

MEMO

PROJECT	MAA aanvraag LHB mer-beoordelingsrapportage – Bijlage 1
PROJECTNUMMER	SLM023594
ONDERWERP	Scenario/variantenafweging en voorkeursalternatief
AUTEUR	Franci Vanweert
DATUM	31 augustus 2024

1 INLEIDING

De luchthaven Maastricht Aachen Airport (hierna: de luchthaven of MAA) gaat bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterschap (I&W) een aanvraag indienen voor een nieuw Luchthavenbesluit (LHB), ter opvolging van de Omzettingsregeling uit 2013. Het nieuwe Luchthavenbesluit zal leiden tot een wijziging van het gebruik van de luchthaven: naast een gewijzigde vlootsamenstelling wordt ook het gebruik van de volledige lengte van de start- en landingsbaan en een wijziging van de openingstijden (pas vanaf 07.00 u i.p.v. 06.00 u) aangevraagd. Het uiteindelijke scenario voor het vliegverkeer in het voorgenomen gebruik is voorafgegaan door een uitvoerige variantenafweging zoals navolgend toegelicht.

2 TIJDLIJN

In de jaren 2020 tot 2022 heeft een breed maatschappelijk en politiek debat plaatsgevonden omtrent de toekomst van MAA. Op dat moment was de provincie Limburg enige aandeelhouder van MAA. In het kader van dit debat heeft de provincie Limburg aan drs. Pieter van Geel als verkenners gevraagd een advies uit te brengen over “de provinciale vertaling van de nationale Luchtvaartnota” en daarbij te zoeken naar het maatschappelijk best haalbare advies met betrekking tot de toekomst van MAA met een zo optimaal mogelijk draagvlak vanuit de omgeving. Dit advies [Ref. H2-1] heeft de basis gevormd voor politieke besluitvorming in de Provinciale Staten van Limburg (PS) op 3 juni 2022 en op 16 december 2022 over de toekomst van MAA. Op 3 juni 2022 [Ref. H2-2] hebben PS besloten de luchthaven, onder voorwaarden zoals verwoord in het Amendement 145 Heldens [Ref. H2-3], c.s. “Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA”, open te houden. Met dit amendement vragen PS met name om toekomstvastheid van de luchthaven, reductie van hinder en een kleiner (provinciaal) eigenaarschap van de luchthaven. De hindervermindering is uitgedrukt in een fasegewijze vermindering van het berekende aantal ernstig geluidgehinderden in de $L_{den}=48$ dB(A) contour (EGH) van 5600 in 2019 tot 5600 EGH in 2025, 5250 EGH in 2030 en 4200 EGH in 2035.

MAA heeft dit besluit aangegrepen om een businesscase op te stellen, die gebaseerd is op de uitgangspunten van het amendement, en om vanuit een integrale aanpak een visie, missie en strategie uit te werken om zodoende te komen tot een businessplan “Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven” d.d. 10 november 2022 [Ref. H2-4]. Dit businessplan is in samenspraak met de Royal Schiphol Group (RSG) tot stand gekomen. RSG voorzag op dat moment al een rol als medeaandeelhouder van MAA om MAA te ontwikkelen naar een omgevingsbewuste luchthaven die op haar eigen benen kan staan. Dit businessplan is aan de provincie Limburg aangeboden. Vervolgens hebben PS in de vergadering van 16 december 2022 [Ref. H2-5]:

- ingestemd met het businessplan [Ref. H2-4];
- diverse besluiten genomen omtrent de financiering van MAA;
- besloten om een omgevingsfonds in te stellen met als doel om de kwaliteit van de leef- en woonsituatie van omwonenden te verbeteren in de regio rondom de luchthaven MAA.

Het consultatietraject en het advies van Pieter van Geel en het politieke debat dat heeft geleid tot de besluiten van PS kan gezien worden als een verkenning naar diverse alternatieven en varianten voor de toekomst van MAA. In voorliggende memo wordt een samenvatting gegeven van de verschillende alternatieven en varianten die zijn onderzocht en welke besluiten zijn genomen over deze alternatieven.

3 ADVIES PIETER VAN GEEL

Dit advies gaat nader in op de wijze waarop de kansen die MAA biedt kunnen worden benut, negatieve effecten kunnen worden verminderd en onzekerheden kunnen worden gemanaged [Ref. H2-1]. Pieter van Geel heeft, door omwonenden en andere belanghebbenden zorgvuldig en intensief te betrekken, gezocht naar een ontwikkelrichting voor MAA voor 2030 waarvoor in zijn beeld zo optimaal mogelijk draagvlak bestond. Er heeft een intensief traject plaatsgevonden waarbij samen met de verschillende stakeholders in bijeenkomsten en gesprekken is gesproken over verschillende scenario's om bandbreedtes te onderzoeken. Op basis van eerste verkennende gesprekken is gewerkt met overleggroepen vanuit omwonenden en maatschappelijke organisaties. Daarnaast heeft Van Geel gesproken met vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven en met overheden. Vanuit de overleggroepen is vervolgens een zogenaamde 'challengegroep' samengesteld met deelnemers vanuit omwonenden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en de luchtvaartsector. De challengegroep en de overleggroepen stonden centraal in het proces dat gezamenlijk is doorlopen met als doel te komen tot een zo breed mogelijk gedragen advies over de ontwikkeling van MAA tot een omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.

De volgende onderzoeken zijn uitgevoerd ten behoeve van deze verkenning:

- In kaart brengen van maatregelen die ertoe bijdragen dat de hinder (milieuaspecten, luchtkwaliteit, geluid, slaapverstoring en verkeersoverlast) zoveel mogelijk gereduceerd worden.
- In beeld brengen van mogelijkheden om de luchthaven te verduurzamen en welke maatregelen er nodig zijn om de luchthaven in 2030 volledig CO₂-neutraal te laten zijn.
- In kaart brengen van de economische betekenis van de luchthaven, het beschrijven van de potentie en plausibiliteit van de opgestelde scenario's en de mogelijke nadelige economische effecten voor de regio.
- Een scenariostudie waarin de hoekpunten van het speelveld worden verkend op voor de luchthaven operationele kenmerken (openingstijden, vervoersaantallen, vliegbewegingen, aantal ernstig gehinderden en ook de effecten daarvan op milieu en klimaat) [Ref. H3-1]

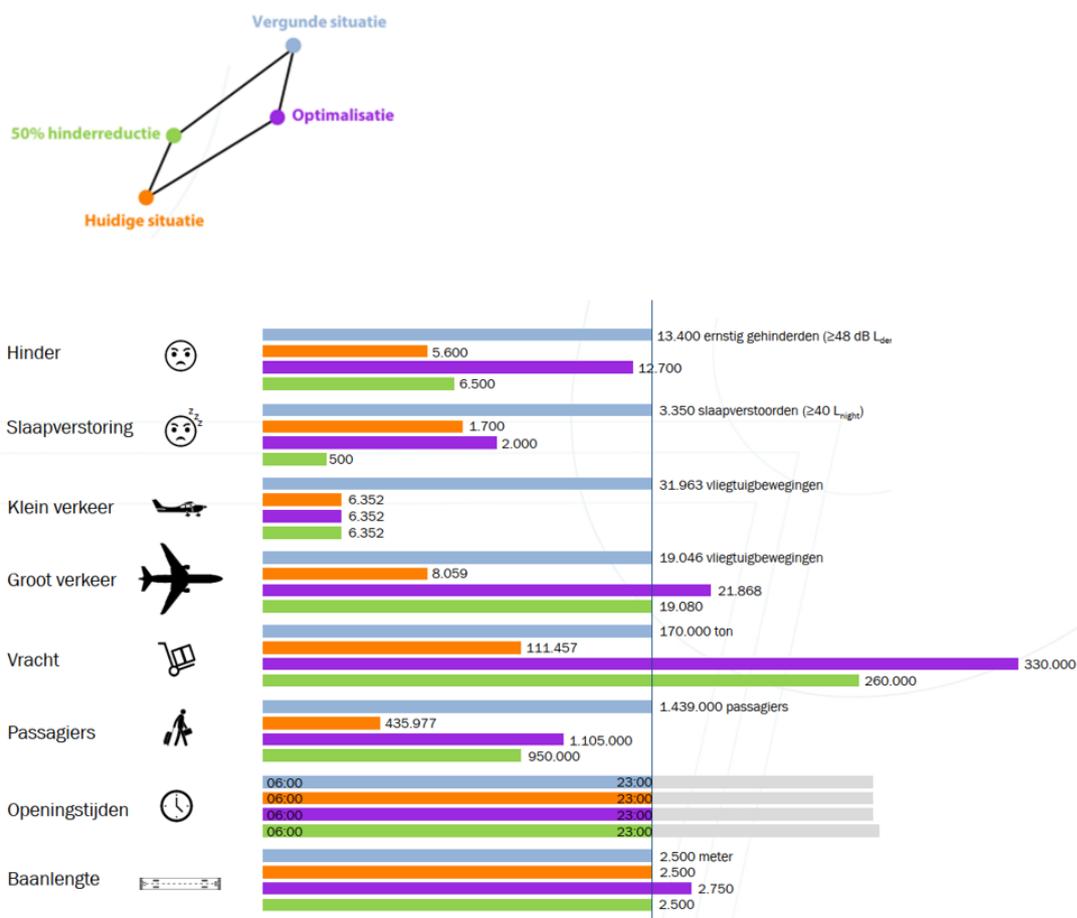
3.1 ONDERZOCHE SCENARIO'S EN VARIANTEN

In deze verkenning zijn 4 scenario's onderzocht en zijn een aantal varianten beschouwd:

De onderzochte scenario's zijn:

- de vergunde situatie (Omzettingsregeling)
- de huidige situatie (gebruiksjaar 2019)
- het geoptimaliseerde scenario binnen de vergunde situatie
- het scenario met 50% hinderreductie ten opzichte van de vergunde situatie.

Deze scenario's zijn schematisch weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Onderzochte scenario advies Pieter van Geel [Ref. H3-1]

De milieu-impact van deze 4 scenario's is globaal bepaald [Ref. H3-2] en als effectscore ten opzichte van de vergunde situatie weergegeven in figuur 3.2:

- '0' is een neutraal effect ten opzichte van de vergunde situatie als referentie
- '-' is een negatief effect (grotere milieu-impact) ten opzichte van de referentie
- '+' is een positief effect (minder milieu-impact) ten opzichte van de referentie

	Vergund	2019	Optimalisatie	50% hinderreductie
Gezondheid: Geluid	0	+	0/-	0/+
Gezondheid: Luchtqualiteit	0	0	0	0
Natuur: N-depositie *	0	+	-	-
Klimaat: CO ₂ **	0	+	--	-

* zonder saldering
 ** zonder CO₂-reductie

Figuur 3.2: Milieu-impact scenario's advies Pieter van Geel [Ref. H3-2]

Van het 50% hinderreductie-scenario zijn 2 varianten onderzocht:

- Openingstijden van 07.00 tot 24.00 u met enkel landingen tussen 23.00 en 24.00 u;
- Verleggen van vliegroutes.

Geconcludeerd is dat de onderzochte aanpassing van de openingstijden tot een toename van het aantal EGH leidt rondom de naderingsroutes (Beek, Geleen, Maastricht) en een afname van het aantal EGH rondom de vertrekroutes (Meerssen, Spaubeek). Deze variant leidt per saldo tot een

beperkte toename van het aantal EGH. Het verleggen van de vliegroutes heeft geen effect op de geluidbelasting nabij de luchthaven (56 dB- contour), op grotere afstanden zijn beperkte effecten te zien. Wijziging van de vliegroutes heeft nauwelijks effect op het aantal EGH.

3.2 ADVIES

Op basis van de resultaten van de scenario-analyse, maar vooral ook op basis van consultaties van belanghebbenden – waaronder omwonenden, maatschappelijke organisaties, bedrijven, overheden, vertegenwoordigers van de luchtvaartsector - en rekening houdend met het gestelde in de Luchtvaartnota heeft Pieter van Geel de volgende kaders geadviseerd voor de ontwikkeling van MAA tot 2030 [Ref. H2-1]:

De toekomstige ontwikkeling van MAA wordt primair gestuurd door publiek vastgestelde kaders op het gebied van leefbaarheid en milieu. Concreet voor de kortere termijn vormt het aantal ernstig gehinderden de maatstaf.

De centrale doelstelling is om dat aantal ernstig gehinderden richting 2030 te verminderen, en tegelijk voor MAA tenminste de onderkant van de bandbreedte bereikbaar te maken, door het creëren van geluidsruimte via realistische maatregelen zoals vlootvernieuwing en een andere verdeling van de vluchten over de dag. Extra groeiruimte kan verdiend worden met extra inspanningen.

Concreet is de kern van het advies op dit punt:

- een reductie van het berekende aantal ernstig geluidgehinderden binnen de $L_{den}=48$ dB(A) contour van 5.600 in 2025 naar 5.250 in 2030 (- 6%)
- sluiten van de luchthaven tussen 23.00 en 07.00 uur; minimaliseren van het aantal ernstig slaapverstoorden (ESV) van 1.700 naar nagenoeg 0
- herstructurering omgeving Geverik en Schietecoven met behulp van een omgevingsfonds.

Met deze uitgangspunten en randvoorwaarden kan een toename van het aantal vliegbewegingen verdiend worden. Uitgaande van het gebruik van een tot 2.750 meter verlengde start- en landingsbaan is er daarmee perspectief voor economische ontwikkeling.

4 PS-BESLUIT 3 JUNI 2022

4.1 ONDERZOCHE SCENARIO'S

Gebaseerd op het advies van Pieter van Geel heeft de provincie Limburg nader onderzoek laten uitvoeren voor 4 mogelijke toekomstscenario's voor de luchthaven [Ref. H4-1]:

- **Scenario 1 Groeiruinimte benut:** In dit toekomstscenario zet de luchthaven in op een volledige benutting van de vergunde geluidruimte (Omzettingsregeling 2013). MAA opereert binnen de geldende kaders en normen van de huidige vergunning om groei te optimaliseren. MAA focust op de groei van import en export van vracht in groeimarkten als bloemen, voeding, medische apparatuur, technologie en e-commerce.
- **Scenario 2 Omgevingsbewuste luchthaven:** In dit toekomstscenario zoekt MAA naar een balans tussen de belangen van de omgeving en de bijdrage van de luchthaven aan de Nederlandse en regionale economie. De luchthaven zet daarbij in op een groei van vrachtluchten terwijl passagiersvluchten beperkt toenemen ten opzichte van de situatie in 2019.
- **Scenario 3 Innovatief en duurzaam vliegen:** In dit toekomstscenario maakt de luchthaven een versnelde transitie door naar een duurzame regionale hub (een luchthaven waar men overstapt op andere vluchten) in Europa, waarin het aandeel elektrisch vliegen vanaf 2030

sterk groeit. De luchthaven verlegt haar focus naar een nieuwe opkomende markt die inspeelt op een groeiende duurzame mobiliteitsbehoefte. Het accent ligt in eerste instantie op het zakelijk verkeer (passagiers en hoogwaardige cargo).

- **Scenario 4 Alternatieve gebiedsontwikkeling:** In dit scenario wordt de luchthaven gesloten en ondergaat het luchthaventerrein een grondige metamorfose, passend bij de transitieopgave en kansen voor Zuid-Limburg.

Deze scenario's en de belangrijkste indicatoren zijn schematische weergegeven in figuur 4.1. Ten behoeve van een (politiek) besluit over de toekomst van de luchthaven heeft de provincie Limburg de economische, juridische, organisatorische, technische en financiële haalbaarheid van deze scenario's onderzocht en zijn diverse onderzoeken uitgevoerd omtrent:

- de renovatie van de baan (is inmiddels uitgevoerd);
- een samenwerking met Schiphol;
- de opvatting van de Limburger over MAA;
- de werkgelegenheid;
- de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (met second opinion);
- de nationale betekenis van MAA;
- het “waterbedeffect” van het luchtruim (i.c. gebruik van het luchtruim door buitenlandse luchthavens bij sluiting van MAA);
- de grond- en vastgoedstrategie van MAA;
- de transitie naar een duurzame luchtvaart;
- een indicatief bodemonderzoek (ten behoeve van het 4^{de} scenario: sluiting van de luchthaven);
- effecten op CO₂-uitstoot en stikstofdepositie.

Alle bevindingen en resultaten van de onderzoeken zijn gerapporteerd in het basisdocument “Toekomst van Maastricht Aachen Airport – Besluitvormingsproduct ter ondersteuning van een keuze voor de toekomst van Maastricht Aachen Airport” van de provincie Limburg d.d. april 2022 en in de veelheid aan deelbijlages [Ref. H4-1].

