



Provinciale Staten
van Limburg

Cluster	PP	Behandeld	M.W. van der Sande
Ons kenmerk	DOC-00233492	Telefoon	+31 6 50 21 40 39
Uw kenmerk	-	Maastricht	8 maart 2022
Bijlage(n)	2	Verzonden	9 maart 2022

Onderwerp

Sonderende notitie over Toekomst Maastricht Aachen Airport

Geachte Staten,

Hierbij sturen wij u de sonderende notitie inzake de 'Toekomst Maastricht Aachen Airport' met bijbehorend 'Basisdocument' (bijlage) dat ter ondersteuning is aan een keuze voor de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Graag zouden wij met uw Staten in de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur (FEB) van 24 maart aanstaande aan de hand van de in deze sonderende notitie opgenomen vragen het gesprek willen aangaan.

Met deze sonderende notitie worden de toezeggingen 8919 (verwerking ingediende reacties), 8922 (vergelijking openingstijden luchthavens), 8923 (financiële consequenties PIP proefdraaien) en 9080 (duiding werkgelegenheidscijfers) afgedaan. In het bijbehorende 'basisdocument' is aangegeven op welke wijze dit is gebeurd. Naast de bijgevoegde sonderende notitie en het basisdocument zijn er diverse bouwstenen gebruikt ter onderbouwing van de sonderende notitie en het basisdocument. Deze hebben wij separaat voor u beschikbaar gesteld op de provinciale website (www.limburg.nl/toekomstmaa) om zo ook de leesbaarheid van alle stukken goed toegankelijk en overzichtelijk te houden. Daar vindt u onder andere de definitieve maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) inclusief de bijbehorende 'nota van antwoord' op de ingekomen reacties.

Van sonderende notitie naar Statenvoorstel

Een aantal aspecten hebben wij op dit moment nog niet inhoudelijk in deze sonderende notitie kunnen verwerken, maar zullen geduid worden in het uiteindelijke Statenvoorstel. Het gaat dan om de volgende resultaten en onderzoeken:

- resultaten van de gesprekken tussen Maastricht Aachen Airport en Royal Schiphol Group;
- resultaten van het nog uit te voeren belevingsonderzoek onder Limburgers naar Maastricht Aachen Airport (enquête);



- resultaten van nieuw werkgelegenheidsonderzoek, die ook verwerkt zullen worden in de tiende voortgangsrapportage MAA (tevens voorzien voor bespreking in de FEB-commissie van 13 mei 2022) conform de toezeggingen van de portefeuillehouder in de bespreking van de achtste en negende rapportage;
- resultaten van de onafhankelijke 'second opinion' op de maatschappelijke kosten baten analyse;
- betrekken van het standpunt van de rijksoverheid als bevoegd gezag en nadere duiding van de nationale betekenis van Maastricht Aachen Airport;
- nadere verfijning van de financiële paragraaf met onder andere inzichtelijk maken van afschrijvingstermijnen per investering per scenario, verdieping en onderbouwing van aantal kostenposten inclusief bijbehorende dekkingsvoorstellen.

Conform de eerder met u afgesproken planning zullen Gedeputeerde Staten na de sonderende Commissie-bespreking van 24 maart 2022 een Statenvoorstel inzake de Toekomst van Maastricht Aachen Airport opstellen. Kort na besluitvorming in het College (voorzien op 19 april 2022) zal dit Statenvoorstel aan uw Staten verzonden worden ter bespreking in uw Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur van 13 mei 2022 en gericht op voorgenomen besluitvorming in de (extra) Provinciale Statenvergadering van 3 juni 2022.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Sonderende notitie Toekomst van MAA – 1 minuut versie

1. Onderwerp

Sonderende notitie inzake Toekomst van Maastricht Aachen Airport

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Uw Staten wordt gevraagd op 3 juni 2022 een besluit te nemen over de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA). Het gesprek hierover is sinds de zomer van 2021 opnieuw actueel. Uw Staten hebben aangegeven eerst de fundamentele discussie over de toekomst van de luchthaven te willen voeren voordat keuzes over grote investeringen worden gemaakt, zoals die voor de renovatie van de start- en landingsbaan.

