vinden over:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Volumes - Vliegbewegingen - Metingen luchtmeetnet <p>Berichtenservice over proefdraaisessie (Whatsapp)</p> <p>Berichtenservice over extensies (mail en website)</p> <p>Berichtenservice over trainingsvluchten</p> <p>In ontwikkeling: berichtenservice over proefdraaien</p>
Burennieuws	Via de website informeert MAA omwonenden over zaken die van invloed kunnen zijn op hun leefomgeving, zoals lesvluchten, bijeenkomsten, maatregelen, werkzaamheden en vergunningen.. Omwonenden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsalert bij updates op deze website.
Burendag 27 september	Open dag
Omgevingsfonds	Ondersteuning in de vorm van kennis delen met betrekking tot hinderbeperkende maatregelen

Bron: Maastricht Aachen Airport

B2

Het uitfaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen.

Businessplan

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

Daarbij is aangegeven dat de volgende stappen worden gezet:

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

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

Stand van zaken per 1 juli 2024

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

Stand van zaken per 1 januari 2025

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

Stand van zaken per 1 juli 2025

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	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	1. Optimalisatie huidig contractmanagement	2023-2026	<ul style="list-style-type: none"> Vergroten van het opbrengend vermogen (+/- 20%)
Ontwikkeling nieuw vastgoed / infrastructuur	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	In afhankelijkheid van masterplan aanvangend met: 1. Nieuwe parkeerplaats	Vanaf 2023	<ul style="list-style-type: none"> Vergroten van het opbrengend vermogen van parkeerinkomsten Optimalisatie van vrachtafhandeling / voorkomen desinvestering

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Upgrade VGN (levensduur verlengend) 3. Upgrade P1 (levensduur verlengend) 4. Start beeldvorming eAviation-cluster / logistiek cluster / retail- en leisure-functie 		<ul style="list-style-type: none"> • 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. Verder lopen gesprekken met het Vista College om de huurovereenkomst 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 erop gericht om met (onder)erfpachthouders 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</p>

	vrachtafhandeling plaats? Waar worden faciliteiten voor e-Aviation gerealiseerd? Enzovoort.
<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. 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 voerterrein de voornaamste doelen zijn. De start van de uitvoering is voorzien voor tweede helft 2025. Gelijktijdig wordt de parkeerplaats P1 aangepakt waarbij rekening wordt gehouden met het masterplan.</p> <p>Als onderdeel van de uitwerking van het masterplan vindt beeldvorming plaats over E-aviation/logistische 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>

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken per 1 januari 2025

Bestaand vastgoed:

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

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

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

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

Verhuur vastgoed en erfpacht gronden

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

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

Ontwikkeling nieuw vastgoed / infrastructuur

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

Realisatie nieuw vastgoed / infrastructuur

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

Gebiedsmanagement

Geen wijziging ten opzichte van peildatum 1 juli 2024.

Diverse externe ontwikkelingen

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

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken per 1 juli 2025

Vastgoedstrategie

Basisonderhoud is een verplichting om activa in stand te houden en vormt daarmee een randvoorwaarde om inkomsten te genereren. Achterstallig onderhoud kan derhalve niet één-op-één worden gerelateerd aan de rentabiliteit van het vastgoed. In de eerste helft van 2025 is een start gemaakt met het concretiseren van de vastgoedstrategie die naar verwachting eind 2025 of begin 2026 gereed zal zijn

In dit proces zijn twee sporen te onderscheiden:

- **Bestaand vastgoed:**

De sales afdeling is versterkt om actiever de markt te benaderen om het huidige leegstaande onroerend goed beter te vermarkten. Hierin speelt het achterstallig onderhoudsprogramma een concrete rol. De huidige technische staat van diverse panden heeft er mede toe geleid dat er sprake is van leegstand. Zodra de panden up-to-date zijn, is de kans om deze marktconform te verhuren groter.

- **Nieuw vastgoed:**

In 2025 is een eerste long list opgesteld met potentiële vastgoed-opportunities. De komende tijd wordt dit nader verkend. Nieuwe investeringen worden slechts gedaan als sprake is van een positieve business case, financiële haalbaarheid (m.a.w. financierbaarheid) en als kan worden onderbouwd dat het nieuw te verwerven vastgoed de doelstellingen in het businessplan dient.

Uitgevoerde werkzaamheden

Bestaand vastgoed:

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

- Renovatie gevels kantoorgedeelte (isolatie en verduurzaming). Afronding voorzien Q3 2025;
- Passagiersterminal; Gevels Q3 2025/vloerafwerking Q2 2026/energievoorziening afgerond;
- Havendienst renovatie: achterstallig onderhoud weggewerkt en uiterlijk in lijn gebracht met passagiersterminal;
- Aviation House daken en waterinstallaties uitgevoerd, gevels en plafonds in uitvoering;
- Overslagloods op onderdelen uitgevoerd (daken, natte ruimten/sanitair, verlichting), overige delen in voorbereiding;

Tevens zijn er voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd voor nieuwe AOH-projecten.

Realisatie nieuw vastgoed / infrastructuur

MAA heeft een voetpad aangelegd van parkeerterrein P2 naar de passagiersterminal. Een klein gedeelte van dit voetpad is tijdelijk. Dit deel wordt meegenomen in het project 'Herinrichting Vliegveldweg' dat momenteel in voorbereiding is en de komende jaren zal worden uitgevoerd.

C2

Groei van passagiers- en cargovluchten.

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

Businessplan

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

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

Stand van zaken per 1 juli 2024

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

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

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

** onder trucking wordt verstaan 'gereden vracht'.

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

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

Voor wat betreft de passagiersbewegingen is de achterstand ook hier hoofdzakelijk te verklaren door de baansluiting. Momenteel wordt het gros van de passagiersvluchten aangeboden door twee maatschappijen die een stabiel aantal vluchten verzorgen. Groei van passagiersvluchten is nodig om het businessplan (op dit punt) te kunnen realiseren.

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

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken 1 januari 2025

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

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

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

** Onder trucking wordt verstaan 'gereden vracht'.

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

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

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

Bron: MAA

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

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

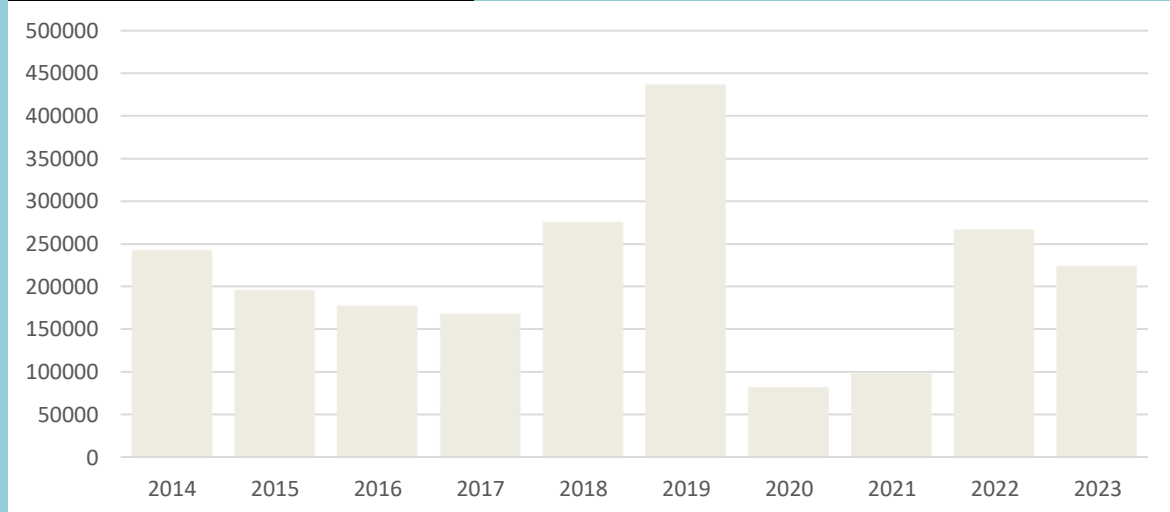
Een belangrijk concurrentievoordeel van MAA ten opzichte van andere luchthavens is het feit dat MAA over haar eigen afhandelingsbedrijf beschikt. Dit geeft de mogelijkheid om een kwalitatief hoogwaardige en snelle afhandeling van vluchten in de markt te zetten; beter dan hetgeen mogelijk is op concurrerende luchthavens. Om dit concurrentievoordeel te benutten zijn echter wel diverse investeringen noodzakelijk. Ten eerste dient de commerciële afdeling versterkt te worden om te bouwen aan het netwerk in de cargowereld. Investeringen in infrastructuur zijn eveneens noodzakelijk om de huidige werkprocessen te kunnen upgraden naar excellente kwaliteitsniveaus. Op korte termijn wordt hierbij gedacht aan bouwkundige aanpassingen in de cargo loods Oost die moeten leiden tot veel efficiëntere werkwijzen dan momenteel gangbaar. Plannen voor lange termijn worden verder uitgewerkt.

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

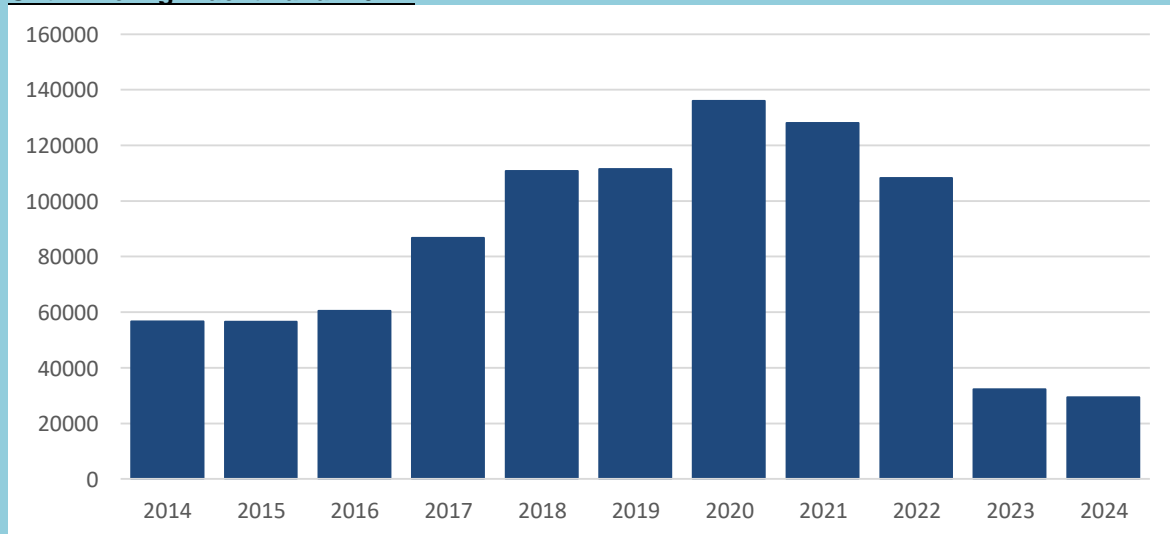
De trucking activiteiten worden beschouwd als non-core business. Doelstelling is om deze activiteiten op termijn af te bouwen ten gunste van de gevlogen vracht.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Ontwikkeling passagiers vanaf 2014:



Ontwikkeling vracht vanaf 2014:



Bron: CBS (door MAA aangeleverd)

Stand van zaken per 1 juli 2025

Naar aanleiding van opmerkingen en vragen bij de behandeling van de eerste voortgangsrapportage in de Statencommissie ESA heeft MAA nogmaals een check op de juistheid van alle cijfers uitgevoerd. Hierbij zijn enkele kleine onvolkomenheden aan het licht gekomen die in onderstaande tabel zijn gecorrigeerd.