	 Groeiruimte benut	 Omgevingsbewuste luchthaven	 Innovatief en duurzaam vliegen	 Alternatieve gebiedsontwikkeling
	Internationale oriëntatie	Internationale oriëntatie	Europese oriëntatie	Regionale oriëntatie
	Vracht & passagiers • 1,1 miljoen pax p/j • 330 duizend ton vracht p/j	Focus op vracht • ~ 500.000 pax p/j • ~ 227.000 ton vracht p/j	Zakelijk verkeer • gelijkmatige afbouw vracht fossiel • snelle(re) afbouw pax fossiel • groeiend aandeel elektrisch	Energie & natuur
	22.000 vliegbewegingen	11.480 vliegbewegingen	Ca. 51.000 vliegbewegingen met zero-emissie en geluidsarme toestellen (2035)	Geen vliegbewegingen
	Max. 13.400 ernstig gehinderden	Max. 5.250 ernstig gehinderden	Max. 5.250 ernstig gehinderden (bij begin) Ca. 4.240 ernstig gehinderden (2030)	Geen ernstig gehinderden
	Beperkt, o.a. vlootvernieuwing	Regionale innovatie gestimuleerd	Koploper innovatie	Innovatie gericht op energie
	Inzet omgevingspakket	Inzet omgevingspakket	Inzet omgevingspakket	Geen omgevingspakket
	2.750 meter	2.750 meter	2.500 meter	0 meter
	Baanonderhoud nodig	Baanonderhoud nodig	Baanonderhoud nodig	Sanering baan
	6:00 – 23:00 uur	7:00 – 23:00 uur	7:00 – 23:00 uur	Gesloten
	• Capaciteitsuitbreiding terminal tot 1,1 miljoen pax • Extra vrachthoeds(en) en twee extra opstelplaatsen • Extra parkeer capaciteit	Geen nieuwe werkzaamheden vanwege bereiken grens groei (2030)	• Upgrade energiesysteem • Faciliteiten voor afhandeling eTOL/eVTOL (passagiers en cargo)	• Sanering en sloop baan en gebouwen • Energie-infrastructuur aanleggen

Figuur 4.1: Onderzochte scenario's provincie Limburg [Ref. H4-1]

4.2 BESLUIT

Op basis van deze informatie over de mogelijke toekomstscenario's van de luchthaven heeft PS op 3 juni 2022 het volgende besloten [Ref. H2-2]:

- in te stemmen met het openhouden van de luchthaven (dus niet te kiezen voor scenario 4);
- niet te kiezen voor één van de uitgewerkte (resterende) drie scenario's, maar in de geest van scenario 2 en 3 aan GS opdracht te geven om uiterlijk 31-12-2022 een voorstel met uitgewerkte business case en uitgewerkt business plan aan PS voor te leggen dat tenminste de volgende elementen bevat:
 - a. een overeenkomst met een omgevingsbewuste samenwerkingspartner;
 - b. een beschrijving van de inzet op verduurzaming van zowel het vliegverkeer als alle grondgebonden activiteiten op het luchthaventerrein zelf alsook op de maintenance boulevard;
 - c. een royaal omgevingsfonds wat met publiek en privaat geld gevuld wordt. Proportionele bijdragen van Provincie Limburg, Rijksoverheid, omliggende gemeenten en het bedrijfsleven zijn hierbij de inzet waarbij de Provincie Limburg minimaal 8,75 miljoen euro bijdraagt. Ook MAA en RSG (Royal Schiphol Group) dragen hieraan bij;
 - d. een visie op vastgoedontwikkeling op en rondom de luchthaven en het effect daarvan op de exploitatie;
 - e. een plan voor het uitfaseren van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen waarbij de bedrijven en inwoners uit de omgeving die de meest ernstige hinder ondervinden de kans krijgen om inspraak te hebben;
 - f. een in aantallen onderbouwd en gevalideerd plan op basis van de nationaal vereiste modellen om het aantal ernstig gehinderden in fases te verlagen conform de denklijn uit het "rapport van Geel", welke vastgelegd wordt in een luchthavenbesluit per 1-1-2025 met een maximum aantal ernstig gehinderden van 5.600 en verder verlaagd wordt naar maximaal 5.250 vanaf 1-1-2030 en maximaal 4.200 op 1-1-2035 hetgeen nieuwe luchthavenbesluiten zal vergen;
 - g. een governancestructuur met een duidelijke roldefinitie waarbij het uitgangspunt is dat de Provincie Limburg niet meer de enige aandeelhouder van de MAA BV is;
 - h. een investeringsplan tot 2035 met daarbij ook alle begrote bijdragen die van de Provincie Limburg verwacht worden inclusief dekkingsvoorstel van het investeringsplan en de financieringsbehoeften waaronder de lening van de baanrenovatie.

Eén en ander zoals weergegeven in het Amendement 145 Heldens [Ref. H2-3] c.s. inzake "Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA".

5 BUSINESSPLAN MAA

MAA heeft dit besluit van PS aangegrepen om een Businessplan op te stellen waarin wordt ingegaan op de diverse punten waar PS om gevraagd hebben, doch ook om vanuit een integrale aanpak een visie, missie en strategie uit te werken om zodoende te komen tot het businessplan "Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven"¹ van 10 september 2022 [Ref. H2-4]. In dit businessplan heeft MAA de toekomstlijnen geschetst en wordt ingegaan op de verduurzaming van de luchthaven, het omgevingsmanagement, de ruimtelijke ontwikkeling van de gronden en het vastgoed van de luchthaven, marketing, haar organisatie en tot slot de financiële businesscase. Naast het definiëren van haar visie en missie zijn (onder meer) de resultaten van een onderzoek naar mogelijke toekomstige vlootscenario's gerapporteerd, die voldoen aan de randvoorwaarden die PS hebben vastgelegd en die economisch realistisch zijn rekening houdend met de beoogde vlootvernieuwing.

¹ Zie bijlage bij deze memo

Als onderdeel van de toekomstlijnen zijn maatregelen uitgewerkt om de hinder in de omgeving te beperken om in ieder geval te kunnen voldoen aan de reductiedoelstelling van het aantal ernstig gehinderden waartoe PS hebben besloten. Deze maatregelen zijn:

- sturen op een andere vlootsamenstelling;
 - verbieden van de meest lawaaiige vliegtuigen en vliegtuigen met veel uitstoot;
 - fors beprijsen van de overige lawaaiige vliegtuigen en extensies om deze te ontmoedigen;
 - onderhandelen met klanten om stillere en schonere vliegtuigen te gebruiken;
- niet meer gebruiken van het ochtenduur tussen 06.00 en 07.00 uur;
- sturen op minder avondvluchten tussen 19.00 en 23.00 uur.

Met de resultaten van deze hinder beperkende maatregelen zijn de volgende vlootsценario's voor het commercieel verkeer (passagiers en cargo) mogelijk die passen binnen de businesscase (economische randvoorwaarde) en de reductiedoelstellingen van het aantal EGH (hinderreductie-randvoorwaarde van PS) [Ref. H5-2].

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

Businesscase: scenario waarop de businesscase van het businessplan is gebaseerd

Scenario EGH: scenario dat past binnen de doelstelling van het aantal ernstig gehinderden

Figuur 5.1: Vliegbewegingen passend binnen de businesscase en de hinder-reductiedoelstelling van PS [Ref. H5-2]

Daarnaast vinden ook vliegbewegingen plaats van General Aviation en circuitvluchten. Deze hebben slechts beperkte invloed op de businesscase en het aantal EGH.

De businesscase en de hinderreductiedoelstelling voor 2025 en 2030 zijn te realiseren met de verwachte vlootvernieuwing en de hinderbeperkende maatregelen. De businesscase voor 2035 is – rekening houdend met de dan geldende hinder-reductiedoelstelling (i.c. 4.200 EGH) – alleen haalbaar als er additionele maatregelen worden genomen om vlootvernieuwing bovenop de marktverwachting verder te stimuleren én door verdergaande hinderbeperkende maatregelen te nemen. Dit scenario is in figuur 5.1 aangeduid met 2035++.

De aanvraag voor het Luchthavenbesluit (en dus ook voorliggende mer-beoordeling) heeft enkel betrekking op het toekomstscenario 2025 (voor de gebruiksjaren tot 2030). De komende jaren benut MAA om meer gedetailleerd inzicht te krijgen in de marktontwikkeling vanaf 2030 en om de toekomstige vliegsценario's te bepalen die aansluiten bij deze toekomstige marktontwikkeling én passen binnen het businessplan én passen binnen de reductiedoelstelling van het aantal EGH. MAA committeert zich aan het realiseren van de reductiedoelstelling van het aantal EGH zoals meegegeven is door haar aandeelhouders op basis van de besluitvorming op 16 december 2022 door Provinciale Staten [Ref. H2-5]. In hoofdstuk 7 van deze memo en hoofdstuk 3 van de mer-beoordeling wordt verder ingegaan op het aan te vragen toekomstscenario voor MAA. In hoofdstuk 6 van de mer-beoordeling wordt een globale kwalitatieve doorkijk gemaakt naar de milieueffecten van MAA voor de periode na 2030.

6 PS BESLUIT 16 DECEMBER 2022

Het businessplan inclusief bijbehorende businesscase van MAA is aan PS van provincie Limburg aangeboden samen met een gedetailleerde uitwerking van de organisatie en de middelen van het omgevingsfonds om maatregelen te initiëren en te realiseren in het kader van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven.

PS hebben in de vergadering van 16 december 2022 [Ref. H2-5]:

- ingestemd met het businessplan inclusief bijbehorende businesscase;
- diverse besluiten genomen omtrent de financiering van MAA;
- besloten om een omgevingsfonds in te stellen met als doel om de kwaliteit van de leef- en woonsituatie van omwonenden te verbeteren in de regio rondom MAA.

Met dit besluit is er duidelijkheid en zekerheid ontstaan over de toekomst van MAA en is het draagvlak vanuit de provinciale overheid voor het toekomstscenario zoals weergegeven in het Businessplan van MAA bevestigd.

De aanvraag voor een Luchthavenbesluit, waartoe de voorliggende mer-beoordeling is uitgevoerd, is een effectuering van dit besluit over de toekomst van MAA, alleszins voor de periode tot 2030.

7 TOETS VOORGENOMEN ACTIVITEIT AAN PS BESLUIT

7.1 AANTAL EGH

De bepaling van het aantal EGH tijdens de onderzoeken van Van Geel is gebruik gemaakt van versie 13.3+ van de Appendices (de bijlage bij het rekenvoorschrift vliegtuiggeluid met geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigen) van het Nederlandse Rekenmodel (NRM) gebruikt, destijds anticiperend op een van kracht wordende set Appendices met een nauwkeurigere weergave van de werkelijkheid. Ook alle besluiten van PS zijn gebaseerd op de rekenresultaten van Van Geel, dus uitgaande van NRM met de appendices 13.3+.

In oktober 2022, nadat Van Geel zijn advies had verstrekt, zijn de Appendices behorende bij NRM met geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigen geactualiseerd naar versie 13.4. Deze versie is momenteel de meest actuele set. Deze update van de Appendices laten een hogere geluidemissies zien van vrachtvliegtuigen (m.n. Boeing 777-200). Ook de gegevens voor bijvoorbeeld de vliegtuigtypes A320, A321 en B738 zijn geactualiseerd. Ten tijde van de berekeningen die aan de basis liggen van het Van Geel advies de PS-besluiten waren deze geüpdatete Appendices nog niet beschikbaar.

Als omgevingsbewuste luchthaven wil MAA de reductiedoelstelling van het aantal EGH realiseren, uitgaande van de systematiek die door van Geel is gehanteerd², doch ook rekening houdend met de nieuwere (hogere) geluidgegevens van de vliegtuigen die zijn vastgesteld in de versie 13.4 van de Appendices. Om die reden heeft MAA het aantal EGH opnieuw laten bepalen voor het scenario EGH van het jaar 2025 van het businessplan [Ref. H7-1]. De resultaten van deze herberekening zijn weergegeven in tabel 7.1.

Scenario	Aantal EGH	
	Onderzoek Van Geel (NRM Appendices 13.3+)	Toetst 2024 (NRM Appendices 13.4)
2019	5.600	5.600
2025	5.600	6.100

Tabel 7.1: Vergelijking aantal EGH conform onderzoek Van Geel en herberekening in 2024 [Ref. H7-1]

² m.n. NRM-methodiek, woningbestand 2020, dosis-effectrelatie Schiphol

Met de nieuwe inzichten over de geluidemissies van vliegtuigen (m.n. vrachtvliegtuigen) zou MAA niet meer voldoen aan de reductiedoelstelling van het aantal EGH indien wordt vastgehouden aan het scenario EGH voor 2025 uit het businessplan waarmee PS eveneens heeft ingestemd.

MAA heeft daarom haar aandeelhouders (RSG en provincie Limburg) voorgesteld om voor een aangepast scenario, passend binnen de reductiedoelstelling van aantal EGH, voor het jaar 2025 de mer-beoordeling op te stellen en het Luchthavenbesluit aan te vragen.

7.2 BIJGESTELD TOEKOMSTSCENARIO 2025-2030

Vanwege nieuwe inzichten in de emissiegegevens van vliegtuigen van de NRM-methode (Appendices versie 13.4) zou MAA niet meer voldoen aan de reductiedoelstelling van het aantal EGH indien wordt vastgehouden aan het scenario voor 2025 uit het businessplan. MAA heeft daarom haar aandeelhouders voorgesteld om in de mer-beoordeling een aangepast toekomstscenario voor 2025 te onderzoeken en voor dat vliegscenario dan ook een luchthavenbesluit aan te vragen. RSG en de provincie Limburg hebben ingestemd met dit aangepast toekomstscenario. In tabel 7.2 zijn de uitgangspunten en het aantal EGH (volgens NRM - Appendices 13.4) van het oorspronkelijk en het bijgestelde toekomstscenario voor 2025 weergegeven [Ref. H7-1].

	Toekomstscenario EGH businessplan	Bijgesteld toekomstscenario
Vlootsamenstelling		
Grote vrachtvliegtuigen		
B747/B777	3.610	2.800
A350	0	810
Overige vrachtvliegtuigen	1.560	1.560
Passagiersvliegtuigen	2.960	2.960
General Aviation, circuitvluchten en helicopters	8.330	8.330
Aantal Ernstige geluidgehinderden		
NRM - Appendices 13.4	6.100	5.600

Tabel 7.2: Oorspronkelijk en bijgesteld toekomstscenario MAA voor 2025-2030 [Ref. H7-1]

Om dit bijgesteld toekomstscenario te kunnen realiseren dient MAA maatregelen te treffen om de inzet van de A350 voor cargotransport door haar klanten sneller te laten plaatsvinden dan de verwachte marktontwikkeling. MAA ziet hiertoe mogelijkheden. Mocht, ondanks deze mogelijkheden, het MAA toch niet lukken om de omschakeling van B747/B777 naar A350 te versnellen, dan schakelt MAA over op andere scenario's waarbij eveneens het aantal EGH beperkt blijft tot 5.600. In extremis (i.c. indien geen enkele B77/B747 wordt vervangen door een A350) zijn deze alternatieve scenario's:

- minder vluchten met een B777/B747 in de avondperiode. Volgens het (oorspronkelijke en bijgestelde) toekomstscenario vinden 76% van de vliegbewegingen met een B777/B747 plaats in de dagperiode. In het alternatieve scenario vinden 85% van de vliegbewegingen plaats in de dagperiode, óf
- minder vluchten met een B777/B747 in de dag- én avondperiode. Bij behoud van de verdeling van de vliegbewegingen over de dag- en avondperiode (76%/24%) moet het aantal vliegbewegingen met een B777/B747 verminderd worden van 3.610 naar 3.160.

In de mer-beoordeling wordt uitgegaan van het bijgestelde toekomstscenario met 810 A350-toestellen.

8 AAN TE VRAGEN VLOOTSCENARIO LUCHTHAVENBESLUIT

Op basis van de afwegingen van, en besluiten over de diverse onderzochte scenario's (alternatieven en varianten – zie hoofdstuk 3 tot 6) komt MAA tot de volgende voorgenomen activiteit waarop de mer-beoordeling plaatsvindt en waarvoor een luchthavenbesluit wordt aangevraagd [Ref. H8-1].

Vlootsamenstelling

Verkeerscategorie	Bijgesteld toekomstscenario 2025
Groot verkeer	
• Vrachtvluchten wide body	4.790
▪ Boeing 747 / Boeing 777	2.800
▪ Airbus A350	810
▪ Overige vrachtvluchten	1.180
• Vrachtvluchten narrow body	373
• Passagiersvluchten	2.964
• Overig groot	1.975
Klein verkeer	5.753
Helikopterbewegingen	599
Totaal	16.454

Transport door de lucht:

171.424 ton vracht per jaar

470.239 passagiers per jaar

Openingstijden

Van maandag tot zondag 07.00 tot 23.00 uur met extensie³ tot 24.00 u. Circuitvluchten zijn enkel toegestaan van maandag tot vrijdag (niet op feestdagen) van 09.00 tot 19.00 uur (met extensie tot 23.00 uur). Voor de mer-beoordeling zijn geen bewegingen verondersteld buiten de vaste openingstijden; dit vanwege het beperkte aantal extensies op MAA.

Baangebruik

De start-/landingsbaan van de luchthaven Maastricht is een verharde baan, heeft een lengte van 2.750 meter en ligt in de geografische richting 033° (baanrichting 03) - 213° (baanrichting 21).

Voor het voorgenomen gebruik wordt de volledige startlengte van 2.750 meter gebruikt. Het startend verkeer in beide richtingen start daarbij vanaf het begin van de baan. Het landingspunt voor beide baanrichtingen blijft op 250 meter van het baaneinde liggen, waardoor de effectieve landingsbaanlengte 2.500 meter blijft.

De start-/landingsbaan van Maastricht wordt als gevolg van de overheersende windrichting voornamelijk gebruikt in zuidzuidwestelijke richting (starten en landen in richting 21). De aanvraag betreft een gemiddeld baangebruik van 70% in richting 21 en 30% in de richting 03, wat representatief is voor het baangebruik op MAA. Om rekening te houden met de variaties in

³ Extensies zijn uitzonderingen op de reguliere openingstijden die incidenteel kunnen voorkomen bijvoorbeeld voor luchtvaartuigen die in nood verkeren, voor luchtvaartuigen die voor reddingsacties, hulpverlening of regeringsvluchten worden ingezet, of voor verkeersvliegtuigen die tussen 23.00 uur en 02.00 uur landen die volgens schema eerder dan 23.00 uur hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden.

baangebruik als gevolg van het weer, is in de effectanalyses voor geluid en externe veiligheid rekening gehouden met een toeslag van in totaal 20% (zie tabel 7.4) [Ref. H8-1].

Richting	Nominale situatie	Inclusief meteotoeslag
03	30%	43%
21	70%	77%
Totaal	100%	120%

Tabel 7.4: Beschouwd baangebruik

Startprocedure

Op basis van de nu gehanteerde startprocedure per airline en per vliegtuigtype is ervan uitgegaan dat in het voorgenomen gebruik ca. 58% van de NADP1 en 42% van de NADP2 startprocedure gebruik maken.