Inzet College: álle opties op tafel

Het College van Gedeputeerde Staten hecht eraan dat álle opties met daarbij alle onderliggende informatie op tafel liggen als basis voor uiteindelijke besluitvorming. In deze sonderende notitie met een aantal bijlagen beoogt het College u richting en duiding te geven aan de hand van een viertal toekomstscenario's. Deze vier scenario's zijn afgezet tegen acht publieke waarden: gezondheid, mobiliteit, natuur en landschap, ruimte, economie, regionale verankering, klimaat en veiligheid. Tevens wordt uitgebreid aandacht besteed aan de haalbaarheid en realisatie (economisch, juridisch, financieel, ruimtelijk, organisatorisch en financieel) van elk van de vier scenario's. Ook is er – ter onderbouwing – een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd, een marktanalyse en benchmark met andere luchthavens opgesteld, evenals een financiële analyse.

Werken met scenario's en publieke waarden

Hoe kan de toekomst van de luchthaven eruitzien? Hiervoor zijn vier scenario's uitgewerkt:

1. Scenario 'Groeiruimte benut'
2. Scenario 'Omgevingsbewuste luchthaven'
3. Scenario 'Innovatief en duurzaam vliegen'
4. Scenario 'Alternatieve gebiedsontwikkeling'

Bij het invullen van de scenario's is uitgegaan van een tijdshorizon tot 2035 en is gezocht naar een balans tussen onderscheidenheid en realiteitsgehalte. Verderop in deze sonderende notitie worden de vier scenario's nader inhoudelijk toegelicht. In het basisdocument 'besluitvormingsproduct ter ondersteuning aan een keuze voor de toekomst van MAA' (zie bijlage) zijn ze uitgebreid beschreven.

Een besluit over de toekomstige invulling van Maastricht Aachen Airport heeft een direct effect op thema's als gezondheid, werkgelegenheid en klimaat. Deze en andere publieke waarden hanteren we als hulpmiddel om de effecten van de scenario's in kaart te brengen vanuit een breed perspectief. Op deze manier staat niet alleen de materiële welvaart centraal, maar spelen ook andere thema's een rol. Het gaat om acht publieke waarden: gezondheid, mobiliteit, natuur en landschap, ruimte, economie, regionale verankering, klimaat en veiligheid.

De scenario's worden langs de lat gelegd van bovenstaande publieke waarden. Iedere publieke waarde bestaat uit een aantal parameters. Zo hangen geluidshinder, luchtkwaliteit en slaapverstoring onder de publieke waarde 'gezondheid'. De parameters worden op hun beurt weer gerelateerd aan de beschikbare informatie, zoals die uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en eerdere onderzoeken.



In het basisdocument wordt inzicht geboden in de mate waarin de diverse scenario's implementeerbaar zijn en welke risico's aan de orde zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de economische, juridische, ruimtelijke, organisatorische en financiële aspecten.

Van sonderende notitie naar Statenvoorstel en besluitvorming

Met deze sonderende notitie (inclusief basisdocument en diverse bijlagen) staan wij aan het begin van het formele besluitvormingsproces op weg naar 3 juni 2022. Daarvoor hebben wij alle gevraagde en noodzakelijke informatie zo optimaal mogelijk verwerkt in de bijgevoegde stukken. Dit om een goede sonderende bespreking en eerste politieke bespreking met uw Staten over de toekomst van de luchthaven te kunnen voeren.

Een aantal aspecten hebben wij op dit moment nog niet inhoudelijk in deze sonderende notitie kunnen verwerken, maar die zullen wel een rol dienen te spelen in het uiteindelijke Statenvoorstel. Het betreft de resultaten van een aantal onderzoeken, resultaten van de gesprekken met de Royal Schiphol Group, Rijksoverheid en nog enkele uit te voeren onderzoeken.