De feitelijk gerealiseerde cijfers per periode zijn weergegeven in onderstaande tabel:

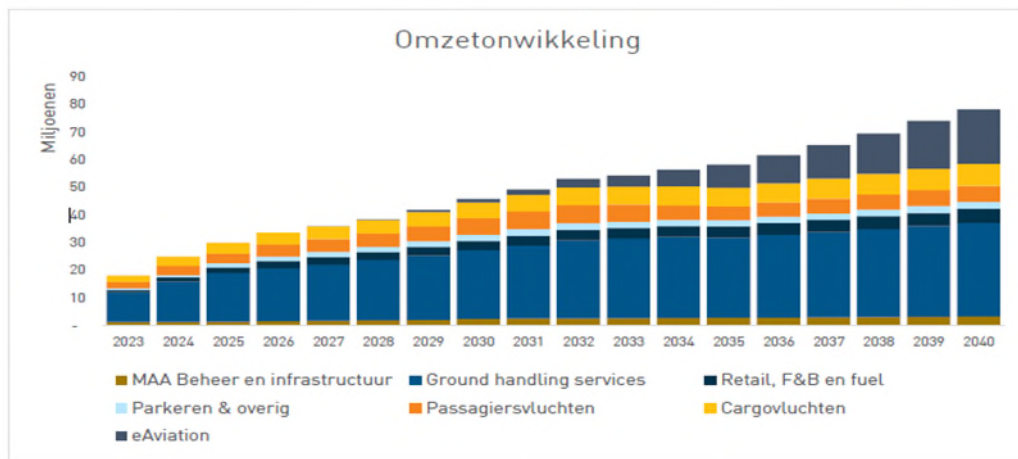
Jaar	2022	2023	2024	H1 2025
Cargo				
<u>Luchtvracht (1^e linie) → infographic 1</u>				
Tonnage gevlogen luchtvracht* → infographic 1a	108.218	32.275	29.448	18.421
Tonnage gereden luchtvracht → infographic 1b	10.787	22.765	5.630	2.234
<i>Totaal luchtvracht</i>	<i>119.006</i>	<i>55.042</i>	<i>35.078</i>	<i>20.655</i>
<u>Wegvracht (2^e linie) → infographic 2</u>				
Tonnage wegvracht****	9	7.851	63.820	16.015
Passagiers				
Aantal passagiers*	266.032	223.152	223.507	77.669
Overige passagiers***	6.753	5.508	7.425	4.428
<i>Totaal passagiers</i>	<i>272.785</i>	<i>228.660</i>	<i>230.932</i>	<i>82.097</i>
Bewegingen**				
Aantal gevlogen luchtvrachtbewegingen	3.266	1.333	1.399	809
Gereden vrachtverkeer (totaal 1 ^e en 2 ^e linie)	29.285	19.040	32.215	10.789
Aantal passagiersbewegingen***	1.959	1.604	1.534	511
Aantal overige vliegbewegingen	8.610	6.024	7.024	2.373
<p>* Conform publicatie CBS</p> <p>** Eén beweging is één inkomende- of één uitgaande vlucht of rit</p> <p>*** Onder 'overige passagiers' en / of 'overige vliegbewegingen' wordt verstaan: general aviation (GA), klein vliegverkeer (bijvoorbeeld lesverkeer), positievluchten, vluchten naar en van onderhoudsboulevard MAA.</p> <p>**** Aantal ton gereden vracht, zoals gepresenteerd in voorgaande voortgangsrapportages, is vanaf deze rapportage (peildatum 1 juli 2025) gesplitst in 'tonnage gereden luchtvracht' en 'tonnage gereden wegvracht'. Dit in lijn met de splitsing tussen luchtvracht en wegvracht zoals uiteengezet in de in bijlage 3 opgenomen Infographic.</p> <p>Onder eerste linie wordt verstaan: de vrachtafhandeling door een luchtvrachtafhandelaar. Dit betekent dat alleen een gespecialiseerde afhandelaar deze werkzaamheden kan uitvoeren. Dit vormt ook de focus MAA.</p> <p>Tweede linie vracht kan ook door niet-luchtvrachtafhandelaar worden uitgevoerd.</p>				

C3

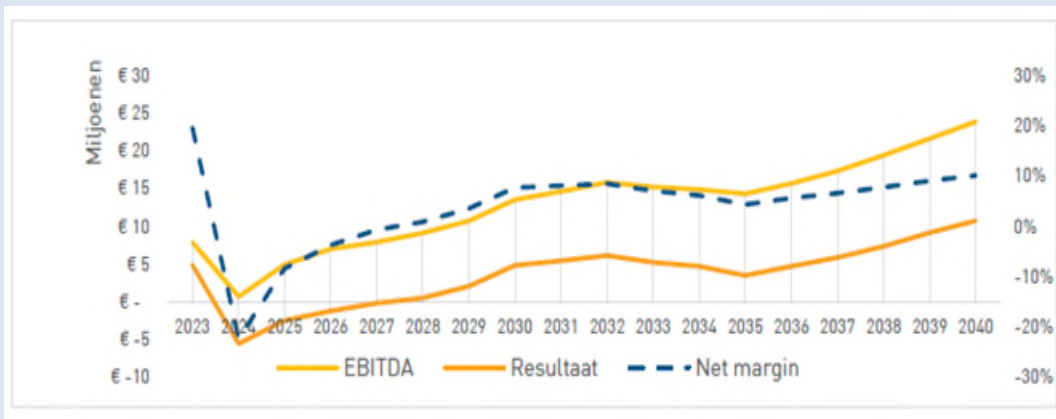
Financieel gezond in 2035.

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 laat het Businessplan een piek in resultaat en net-margin zien als gevolg van de incidentele inhaal NEDAB (ad € 10,9 mln.), welke een bate vormt**.

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

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

Stand van zaken per 31 december 2023

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

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

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

Geconsolideerde gepubliceerde jaarrekening

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

Kasstroom overzicht 2023

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

Geconsolideerde gepubliceerde balans per 31 december 2023

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

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

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

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

Stand van zaken per 1 januari 2025

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

Stand van zaken per 1 juli 2025

In de geconsolideerde jaarrekening van de provinciale deelneming NV HBLM worden MAA BV en MAABI BV als 100% groepsmaatschappijen van NV HBLM aangemerkt. De jaarstukken 2024 zijn in de AvA van 16 juni 2025 vastgesteld. Hieronder worden de geconsolideerd Winst- en Verliesrekening en de geconsolideerde Balans 2024 weergegeven, inclusief de vergelijkende cijfers over 2023 en voorzien van een nadere duiding.

[Winst- en verliesrekening](#)

De jaarrekening 2024 sluit met een negatief netto resultaat van € 11,5 mln. (2023: negatief € 6,789 mln.). Het exploitatieresultaat (Ebitda) 2024 komt uit op negatief € 6,3 mln. (EBITDA: opbrengsten -/- bedrijfslasten +/- afschrijvingen). In 2023 was dit negatief € 4,6 mln. In onderstaande tabel is de winst- en verliesrekening 2024 weergegeven met daarnaast ter vergelijking de cijfers over 2023. De belangrijkste afwijkingen worden nader toegelicht.

Tabel 1: Winst- en verliesrekening NV HBLM 2024

Geconsolideerde Winst-en-verliesrekening (x € 1.000)		
	2024	2023
Netto omzet	16.857	13.099
Overige bedrijfsopbrengsten	5.500	6.141
Som der bedrijfsopbrengsten	22.357	19.240
Personeelskosten	-20.154	-15.665
Overige bedrijfskosten	-8.483	-8.136
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	-3.370	-3.213
Som der bedrijfslasten	-32.007	-27.013
Financiële baten en lasten	-1.823	-1.359
Resultaat voor belastingen	-11.473	-9.132
Belastingen	-30	2.342
Aandeel in het resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	-	-
Netto resultaat	-11.503	-6.789

De groei van de netto omzet in 2024 van € 3,75 mln. komt voort uit toename uit afhandelingsgelden op trucking-activiteiten (plus € 3,0 mln.) en parkeergelden van zowel vliegtuigen als passagiers (plus € 1 mln.) en een afname van landingsgelden (minus € 0,3 mln.). De overige bedrijfsopbrengsten van € 5,5 mln. betreft de NEDAB-bijdrage van de Provincie.

De toename van de personeelskosten in 2024 komt enerzijds voort uit de toename in uitzendkrachten in verband met de toename in trucking-activiteiten (een plus van 35 uitzendkrachten t.o.v. 2023) en anderzijds uit een sterke autonome loonstijging binnen de CAO voor de beveiligingssector. Het gemiddeld aantal medewerkers in loondienst was met 184,3 fte in 2024 lager dan de gemiddeld 186,9 fte in 2023. De overige bedrijfskosten zijn in 2024 met circa € 0,35 mln. hoger dan in 2023. Naast enkele kleine plussen en minnen in de typen bedrijfskosten, komt de stijging vrijwel volledig voort uit een stijging van de onderhoudskosten voor de verwerking van PFAS-gronden. Hiermee werd tot 2024 in de budgetten geen rekening gehouden.

Financiële balans

Onderstaand is de balans per ultimo 2024 weergegeven met daarbij ter vergelijking cijfers over 2023. De belangrijkste afwijkingen worden nader toegelicht.