Grondafhandeling

Passagiersvliegtuigen: 100% platform A

Vrachtvliegtuigen: 60% platform B en 40% platform D⁴

General Aviation (groot): 70% platform A-Zuid en 30% Platform C

General Aviation (klein): 90% platform A-Zuid en 10 % Platform C

9 REFERENTIES

- [Ref. H2-1] [Geel van, Op zoek naar verbinding advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021-2023, 2021](#)
- [Ref. H2-2] [Besluit Provinciale State van Limburg, no: G-22-54, Toekomst van Maastricht Aachen Airport, 3 juni 2022 – agendapunt 8](#)
- [Ref. H2-3] [Heldens c.s., Amendement 145 Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA, ingediend 3 juni 2022](#)
- [Ref. H2-4] Businessplan “Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven” d.d. 10 november 2022 – in bijlage bij deze memo
- [Ref. H2-5] [Besluit Provinciale State van Limburg, no: G-22-54, Uitwerking amendement 145 – Transitie Maastricht Aachen Airport, 16 december 2022 - agendapunt 11](#)
- [Ref. H3-1] [Verkenning van Geel MAA – Resultaten scenario onderzoek, To70 en WSP](#)
- [Ref. H3-2] [Verkenning van Geel MAA - Milieu-impactonderzoek WSP en To70](#)
- [Ref. H4-1] [Toekomst van Maastricht Aachen Airport – Besluitvormingsproduct ter ondersteuning van een keuze voor de toekomst van Maastricht Aachen Airport” van de provincie Limburg d.d. april 2022, pg. 50 e.v. Statenvoorstel GS 19.04.2022](#)
- [Ref. H5-1] [Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022](#)
- [Ref. H5-2] Vliegbewegingen passend binnen de businesscase en de hinder-reductiedoelstelling van PS – bijlage V bij businessplan MAA [Ref. H2-4]
- [Ref. H7-1] Bijlage A bij deelrapport “Onderzochte scenario’s”

⁴ Conform businessplan zal in de toekomst een verdere verschuiving van cargo afhandeling plaatsvinden richting platform D nadat dit platform is uitgebreid en hier een tweede Cargoloods is gebouwd. Effectuering hiervan is globaal voorzien in de periode 2030-2035 en zal dus in het volgende LHB worden meegenomen.

[Ref. H8-1] Deelrapport “Onderzochte scenario’s”

BIJLAGE:

Businessplan MAA “Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven” d.d. 10 november 2022

(Het businessplan is onderdeel van het [Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022](#))



Businessplan

Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste
en toekomstbestendige luchthaven

MAA BV & MAABI BV



Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	4
2. Over de luchthaven.....	8
3. Missie	19
4. Visie	21
5. Strategie.....	27
6. Duurzaamheid	42
7. Omgevingsmanagement	46
8. Ruimtelijke ontwikkeling	54
9. Marketing.....	66
10. Organisatie.....	74
11. Financiën: businesscase.....	81
12. Vergunningen, toestemmingen en procedures	88
Appendices	92



1. Inleiding

Aanleiding

Luchthaven Maastricht Aachen Airport (MST) heeft de afgelopen jaren met veel veranderingen te maken gehad. Binnen de organisatie is het laatste decennium sprake geweest van wijzigende eigendomssituaties en dreigende sluiting in verband met exploitatietekorten en achterstallig onderhoud. Ook recente externe ontwikkelingen dragen bij aan een veranderende context. Bijvoorbeeld de directe afname van vluchten door de coronacrisis en een ander vraag en aanbod in relatie tot de oorlog in Oekraïne. Daarbij komen wereldwijde opgaven zoals CO₂-reductie als gevolg van het veranderende klimaat. Hetgeen ook heeft geleid tot een veranderend inzicht in het maatschappelijk debat als het over de luchtvaartsector gaat. Dit geheel samen heeft geleid tot een onzeker beeld in relatie tot de toekomst van de luchthaven Maastricht Aachen Airport.

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

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

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

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



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

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

Amendement 145, Een omgevingsbewuste en toekomstbestendig MAA

In het amendement van Provinciale Staten wordt besloten de luchthaven open te houden, onder de voorwaarde dat het College uiterlijk 31 december 2022 een voorstel met uitgewerkte businesscase voorlegt.

Deze businesscase moet in ieder geval de volgende onderdelen bevatten:

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

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

Over het businessplan

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



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

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

Luchthaven Maastricht Aachen Airport: MST

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

Leeswijzer

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



2. Over de luchthaven



MST wordt grofweg door twee bedrijven gezamenlijk geëxploiteerd:

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

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

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

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

Geschiedenis luchthaven

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



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

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

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

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

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

Tabel 1. Kengetallen MST



Activiteiten

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

Activiteiten Maastricht Aachen Airport

- Aviation**
Passagiers, cargo en general aviation activiteiten
 - Ground handling services
 - Aerodrome services
- Non-aviation**
Diensten buiten de luchtvaartservice
 - Parkeren
 - Retail, Food & Beverage en Fuel
- Infrastructuur, grond en vastgoed**
Inkomsten uit verhuur en erfpacht



Aviation services

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

- **Ground handling services**
 - Passage handling
 - Cargo handling
 - Cargo office
 - Handling operations

- **Aerodrome services**
 - Airport Authority
 - Brandweer
 - Security



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

1) Ground handling services

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

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



1a) Passage handling

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

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

Bestemmingen passagiers

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

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

1b) Cargo handling

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

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

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



1c) Cargo office

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

- Import: zodra een vlucht landt, vertaalt Cargo office de Air Waybill¹ richting warehouse en verstuurt een bericht naar de klant. Tevens wordt hier het truckgedeelte begeleid en georganiseerd.
- Export: zodra een vlucht vertrekt, vertaalt het office de vracht van de truck richting het warehouse en maakt vervolgens de documenten op voor de luchtvaartmaatschappij. Daarnaast voert men 'Dangerous Goods'-checks uit en organiseren in sommige gevallen het secure maken van vracht.

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

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

1d) Handling operations

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

2) Aerodrome services

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

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

2a) Airport Authority

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

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



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

2b) Brandweer

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

Naast brandafweertaken voert de brandweer neventaken uit, zoals:

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

2c) Security

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





Non-aviation Services

Inkomsten 2021 € 1,4 miljoen

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

- **Overig**
Inkomsten 2021
 - Parkeren € 128.430
 - Overig € 221.176



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

1) Parkeren

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

2) Retail, Food & Beverage en Fuel

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

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



Infrastructuur, grond en vastgoed

Inkomsten 2021 € 1,2 miljoen

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

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



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

De huidige inkomsten vanuit vastgoed komen voort uit:

1. Verhuur gebouwen³
2. Erfpacht gronden

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

Inkomsten uit erfpacht

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

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

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



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

Cargo Terminal East fase 1

Op MST is aan de oostzijde de moderne Cargo Terminal East gerealiseerd. Dit betreft een belangrijk en markant gebouw op de luchthaven van bijna 9.000 m² bruto vloeroppervlak. Het staat deels symbool voor de vernieuwing die de luchthaven nastreeft. Het gebouw is in gebruik door MST voor eerste linie afhandeling van luchtvracht (MST handelt de eerste linie vracht zelf af). Het gebouw is daarbij nog uit te breiden. Het gebruik van het gebouw is verdisconteerd in het vaste deel van de concessievergoeding die MAA betaalt aan MAABI. MAABI betaalt de Provincie Limburg voor gebruik.

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

Onderhoud vastgoed

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

Beheer infrastructuur

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



3. Missie

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

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



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

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

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

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

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

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



4. Visie

MST: transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven

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

1. Organisatorisch en financieel gezond
2. Maximaal profiteren van de goedlopende activiteiten
3. Toekomstbestendig worden door in te zetten op duurzame luchtvaart
4. Beperken van hinder voor de omgeving
5. Aandacht voor samenwerking met de omgeving en omgevingsmanagement

Deze transitiepaden worden hieronder nader beschreven.

1. Organisatorisch en financieel gezond

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



Schiphol Nederland BV: een kansrijke nieuwe samenwerking

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

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

We zien verder met name synergetische voordelen in:

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

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

De voordelen van het aandeelhouderschap voor SNBV

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



2. Maximaal profiteren van goedlopende activiteiten

Onderdeel van het verbeteren van de financiële onafhankelijkheid is het versterken van activiteiten waar MST reeds goede resultaten behaald. Zo bestaat de kern van de luchthaven uit de goedlopende onderdelen luchtvracht en passagiersvervoer. Deze activiteiten leveren de regio veel op aan internationale verbindingen en bereikbaarheid, banen en economische activiteiten. Daar komt bij dat er bij andere luchthavens (in Nederland en omringende landen) tekorten zijn aan capaciteit. In de dynamische context en vaak ook krapte waarin luchthavens opereren (mede door geluidsreductiedoelstellingen, personeelstekorten, vergunningen, CO₂-reductie en stikstofemissie-eisen) moet er in Nederland in toenemende mate adaptief en als luchthavensysteem gehandeld worden om cargo- en passagiersstromen te faciliteren. Hierin vervult Schiphol een centrale rol waarin de regionale luchthavens, naast hun eigenstandigheid, een satellietrelatie met Schiphol hebben. In deze benaderwijze kan er een effectieve relatie tussen MST en Schiphol worden opgebouwd. Met de recente ontwikkelingen in Nederland (waaronder de krimp van vluchten op Schiphol) heeft MST de kans gekregen zichzelf neer te zetten als goed alternatief voor passagier- en cargo-afhandeling binnen Nederland. Hierdoor neemt de aantrekkelijkheid van MST toe. Dit willen we richting de toekomst vasthouden.

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

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

3. Toekomstbestendig door in te zetten op duurzame luchtvaart

Naast de goedlopende huidige activiteiten wil MST inspelen op toekomstige ontwikkelingen. In het recente politieke en publieke debat is er toenemende aandacht voor duurzaamheid. Deze urgentie voelt MST zelf ook. Wij willen onze verantwoordelijkheid invulling geven door het omlaag brengen van de CO₂-footprint. Dit gaat over luchthavengebonden CO₂-reductie, maar zeker ook over de transitie naar elektrisch vliegen. MST wil als één van de eerste luchthavens van Nederland inzetten op eAviation. Nu nog in de ontwikkelfase zien we de potentie en snelheid waarmee de innovaties zich opvolgen. Gebaseerd op het onderzoek zoals uitgevoerd door M3 consultancy en Broekema, gelooft MST erin dat de technologie voor elektrisch vliegen de komende jaren significant voet aan de grond gaat krijgen. En gezien eAviation naar verwachting de eerste jaren na 2025 vooral op regionale luchthavens een rol zal spelen, is MST een kansrijke luchthaven om deze ontwikkeling te faciliteren en te versnellen. Met het huidige verdienpotentieel van de bestaande activiteiten heeft MST daarnaast een goede uitgangspositie voor de transitie naar eAviation. Hier zet MST dan ook vol op in.

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



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

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

4. Beperken van hinder voor de omgeving

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

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

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

5. Aandacht voor samenwerking met de omgeving en omgevingsmanagement

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

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



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

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

Speerpunten voor de korte termijn (nu tot aan 2027)

- Professionaliseren tot een volwassen organisatie, met behulp van de expertise van een nieuwe mede-aandeelhouder
- Inzetten op groei van luchtvracht en passagiersvluchten
- Een impuls geven aan de bestaande faciliteiten/vastgoed
- De eerste stappen zetten richting eAviation door het aantrekken van onderzoek, innovatie, technologie en onderwijs
- Maatregelen invoeren om op korte termijn hinder voor omwonenden te beperken en betere overlegstructuren met de omgeving realiseren.
- Oplossen van het achterstallig onderhoud

Speerpunten voor de lange termijn (2027 tot aan 2040)

- Kiezen voor kwaliteit boven kwantiteit: schonere en stillere vliegtuigen
- Zelfvoorzienend worden door significant verbeterde kostenopbrengsten
- De transitie maken naar een substantiële exploitatie van eAviation
- Lokale sourcing waar mogelijk
- Een goedlopende basis (vastgoed, horeca, retail, etc.) op het gebied van commercie die eventuele tijdelijke neergangen in luchtvracht verzacht
- Beperken van hinder en een duurzame relatie met de omgeving



5. Strategie

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

Marktanalyse: de positie van MAA

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

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

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

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



Kansen en bedreigingen van MST (SWOT)

Sterktes

- Goede kwaliteit vrachtafhandeling, langdurige relaties met Nederlandse vrachtautoriteiten
- Overzichtelijkheid operatie: alles in één hand
- Flexibiliteit operatie
- Maintenance cluster
- Verdrag van Chicago: 5^e vrijheid
- Volledig pallet luchtvrachtproducten

Zwakten

- Beperkingen operatie (nachtsluiting, geluidsrestricties, korte baan)
- Nauwe verbondenheid met politiek
- Overlast omgeving, huizen dicht op de baan
- Competenties en volledigheid organisatie
- Achterstallig onderhoud infra en vastgoed
- Ontbreken salesapparaat
- Onduidelijke governance MAA/MAABI

Kansen

- Krimp Schiphol (zowel vracht als passagiers)
- Krapte op de markt
- eAviation vanaf 2030: activiteitencluster rond eAviation en samenwerking op eAviation met regionale startups, universiteiten en mkb
- Vastgoed en retail in A2-zone ontwikkelen
- Dialoog met omgeving op hoger plan

Bedreigingen

- Regulatory onzekerheid van onder meer WNB-vergunning
- Grondgebonden geluid
- Plafond ultrafijnstof en CO₂
- Concurrentie van nabijgelegen luchthavens op vracht- en passagiersgebied
- Verscherping maatschappelijk debat





Ontwikkelingen in de markt (extern)

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

Ontwikkeling	Toelichting	Impact
 Aantal vliegbewegingen passagiers	<ul style="list-style-type: none"> Door corona is het aantal passagiersvluchten afgenomen. Deze zullen de komende jaren toenemen tot aan het niveau in 2019. Op de lange termijn (5+ jaar) leiden klimaatmaatregelen (brandstofprijzen en vliegbelasting) tot een lagere groei⁴. 	+ -
 Aantal vliegbewegingen cargo	<ul style="list-style-type: none"> Door het wegvallen van Covid-shipments en de oorlog in Oekraïne zal de ontwikkeling vlak zijn dan wel lichte krimp vertonen (april 2022 toonde een krimp van 11% ten opzichte van piekjaar 2021)⁵. Op de lange termijn zal de groei van e-commerce doorzetten. De wisselende beschikbaarheid van capaciteit en volatiliteit in rates in de zeevaart maken luchtvaart aantrekkelijker.⁶ 	- +
 eAviation	<ul style="list-style-type: none"> Het aantal passagiers voor reguliere elektrische vliegtuigen (eCTOL) en elektrische airtaxi's (eVTOL) en de kilo's vracht vervoerd met elektrische vliegtuigen nemen toe.⁷ 	+
 Capaciteit Nederlandse luchthavens	<ul style="list-style-type: none"> Schiphol dient aanzienlijk te krimpen in aantal vliegbewegingen vanaf 2023. Luchthaven Lelystad zal niet voor 2024 openen. Andere luchthavens hebben slechts beperkte groeimogelijkheden. 	+ + +
 Concurrentie van buitenlandse luchthavens	<ul style="list-style-type: none"> Luchthaven Luik heeft klanten verloren en zal zich beter gaan positioneren in de markt. Naar verwachting zetten zij ook in op het overnemen van vluchten vanuit Schiphol. Luchthaven Brussel positioneert zich sterk op luchtvracht. In Duitsland zijn de luchthavens Keulen, Frankfurt en Düsseldorf stabiel. Luchthaven Frankfurt Hahn komt uit faillissement. 	- - -

⁴ Bron: PBL: Nederland Fit for 55? (2021)

⁵ Bron: IATA

⁶ Boeing's cargo forecast voorspelde in 2019 een gemiddelde groei gedurende de periode 2020 t/m 2039 van ca. 2 – 2,5% voor Noord-America – Europa en Midden-Oosten – Europa, ca. 3 – 3,5% voor Afrika en Europa en ca. 4- 4,5% voor Oost-Azië – Europa.

⁷ Bron: M3/To70



Strategische doelen op de middellange en korte termijn

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

Organisatorisch en financieel gezond

Professionaliseren van de organisatie

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

Versterken van de financiële positie

- Geen sprake van achterstallig onderhoud
- Efficiëntere bedrijfsvoering

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

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

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



Maximaal profiteren van goedlopende activiteiten

Groei van de luchtvaart

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

Optimaliseren van de overige activiteiten

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

Professionele en slagvaardige vastgoedontwikkeling

- Stevig vastgoedmanagement en assetmanagement
- Een heldere en concrete masterplanning

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

Jaar	2022	2025	2030	2035	2040
Passagiers	251.515	470.039	641.865	529.500	527.500
Cargo (exclusief transit, inclusief trucking)	125.000	171.424	204.230	210.000	210.000

Tabel 2. Verwachte groei in aantallen passagiers en cargo

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



Het belang van een baanlengte van 2.750 meter

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

- A) Efficiëntie bij het opstijgen⁸: piloten bepalen de instellingen van een vliegtuig onder andere op basis van de lengte van de baan. Hoe korter de baan, hoe minder ruimte er is voor het opstijgen. Als er meer ruimte is, is er minder vermogen nodig om op te stijgen. Dit geldt voor ieder vliegtuig dat vertrekt, dus ook alle vliegtuigen die de extra baanlengte niet nodig hebben. Minder vermogen betekent minder geluid in de directe omgeving.
- B) Groter bereik: naast de lengte van de baan, baseren piloten de instellingen ook op het startgewicht waarmee een vliegtuig veilig kan opstijgen. Als een vliegtuig een lange afstand gaat vliegen en start met een korte baan, betekent dit dat er in sommige gevallen minder vracht meegenomen kan worden. In gesprekken tussen MST en luchtvaartmaatschappijen is reeds aangegeven dat de huidige baanlengte om deze reden de commerciële kansen verlaagt.

Door het ontmoedigen van onder meer de vliegtuigtypes 747-200 en 747-400 is het des te belangrijker dat MST een aantrekkelijke luchthaven blijft. De verwachting is dat het verlengd baangebruik een positief effect heeft op het volume van minimaal 5 tot 10%, zonder dat hierbij het aantal ernstig gehinderden toeneemt⁹. De baanlengte van 2.750 meter speelt dan ook een belangrijke rol in de toekomst van MST.

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

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

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

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



Toekomstbestendig door in te zetten op duurzame luchtvaart

Verduurzaming van de luchtvaart

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

Verduurzaming van de organisatie

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

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

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

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

Tabel 3. Verwachte vluchten met eAviation¹⁰

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



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

- De energietransitie: CO₂-reductie en opwek van duurzame energie
- Een circulaire economie: afvalreductie
- Stimuleren van de lokale economie: local sourcing

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

De (on)zekerheid op een toekomst met eAviation

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

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

- Elektrische vliegtuigen (eCTOL) met batterij, waterstof of hybride-elektrische voorstuwing.
- Airtaxi's (eVTOL) met voornamelijk batterij-elektrische voortstuwing.
- Cargo vliegtuigen met verschillende technologieën voor korte en lange afstanden.