Conform de eerder met u afgesproken planning zullen Gedeputeerde Staten na de sonderende Commissiebespreking van 24 maart 2022 een Statenvoorstel inzake de Toekomst van Maastricht Aachen Airport opstellen. Kort na besluitvorming in het College (voorzien op 19 april 2022) zal dit Statenvoorstel aan uw Staten verzonden worden ter bespreking in uw Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur van 13 mei 2022 en gericht op voorgenomen besluitvorming in de (extra) Provinciale Statenvergadering van 3 juni 2022.

Tevens zal er een separaat Statenvoorstel aan uw Staten worden gestuurd inzake een voorstel voor het kredietbesluit voor de baanrenovatie, dat eveneens ter bespreking is voorzien in de FEB-commissie van 13 mei 2022 en voor PS-besluitvorming op 3 juni 2022. Besluitvorming hierover is nadrukkelijk afhankelijk van en direct gerelateerd aan de hieraan voorafgaande besluitvorming over het Statenvoorstel inzake de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Indien Provinciale Staten besluiten voor het scenario van alternatieve gebiedsontwikkeling, is een de baanrenovatie niet langer aan de orde. In de andere scenario's is de baanrenovatie wel noodzakelijk.

3. Bevoegdheid

Provinciale Staten stellen de kaders vast voor de toekomst van Maastricht Aachen Airport en hebben budgetrecht als het gaat om de meerjarige financiële consequenties bij een keuze uit de vier geschetste scenario's. De Provincie is als enig aandeelhouder van NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht, de moedermaatschappij van Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV (infrastructuur) en Maastricht Aachen Airport BV (exploitatie), verantwoordelijk voor de hoofdcontouren van het borgen van de publieke belangen en de te kiezen meerjarenstrategie.

Het formele bevoegd gezag van de luchthaven ligt bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (verantwoordelijk voor het zogeheten 'luchthavenbesluit') waarbij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toeziet op de naleving en handhaving. De gemeente Beek is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan van de luchthaven en is ook het bevoegd gezag als het gaat om een eventuele functiewijziging in het geval van een sluiting en een alternatieve gebiedsontwikkeling (scenario 4).



4. Verzoek aan de Statencommissie de navolgende vragen te beantwoorden

Voor de sonderende bespreking zouden wij uw Staten de volgende vragen willen stellen:

1. *Is er op dit moment een scenario waar uw voorkeur naar uitgaat en/of zijn er scenario's waar uw voorkeur niet naar uitgaat?*
2. *Hoe kijkt u aan tegen de Royal Schiphol Group als mogelijke strategische partner van Maastricht Aachen Airport voor onder andere de exploitatie, commercie en vastgoed-ontwikkeling met eventueel aanvullend een participatie van de Royal Schiphol Group in Maastricht Aachen Airport?*
3. *Hoe staat u in zijn algemeenheid tegenover de komst van andere aandeelhouders en de mogelijkheid om de governance te herijken en te vereenvoudigen?*

5. Risico's / toets duurzaamheidparagraaf

In het nog op te stellen Statenvoorstel zal nader ingegaan worden op de risico's bij het voorstel. In de scenario's en de publieke waarden zijn verschillende duurzaamheidsaspecten nader toegelicht, mede op basis van de maatschappelijke kosten-batenanalyse.



Sonderende notitie

1. Onderwerp

Sonderende notitie inzake Toekomst van Maastricht Aachen Airport

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Uw Staten wordt gevraagd op 3 juni 2022 een besluit te nemen over de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Het is belangrijk dat er voor álle partijen duidelijkheid komt over de toekomst van de luchthaven. Dat geldt voor de luchthaven zelf, de bedrijvigheid eromheen, omwonenden, betrokken gemeenten, instellingen en organisaties en ook voor de Provincie Limburg.