Tabel 2: Financiële balans NV HBLM 2024

Geconsolideerde Balans per 31 december (x € 1.000)		
	2024	2023
Vaste activa		
<i>Materiële vaste activa</i>	54.999	48.328
<i>Financiële vaste activa</i>	2.342	2.342
	57.341	50.670
Vlottende activa		
<i>Vorraden</i>	–	53
<i>Vorderingen</i>	9.706	10.491
<i>Liquide middelen</i>	5.240	15.708
	14.946	26.252
Balanstotaal	72.287	76.922
Passiva		
<i>Groepsvermogen</i>	21.982	25.742
<i>Vorzieningen</i>	430	35
<i>Langlopende schulden</i>	42.608	43.557
	65.020	69.334
<i>Kortlopende schulden</i>	7.267	7.588
Balanstotaal	72.287	76.922

Activa:

De materiële vaste activa zijn in 2024 met € 7,7 mln. toegenomen ten opzichte van 2023. De voornaamste mutaties hierin zijn investeringen in Baan en platformen (€ 2,0 mln.), Bedrijfsgebouwen en -terreinen (€ 7,7 mln.) en de reguliere jaarlijkse afschrijvingen (-€ 3,4 mln.).

De onderneming heeft ultimo 2024 € 5,24 mln. aan liquide middelen (2023: 15,71 mln.) De daling komt voor € 7,79 mln. voort uit de kasstroom van de operationele activiteiten en voor het overige uit het verschil tussen de investeringen en de financiering daarvan. In 2025 verwacht de deelneming (in de financiële activiteiten) een rekening-courantlening van BPMAA BV groot € 5,5 mln. terug te ontvangen.

Passiva:

Ten opzichte van 2023 daalt het eigen vermogen (groepsvermogen) in 2024 met € 3,76 mln. Dit is het verschil tussen het negatief netto resultaat van € 11,5 mln. en de agiostortingen van € 7,7 mln. door Provincie Limburg ten behoeve van achterstallig onderhoud.

In 2024 is een voorziening grondherstel van € 430.000 getroffen ten behoeve van verwachte verplichtingen ten aanzien van nog te saneren PFAS-gronden (voorafgaand aan mogelijke grondwerken).

Op de langlopende schulden is in 2024 voor € 950.000 afgelost. Dit betreft een aflossing op een oude restantlening van Rabobank van jaarlijks € 250.000 (tot kwartaal 1 2027) en de aflossingen aan de Provincie. De (huur van) Cargoloods Oost van de Provincie wordt op de balans van HBLM als financial lease aangemerkt en derhalve ook tot de langlopende schuld gerekend.

Rentabiliteit

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat MAA in 2023 en 2024 een netto verlies van € 6,8 miljoen respectievelijk € 11,5 miljoen heeft gerealiseerd. Deze verliezen zijn groter dan in het businessplan

2022 waren voorzien. De rentabiliteit op het totaal vermogen (RTV) bedraagt over deze jaren –9% respectievelijk –13%. Met andere woorden: MAA heeft in 2023 en 2024 geen positief rendement op het geïnvesteerde vermogen gegenereerd.

7. Visie Gedeputeerde Staten

Stoplichten

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

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

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

A. Duurzame luchthaven

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

B. Omgevingsbewuste luchthaven

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

C. Toekomstbestendige luchthaven

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

Toelichting

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

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

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

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

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

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

Gedeputeerde Staten constateren dat de ontwikkeling van MAA achterblijft bij de in het Businessplan 2022 beschreven groei. Gedeputeerde Staten volgen de ontwikkelingen nadrukkelijk en hebben hun zorgen hierover opnieuw indringend kenbaar gemaakt aan de Raad van Commissarissen en de bestuurder van NV HBLM. Ook wordt dit besproken met medeaandeelhouder RSG. Tegelijkertijd zien Gedeputeerde Staten aanknopingspunten voor herstel doordat MAA verlieslatende activiteiten beëindigt, nieuwe maatschappijen aantrekt en strikt stuurt op de verhouding tussen kosten en baten. Op die manier wordt er gewerkt aan een structurele gezondere basis.

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

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

Zoals de heer Meijs op diverse momenten, ook in het openbaar, heeft aangegeven acht hij de in het Businessplan 2022 voor het jaar 2030 genoemde doelstellingen haalbaar. Deze mening is hij nog steeds toegedaan.

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

Gedeputeerde Staten onderkennen dat de situatie bij MAA niet van vandaag op morgen zodanig zal veranderen dat de luchthaven op korte termijn in overeenstemming met het businessplan uit 2022 wordt geëxploiteerd. Dat kost tijd en vergt een goede strategische koers. Beide aandeelhouders hebben het vertrouwen dat MAA hierin de juiste stappen zet.

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> <p>Gedeputeerde Staten monitoren de voortgang van de procedures en schakelen waar nodig met de relevante stakeholders zoals MAA, gemeenten en het ministerie.</p>
4.	<p>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.</p> <p>Het risico voor de Provincie zit in de afwaardering van de deelneming op haar balans. Ook gedane investeringen hebben dan geen waarde meer.</p> <p>De Provincie heeft haar belang in NV HBLM in haar balans gewaardeerd voor € 23,7 mln., en hier tegenover voor mogelijke (afwaarderings-) risico's een risicoreserve gevormd van € 15,2 mln..</p>	<p>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.</p>
5.	<p>De Provincie loopt het risico dat de rente en aflossingen op de verstrekte leningen niet of niet geheel kunnen worden terugbetaald.</p> <p>Aan alle rente en aflossingsverplichtingen is per 1 januari 2025 voldaan. Het maximale risico dat de</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. Indien de financiële ontwikkelingen of omstandigheden daar aanleiding toe geven, spreken GS (samen met aandeelhouder</p>

provincie loopt betreft het niet terugontvangen van de uitstaande hoofdsommen. Per 1 januari 2025 bedragen deze in totaliteit: € 36,05,9 mln.	Schiphol) de bestuurder en/of de RvC van NV HBLM daarop aan.
---	--

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

9. Inzet provinciale middelen

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

~~De Provincie Limburg ontvangt ook inkomsten vanuit MAABI BV, enerzijds voor de verhuur van Cargoterminal (Oost) welke eigendom is van de Provincie Limburg en anderzijds rentevergoedingen voor de verstrekte financieringengeldleningen. Deze inkomsten zijn (voor het eerst) [eveneens](#) opgenomen in de ~~Voortgangsrapportage~~ [onderstaande tabellen](#).~~

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

Financieel overzicht Maastricht Aachen Airport						
Naam	Beschikbaar	Uitbetaald (per 1-1-2025)	Uitbetaald (per 1-7-2025)	Restant budget (per 1-7-2025)	Restant budget achterstallig onderhoud (per 1-7-2025)	PS-besluit
Achterstallig onderhoud (dekking eenmalige (inhaal) NEDAB	€ 10.900.000	€ 0	€ 0 € 2.180.000	€ 0	€ -10.900.000 € 8.720.000	16-12-2022
Achterstallig onderhoud (agiokapitaal)	€ 23.900.000	€ 3.138.650 € 7.743.949	€ 7.743.949 € 12.481.449	€ 0	€ -16.156.051 € 11.418.551	02-06-2022 16-12-2022
Achterstallig onderhoud (lening)	€ 35.200.000	€ 35.200.000	€ 35.200.000	€ 0	€ 0	02-06-2022
NEDAB 2025 (jaarlijks € 5,5 mln.)	€ 5.500.000	€ 5.500.000 € 0	€ 5.500.000 € 2.750.000	€ 0 € 2.750.000		02-06-2022 16-12-2022

Vortex schade	€ 133.000	€ 0	€ 0-	€ 133.000		n.v.t.
Bijdrage aan Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA (2023 t/m 2027)	€ 8.750.000	€ 0 € 851.840	€ 1.750.000 € 1.601.600	€ 7.000.000 € 6.296.560		16-12-2022
Revolverende uitbreidings-investeringen luchthaven MAA	€ 13.000.000	€ 7.512.449 € 7.905.411	€ 7.909.806 € 7.905.411	€ 5.090.194 € 5.094.589		16-05-2014 09-10-2015
Bijdragen van de gemeenten Beek, Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen*	€ 6.000.000	€ 2.400.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000		n.v.t.
Lening MAABI (aanleg platform)	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 0		16-05-2014 09-10-2015
Bijdrage beveiligings- en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 400.000		13-12-2019
<i>Totaal restant budget Achterstallig onderhoud t.b.v. transitie MAA</i>					€ -27.056.051 € 20.138.551	16-12-2022
* Provincie heeft € 5.290.000 van gemeenten ontvangen. Hiervan is reeds € 2.400.000 ten gunste van aan-MAA gekomen betaald.						

Inkomsten voor Provincie Limburg vanuit MAA

Naam		Ontvangen (per 1-1-2025)	Ontvangen (per 1-7-2025)	PS- besluit
Huur ontvangsten Cargoterminal Oost (Totaal vanaf 1-1-2023 excl. BTW-en-2024)	€ -1.136.920	€ 1.136.920	€ 0 € 1.431.410	9-10-2015
Rente ontvangsten geldleningen (Totaal vanaf 1-1-2023-en-2024)	€ -2.058.180	€ 2.058.180	€ 0 € 2.693.650	16-05-2014 09-10-2015
Totale ontvangsten (vanaf 1-1-2023-en-2024)	€ -3.195.100	€ 3.195.100	€ 4.125.060	n.v.t.

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

Verstreckte provinciale financieringengeldleningen.

Op dit moment zijn twee leningen aan MAABI BV verstrekt. Bij de eerste lening (verstrekt in 2016) wordt de annuïteit (rente en aflossing) op het de laatste dag einde van elk kalenderjaar betaald ontvangen. Bij de tweede lening (verstrekt in 2023 ten behoeve van de baanrenovatie) wordt de annuïteit (rente en aflossing) per elk kwartaal betaald ontvangen. De annuïteiten zijn tijdig ontvangen en er zijn geen achterstanden in de te ontvangen rente en aflossing.

De belangrijkste gegevens van beide leningen zijn hieronder opgenomen:

Omschrijving	Bedrag
Datum verstrekte lening: 23 maart 2016	23 maart 2016
Doel: Financieren van investering in een platform voor de luchtzijdige ontsluiting van de cargoterminal.	
Oorspronkelijke nominale hoofdsom lening	€ 2.000.000
Kenmerken: Looptijd: 25 jaar Aflossingsvorm: annuïtair (per jaar, in op 31 december); Rente 4,22%, 25 jaar vast; Annuïteit € 131.018 per jaar.	
Annuïteit (rente + aflossing) per jaar	€ 131.018
Restant hoofdsom per 1 januari 2024	€ 1.536.282
Betaalde rente in 2024	€ 67.634
Aflossingen in 2024	€ 66.362
Restant hoofdsom per 1 januari 2025	€ 1.536.280

Omschrijving	Bedrag
Datum verstrekte lening: 12 mei 2023	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; Totaal aan Annuïteiten € 1.902.252 per jaar (per kwartaal te ontvangen).	
Annuïteit (rente + aflossing) per kwartaal	€ 475.563
Restant hoofdsom per 1 januari 2024	€ 34.524.442
Betaalde rente in 2024	€ 1.220.765
Aflossingen in 2024:	€ 681.486
Restant hoofdsom per 1 januari 2025	€ 34.351.834

Bron: Cluster Financiën Provincie Limburg, onderdeel treasury.

10. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten

Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten

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

Moties en toezeggingen

Met betrekking tot de luchthaven lopen op peildatum 1 januari 2025 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	<p>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.</p>	<p>25-09-2024 Behandeling kan geschieden nadat de minister van LVVN de definitieve Wnb-vergunning heeft verleend.</p> <p>12-11-2024 Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning wet Natuurbescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993).</p> <p>29-01-2025 Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC-00674503). Vanwege de relatie met de GRE-west zal ook toezegging 2924 bij de opvolging van de motie worden betrokken. https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/825c18af-afab-4c33-a75a-a1b5d087430a?documentId=7058538c-165a-41de-bad2-711d3962479a</p> <p>03-04-2025 Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC-00674503).</p>

		<p>Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning Wet natuurbescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993) https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/be541325-7791-4789-acfe-131747a9731d?documentId=de3f806a-c249-4d0b-8f2d-882c7a77c0a9. Dat is inmiddels gebeurd. De minister heeft de Wnb-vergunning echter nog niet vastgesteld. Dit is een gevolg van het feit dat het Rijk zich beraadt op de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State op 18 december 2024 en op mogelijke oplossingen in dat kader.</p> <p>Eerst als de minister van LVVN de WNB-vergunning heeft afgegeven kan het PIP door PS worden behandeld en vastgesteld.</p> <p>Vanwege de relatie met de GRE-west zal ook T9218 bij de opvolging van de motie worden betrokken.</p> <p>06-05-2025</p> <p>Op 9 juli 2024 zijn PS geïnformeerd over de stand van zaken over de opvolging motie 2948 (DOC-00674503). Op 29 oktober 2024 is een MPH aan PS gestuurd waarin is aangegeven dat LVVN een nieuwe vergunning wet Natuurbescherming ter visie zal leggen (GS DOC-00704993). Dat is inmiddels gebeurd. De minister heeft de Wnb-vergunning echter nog niet vastgesteld. Dit is een gevolg van het feit dat het Rijk zich beraadt op de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State op 18 december 2024 en op mogelijke oplossingen in dat kader. Eerst als de minister van LVVN de Wnb-vergunning heeft afgegeven kan het PIP door PS worden behandeld</p>
--	--	---

		en vastgesteld. Vanwege de relatie met de GRE-west zal ook T9218 en T9596 bij de opvolging van de motie worden betrokken.
M 3109	Gewijzigde Motie 3109 Van Bijnen inzake budget-omgevingsfonds. Reopen het college van Gedeputeerde Staten op : De 2e tranche van 1,75 miljoen euro welke is overgeboekt naar 2028 op afroep beschikbaar te stellen op het moment dat het bestuur van het Omgevingsfonds Maastricht-Aachen airport dit noodzakelijk acht voor de taken gesteld in het fonds.	27-8-2024 Zie MP (kenmerk: DOC-00672466) 13-09-2024 Uitgevoerd

	Toezeggingen	Stand van zaken
T 9521	Gedeputeerde Satijn zegt u toe bij de volgende voortgangsrapportage MAA een nieuwe basisrapportage aan te reiken.	12-11-2024 Zie Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, brief GS van 5-11-2024 (GS-DOC-00701588). 21-11-2024 Uitgevoerd
T 9349	Gedeputeerde Satijn zegt toe de nieuwe CEO van HBLM, die voor de zomer zal aantreden, uit te nodigen voor een kennismaking met 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. 19-12-2024 De kennismaking staat gepland voor de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025. 31-01-2025 De kennismaking staat geagendeerd voor de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025. 14-02-2025 Uitgevoerd.
T 9333	Gedeputeerde Satijn zegt toe om een jaar na de start van het Omgevingsfonds in de voortgangsrapportage (peildatum 1 januari	26-09-2024 In de voortgangsrapportage 'Transitie MAA' met peildatum 1

	<p>2025) te rapporteren over de activiteiten die het bestuur van de stichting in 2024 heeft uitgevoerd.</p>	<p>januari 2025 wordt aan deze toezegging invulling gegeven.</p> <p>12-11-2024 In de voortgangsrapportage 'Transitie MAA' met peildatum 1 januari 2025 wordt aan deze toezegging invulling gegeven.</p> <p>31-01-2025 In de voortgangsrapportage 'Transitie MAA' met peildatum 1 januari 2025 wordt aan deze toezegging invulling gegeven.</p> <p>28-03-2025 Het college zal hier in het kader van de behandeling van SIS 4.0 voor alle deelnemingen nog een standpunt innemen.</p> <p>06-05-2025 Is verwerkt. Zie Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA', brief GS van 8-4-2025 (GS DOC-00739336).</p> <p>16-05-2025 Uitgevoerd.</p>
T 9271	<p>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'.</p>	<p>26-09-2024 Op 23 februari 2024 hebben de bestuurder en de RvC van de Stichting Omgevingsfonds in een informatiesessie voor PS een toelichting op de invulling gegeven. Daarbij is toegelicht dat men met bedrijven op en rond de luchthaven in gesprek is om te komen tot aanvullende bijdragen van deze bedrijven aan het Omgevings-fonds en dat men de hulp van de Provincie zou inroepen als dit niets zou opleveren.</p> <p>20-12-2024 Op 23 februari 2024 hebben de bestuurder en de RvC van de Stichting Omgevingsfonds in een informatiesessie voor PS een</p>

		<p>toelichting op de invulling gegeven. Daarbij is toegelicht dat men met bedrijven op en rond de luchthaven in gesprek is om te komen tot aanvullende bijdragen van deze bedrijven aan het Omgevings-fonds en dat men de hulp van de Provincie zou inroepen als dit niets zou opleveren.</p> <p>31-01-2025 Op 23 februari 2024 hebben de bestuurder en de RvC van de Stichting Omgevingsfonds in een informatiesessie voor PS een toelichting op de invulling gegeven. Daarbij is toegelicht dat men met bedrijven op en rond de luchthaven in gesprek is om te komen tot aanvullende bijdragen van deze bedrijven aan het Omgevings-fonds en dat men de hulp van de Provincie zou inroepen als dit niets zou opleveren.</p> <p>28-03-2025 Op 23 februari 2024 hebben de bestuurder en de RvC van de Stichting Omgevingsfonds in een informatiesessie voor PS een toelichting op de invulling gegeven. Daarbij is toegelicht dat men met bedrijven op en rond de luchthaven in gesprek is om te komen tot aanvullende bijdragen van deze bedrijven aan het Omgevings-fonds en dat men de hulp van de Provincie zou inroepen als dit niets zou opleveren.</p> <p>11-04-2025 Uitgevoerd.</p>
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 deelrealisatie 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	<p>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</p>

	<p>aan de werkgelegenheidscijfers. Termijn sonderende bespreking is najaar 2023. Deze wordt in de voorraadagenda opgenomen en zo mogelijk gecombineerd met toezegging 9271.</p>	<p>die vervolgens met de gegevens van peildatum 1 juli 2024 aan PS wordt voorgelegd.</p> <p>12-11-2024: Zie Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, brief GS van 5-11-2024 (GS-DOC-00701588).</p> <p>21-11-2024 Uitgevoerd</p>
T 9227	<p>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.</p>	<p>26-9-2024 In de voortgangsrapportages, voor de eerste keer de rapportage met als peildatum 1 januari 2025, zal de voortgang worden gerapporteerd.</p> <p>12-11-2024 Zie Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, brief GS van 5-11-2024 (GS DOC-00701588).</p> <p>18-11-2024 Afdoening is aangehouden in CIE ESA november 2024. Toezegging is opgenomen in het hierboven genoemde SV met als opmerking dat de informatie opgenomen wordt in de VGR peildatum 1-1-25. Aanhouden tot deze VGR voorligt.</p> <p>31-01-2025 Zie Statenvoorstel inzake Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA' met als peildatum 1 juli 2024, brief GS van 5-11-2024 (GS DOC-00701588).</p> <p>28-03-2025 Is verwerkt in voorliggende eerste voortgangsrapportage bij onderdeel 2 'Stand van zaken Omgevingsfonds'.</p> <p>06-05-2025</p>

		<p>Is verwerkt in eerste voortgangsrapportage bij onderdeel 2 'Stand van zaken Omgevingsfonds'.</p> <p>Zie Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA', brief GS van 8-4-2025 (GS DOC-00739336).</p>
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.	<p>24-09-2024 Behandeling van het PIP Proefdraaien kan geschieden nadat de minister van LVVN de definitieve Wnb-vergunning heeft verleend.</p> <p>20-12-2024 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GS DOC-00704993).</p> <p>31-01-2025 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GS DOC-00704993) https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/be541325-7791-4789-acfe-131747a9731d?documentId=de3f806a-c249-4d0b-8f2d-882c7a77c0a9</p> <p>2-4-2025 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen (GS DOC-00704993).</p> <p>Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan de orde zal komen, alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging.</p> <p>06-05-2025 Bij MPH d.d. 29 oktober 2024 zijn PS geïnformeerd over het feit dat LVVN een nieuwe ontwerp Wnb-vergunning ter visie zal leggen</p>

		(GSDOC-00704993). Hetgeen betekent dat het PIP later dan voorzien in PS aan de orde zal komen, alsdan zullen we uitvoering geven aan de toezegging.
T 9596	Gedeputeerde Satijn zegt Provinciale Staten toe bij MAA zullen navragen of het mogelijk c.q. wenselijk is om de bestaande Test Run Site (TRS) zodanig aan te passen dat de opening naar het noorden wordt gericht en om de brandweer oefenplaats te vernieuwen.	20-12-2024 In voorbereiding 29-01-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 28-03-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948. 06-05-2025 Wordt meegenomen in de uitwerking van motie 2948 in het kader van de behandeling van het PIP.
T 9602	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat alle fracties komende week nogmaals de mogelijkheid zal worden geboden om per mail op de format van de basisrapportage te reageren; voor zover zij hun wensen en suggesties en vragen niet reeds in de commissievergadering hebben ingebracht. In het gewijzigde Statenvoorstel dat vóór 13 december 2024 aan PS wordt aangeboden zullen GS aangeven hoe met de tijdens de commissievergadering en de emailronde ingebrachte wensen en suggesties bij de eerste voortgangsrapportage zal worden omgaan.	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS DOC-00726459). 17-01-2025 Uitgevoerd.
T 9603	Gedeputeerde Satijn zegt toe in overleg met het Omgevingsfonds te bezien op welke wijze Provinciale Staten vóór 14 februari 2025 meer inzicht kan worden geboden in de werking van het fonds en de besteding van de door de Provincie toegekende middelen.	19-12-2024 Wordt opgepakt 27-01-2025 Zie mededeling portefeuillehouder inzake toezegging 9603. https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/400e95cd-74b7-44f5-86d6-1e32c9d587c9?documentId=d36ef9bf-8a57-4fa2-bcb1-df13579b0c81 Informatiesessie presentatie bestuurder Omgevingsfonds staat geagendeerd op 21 februari 2025. 14-02-2025 Uitgevoerd.