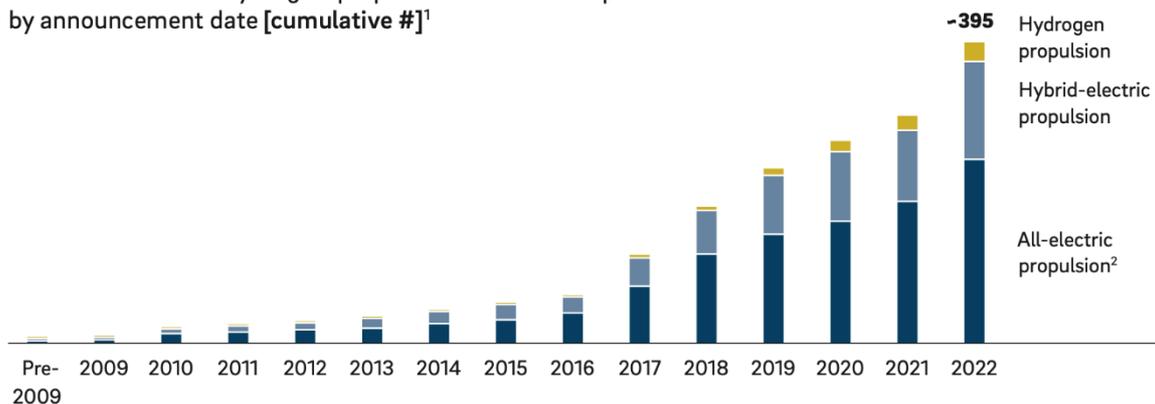
Men zet qua technologie vooral in op elektrische vliegtuigen en waterstofvliegtuigen. De investeringen zijn groot en daar zien we versnelling in. Zo zien we het aantal (voor het merendeel elektrische) airtaxi's in de laatste paar jaar exponentieel stijgen. Van nauwelijks investeringen in 2016 naar investeringen van boven de 5 biljoen dollar in 2021 wereldwijd¹¹. Verder zien we wereldwijd het aantal eAviation-vliegtuigaankondigingen toenemen. Deze trends leiden ertoe dat MST verwacht dat de techniek zich op tijd ontwikkelt om als luchthaven te kunnen profiteren van eAviation in de nabije toekomst. Voor de zekerheid is de businesscase overigens behoudend van aard hierin, zodat we bij vertraging in de technische ontwikkelingen van eAviation nog mogelijkheden hebben om dit op te vangen.

¹¹ Bron: McKinsey



B Almost 400 sustainable aircraft are currently in development, primarily all-electric or hybrid, but with a growing share of hydrogen-powered aircraft

Known electric and hydrogen-propelled aircraft developments by announcement date [cumulative #]¹



¹ Only including developments with first flights after 2010 and major electric concepts; excluding UAVs and purely recreational developments ² Including solar propulsion

Figuur 1. Vliegtuigaankondigingen¹²

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

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

¹² Bron: Roland Berger Sustainable Aircraft Database



Beperken van hinder voor de omgeving

Minder overlast

- Lawaaiige vliegtuigen zijn uiterlijk in 2030 uitgefaseerd
- Verbeterde security

Betere tegemoetkoming van overlast

- Financiële bijdrage aan het omgevingsfonds van de Provincie Limburg

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

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

Tabel 4. Beperken van het aantal ernstig gehinderden

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

¹³ Dit is gelijk aan het niveau van 2019



Hinderbeperkende maatregelen

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

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

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

Participatie van omwonenden over het tegengaan van overlast

(augustus – september 2022)

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

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

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

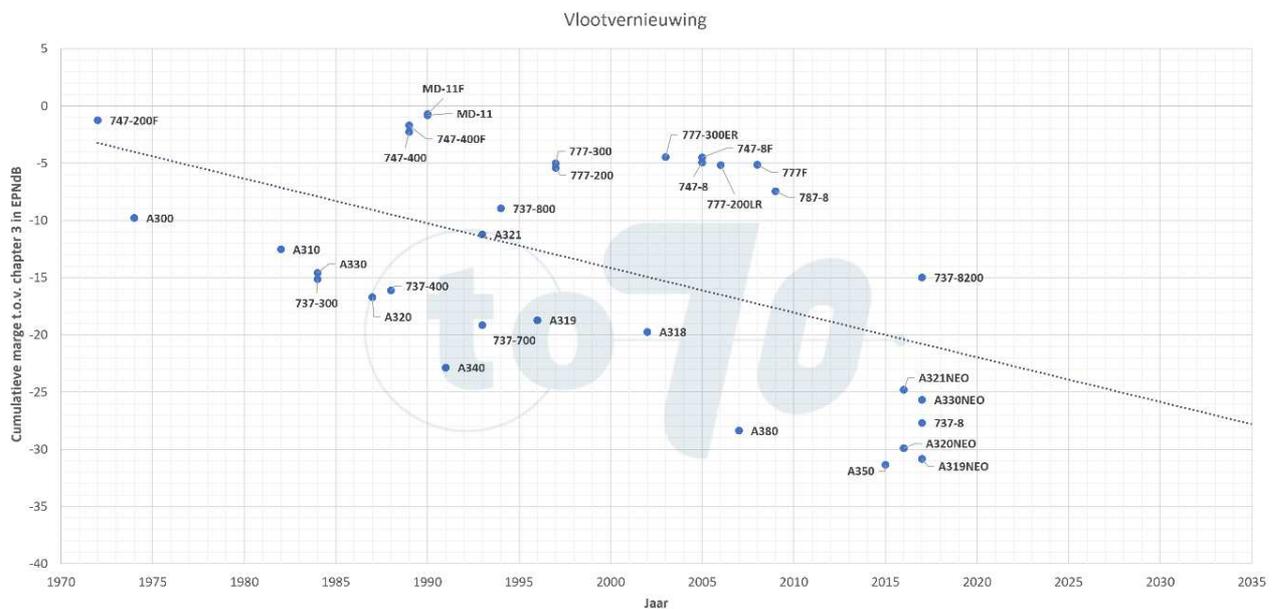
Waar het gaat over de vrachtcapaciteit, is de verwachting dat de vraag naar vrachtcapaciteit in Nederland en Noordwest-Europa een andere vlootsamenstelling mogelijk zal maken. MST zal inzetten op het verhogen van druk op de vrachtvluchtvaartmaatschappijen om schoner en stiller te gaan opereren.

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



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

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



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



Managen van geluidsbelasting in de praktijk

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

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

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

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

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

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

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

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



Aandacht voor samenwerking met de omgeving en omgevingsmanagement

Betere relatie met de omgeving

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

Meer aandacht voor samenwerkingspartners

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

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

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



ZIMEX

BATTERY JetEx
7400

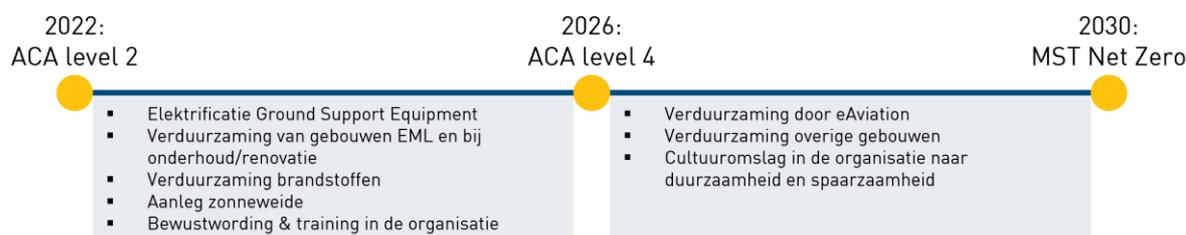
Zero Emission

6. Duurzaamheid

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

- de energietransitie: CO₂-reductie door opwek van duurzame energie en eAviation
- een circulaire economie: afvalreductie
- het stimuleren van de lokale economie: local sourcing

Energietransitie: CO₂-reductie door opwek van duurzame energie en eAviation

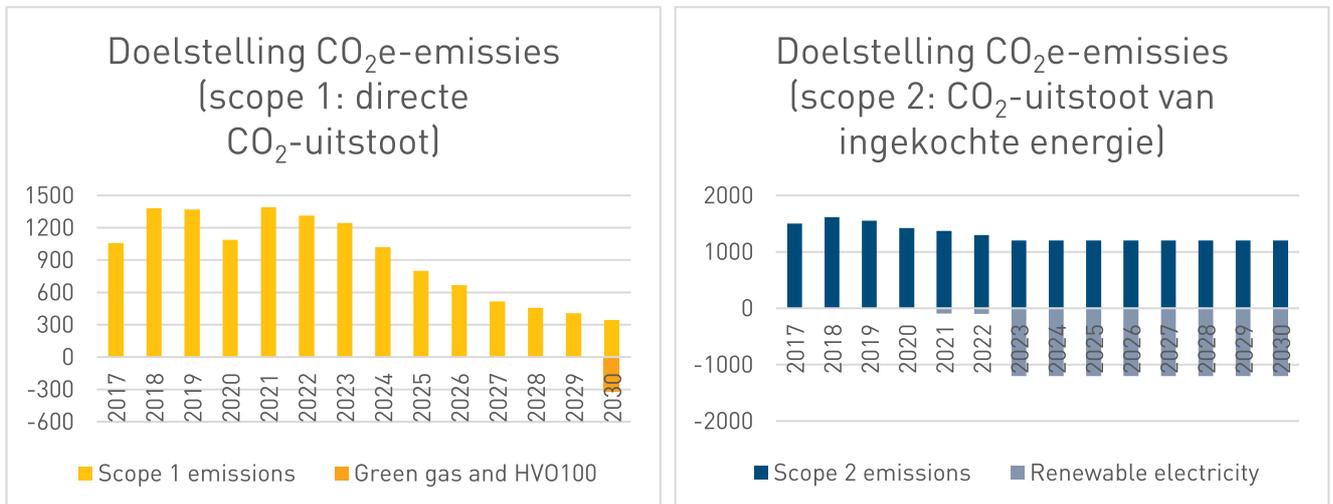


Een belangrijke stap om bij te dragen aan de energietransitie is de reductie van CO₂. MST werkt dan ook, conform regelgeving vanuit het Luchthavenbesluit, toe naar 'MST Net Zero'. Dit houdt in dat MST als luchthaven CO₂-emissies zo veel mogelijk reduceert en de overgebleven emissies compenseert. Om dit te realiseren heeft MST een 'Emissions Reduction Policy' opgesteld met als ambitie een 'Net Zero luchthavenoperatie' in 2030. Hierin zijn de CO₂-emissies van MST zelf en de emissies van een deel van onze gebruikers geïnventariseerd.

Om deze ambitie te onderschrijven, heeft MST een aanvraag ingediend voor accreditatie bij het Airport Carbon Accreditation-programma (ACA) van de Airport Council International. Het ACA is het enige institutioneel goedgekeurde, wereldwijde certificeringsprogramma voor CO₂-beheer van luchthavens. Het beoordeelt en erkent onafhankelijk de inspanningen van luchthavens om hun CO₂-uitstoot te beheren en te verminderen aan de hand van vier levels:

- Level 1: Mapping (in kaart brengen van de eigen CO₂-voetafdruk)
- Level 2: Reduction (CO₂-beheer om de voetafdruk te verkleinen)
- Level 3: Optimisation (betrokkenheid van derden bij het verminderen van de CO₂-voetafdruk)
- Level 4: Transformation (transformeren van de luchthavenactiviteiten en die van partners om absolute emissiereductie te bereiken)

De huidige aanvraag van MST is voor een Level 2-accreditatie, wat inhoudt dat (1) de luchthaven actief haar CO₂-emissies in kaart brengt, (2) deze geverifieerd zijn en (3) MST zich committeert aan een jaarlijkse reductie van CO₂. In de komende jaren heeft MST als doel om de ACA-accreditatie te verhogen naar level 4 (het hoogste level). Hiermee voldoet MST aan de ambitie van de Luchtvaartnota om de Nederlandse luchthaven emissievrij te maken voor 2030 en een CO₂-plafond in te voeren voor het vliegverkeer.



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

Reductie van eigen CO₂-uitstoot

MST zet, om de directe CO₂-uitstoot te reduceren, fors in op het verduurzamen van haar activiteiten. Uiteraard is de inzet op eAviation hierin belangrijk, deze is verder toegelicht in hoofdstuk 5. Verder reduceren wij onze CO₂-uitstoot met de volgende acties:

- **Elektrificatie van het materiaal:** MST heeft in haar financiën reeds budget opgenomen voor het elektrificeren (dan wel anderszins verduurzamen) van al het ground support equipment. Deze plannen worden onderdeel van de afdelingsplannen¹⁵. Op dit moment voorziet MST, door middel van een elektrificatie van de voertuigvloot, een reductie van 70% van het jaarlijkse brandstofverbruik. De overige 30% van het brandstofverbruik zal vervangen worden door HVO100 biobrandstof.
- **Verduurzaming van de gebouwen:** MST heeft als ambitie om de gebouwen zonder gasaansluiting te laten opereren. Wanneer onderhouds- dan wel renovatiewerkzaamheden aan een gebouw worden uitgevoerd, wordt hierin duurzaamheid (verlichting, isolatie, thermische schillen, elektrificatie, etc.) meegenomen en onderzocht of het gebouw gasvrij gemaakt kan worden. Het gasverbruik dat resteert zal als transitie worden ingekocht als groen gas. Op de korte termijn voert MST de Erkende Maatregelen uit (maatregelen met een terugverdientijd van maximaal vijf jaar), zoals ook wettelijk verplicht is.
- **Verduurzaming van brandstoffen:** MST committeert zich aan het nationale beleid van duurzame kerosine en bijmengverplichting.

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

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



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

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

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

Reductie van indirecte CO₂-uitstoot

De ambitie tot level 4 van het ACA-programma, vraagt van MST om ook voor indirecte CO₂-uitstoot (via klanten en leveranciers) gestaafde plannen te hebben. MST heeft hier reeds stappen in gezet. Zo zet MST voor al haar partners een samenwerking op, als een gezamenlijke informatieverschaffing, om te sturen op de vermindering van CO₂ bij deze partners. Meerdere partijen - waaronder SAMCO, MAAS Aviation, LVNL, en Carousel Logistics - hebben hier positief op gereageerd. MST zal de duurzaamheidsplannen van deze partners rond MST inventariseren en waar mogelijk stimuleren, om te komen tot een zo optimaal resultaat. Daarnaast gaat MST in 2023 samen met de partners rond de luchthaven een proces opstarten voor het uitgebreider rapporteren van hun emissies binnen het ACA-programma, om zo een hoger level te bereiken.

Circulaire economie: zero waste

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

Lokale economie: local sourcing

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

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



7. Omgevingsmanagement

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

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

Omgevingsmanagement MST: de relatie met de omgeving verbeteren en borgen

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

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

Belanghebbenden

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



Figuur 3. Gemeenschappen in de buurt van MST



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

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

Doelen

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

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

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



Stakeholderanalyse

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

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



Instrumenten

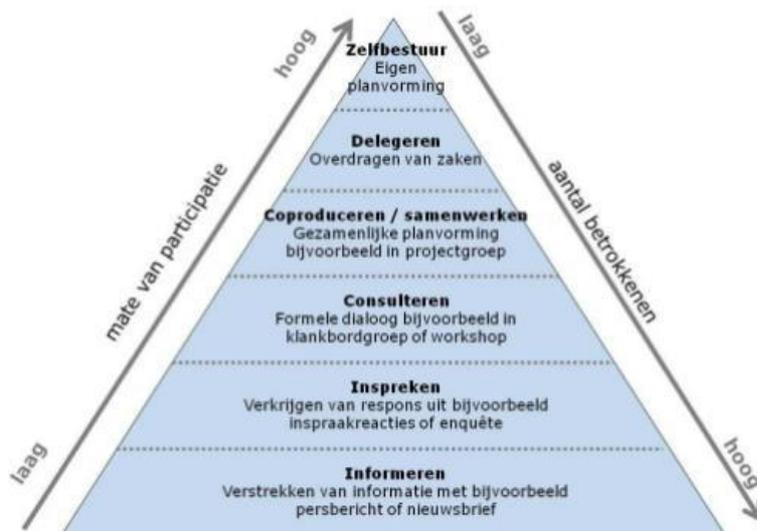
Om deze doelen te behalen hebben we verschillende communicatieve en participatieve instrumenten en organen. Hierbij maken we onderscheid tussen drie typen instrumenten:

- Instrumenten of organen op initiatief van MST
- Instrumenten of organen van stakeholders
- Instrumenten of organen die in samenwerking zijn ontstaan, dan wel onafhankelijk opereren