Het gesprek hierover is sinds de zomer van 2021 opnieuw actueel, mede tegen de achtergrond van de nationale Luchtvaartnota (2020) en de verkenning van Pieter van Geel (begin 2021).

Uw Staten hebben aangegeven eerst de fundamentele discussie over de toekomst van de luchthaven te willen voeren voordat keuzes over grote investeringen worden gemaakt, zoals die voor de renovatie van de start- en landingsbaan.

Inzet College van Gedeputeerde Staten: álle opties op tafel

Het college van Gedeputeerde Staten hecht eraan dat álle opties met daarbij alle onderliggende informatie op tafel liggen als basis voor uiteindelijke besluitvorming. In deze notitie worden die opties en de informatie beschreven. Hiertoe behoren onder andere een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), een marktverkenning en benchmark, financiële doorrekeningen, inhoudelijke verkenningen, brondocumenten, cijfermateriaal, de inhoud van vele gesprekken en ingekomen brieven.

In deze sonderende notitie met het Basisdocument als hoofdbijlage beoogt het College u richting en duiding te geven aan de hand van een viertal toekomstscenario's. Al deze scenario's zijn afgezet tegen acht publieke waarden: gezondheid, mobiliteit, natuur en landschap, ruimte, economie, regionale verankering, klimaat en veiligheid. Tevens wordt uitgebreid aandacht besteed aan de haalbaarheid en realisatie (economisch, juridisch, financieel, ruimtelijk, organisatorisch en financieel) van elk van de vier scenario's. Ook is er – ter onderbouwing – een maatschappelijke kosten-baten analyse uitgevoerd, een marktanalyse en benchmark met andere luchthavens opgesteld, evenals een financiële analyse.

3. Bevoegdheid

Provinciale Staten stellen de kaders vast voor de toekomst van Maastricht Aachen Airport en hebben budgetrecht als het gaat om de meerjarige financiële consequenties bij een keuze uit de vier geschetste scenario's. De Provincie is als enig aandeelhouder van NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht, de moedermaatschappij van Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV (infrastructuur) en Maastricht Aachen Airport BV (exploitatie), verantwoordelijk voor de hoofdcontouren van het borgen van de publieke belangen en de te kiezen meerjarenstrategie.

Het formele (publieke) bevoegd gezag van de luchthaven ligt bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (verantwoordelijk voor het zogeheten 'luchthavenbesluit') waarbij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toeziet op de naleving en handhaving. De gemeente Beek is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan van de luchthaven en is ook het bevoegd gezag als het gaat om een eventuele functiewijziging in het geval van een sluiting en een alternatieve gebiedsontwikkeling (scenario 4).



4. Verzoek aan de Statencommissie de navolgende vragen te beantwoorden

Voor de sonderende bespreking zouden wij uw Staten de volgende vragen willen stellen:

1. *Is er op dit moment een scenario waar uw voorkeur naar uitgaat en/of zijn er scenario's waar uw voorkeur niet naar uitgaat?*
2. *Hoe kijkt u aan tegen de Royal Schiphol, Group als mogelijke strategische partner van Maastricht Aachen Airport voor onder andere de exploitatie, commercie en vastgoedontwikkeling met eventueel aanvullend een participatie van de Royal Schiphol Group in Maastricht Aachen Airport?*
3. *Hoe staat u in zijn algemeenheid tegenover de komst van andere aandeelhouders en de mogelijkheid om de governance te herijken en te vereenvoudigen?*

5. Risico's

In het nog op te stellen Statenvoorstel zal nader ingegaan worden op de risico's bij het voorstel. In de scenario's en de publieke waarden zijn verschillende duurzaamheidsaspecten nader toegelicht, mede op basis van de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

6. Toelichting / kernargumenten/ onderbouwing

In het bijgevoegd basisdocument 'Besluitvormingsproduct ter ondersteuning aan een keuze voor de toekomst van Maastricht Aachen Airport' (zie bijlage) vindt u een uitgebreide toelichting met de kernargumenten en onderbouwing van de vier verschillende toekomstscenario's. Tevens worden deze scenario's langs de lat gelegd van acht publieke waarden. Vervolgens wordt eveneens de haalbaarheid en realisatie nader geduid. Hieronder vindt u een samenvatting van de belangrijkste kernelementen op deze drie aspecten.