T 9604	Gedeputeerde Satijn zegt toe om vóór 20 december 2024 te informeren over de planning van de procedures in het kader van de Wnb-vergunning en het luchthavenbesluit (incl. mer-beoordelingsnotitie).	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS DOC-00726459). 17-01-2025 Uitgevoerd.
T 9605	Gedeputeerde Satijn zegt toe na te gaan of bij de NEDAB-kosten onderscheid wordt gemaakt tussen de douaniers die in- en de douaniers die uitklaren en dat hij Provinciale Staten hierover vóór 11 december 2024 zal informeren.	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS DOC-00726459). 17-01-2025 Uitgevoerd.
T 9606	Gedeputeerde Satijn zegt toe de vraag over de prognose van de geluidshinder, zoals in 2022 gedeeld maar aangevuld met elektrische vliegtuigen; vóór 11 december 2024 technisch te laten beantwoorden; mits deze informatie beschikbaar is.	11-12-2024 Zie MPH van 10-12-2024 (GS DOC-00726459). 17-01-2025 Uitgevoerd.
T 9607	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat hij op 14 februari 2025 als aandeelhouder van NV HBLM een eerste reflectie zal geven op de door de CEO van HBLM in het vertrouwelijke deel van de vergadering van de Statencommissie ESA gepresenteerde plannen en maatregelen.	19-12-2024 Wordt opgepakt 31-01-2025 Wordt opgepakt. 28-03-2025 Gedeputeerde Satijn heeft hier op 14 februari 2025 gevolg aan gegeven. 11-04-2025 Uitgevoerd.
T 9608	Gedeputeerde Satijn zegt toe in GS aan de orde te stellen hoe met betrekking tot rapportages over de stand van zaken en voortgang van deelnemingen met het (tussentijds) rapporteren van (half)jaarcijfers, korte en lange termijn prognoses en (het kwantificeren van) risico's.	19-12-2024 Wordt opgepakt Gedeputeerde Staten dienen hierover voor alle deelnemingen nog een standpunt in te nemen. 25-6-2025 Zie MPH (T9633, T9608, T9522, T9643) van 24-6-2025 (GS DOC-00781757).
T 9609	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat in overleg met de CEO van NV HBLM te bezien welke zaken die tijdens het besloten deel van de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025 aan de orde komen in een openbare samenvatting van dat overleg kunnen worden opgenomen.	19-12-2024 Wordt opgepakt 31-01-2025

		<p>Wordt in het kader van de eerste voortgangsrapportage 'Transitie MAA' (peildatum 1 januari 2025) opgepakt.</p> <p>28-03-2025 Gelet op de berichtgeving in de media over het besloten deel van de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025, is in overleg met de Griffie besloten om aan deze toezegging verder geen invulling te geven.</p> <p>11-04-2025 Uitgevoerd.</p>
T 9628	<p>Gedeputeerde Satijn zegt toe de volgende elementen mee te nemen in de voortgangsrapportage met peildatum 1 januari 2025:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de meerwaarde van Schiphol; • informatie omtrent de emissie van zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof, voor zover tijdig beschikbaar en voor zover daar niet anderszins over wordt gerapporteerd. 	<p>19-12-2024 Wordt opgepakt</p> <p>31-01-2025 Wordt in het kader van de eerste voortgangsrapportage 'Transitie MAA' (peildatum 1 januari 2025) opgepakt.</p> <p>28-03-2025 Is verwerkt in de eerste voortgangsrapportage 'Transitie MAA' (peildatum 1 januari 2025).</p> <p>06-05-2025 Zie Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA', brief GS van 8-4-2025 (GS DOC-00739336).</p>
T 9629	<p>Gedeputeerde Satijn gaat na of het mogelijk is om te onderzoeken in de voortgangsrapportages NV HBLM te benchmarken met andere luchthavens en zo ja in welke vorm de resultaten kunnen worden gepresenteerd.</p>	<p>19-12-2024 Wordt opgepakt</p> <p>31-01-2025 Wordt in het kader van de eerste voortgangsrapportage 'Transitie MAA' (peildatum 1 januari 2025) opgepakt.</p> <p>28-03-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden nog onderzocht.</p>

		<p>06-05-2025 De mogelijkheden om te benchmarken worden onderzocht.</p>
T 9630	<p>Gedeputeerde Satijn zegt toe in een mededeling portefeuillehouder terug te komen op het onderzoeken van de meerwaarde van MAA voor de in het beleidskader economie gestelde doelen.</p>	<p>19-12-2024 Wordt opgepakt</p> <p>29-01-2025 Wordt opgepakt</p> <p>06-05-2025 Nog in behandeling.</p>
T 9631	<p>Gedeputeerde Satijn zegt toe om, mede op grond van de ervaringen met de besloten kennismaking met de heer Joost Meijs op 14 februari 2025, te verkennen of het mogelijk c.q. wenselijk is om de behandeling van voortgangsrapportages inzake deelnemingen, waaronder NV HBLM, in de Statencommissie ESA deels in beslotenheid te laten plaatsvinden.</p>	<p>19-12-2024 Wordt opgepakt</p> <p>31-01-2025 Wordt opgepakt.</p> <p>01-04-2025 Gelet op de berichtgeving in de media over het besloten deel van de vergadering van de Statencommissie ESA op 14 februari 2025, wordt in beginsel afgezien van het op grotere schaal organiseren van dergelijke bijeenkomsten.</p> <p>11-04-2025 Uitgevoerd.</p>
T 9632	<p>Gedeputeerde Satijn zegt toe in de aandeelhoudersvergadering van NV HBLM in te brengen dat het raadzaam is om alleen investeringen te doen die bijdragen aan het verhogen van de aantallen passagiers en vrachtluchten.</p>	<p>19-12-2024 Wordt opgepakt</p> <p>Gedeputeerde Satijn heeft deze opmerking ingebracht in de AvA van december 2024.</p> <p>Toezegging is uitgevoerd.</p> <p>31-01-2025 Gedeputeerde Satijn heeft dit punt ingebracht in de AvA van NV HBLM op 20 december 2024.</p> <p>14-02-2025 Uitgevoerd.</p>

T 9633	Gedeputeerde Satijn zegt toe na te gaan of het technisch mogelijk is om voor deelnemingen betrouwbare indicatoren te ontwikkelen die minimaal een half jaar van tevoren kunnen signaleren of er aanvullende financiering van de aandeelhouders nodig is.	<p>19-12-2024 Wordt opgepakt</p> <p>Gedeputeerde Staten dienen hierover voor alle deelnemingen nog een standpunt in te nemen.</p> <p>25-6-2025 Zie MPH (T9633, T9608, T9522, T9643) van 24-6-2025 (GS DOC-00781757).</p>
--------	--	--

Planning

Besluitvorming PIP Proefdraaien door Provinciale Staten (~~Q2 2025~~) (Q1 2026)

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

Te verwachten mijlpalen

Thans niet voorzien.

Toekomstige besluitvorming/ betrokkenheid door PS

~~Behandeling eerste voortgangsrapportage (mei 2025)~~

Behandeling tweede voortgangsrapportage (~~oktober~~ november 2025)

Behandeling derde voortgangsrapportage (Q2 2026)

11. Projectbeheer en projectbeheersing

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

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

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

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

Deel II

Overige informatie

A. Meldingen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer

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

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

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

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

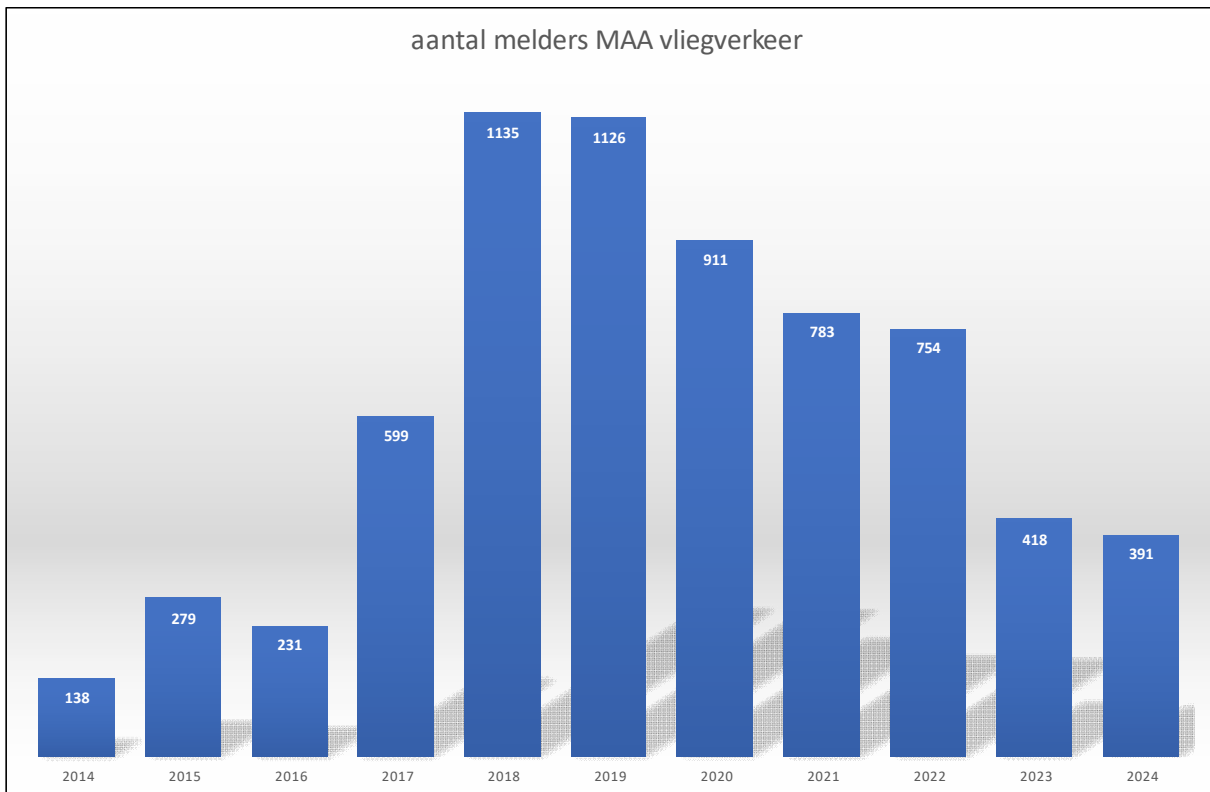
Periode	Totaal		Melders die tussen 1 en 50 meldingen doen		Melders die meer dan 50 meldingen doen	
	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
1 ^e kwartaal 2022	370	17.586	303	2.514	67	15.072
2 ^e kwartaal 2022	426	19.374	352	2.924	74	16.450
3 ^e kwartaal 2022	503	21.221	426	3.162	77	18.059
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
3 ^e kwartaal 2024	260	7.900	227	1.663	33	6.237
4 ^e kwartaal 2024	153	4.221	132	879	21	3.342
1 ^e kwartaal 2025	143	4.812	121	907	22	3.905
2 ^e kwartaal 2025	204	6.887	172	1.145	32	5.742