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

Instrumenten van MST

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



Figuur 4. Participatieladder

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

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

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



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

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

Instrumenten of organen van stakeholders

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

Gedeelde en onafhankelijke instrumenten of organen

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



Commissie Regionaal Overleg Maastricht

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

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

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

Klachten Informatie Centrum Limburg

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

Stichting Beheer Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport

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

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



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

De rol van MST bij de Stichting Beheer Omgevingsfonds MAA

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

Organisatie van het omgevingsmanagement

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



8. Ruimtelijke ontwikkeling

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

Het huidige vastgoed en de gronden van de luchthaven

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

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

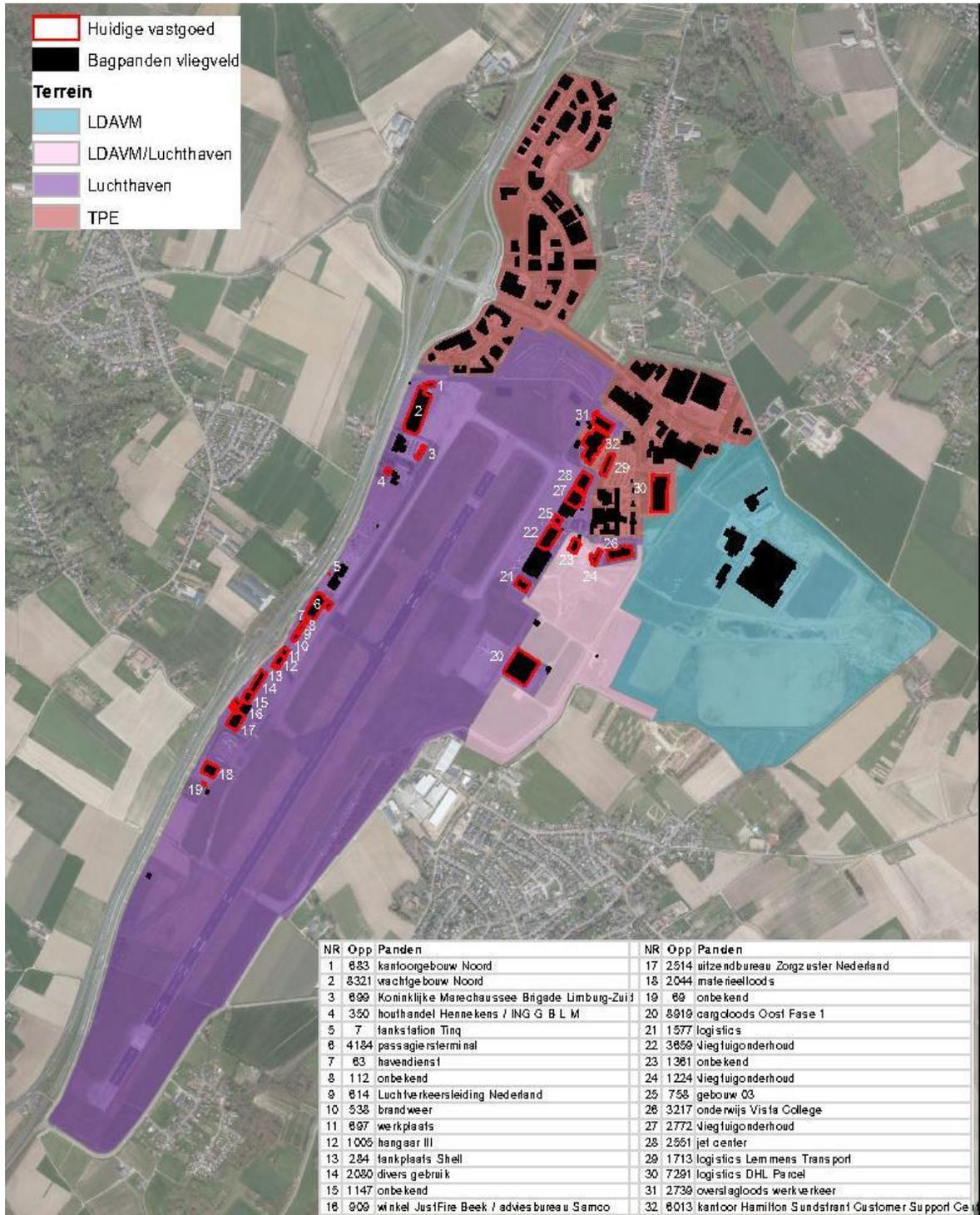
De blauw gearceerde gronden zijn in eigendom bij LDAVM (Land Development Aviation Valley Maastricht). LDAVM is voor 80% in eigendom bij de Provincie Limburg en het resterende deel bij twee private vennootschappen. Deze BV/CV is een onderneming met als doel de gronden in de onderneming bouwrijp te maken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

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

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

Rol gemeenten

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



Figuur 5. Overzichtskaart van het luchthaventerrein



Kansen en bedreigingen van het vastgoed van MST (SWOT)

<p>Sterktes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goede locatie (zichtbaar langs de A2, veel verkeer) • Aanwezigheid van een hotel en restaurants • Goede bereikbaarheid met de auto en fiets • Centrale ligging in de Euregio en ten opzichte van bedrijventerreinen en stedelijke centra • Veel aanwezige functies (MRO, GA, vracht en passagiers) 	<p>Zwakten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versnippering van de functies • Inefficiënte situering van gebouwen • Geen optimaal gebruik van gronden rond de luchthaven • Achterstallig contract/property management • Achterstallig onderhoud, weinig duurzaam • Strategie en organisatiestructuur • Weinig faciliteiten op de werklocaties • Slechte ontsluiting op het openbaar vervoer
<p>Kansen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Met relatief weinig middelen kunnen grote verbeteringen gerealiseerd worden in functies, organisatie en strategie • Retail- en vastgoedkansen op de A2-zone op zowel eigen grond als op grond van derden • Vrij grondgebied (ca. 18ha) aan de oostzijde nog ontwikkelbaar • Goed contact met gemeente en Provincie • Aviation en eAviation-cluster ontwikkelen • Ontwikkelen van een duurzame werklocatie • Gebiedsmanagement 	<p>Bedreigingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een groot deel van de grond is niet in bezit van MST en daardoor moeilijk stuurbaar (sturing, verpaupering, branding, etc.) • Plafond ultrafijnstof en CO₂ • Weinig operationele verharding aan de luchtzijde • Concurrentie van nabijgelegen Technoport Europe • Weinig binding met generieke logistieke spelers • Geen gezamenlijke positionering naar de arbeidsmarkt

Toekomstige situatie van het vastgoed

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

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



Partners

Succesvolle luchthavens coördineren wat er wordt gebouwd aan de luchtzijde, de landzijde en buiten de omheining om ontwikkelingsstrategieën te bevorderen die elkaar aanvullen (in plaats van met elkaar concurreren). Om dit te doen, creëren ze strategische partnerschappen met belangrijke belanghebbenden in het luchthavengebied, waaronder zowel particuliere ontwikkelaars als plannings- en economische ontwikkelingsbureaus in de publieke sector.

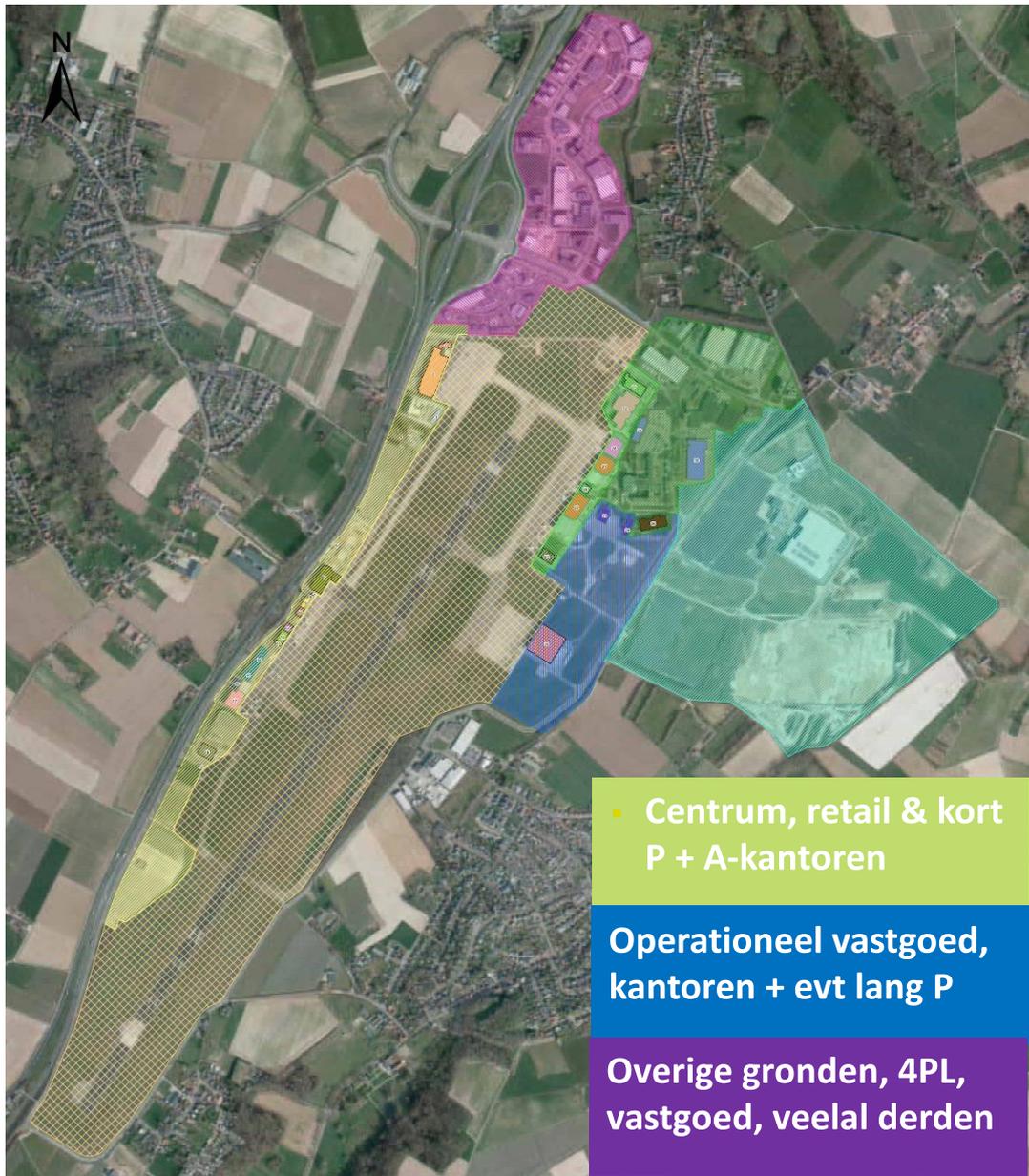
Positionering

Succesvolle luchthavens positioneren hun project om zowel interne ondersteuning op te bouwen, binnen de luchthaven, als externe ondersteuning bij klanten, investeerders en overheidsfunctionarissen. Het vinden van de juiste positionering is cruciaal om uit te leggen hoe een project aansluit bij de strategische langetermijndoelen van de luchthaven en de lokale gemeenschap. Positionering helpt ook om uit te leggen waarom dit specifieke project nu moet worden gebouwd.

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

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

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



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



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



Figuur 7. Huidige situatie luchthaventerrein

Bereikbaarheid

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



eAviation-cluster

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

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

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

Van masterplan en strategie naar realisatie

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

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

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

Tabel 6. Potentie van vastgoedexploitatie

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



Aandachtsgebied	Acties	Periode	Beoogd effect
Bestaand vastgoed	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uitvoeren achterstallig onderhoud 2. Upgrade diverse gebouwen/infrastructuur 3. Flexibel/multifunctioneel gebruik voorzieningen faciliteren 	2023 - 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Vergroten van de verhuurbaarheid op de korte termijn
Verhuur vastgoed en erfpacht gronden	<ol style="list-style-type: none"> 1. Optimalisatie huidig contractmanagement 	2023 – 2026	<ul style="list-style-type: none"> • Vergroten van het opbrengend vermogen (+/- 20%)
Ontwikkeling nieuw vastgoed/ infrastructuur	<ol style="list-style-type: none"> 1. Opstellen masterplan vastgoed/ infrastructuur 	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Een concreet eindbeeld ruimtelijke ordening/ gebiedsindeling luchthaven • Fasering op hoofdlijnen • Investeringsplanning • Potentie van het opbrengend vermogen (+/- 40%)
Realisatie nieuw vastgoed/ infrastructuur	<p>In afhankelijkheid van masterplan, aanvangend met:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nieuwe parkeerplaats 2. Upgrade VGN (levensduurverlengend) 3. Upgrade P1 (levensduurverlengend) 4. Start beeldvorming eAviation-cluster/ logistiek cluster/ retail- en leisure-functie 	Vanaf 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Vergroten van het opbrengend vermogen van parkeerinkomsten • Optimalisatie van vrachtafhandeling/ voorkomen desinvestering • Vergroten van het opbrengend vermogen en voorkomen desinvestering • Doorontwikkeling van deze clusters als dragers onder het businessplan mogelijk maken
Gebiedsmanagement	<ol style="list-style-type: none"> 1. Samenwerking met andere gebieden (bijv. TechnoPort); 2. Branding van gebied en gebouwen; 3. Verbeteren/optimaliseren bereikbaarheid MST middels OV 4. Uitgifte/exploitatie nog beschikbare gronden cluster 1 en 2 	Vanaf 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Vormgeving van allianties • Synergie in plaats van concurrentie • Inbedding/ binding met omgeving • Inpassing in omgeving/ ruimtelijke kwaliteit • Focus op luchthaven-gebonden bedrijfsactiviteiten



Randvoorwaarden

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

Organisatorische wijzigingen

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

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

Benodigde investeringen

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

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

Tabel 7. Investerings in achterstallig onderhoud

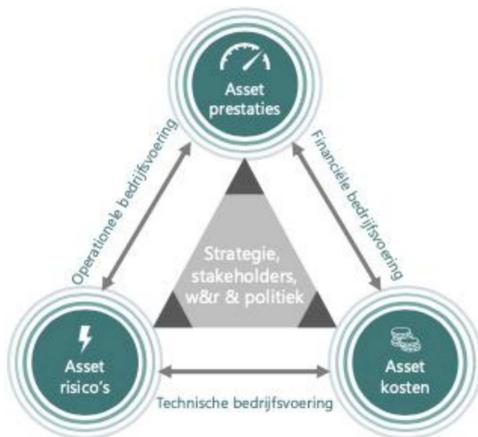
Organisatie assetmanagement

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

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



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



Figuur 8. Afwegingsmodel assetmanagement

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

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

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

Aanpak assetmanagement

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

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



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

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



9. Marketing

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

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

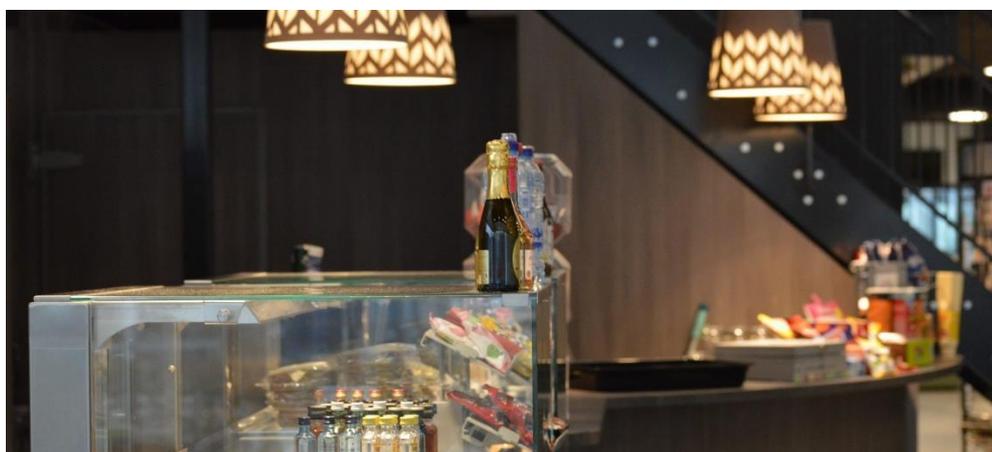
De strategische doelen (hoofdstuk 5) die volgen uit de missie en visie vragen om een herijking van de marketingdoelen en -activiteiten van de verschillende (kern)activiteiten van Maastricht Aachen Airport. In dit hoofdstuk staan per (kern)activiteit en marketingdoelstellingen KPI's voor de korte termijn,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

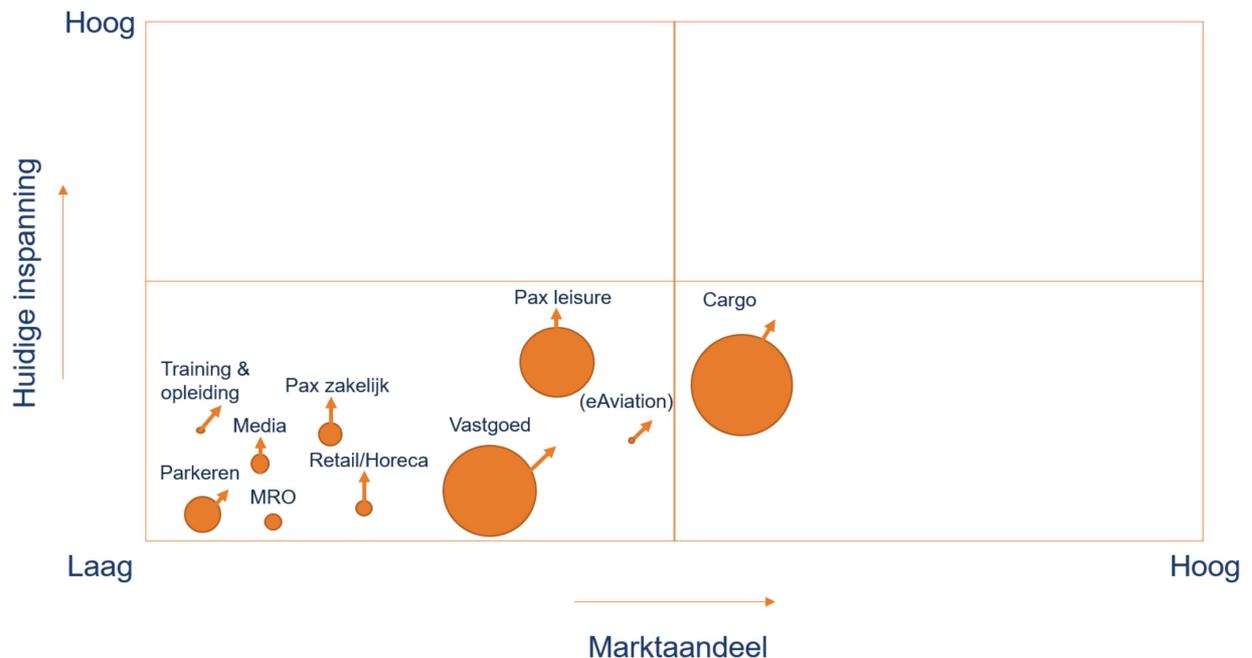
Visie op marketing

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

Analyse van de kernactiviteiten

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





De grootte van de cirkel geeft een beeld van de bijdrage aan de omzet van Maastricht Aachen Airport.

De pijl geeft de richting aan van de beoogde ontwikkeling per (kern)activiteit.