Werken met scenario's

Hoe kan de toekomst van de luchthaven eruitzien? Hiervoor zijn vier scenario's uitgewerkt:

1. Scenario 'Groeirimte benut'
2. Scenario 'Omgevingsbewuste luchthaven'
3. Scenario 'Innovatief en duurzaam vliegen'
4. Scenario 'Alternatieve gebiedsontwikkeling'

Bij het invullen van de scenario's is uitgegaan van een tijdshorizon tot 2035 en is gezocht naar een balans tussen onderscheidenheid en realiteitsgehalte. Aan de ene kant zijn zo de uitersten van het speelveld opgezocht om een beeld te krijgen van de mogelijkheden: van het volledig benutten van de huidige 'vergunning' (formeel: omzettingsregeling) tot sluiting van de luchthaven. Aan de andere kant zijn de uitgangspunten onder de scenario's zoveel mogelijk toegespitst op voorziene ontwikkelingen, zoals de verwachte groei van de luchtvaart, vlootvernieuwing en het potentiële groeipad van elektrische vliegtuigen en het gebruik van duurzame brandstoffen (zogenoemde 'sustainable air fuels'). Tevens zijn er voor 2025 en 2030 tussentijdse Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) benoemd.

De uitgangspunten onder de scenario's zijn mede gebaseerd op de resultaten van de definitieve maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Dit maakt het mogelijk de uitkomsten uit de MKBA te gebruiken om de effecten van de scenario's te vertalen naar de publieke waarden.



Ad.1 'Groeiruimte benut'

In dit scenario heeft de luchthaven ingezet op het volledig benutten van de vergunde geluidsruimte. MAA opereert binnen de geldende kaders en normen van de huidige vergunningverlening om groei te optimaliseren. MAA focust op de groei van de import en export van vracht in groeimarkten als e-commerce, bloemen, voeding, medische apparatuur en technologie. De luchthaven biedt ook een onderscheidend en concurrerend aanbod van Europese vakantiebestemmingen aan, waar op termijn zo'n 1,1 miljoen passagiers gebruik van maken door de recente uitbreiding van de terminalcapaciteit. De regio lift economisch mee op de groei van de luchthaven. De werkgelegenheid groeit met MAA mee, ondersteund door een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor binnen- en buitenlandse spelers. Door de volledige benutting van de geluidsruimte is het aantal vluchten toegenomen, waardoor delen van Zuid-Limburg meer hinder ervaren. Er is een Omgevingspakket ingesteld om de direct en nabije gehinderden tegemoet te komen.

Ad.2 'Omgevingsbewuste luchthaven'

In dit scenario heeft MAA naar een balans gezocht tussen de belangen van omgeving en de bijdrage van de luchthaven aan de Nederlandse en regionale economie. De luchthaven heeft ingezet op een groei van vrachtluchten, terwijl passagiersvluchten beperkt toenemen ten opzichte van de situatie in 2019. MAA heeft daardoor de afgelopen jaren haar positie als tweede vrachtluchthaven van Nederland verstevigd, met oog voor de lasten voor de omgeving. Zo is het aantal *ernstig gehinderden* licht gedaald en zijn er geen *slaapverstoorden* meer door de aanpassing van de openingstijd. MAA focust op de groei van de import en export van vracht in groeimarkten als e-commerce, bloemen, voeding, medische apparatuur en technologie. Ook is er ingezet op opleidingsmogelijkheden en werkgelegenheid rond MAA, gericht op het creëren van een extra spin-off van de activiteiten van de luchthaven voor omwonenden en bedrijven.