Bron: KICL

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

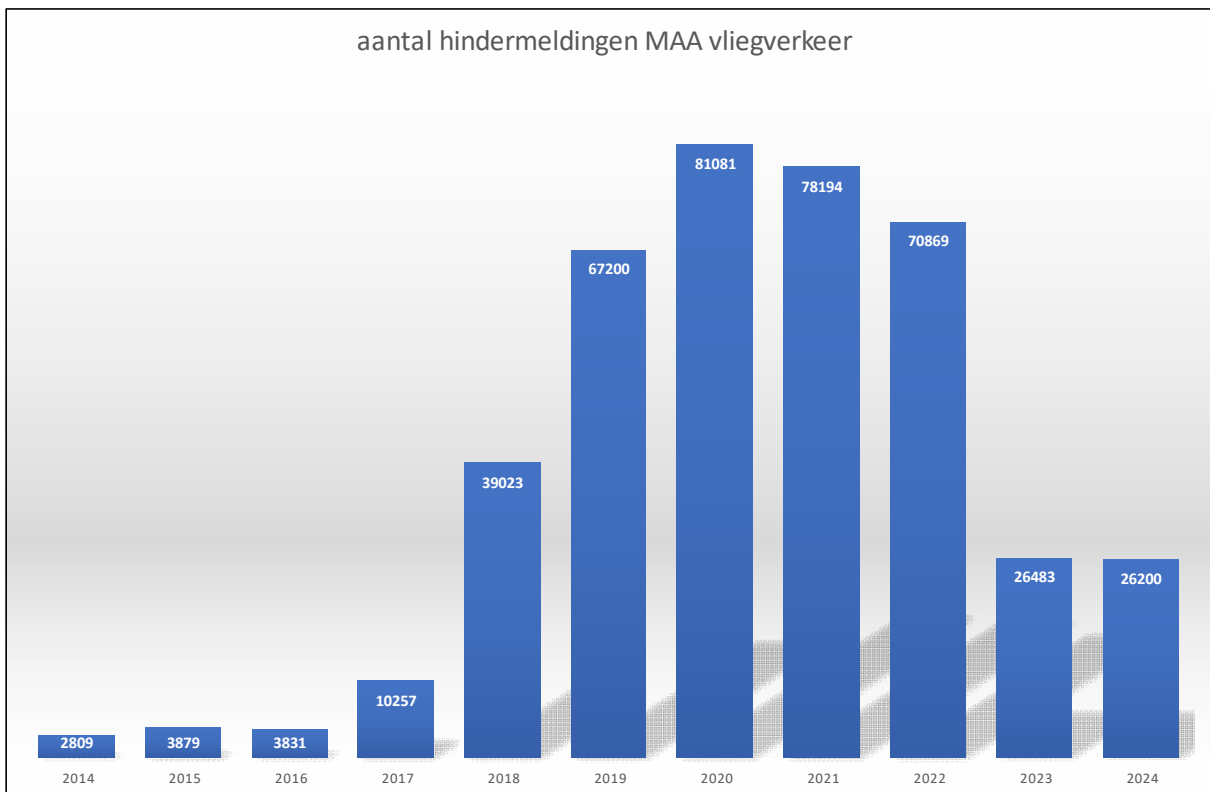
De volgende twee grafieken laten voor de jaren 2014 tot en met 2024 per jaar de aantallen meldingen over vliegbewegingen van en naar MAA en de aantal melders zien.

Grafiek 1.: Het aantal melders over hinder MAA-vliegverkeer periode 2014 tot en met 2024.



Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

Grafiek 2.: Het aantal meldingen over hinder MAA-vliegverkeer periode 2014 tot en met 2024.



Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

Tabel 1: Overzicht aantal vliegbewegingen naar type vliegtuig.

Vliegbewegingen per vliegtuigtype						
	2021	2022	2023	2024	2025	
					(Q1-Q2).	(Q3-Q4)
A300 serie H/B	0	14	0	0	3	
A310 serie H/B	282	211	70	4	4	
A320 serie M/B	333	460	253	824	308	
A320-NEO M/B	0	10	26	98	65	
A330 serie H/B	503	335	228	118	2	
A343 serie H/B	2	6	0	0	0	
A350 serie H/B	75	20	0	0	0	
AT72 serie M/B	512	510	444	536	261	
B735 serie M/B	0	17	10	0	0	
B737 serie M/B	650	1539	1285	697	298	
B737-MAX M/B	4	46	110	316	158	
B747-200 H/B	34	196	2	0	0	
B747-400 H/B	404	390	106	108	28	
B747-800 H/B	0	6	0	0	2	
B752 serie M/B	203	24	0	0	0	
B767 serie H/B	6	0	0	6	4	
B777 serie H/B	2324	1488	476	360	306	
B787 serie H/B	241	48	2	0	2	
IL62	4	0	0	0	0	
IL76	2	0	0	0	0	

Bron: Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

In deze voortgangsrapportages is het niet mogelijk om bovenstaande tabel interactief op te nemen om het voor de lezer mogelijk te maken op bepaalde vliegtuigtypen in te zoomen of om bepaalde selecties te maken. We hebben de suggestie vanuit Provinciale Staten doorgeleid aan het KICL met het verzoek om te bezien of het mogelijk is om zo'n interactieve module op de website van het KICL op te nemen. [Het KICL staat op zich positief tegenover dit idee, maar heeft geen middelen om dit te realiseren.](#)

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.

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

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

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

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

Subsidiebeschikking

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

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

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

Bij de behandeling van het Statenvoorstel Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport op 16 december 2022 is de 3^e gewijzigde motie 2946, Mertens c.s. aangenomen. Die motie luidt als volgt: *"Draagt het college op: 'Het omgevingsfonds alleen maar in te zetten om hinderbeperkende maatregelen te nemen zoals uitkoop, isolatie, veiligheidsmaatregelen en ter vergoeding van vortex schade"*.

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

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.

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

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

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

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

Stand van zaken Programma.

Bron: Omgevingsfonds

1. Leefbaarheid

De stichting stimuleert de leefbaarheid rondom de luchthaven. Inmiddels is een substantiële bijdrage verleend aan een speeltuin in Meerssen en zijn stimuleringsbijdragen verstrekt aan een buurtvereniging en een kapel in Geverik-Beek ~~en een school in Meerssen. Een tweetal projecten voor een school en een~~ **bijdrage voor een zwembad in Meerssen is zijn in studie.**

Voorts loopt er een verkenning om de leefbaarheid van de kern Geverik in brede zin te versterken en om een sportgebouw in Geverik mede mogelijk te maken voor grootschaliger gemeenschapsactiviteiten. Voor deze verkenning wordt afstemming gezocht met de gemeente Beek.

2. Verkoopgarantie

De regeling Verkoopgarantie wordt geboden aan de eigenaren van woningen gelegen binnen de zogeheten 56 dB(A)-contour, waarbij sprake moet zijn van eigendom ten tijde van de besluitvorming door Provinciale Staten op 03-06-2022. ~~Inmiddels is er één woning in verkoop via de stichting en is er overleg met een tweede eigenaar over deelname aan de regeling.~~ **Tot op heden is één woning aangekocht door het fonds; deze woning wordt opnieuw in verkoop gebracht. Voor een tweede woning loopt een haalbaarheidsonderzoek.**

3. Isolatie

De stichting biedt ook ruimte voor aanvullende maatregelen om geluidsisolatie bij woningen te verbeteren.

Deze maatregelen worden onderzocht voor alle 1125 woningen binnen de 56 dB(A)-contour. Middels een pilot bij 15 woningen en globaal onderzoek van alle woningen binnen de contour is een beeld ontstaan van de omvang van de isolatie-opgave. Ingeschat wordt, dat nog circa 25 woningen geheel dienen te worden voorzien van geluidwerende maatregelen en dat er bij circa 20 woningen nog aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. De conclusie van het onderzoek is daarbij ook, dat de eerder uitgevoerde saneringen door het Rijk in 1990 en 2002 effectief zijn geweest.

De stichting informeert iedereen die binnen de 56 dB(A) contour woont in het eerste kwartaal van 2025 of, en zo ja hoe, de isolatieregeling op hen van toepassing is.

Aan een groot aandeel van de woningen binnen de 56 dB(A)-contour zijn – eerst in de jaren negentig van de vorige eeuw en daarna rond het jaar 2002 - door het rijk akoestische voorzieningen vanwege het vliegtuigeluid aangebracht. Een deel van deze voorzieningen blijkt aan slijtage onderhevig. En een aantal woningen hiervan is hierbij tussen wal en schip gevallen.

In 2024 heeft het fonds een pilot uitgevoerd om een beeld te krijgen van deze isolatie en van de woningen die nog niet zijn geïsoleerd. Met die informatie zijn in het voorjaar van 2025 alle 1168 adressen binnen de 56 dB(A)-contour schriftelijk benaderd met informatie en met een inschatting van de akoestische situatie van elke adres.