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

Marketing per kernactiviteit

Cargo

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

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



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

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
<ul style="list-style-type: none"> • Cargo luchtvaartmaatschappijen • Agenten • Shippers • Transportbedrijven 	<ul style="list-style-type: none"> • Website en online logistieke tools • Beurzen • Open dagen • Seminars • Earned media • Vakbladen • Blogs/expert artikelen

Vastgoed

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

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

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

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
<ul style="list-style-type: none"> • (Potentiële) gebruikers luchthaven (maintenance, vliegschool, etc.) • Huurders • Bedrijfsmakelaars 	<ul style="list-style-type: none"> • Website • Earned media • Vakbladen • Blogs/expert artikelen

Passagiers leisure

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

Met een intensivering van de marketinginspanningen beogen we:



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

Het realiseren van deze doelen leidt tot:

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

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
<ul style="list-style-type: none"> • Passagiersluchtvaartmaatschappijen • Passagiers • Samenwerkingspartners van evenementen en toerisme in Zuid-Limburg • Horecaondernemers in Zuid-Limburg 	<ul style="list-style-type: none"> • Website • Beurzen • Open dagen • Earned media • Vakbladen • Blogs/expert artikelen • Influencers • Social media • Social wifi • Online marketing • Nieuwe commerciële activiteiten op de luchthaven gericht op service, comfort en gemak voor de reizigers.



Parkeren

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

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

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

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
<ul style="list-style-type: none">• Passagiers	<ul style="list-style-type: none">• Website• Social media• Online marketing

eAviation

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

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

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



Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
<ul style="list-style-type: none"> • Vliegtuigfabrikanten (eAviation) • Luchtvaartmaatschappijen • Passagiers • Kennisinstellingen t.b.v. campusontwikkeling 	<ul style="list-style-type: none"> • Website • Beurzen • Open dagen • Events • Earned media • Vakbladen • Blogs/expert artikelen • Ambassadeurs • Social media • Online marketing • Podcasts

Passagiers zakelijk

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

Opleiding en training

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

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

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
<ul style="list-style-type: none"> • Bedrijven in de directe omgeving • Brandweerkorpsen • Luchthavenbrandweerkorpsen 	<ul style="list-style-type: none"> • Website • Open dagen • Vakbladen • Blogs/expert artikelen • Ambassadeurs • Social media • Online marketing



Retail en horeca

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

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
<ul style="list-style-type: none">• Horeca• Retail• Passagiers	<ul style="list-style-type: none">• Website• In house promotie• Social wifi

Media

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

1. Naamsbekendheid MST vergroten als passagiersluchthaven
2. Marktaandeel vergroten

Partnerships

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

Interne marketing

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

Voornaamste doelgroepen	Potentiële middelen
<ul style="list-style-type: none">• Directie• Management• Medewerkers	<ul style="list-style-type: none">• Intranet• Narrowcasting• Trainingen• Bijeenkomsten



10. Organisatie

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

Huidig bestuur en management

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

NV HBLM

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

MAABI

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

MAA

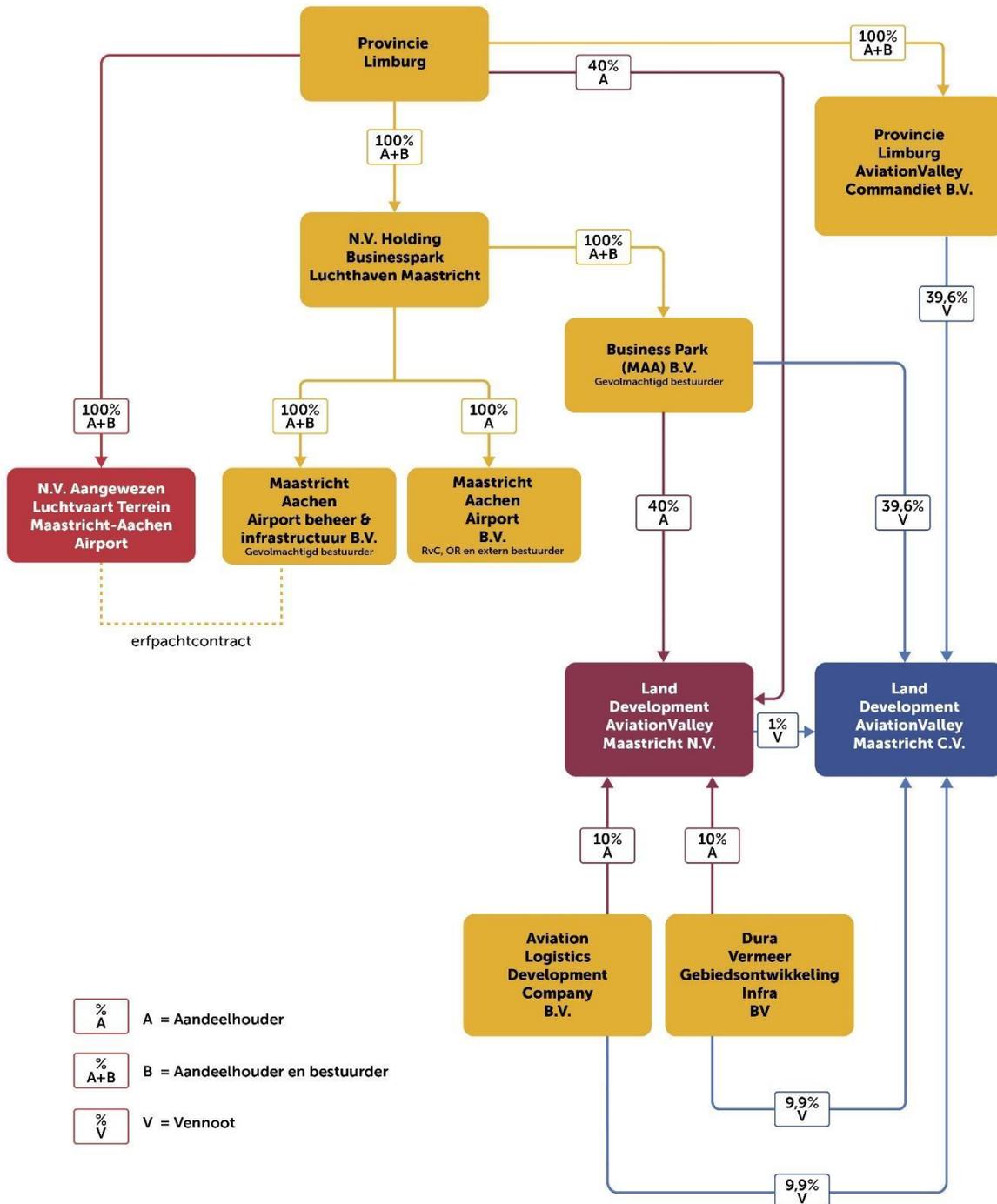
De statutair bestuurder van MAA is Jos Roeven, met als titel directeur/CEO. Het management van MAA is in verder handen van een managementteam (MT) met daarin de volgende functies:

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

Het MT vergadert eens per twee weken.

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

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

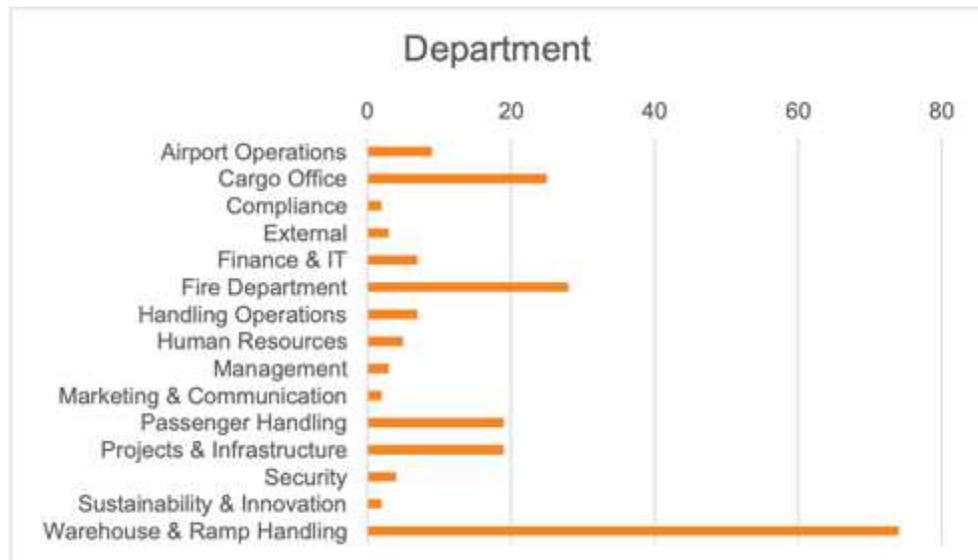


Figuur 10. Huidige juridische structuur van de luchthaven



Organisatie

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



Figuur 11. Overzicht van fte per afdeling

Arbeidsvoorwaarden

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

Personeelsvertegenwoordiging

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

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

Werkcultuur

MST onderkent dat de cultuur in de onderneming vrij behoudend is. Daarbij wil het MT graag een meer divers personeelsbestand. Ook realiseert MST zich dat met de ambitieuze KPI's die gesteld zijn (bijvoorbeeld op het gebied van CO₂-besparing) er organisatiebreed op dezelfde professionele manier gewerkt moet worden. Dit vergt wat van de huidige organisatie. Het MT van MST is voornemens om hier met de organisatie de komende tijd aandacht aan te besteden middels een aantal programma's te weten:



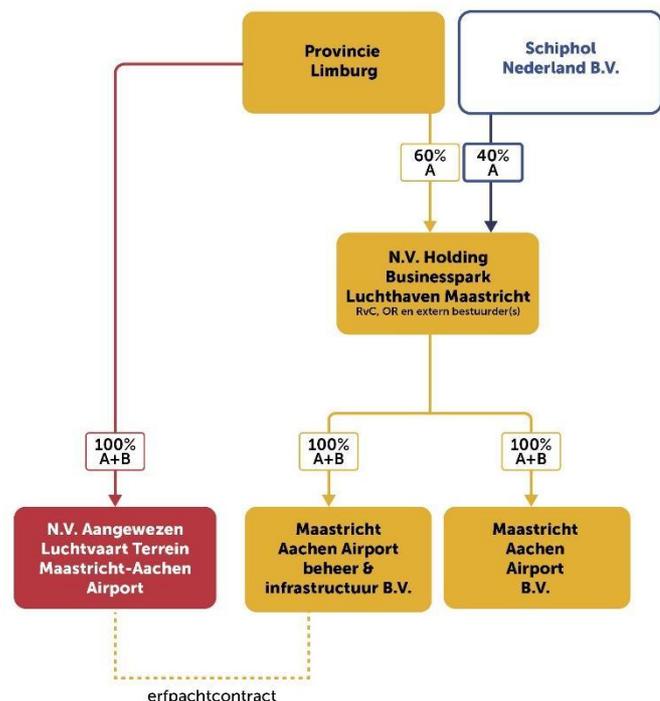
- A) *Talentmanagement*: het managen van talent ten behoeve van de organisatiedoelen en -missie¹⁸; is reeds aangekocht en gebudgetteerd
- B) *Leiderschap*: persoonlijk leiderschap vanuit visie, waarden en overtuigingen¹⁹, de aanbesteding hiervan loopt
- C) *Procesoptimalisatie/cultuur*: optimaliseren van besturende, ondersteunende en primaire bedrijfsprocessen/een cultuurverandering op gang brengen zodat de cultuur en de nieuwe strategie elkaar ondersteunen²⁰, nodig om de nieuwe missie en visie uit te voeren
- D) *Competentiemanagement*: vaardigheden en kennis van medewerkers ontwikkelen in lijn met de nieuwe strategie²¹, aanbesteding wordt opgezet

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

Beoogde juridische structuur

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

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



Figuur 12. Beoogde juridische structuur

¹⁸ Hier is in de financiën € 21.000 voor gereserveerd.

¹⁹ Hier is in de financiën € 150.000 voor gereserveerd.

²⁰ Hier is in de financiën € 500.000 voor gereserveerd.

²¹ Hier is in de financiën € 28.000 voor gereserveerd.



Aandeelhouders en vennootschappen

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

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

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

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

Bestuur en toezicht

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

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

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

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

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

Ten slotte zal ook de OR in HBLM worden gevestigd.

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



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





11. Financiën: businesscase

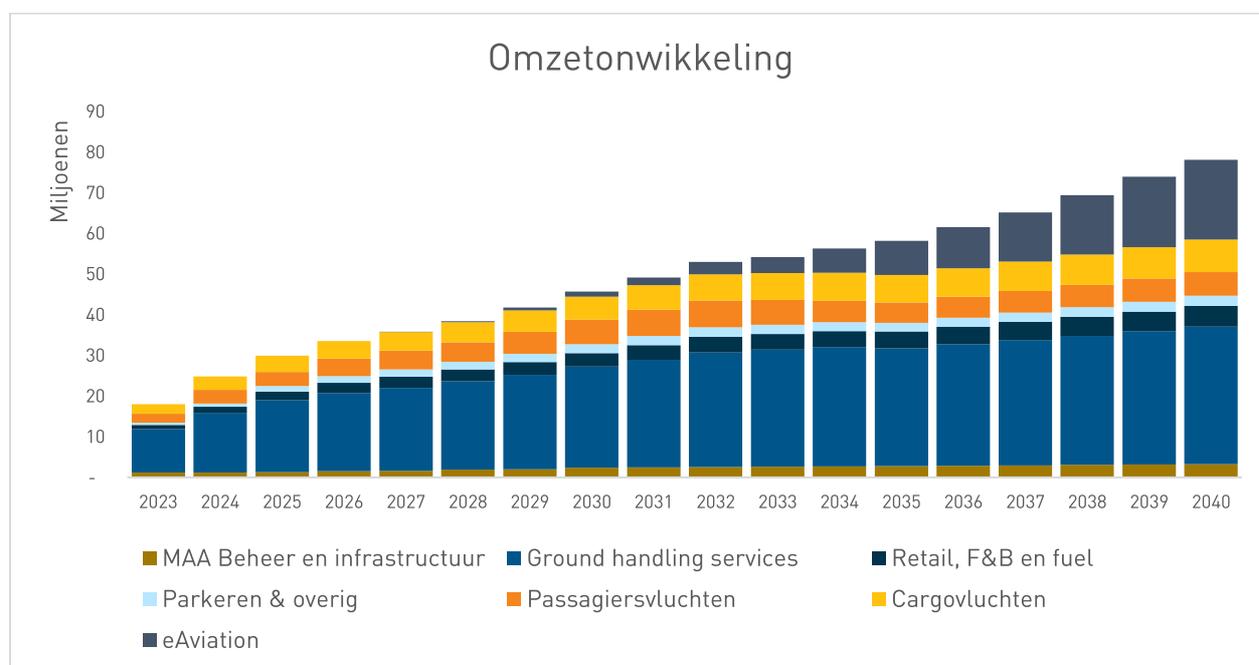
In dit hoofdstuk beschrijven we de businesscase die bepalend is voor financiële doelen en bedrijfsvoering. Aan de basis van de businesscase liggen de scenario's van Decisio (juni 2022). Vervolgens is de businesscase aangepast aan de hand van toetsing door Schiphol en gevalideerd op de belangrijkste onderdelen door externe adviseurs²².

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

Inkomsten

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

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



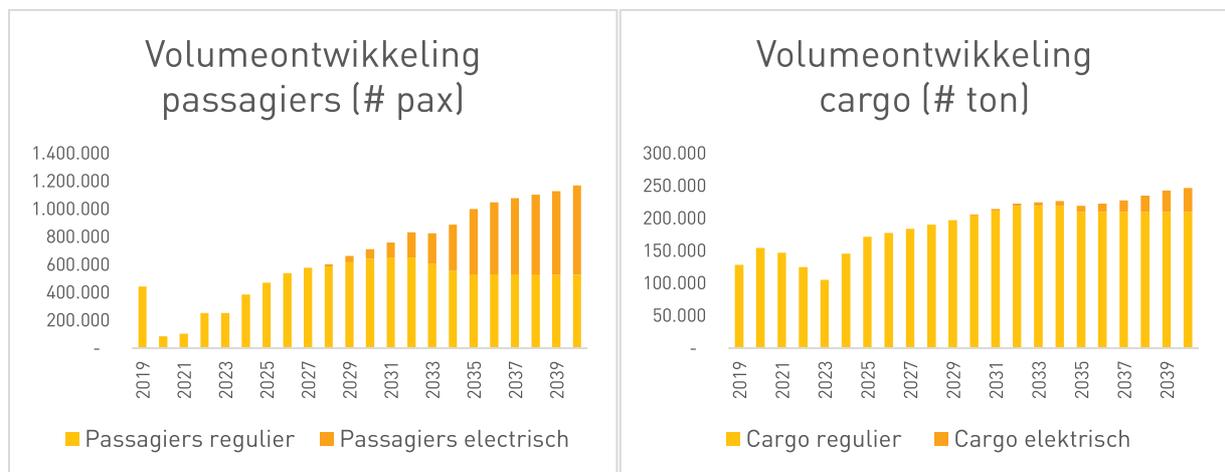
Grafiek 2. Omzet in € mln. over de periode 2023-2040

²² Airport Creators en Compris



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

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



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

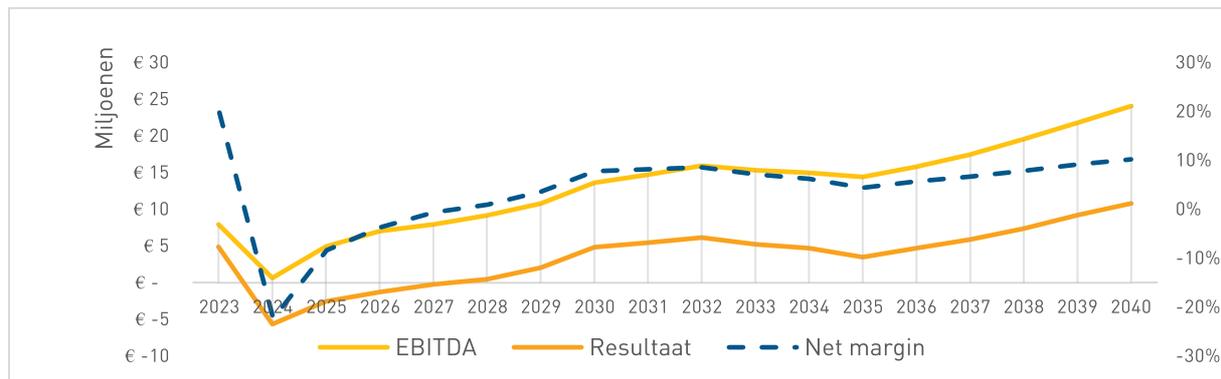
Kosten

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



Winst- en resultaatontwikkeling

De winst (EBITDA²³) daalt in 2024 naar € 0,65 mln. en stijgt vervolgens in de periode 2025-2040 naar € 24 mln. Omdat MST een kapitaalintensieve onderneming is, waarbij derhalve significante afschrijvingen zijn, is er sprake van een negatief resultaat in de periode 2023 t/m 2027. Na 2027 zijn de verwachte inkomsten voldoende om ook de afschrijvingen en financieringskosten te dekken en is MST naar verwachting winstgevend. In 2023 zien we een piek in resultaat en marge als gevolg van de incidentele inhaal NEDAB.