- Van die 1168 adressen zijn er 1138 woningen.
- Hiervan zijn er 750 particuliere eigenaars of huurders en zijn er 388 eigendom van Wonen Meerssen.
- Deze 750 particuliere eigenaars of huurders hebben een brief met een inlogcode ontvangen.
 - 526 (70%) van deze bewoners hebben de brief digitaal geopend;
 - hiervan hebben er 369 (50%) gereageerd met vragen of opmerkingen;
 - 157 (20%) hebben niet gereageerd.
- Samen met Wonen Meerssen zijn de bewoners van de 388 woningen van de woningvereniging apart geïnformeerd.
- Daarna zijn er 2 informatiemiddagen georganiseerd in de bibliotheken van Meerssen en Beek voor mensen die de digitale informatie te ingewikkeld vonden en/of die nadere informatie wilden. Hier was een goede opkomst, is veel informatie verhelderd en is een groot aantal reacties gekomen die het fonds en de mensen verder helpen.
- Tot na de zomer vinden huisbezoeken plaats op een groot aantal adressen, zowel bij bewoners waarmee in dit informatietraject contact is geweest evenals anderen. Dit om desgewenst nog meer informatie te verstrekken, maar ook om de bouwkundige en akoestische situatie ter plekke te beoordelen en incidenteel te meten.

Deze informatie wordt verwerkt in een Programma van eisen. Op grond hiervan zal dit najaar een aanbesteding plaatsvinden voor het aanbrengen, vernieuwen en/of onderhouden van akoestische en bouwkundige maatregelen. Afhankelijk van de reacties uit de aanbesteding en de hieruit voortvloeiende planning wordt mogelijk nog dit jaar, maar zeker aanvang 2026 gestart met het aanbrengen van isolatiemaatregelen.

4. Vortex

De stichting is eveneens voornemens om preventieve maatregelen te treffen ter voorkoming van schade aan daken als gevolg van turbulentie van vliegverkeer, de zogenaamde vortexschade.

~~De stichting voert op dit moment aanvullend onderzoek uit naar de daadwerkelijke belasting van vortex op de daken en de spreiding van mogelijk te treffen preventieve maatregelen. Dit in aanloop naar het aanbrengen van preventieve maatregelen vanaf 2026.~~

Einde juni 2025 is op de eerste woningen rond luchthaven MAA meetapparatuur aangebracht voor het meten van vortex. De wervelwind, veroorzaakt door overvliegende vliegtuigen, heeft de afgelopen jaren meermaals schade veroorzaakt. Op initiatief van MAA is hiervoor een pilot uitgevoerd. Het fonds bouwt voort op die pilot door de risico's verder gespecificeerd in kaart te brengen. Het onderzoek moet meer inzicht geven in de belasting op verschillende daktypen en verschillende plekken en in de type maatregelen om schade zo veel mogelijk te voorkomen. De resultaten zullen naar verwachting einde 2025 beschikbaar komen, zodat in 2026 gestart kan worden met het aanbrengen van preventieve maatregelen aan woningen.

5. Onderzoek

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

Zowel de omwonenden van MAA als ook de gemeente Meerssen hebben aangedrongen gezondheidskundig onderzoek uit te voeren naar de relatie tussen de luchthaven en de gezondheid in de omgeving. Op initiatief van de stichting wordt samen met de GGD Zuid-Limburg en het RIVM verkend, of en zo ja, hoe informatie over gezondheidseffecten kan worden verzameld en geduid en of daaruit conclusies kunnen worden getrokken. De GGD Zuid-Limburg heeft aangegeven dit als een reguliere taak te beschouwen en pakt dit onderzoek op, in eerste aanleg voor het onderdeel geluid en gezondheid. [De resultaten hiervan zullen naar verwachting einde 2025 beschikbaar komen.](#)

6. Communicatie

De stichting zet in op onafhankelijke communicatie en informatievoorziening richting de omgeving. Zo zijn er in ~~2024~~ [de eerste helft van 2025 opnieuw](#) twee bewonersavonden georganiseerd (ca. 400 omwonenden aanwezig), ~~is een website ingericht~~ [is de website verder ingericht](#), wordt maandelijks een nieuwsbrief gemaakt en toegestuurd aan ca. 400 geïnteresseerden en zijn er werkgroepen ingericht rondom de programma's isolatie en vortex. Ook heeft er afstemming plaatsgevonden met de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Meerssen en Beek, dit naast het reguliere contact met de subsidiënten, het Ministerie van I&W, Provincie Limburg en MAA.

Financiën Omgevingsfonds per 1 januari 2025

Overzicht van ontvangen subsidies / bijdragen ~~en kosten~~ in de periode 15 augustus 2023 en ~~31 december 2024~~ [1 juli 2025](#).

Ontvangen subsidies/ bijdragen tot 1 juli	
2025	
Bijdrage Royal Schiphol Group	800.000
Voorschot subsidie Ministerie I & W	300.000
Voorschot subsidie Provincie Limburg	851.840
Totaal	1.951.840
<u>Kosten:</u>	
Programma Leefbaarheid	— 175.995
Programma Verkoopgarantie	— 20.120
Programma Isolatie	— 123.936
Programma Vortex	— 3.900
Programma Onderzoek	— 21.389
Programma Communicatie	— 174.140
Totaal	— 519.480
<u>Overheadkosten</u>	
Overhead	— 197.774

Het fonds heeft bijdragen ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), de Schiphol Group en de provincie Limburg.

- De middelen van I&W worden alleen besteed aan het programma 1. Leefbaarheid.
- De middelen van Schiphol worden besteed aan alle programmalijnen.
- De middelen van de provincie Limburg worden uitsluitend besteed aan de programma's 2. Verkoopgarantie, 3. Isolatie, 4. Vortex, 5. Onderzoek en 6. Communicatie.

De provinciale bijdrage aan de stichting wordt gedurende de looptijd via voorschotten uitgekeerd, waarvan de hoogte jaarlijks wordt bepaald op basis van de verplicht door de stichting aan te leveren voortgangsrapportage met liquiditeitsoverzicht. Het ingediende subsidieverzoek, de programmalijnen en de programmabegroting zijn hierbij leidend. Tot nog toe zijn twee voorschotten uitgekeerd, in lijn met het liquiditeitsoverzicht behorende bij de aanvraag van de stichting. Toezicht en controle vindt door GS plaats via de rol van subsidieverlener.

De nieuwe liquiditeitsbegroting wordt in september/oktober verstrekt door de Stichting aan de provincie conform de subsidiebeschikking, aansluitend volgt het 3^e voorschot.

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	<p>Voor 2024 staan de volgende achterstallig onderhoud projecten gepland:</p> <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.
	<p>G gerealiseerd IU in uitvoering IV in voorbereiding</p>
2025	<p>Voor 2025 staan de volgende achterstallig onderhoud projecten gepland:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aviation House: afronding gevels en plafonds; - Airport Operations afronding; - Passagiersterminal afronding; - Kantoorgedeelte passagiersterminal afronding - Verharding platform C voorbereiding en realisatie; - Verharding rijbaan E, voorbereiding en realisatie; - B-platform en rijbaan W, opstart voorbereiding. - bagage-afhandelingssysteem icm security-issue voorbereiding en opstart uitvoering.

Bron: Maastricht Aachen Airport

Stand van zaken financiering achterstallig onderhoud

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

- a. Een financiering **geldlening** 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 **kapitaal**) 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-het budget voor achterstallig onderhoud wordt sepeeraat bijgehouden in onderstaande weergegeven.

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

Omschrijving	Bedrag
Beschikbaar budget voor achterstallig onderhoud	€ 70.000.000
Totaal afgeroepen voor achterstallig onderhoud per 1 juli 2025	-/- € 49.861.449
Restant budget voor achterstallig onderhoud per 1 juli 2025	€ 20.138.551

Gedetailleerde informatie hierover is opgenomen in de financiële tabellen in Deel A hoofdstuk 9 van voorliggende Voortgangsrapportage.

D. Directe werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport

Tabel: Overzicht directe werkgelegenheid.

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

	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	30-06-2025
Aantal medewerkers met contract (fte)	192,6	199,1	183,7	191,6	187,7
Aantal uitzendkrachten (fte)	22,4	29,8	16,6	7,9	8,6
Totaal aantal fte	215,0	228,9	200,3	199,5	196,3

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 in 2024 bericht dat het Luchthavenbesluit naar verwachting medio 2025 zal worden genomen. De voorbereiding werden met het oog hierop ook uitgevoerd. Zo zijn de mogelijke milieueffecten van het gebruik van de luchthaven conform het Luchthavenbesluit voor MAA aan de hand van een mer-beoordelingsrapportage in beeld gebracht. MAA heeft op 13 september 2024 de mer-beoordelingsrapportage overlegd aan de Minister en vervolgens in december 2024 aangevuld.

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

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

De Minister van I&W heeft de door MAA opgestelde mer-beoordelingsrapportage voor advies voorgelegd aan de Commissie MER. Het advies van de Commissie MER is in maart 2025 gepubliceerd. Op basis hiervan zal de minister MAA dienen te informeren ten aanzien van de noodzakelijke uit te voeren aanpassingen en/of aanvullingen aan de mer-beoordelingsrapportage ten einde als MAA de aanvraag Luchthavenbesluit in te kunnen dienen bij de minister van I&W. Op de peildatum van deze voortgangsrapportage was het aanpassings- c.q. aanvullingsverzoek van de minister van I&W nog niet door MAA ontvangen.

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

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

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

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

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

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

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

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

F. Zeer zorgwekkende stoffen en ultrafijnstof

Naar aanleiding van toezegging 9628

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

Zeer zorgwekkende stoffen

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

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

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

Daarnaast heeft het ministerie van I&W onderzoek laten uitvoeren naar de emissies en concentraties van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) op en rondom luchthavens, waaronder MAA. Deze resultaten

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

zijn in maart en december 2023 en september 2024 met de Tweede Kamer gedeeld en vervolgens in september 2024. Bij elke ZZS is de concentratie - de hoeveelheid stof per kubieke meter op leefniveau – getoetst aan de MTR. Uit het onderzoek blijkt dat de uitstoot van ZZS door vliegverkeer niet leidt tot concentratieniveaus op of rondom luchthavens die hoger zijn dan de MTR-waarden. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn openbaar toegankelijk en met de Tweede Kamer gedeeld³.