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

Investeringsen

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

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

Tabel 8: Incidentele investeringsbehoefte (€ mln.)

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



Omdat de investeringen een zwaar onderdeel zijn van de businesscase en om te voorkomen dat op enig moment de staat van het onderhoud opnieuw achterstallig wordt, zijn de investeringen gevalideerd door twee externe partijen²². Dit heeft onder andere geleid tot het toevoegen van een voorziening groot onderhoud en een correctie op de businesscase waarbij de ondergrens van het investeringsniveau geraamd gelijk is gesteld aan de afschrijvingen (vanaf 2032).

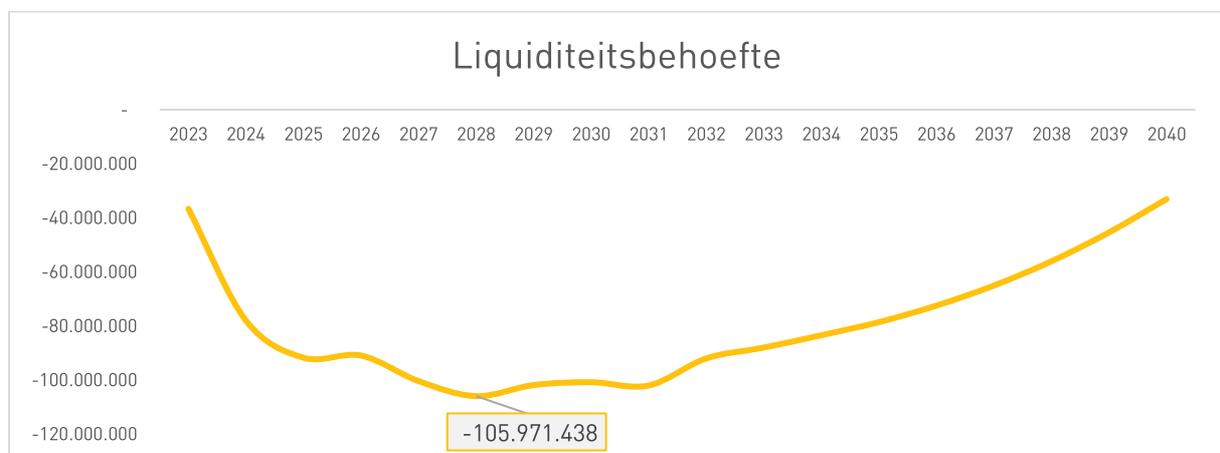
Synergie-effecten

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

Financiering en dekking

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

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



Grafiek 5: liquiditeitsbehoefte



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

Tabel 9. Financiering van de liquiditeitsbehoefte

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

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

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

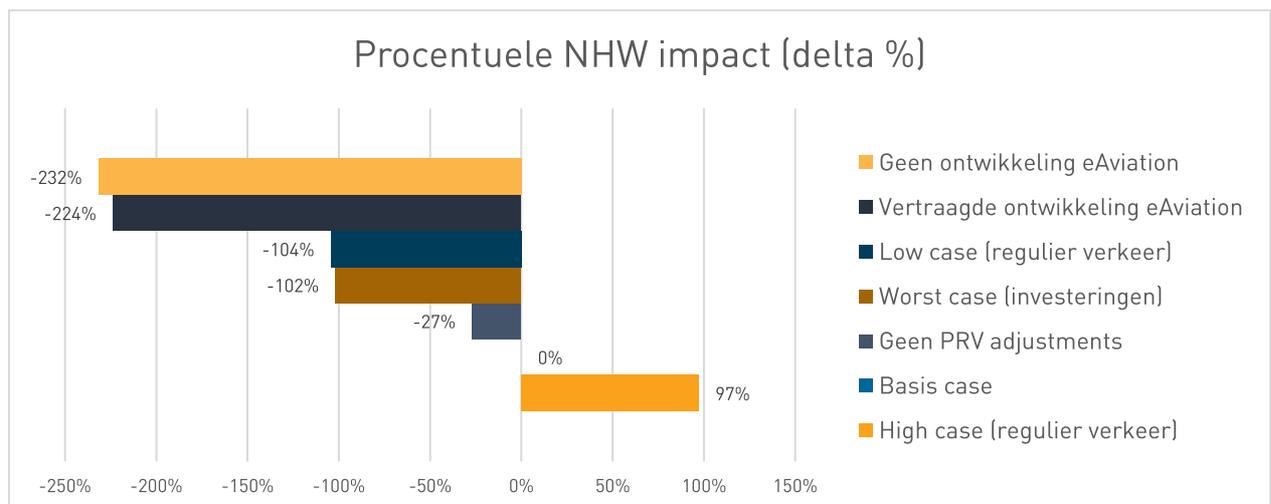


Gevoeligheid en scenario's

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

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

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



Grafiek 6: Procentuele NHW impact (delta %)



h Airport

12. Vergunningen, toestemmingen en procedures

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

Luchthavenbesluit

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

- Milieuaspecten (het geluidsniveau, de luchtkwaliteit, de stikstofdepositie) uitmondend in een Milieu Effect Rapportage²⁵;
- Economische onderbouwing (bijv. werkgelegenheid, gevolgen voor de toeristische sector, levensvatbare businesscase-binnen-de-milieugebruiksruimte);
- Vliegveiligheid, ruimtelijke beperkingen en het maatschappelijke draagvlak.

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

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

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

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



Vergunning Wet natuurbescherming (stikstof)

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

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

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

Grondgeluid en het Provinciaal Inpassingsplan Proefdraaien

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

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

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

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



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

Algemene Verordening Gegevensbescherming

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

Procedures

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

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

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



Appendices

Bijlage I. Certificeringen & kwaliteitsborging

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

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

Kwaliteitssysteem

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



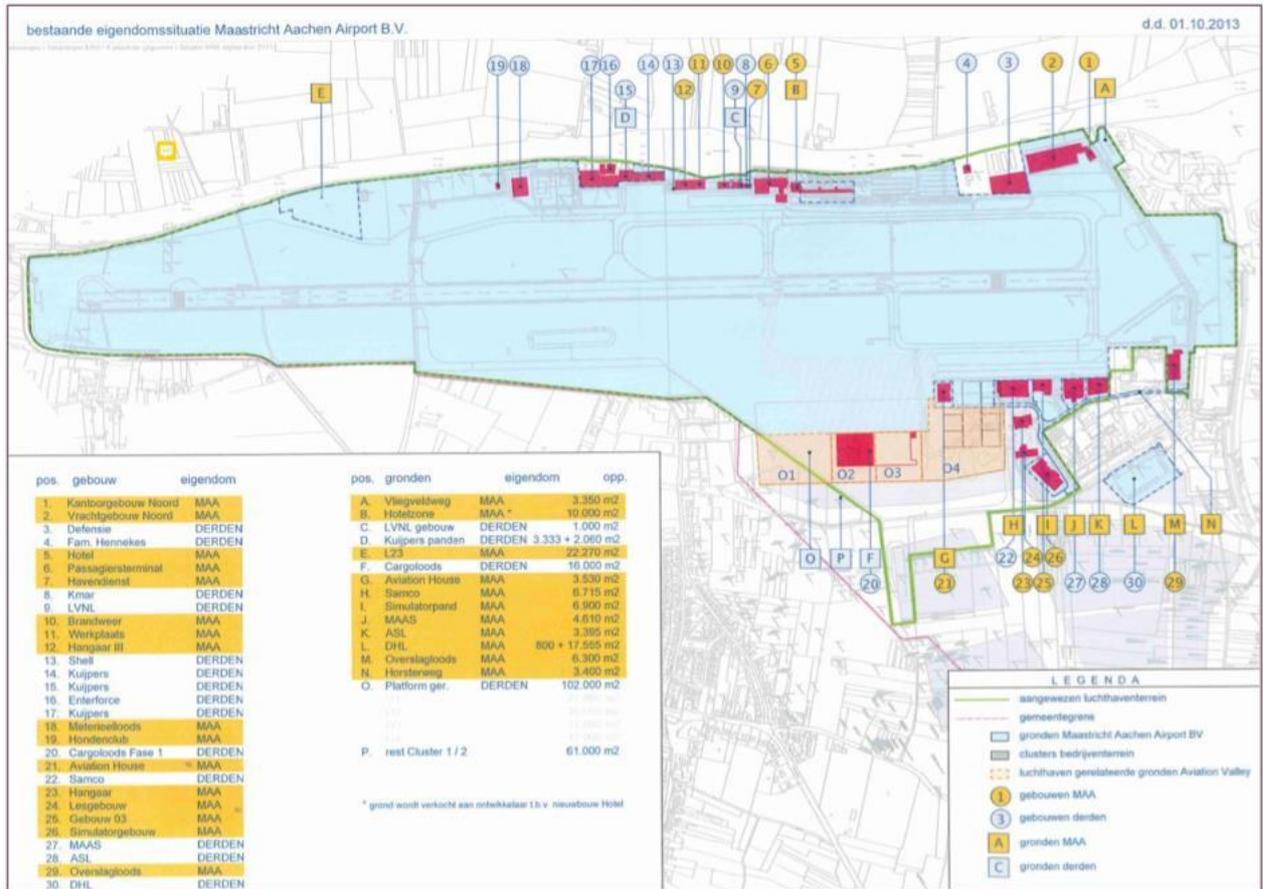
Compliance

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



Bijlage II: eigendomssituatie luchthavenareaal

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





Bijlage III: Risico assessment

MST loopt de volgende risico's:

Risico	Beschrijving	Impact	Kans	Mitigerende maatregelen
Neergang economie / recessie	Zowel luchtvracht als passagiersvervoer zijn gevoelig voor economische omstandigheden			<ul style="list-style-type: none"> Vaste kosten waar mogelijk voorkomen Inzet op vastgoed en andere bestendige activiteiten
Financieringsrisico	Financieren van zowel bestaande als toekomstige plannen			<ul style="list-style-type: none"> Huidige plan is gefinancierd Ten behoeve van de nieuwe businesscase sturen op solvabiliteit MST
Marktvraag	Luchtvracht en passagiers zijn volatiel geweest op MST in de afgelopen decennia			<ul style="list-style-type: none"> Krimp Schiphol is een sterke indicator MST gaat carriers aan zich binden Op termijn inzetten op eAviation
Samenwerking Schiphol	Slagen samenwerking hangt van veel af, waaronder cultuur			<ul style="list-style-type: none"> Cultuurprogramma Regelmatig evalueren
Concurrenten	Sterkte van concurrenten van MST, zoals vracht in België en omliggende passagiersluchthavens			<ul style="list-style-type: none"> Bij luchtvracht uitventen van binding met MST Klanten bewegen te investeren in MST Binding/stickyness opbouwen
Uitvoeringsrisico's	Uitvoerbaarheid van de plannen, cultuur, posities en staff			<ul style="list-style-type: none"> Intensieve samenwerking met Schiphol Cultuurprogramma gericht op o.a. competenties
Strategische risico's	Gekozen strategie qua overlast voor omgeving en eAviation			<ul style="list-style-type: none"> Ruimte in businesscase en vergunningen Regelmatig evalueren
Compliance risico's	Milieu, security, veiligheid, corruptie en ondermijning			<ul style="list-style-type: none"> Intensieve samenwerking met Schiphol Cultuurprogramma gericht op o.a. competenties
Infra-/vastgoedrisico's	Operatie baan, taxibanen, platformen, terminal en infrastructuur			<ul style="list-style-type: none"> Herstel ingezet, financiën geregeld Cultuurprogramma gericht op o.a. competenties
eAviation	Ontwikkeling techniek, infrastructuur, markt			<ul style="list-style-type: none"> Goed bijhouden en monitoren
Reputatie risico's	MST in de pers, tegenstanders, overlast dakpannen, etc.			<ul style="list-style-type: none"> Waarden, visie en missie herijkt Samenwerking met Schiphol en aandacht voor cultuur/ competenties
Kwaliteitsrisico's	Afhandeling van de vracht, security, douaneprocessen			<ul style="list-style-type: none"> Intensieve samenwerking met Schiphol Cultuurprogramma gericht op o.a. competenties
Milieurisico's	Fijnstof, ultrafijnstof, CO ₂ , stikstof			<ul style="list-style-type: none"> Goed bijhouden en monitoren Op termijn inzetten op eAviation



Regulatory risico	Verkrijgen vergunning (Wnb, etc.)			<ul style="list-style-type: none"> • Goed bijhouden en monitoren • Lobby via aandeelhouders en RvC
Politieke risico's	Politieke stabiliteit provincie en Rijk met betrekking tot uitvoering			<ul style="list-style-type: none"> • Goed bijhouden en monitoren • Lobby via aandeelhouders en RvC

Klein
 Gemiddeld
 Groot

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

- Neergang economie/ recessie: we zien luchtvracht al een beetje teruglopen. MST is een flexibele organisatie en kan relatief makkelijk afschalen als volumes in luchtvracht en/of passagiers tijdelijk veel minder worden. We hebben een gevoeligheidsanalyse opgenomen in het businessplan die laat zien wat er gebeurt als de vraag met 10% terugloopt (zie hoofdstuk 11).
- Uitvoeringsrisico's: in het huidige MST bemerken we dat zaken soms moeilijk door te voeren zijn. Als we bespreken hoe we de CO₂-targets willen gaan realiseren in elke afdeling dan bemerken we dat we nog niet zo'n professionele organisatie zijn dat zulke targets zelfstandig opgepakt en uitgevoerd gaan worden. De samenwerking met Schiphol gaat hier verandering in brengen. Daarnaast gaat een op te zetten 'Cultuur en competentieprogramma' hier verandering in brengen. De plannen en budgetten zijn opgenomen in het businessplan. Tezamen met Schiphol willen we hier uitvoering aan geven.
- Infra/ vastgoedrisico's: met name de baanrenovatie kan geen verder uitstel hebben. De risico's hiervan worden goed onderkend en alles is er opgericht dit te verhelpen in het komende jaar.



Bijlage IV: Adhesiebrieven



College van Gedeputeerde Staten
Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Business plan Maastricht Aachen Airport

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

DEFINITIEF
9 november 2022
RC-2022.022

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

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

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

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
Schiphol Nederland B.V.

Robert Carsouw
Executive Vice President & CFO

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



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

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

Maastricht Airport, 9 november 2022

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

www.maa.nl

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

Geacht College van Gedeputeerde Staten, Geachte heer Satijn,

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

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

Uiteraard tot nadere toelichting bereid.

Raad van Commissarissen MAA BV
Namens dezen,

Mr drs F.H.H. Weekers
Voorzitter



Bijlage V: onderzoeken To70



1906	MADRID	935
1022	STUTTGART HBF	935
F 1701	LYON	940
AY 822	HELSINKI	940
A 071	SAN FRANCISCO-DALLAS	940
AF 743	PARIS	940
LH 1118	VENEDIG	940
DL 823	DALLAS	940
892	AMSTERDAM	940

Vlootvernieuwing MAA

*Verwachting vlootvernieuwing MAA en
mogelijke maatregelen om dit te versnellen*



MAASTRICHT AACHEN AIRPORT



Inhoudsopgave

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

Vraagstelling

MAA vraagt To70 om de volgende vragen te beantwoorden:

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

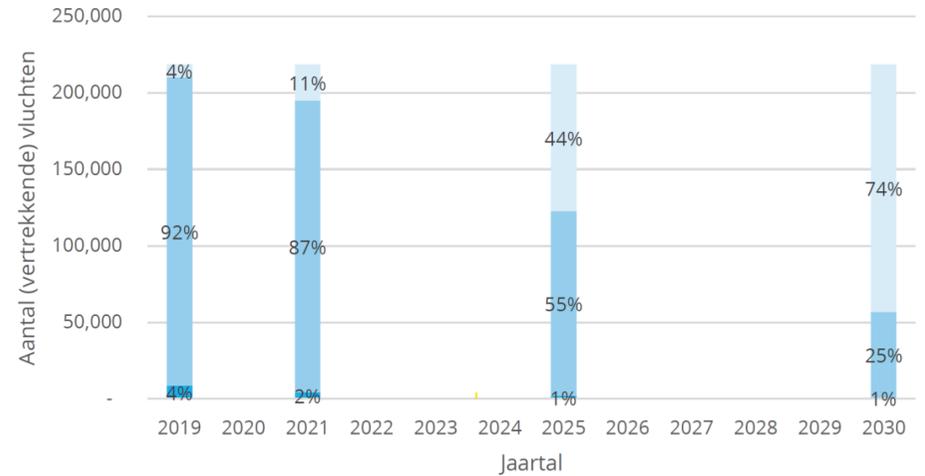
Inzichten in vlootvernieuwing

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

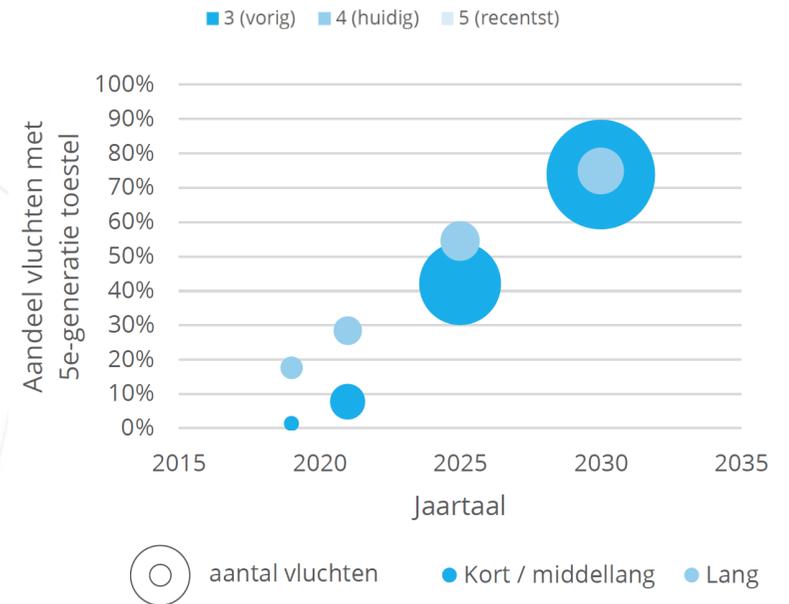


Algemene marktverwachting

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



Bron: NLR 2022



27 October 2022

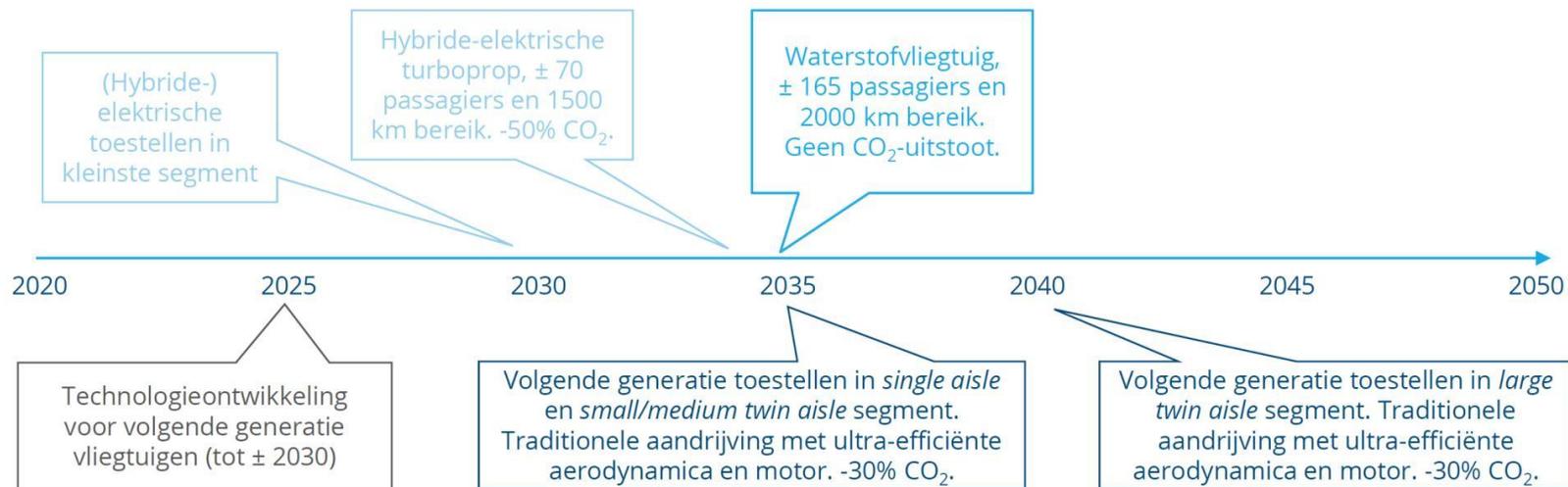
5



Aviation Consultants

Algemene marktverwachting

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



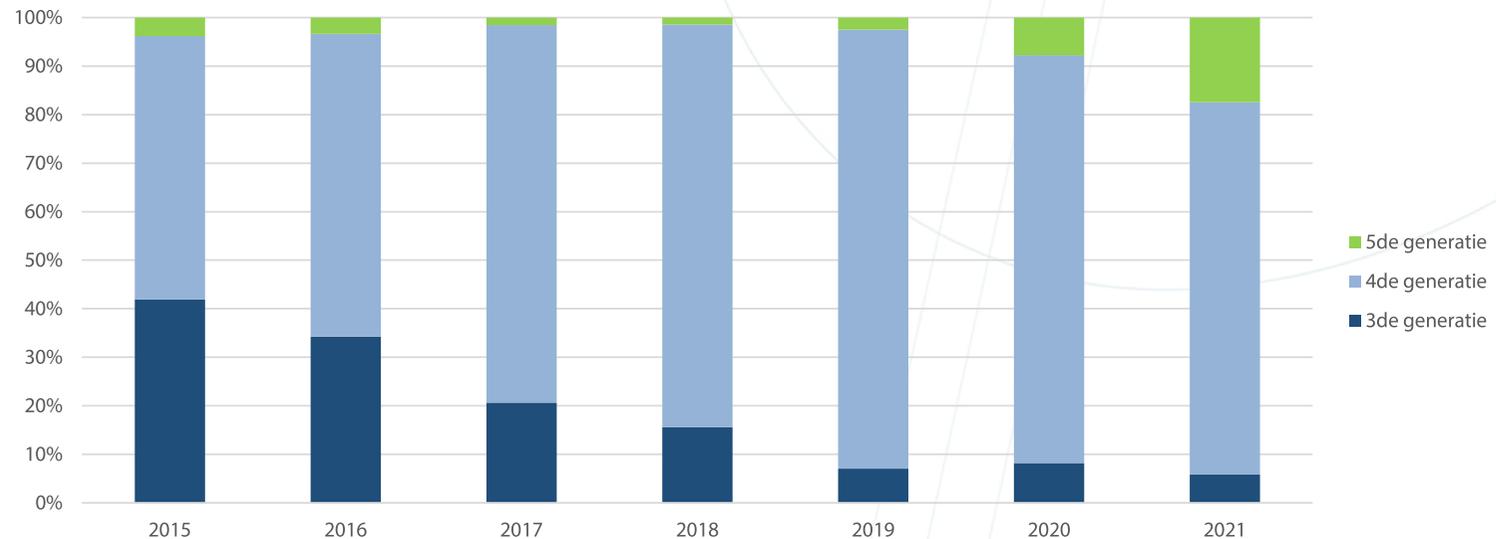
Bron: Destination 2050

Vlootontwikkeling vrachtvervoer MAA



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

- Laatste jaren zichtbare ontwikkeling in:*
- *Toename 5^e generatie vliegtuigtypes*
 - *Afname 3^e generatie vliegtuigtypes*



Top 20 meest luidruchtige types op MAA

Geluidniveau - landing

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

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

Geluidniveau - start

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

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

Top 57 meest vervuilende types op MAA

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

Top 20 CO₂ emissies

*LTO zonder APU

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

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

Top 40 CO₂ emissies

*LTO zonder APU

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

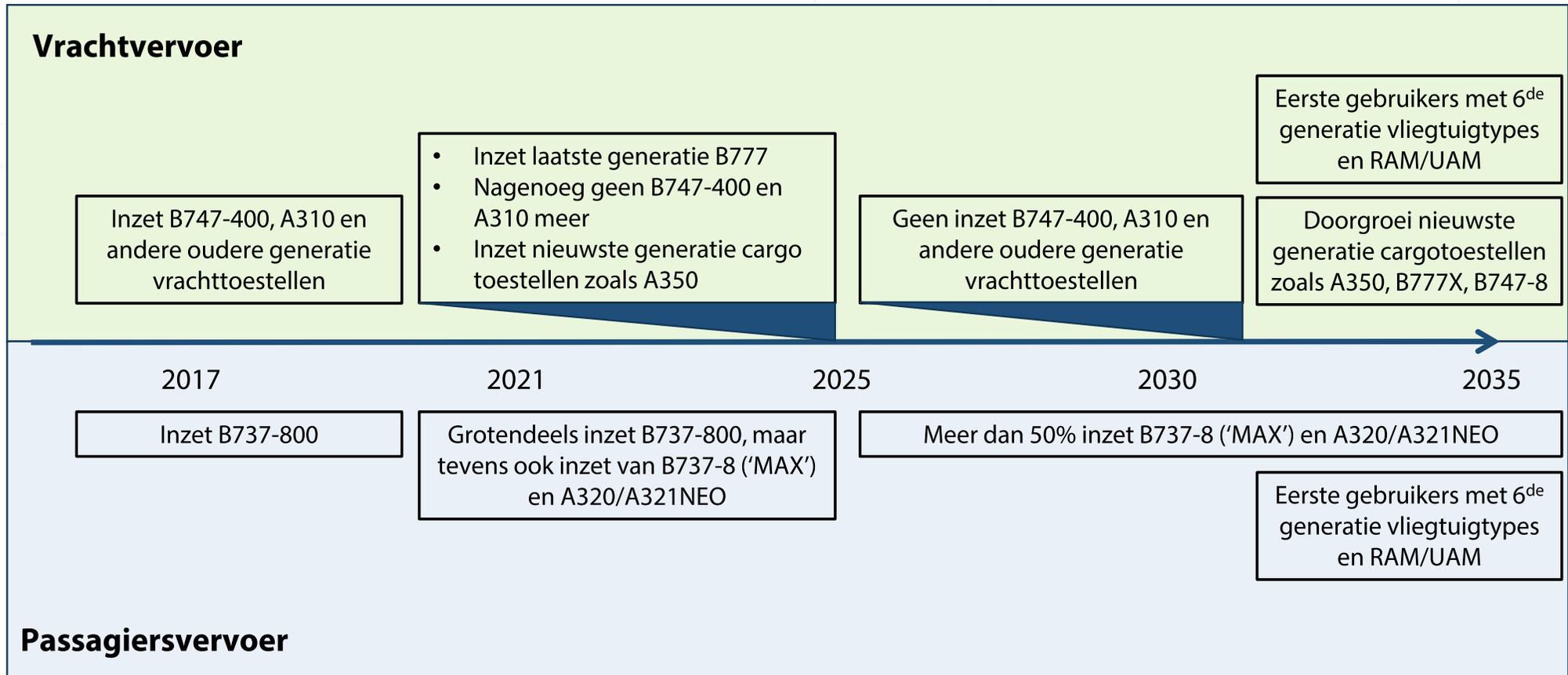
Top 57 CO₂ emissies

*LTO zonder APU

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

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

Vlootontwikkeling MAA – voorspelling t/m 2035



Omgevingsmanagement

Wat kan MAA doen om vlootvernieuwing te versnellen?



Stuurmogelijkheden stimuleren vlootvernieuwing

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

Verbod luidruchtigste/vervuilende vliegtuigtypes

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

Tariefdifferentiatie

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

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

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

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



Stimuleren gebruik nieuwste toesteltypes in vloot

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

The League Table

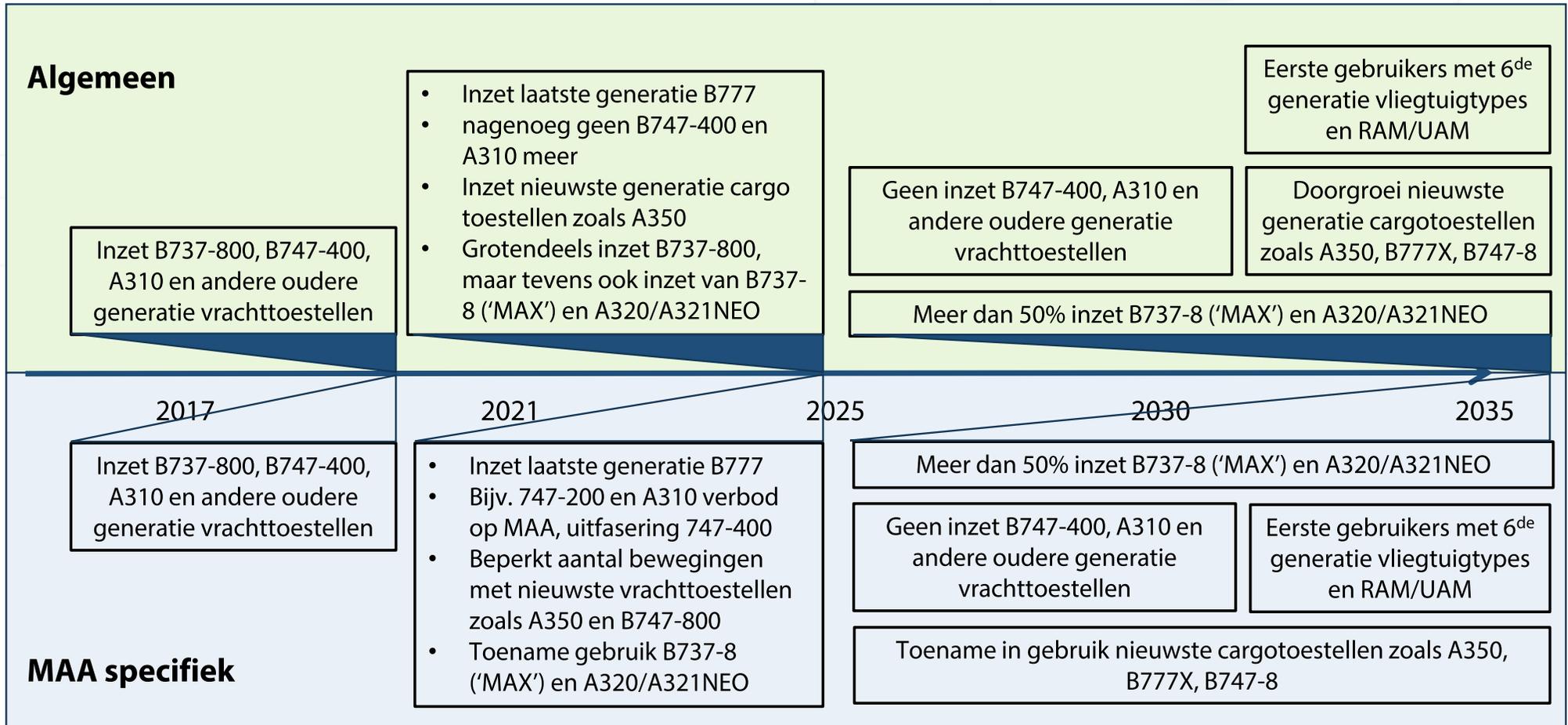
Q4 2019

Airline

Score 

1.	 Scandinavian Airlines System	954	^
		Position	
1.	Noise quota count/seat	3	
2.	Chapter number (noise certification)	12	
3.	NOx emissions/seat	5	
4.	CAEP standard (engine emissions certification)	10	
5.	Continuous Descent Approach (CDA) violations	10	
6.	Track keeping (TK) violations	10	
7.	Early or late movements between 23:30 and 04:30	1	

Vlootontwikkeling MAA – additionele maatregelen





1906	MADRID	935
1022	STUTTGART HBF	935
F 1701	LYON	940
AY 822	HELSINKI	940
A 071	FRANCISCO-DALLAS	940
AF 743	PARIS	940
LH 1118	VENEZIA	940
DL 823	DALLAS	940
892	AMSTERDAM	940

Vlootvernieuwing MAA

Reduceren aantal ernstig gehinderden – doorrekening businesscase



MAASTRICHT AACHEN AIRPORT



Vraagstelling

MAA vraagt To70 om de volgende vragen te beantwoorden:

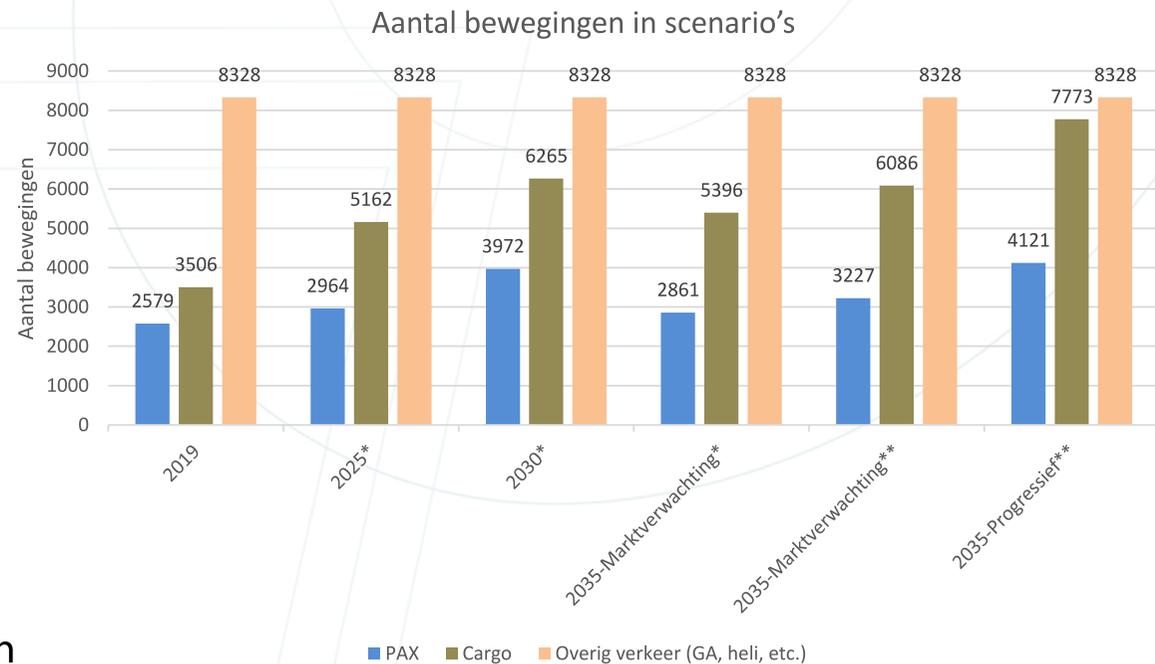
- Wat moet MAA doen om beoogde business case te realiseren (vanuit vlootvernieuwing en verdergaande hinderbeperking) in de volgende situaties:
 - 5600 EGH in 2025
 - 5250 EGH in 2030
 - 4200 EGH in 2035

Invoergegevens en uitgangspunten

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

Overzicht scenario's

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



* Geen vluchten tussen 6 en 7 uur

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

2025

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

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

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



* Geen vluchten tussen 6 en 7 uur

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

2030

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

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

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



* Geen vluchten tussen 6 en 7 uur

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

2035

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

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

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



* Geen vluchten tussen 6 en 7 uur

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

Samenvatting

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

Resultaten berekeningen

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

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

* Geen vluchten tussen 6 en 7 uur

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





Colofon

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

Datum: 10 november 2022