Ultrafijnstof

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

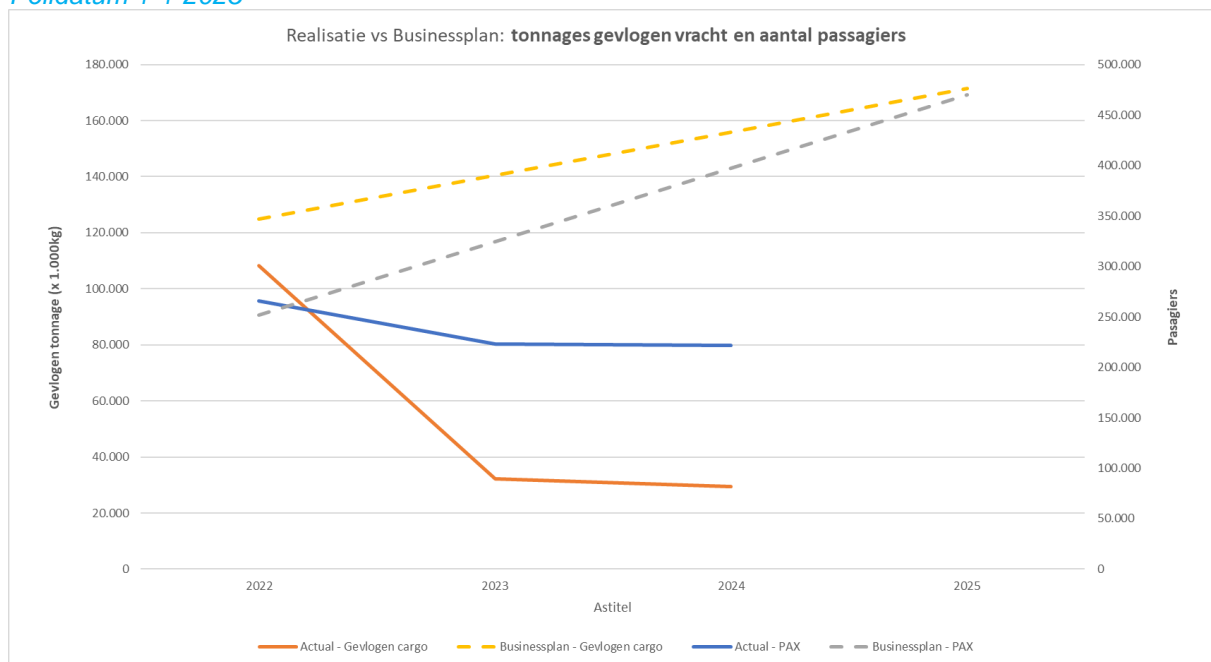
Onderdeel van de herinrichting van het meetnet is de start van metingen van ultrafijnstof op vier locaties in de provincie, waaronder bij MAA. De meetstations zijn operationeel per 3 juli 2024. Via de website www.luchtmeetnet.nl zijn de gemeten concentraties live te volgen.

De meetresultaten worden jaarlijks verwerkt en beoordeeld. Deze rapportage zal jaarlijks toegezonden worden aan GS en PS.

De eerste rapportage over de meetresultaten ultrafijnstof wordt opgeleverd in Q3/Q4 2025. De samenvatting van de resultaten zal opgenomen worden in de daarop volgende voortgangsrapportage.

G. Grafiek passagiers- en cargovluchten

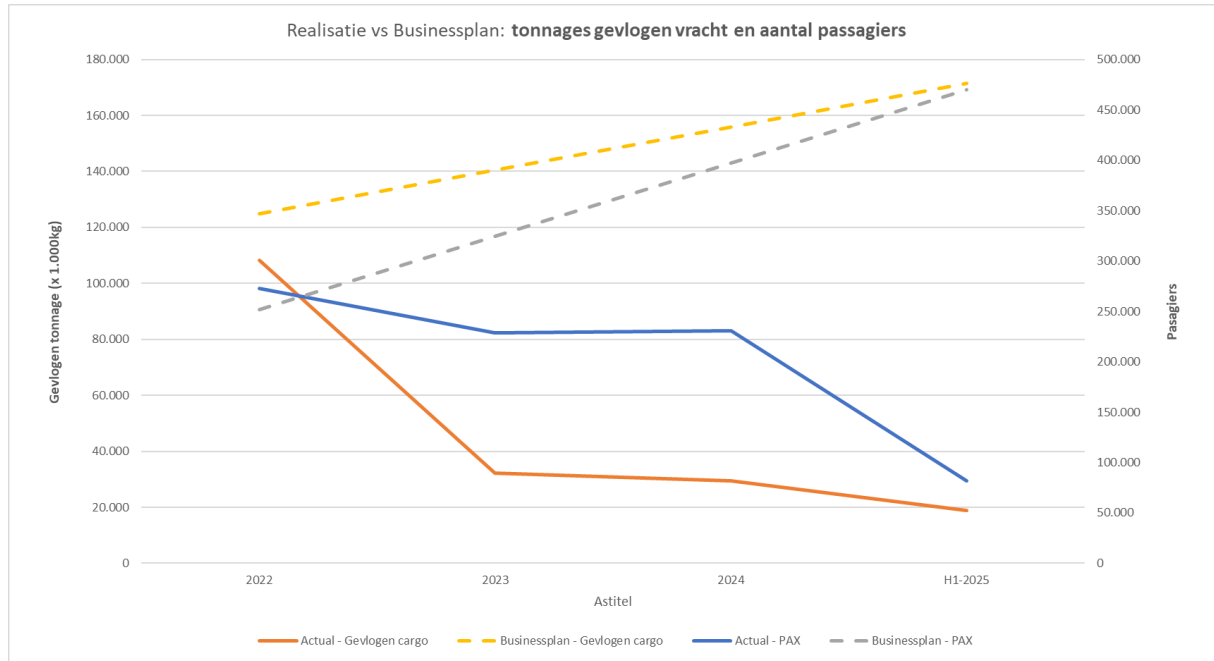
Peildatum 1-1-2025



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

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

Peildatum 1-7-2025



Opmerking: 2025 betreft enkel het 1e half jaar

Bron: Maastricht Aachen Airport

Bijlagen

Bijlage 1: Besluitvormingsmomenten Provinciale Staten

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

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

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

GS	30-09-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke Vragen Groenlinks-Dautzenberg inzake mer Luchthavenbesluit MAA, brief GS van 30-09-2024 (GS DOC-00694757)
GS	30-09-2024	Informerend stuk	Beantwoording brief van twee omwonenden van MAA inzake ontbrekend onderzoek mer beoordeling (DOC-00700628 en DOC-00702495)
GS	10-12-2024	Informerend stuk	GEWIJZIGD G-24-039 Statenvoorstel Basisrapportage Groot Project 'Transitie MAA (DOC-00727034 en DOC-00727390)
GS	19-11-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen Horizon-Loomans m.b.t. ontwikkeling luchtvracht MAA, brief GS van 19-11-2024 (GS DOC-00703962)
GS	20-11-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen SP-Smeets inzake Slechte financiële resultaten MAA, brief GS van 20-11-2024 (GS DOC-0071893)
GS	20-11-2024	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen Berghorst-PvdA inzake Toekomstperspectief MAA, brief GS van 20-11-2024 (DOC-00719983)
GS	19-11-2024	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake stand van zaken Maastricht Aachen Airport (DOC-00721211)
GS	10-12-2024	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake ter inzage legging aandeelhoudersovereenkomst en participatieovereenkomst Maastricht Aachen Airport (DOC-00726399)
GS	10-12-2024	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake toezeggingen MAA naar aanleiding van de Statencommissie ESA d.d.22 november 2024 (DOC-00726459)
PS	13-12-2024	Statenvoorstel	Statenvoorstel G-24-039 Basisrapportage 'Groot Project Transitie MAA' (DOC-00727034)
GS	4-2-2025	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake omgevingsfonds MAA (toezegging 9603), brief gedeputeerde Satijn van 4-2-2025 (GS DOC-00742685)
GS	11-2-2025	Beantwoording	Beantwoording Schriftelijke vragen BBB-Zeeden inzake impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie in Zuid-Limburg, brief GS van 11-2-2025 (GS DOC-00747115)
GS	9-4-2025	Informerend stuk	Informerend stuk inzake Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA', brief GS van 8-4-2025 (GS DOC-00739336)
GS	22-4-2025	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen PvdD-Boven inzake Financiële en juridische risico's Maastricht Aachen Airport, brief GS van 22-4-2025 (GS DOC-00767243)
GS	22-4-2025	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen D66-GroenLinks Jenneskens-Mertens inzake gevolgen beoordeling commissie MER voor Maastricht Aachen Airport en intern salderen, brief GS van 22-4-2025 (GS DOC-00766510)

GS	22-4-2025	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen PVV-Van Bijnen inzake Schitterende zonnepanelen op het vliegveld; van stralend idee naar veiligheidsrisico, brief GS van 22-4-2025 (GS DOC-00768181)
GS	2-5-2025	Analyse	Analyse voortgangsrapportage Groot Project Transitie Maastricht Aachen Airport, e-mail griffie van 02-05-2025 (PS DOC-00779611)
GS	24-6-2025	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake jaarcijfers NV HBLM 2024, brief GS van 24-6-2025 (GS DOC-00798498)
GS	24-6-2025	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen SP-Smeets inzake MAA als afvoerputje van Schiphol, brief GS van 24-6-2025 (GS DOC-00794527)
GS	24-6-2025	Beantwoording	Beantwoording schriftelijke vragen SP-Wolters Gregório inzake het deurbeleid van MAA bij openbare informatiebijeenkomsten, brief GS van 24-6-2025 (GS DOC-00794390)

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

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

Realiteitscheck: eAviation in perspectief

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

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

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

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

Strategische positie van MAA

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

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

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

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

Bijgestelde prognoses en praktische realiteit

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

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

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

Blik op de toekomst

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

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

Conclusie

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

Bron: NV HBLM

Bijlage 3: Vrachtvolumes Maastricht Aachen Airport



Vrachtvolumes Maastricht Aachen Airport

Luchtvracht is de vracht die is voorzien van een Master Airwaybill en onder verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij wordt vervoerd. Dit is soms ook met een truck.	1 Luchtvracht <i>(1e linie)</i>	1a Gevlogen luchtvracht		Gevlogen vracht export*	
		1b Gereden luchtvracht		Gevlogen vracht import*	
		2 Wegvracht <i>(2e linie)</i>			
	2 Wegvracht <i>(2e linie)</i>				

Kijk voor meer informatie op www.maa.nl/volumes

* Som is CBS vracht

Bron: MAA

Onder eerste linie wordt verstaan: de vrachtafhandeling door een luchtvrachtafhandelaar. Dit betekent dat alleen een gespecialiseerde afhandelaar deze werkzaamheden kan uitvoeren. Dit vormt ook de focus MAA.

Tweede linie vracht kan ook door niet-luchtvrachtafhandelaar worden uitgevoerd.

Bijlage 3-4: 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 Hieldens' 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.