Ad.3 'Innovatief en duurzaam vliegen'

In dit scenario heeft de luchthaven een versnelde transitie doorgemaakt naar een duurzame hub in Europa, waarin het aandeel elektrische vliegtuigen ("electric Conventional Take Off and Landing / eCTOL en "electric Vertical Take off and Landing / eVTOL) vanaf 2030 sterk is gegroeid. De luchthaven heeft haar focus verlegd naar een nieuwe opkomende markt, die inspeelt op een groeiende duurzame mobiliteitsbehoefte. Het accent ligt in eerste instantie op het zakelijk verkeer, waarna de luchthaven een volwaardige plek inneemt als overstap-hub binnen het nieuwe Europese duurzame luchthavennetwerk voor personen en hoogwaardige cargo. De luchtvaart is voor reizen binnen een range van de 100-700 kilometer één van de meest duurzame vervoersmiddelen geworden, waardoor de luchthaven complementair en zelfs concurrerend is geworden met het internationale weg- en treinverkeer.

Ad.4 'Alternatieve gebiedsontwikkeling'

In dit toekomstscenario heeft het gebied na de sluiting van de luchthaven een grondige metamorfose ondergaan, passend bij de transitieopgaven en kansen voor Zuid-Limburg. Een participatief traject met de omgeving zal uitwijzen hoe de inrichting van de gebiedsontwikkeling definitief vorm krijgt. Nadrukkelijk is dit scenario een fictieve invulling van nieuwe functionaliteiten waarin de lokale overheid bepalend is voor de gewenste ruimtelijke ordening. Het huidige bestemmingsplan De gemeente Beek is bevoegd gezag voor de daadwerkelijke functiewijziging van het bestemmingsplan en bepalend voor de toekomstige ontwikkeling van het terrein.

Voor een denkbeeldige waardering en doorrekening is in dit toekomstscenario uitgegaan van een optionele invulling om de helft van het voormalig luchthaventerrein in te tekenen als energielandschap: een park van zonnepanelen.



De andere helft van het gebied heeft een landschappelijke en natuurlijke kwaliteitsimpuls gekregen. Daar waar er vraag is naar (beperkte) woningbouw en/of nieuwe bedrijvigheid kan deze in de uitwerking eventueel worden meegewogen vanuit een passende ruimtelijke ordeningsafweging. De iconen van de voormalige luchthaven zoals de verkeerstoren en de markante gevel van de passagiersterminal dienen als toegangspoort voor het nationaal landschap Zuid-Limburg, als versterking van de landschappelijke bufferzone tussen de bebouwde omgeving en het nationale landschap. Het gebied geeft ook nieuwe kansen voor recreatief gebruik door de aanhaking op de internationale Liberation Route met de verwijzing naar de ontstaansgeschiedenis van de luchthaven aan het einde van de Tweede Wereldoorlog.

Hieronder zijn de vier scenario's samengevat:

				
	Internationale oriëntatie	Internationale oriëntatie	Europese oriëntatie	Regionale oriëntatie
	Vracht & passagiers <ul style="list-style-type: none"> • 1,1 miljoen pax p/j • 330 duizend ton vracht p/j 	Focus op vracht <ul style="list-style-type: none"> • ~ 500.000 pax p/j • ~ 227.000 ton vracht p/j 	Zakelijk verkeer <ul style="list-style-type: none"> • gelijkmatige afbouw pax fossiel • snelle(re) afbouw vracht fossiel • groeiend aandeel elektrisch 	Energie & natuur
	22.000 vliegbewegingen	11.480 vliegbewegingen	Meer vliegbewegingen door kleinere volumes (pax en vracht)	Geen vliegbewegingen
	Max. 13.400 ernstig gehinderden	Max. 5.250 ernstig gehinderden	Max. 5.250 ernstig gehinderden	Geen ernstig gehinderden
	Beperkt, o.a. vlootvernieuwing	Regionale innovatie gestimuleerd	Koploper innovatie	Innovatie gericht op energie
	Inzet Omgevingspakket	Inzet Omgevingspakket	Inzet Omgevingspakket	Geen Omgevingspakket
	2750 meter	2750 meter	2500 meter	0 meter
	Baanonderhoud nodig	Baanonderhoud nodig	Baanonderhoud nodig	Sanering baan
	6:00 – 23:00	7:00 – 23:00	7:00 – 23:00	Gesloten
	<ul style="list-style-type: none"> • Capaciteitsuitbreiding terminal tot 1,1 miljoen pax • Extra vrachtloods(en) en twee extra opstelplaatsen • Extra parkeercapaciteit 	<ul style="list-style-type: none"> • Extra vrachtloods • Twee extra opstelplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> • Upgrade energiesysteem • Faciliteiten voor afhandeling eCTOL/eVTOL (passagiers en cargo) 	<ul style="list-style-type: none"> • Sanering en sloop baan en gebouwen • Energie-infrastructuur aanleggen

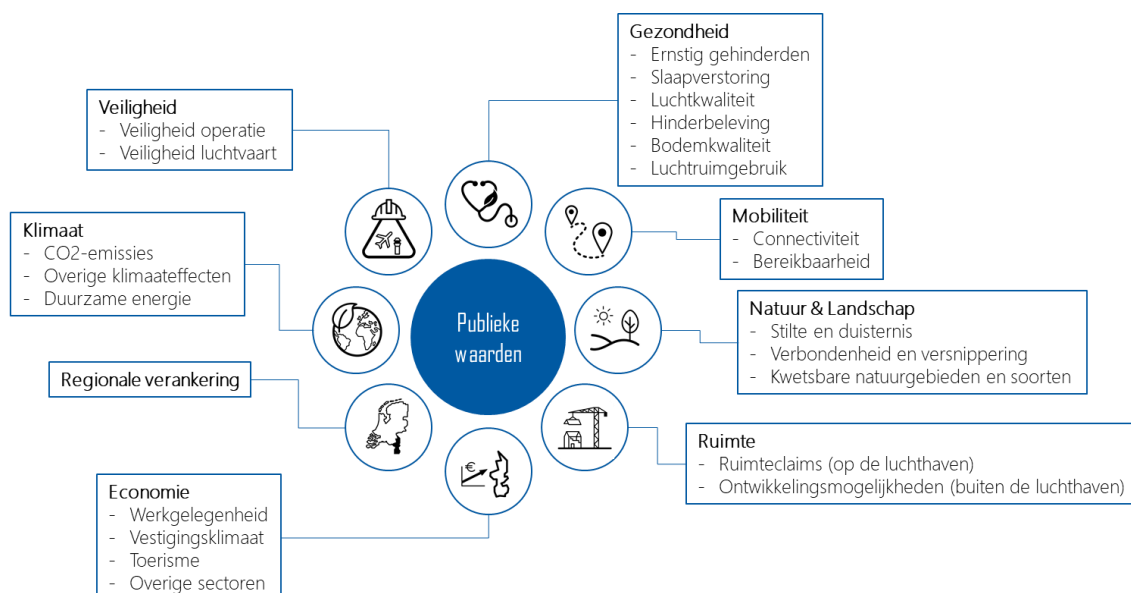
Werken met publieke waarden

In de afweging over de toekomst van Maastricht Aachen Airport speelt een breed palet aan maatschappelijke thema's, zoals gezondheid, werkgelegenheid en klimaat. Een besluit over de toekomstige invulling van de luchthaven heeft een direct effect op deze thema's.

De publieke waarden zijn een hulpmiddel om de effecten van de scenario's in kaart te brengen vanuit een breed perspectief: in welke mate draagt de luchthaven of het verdwijnen ervan bij aan de publieke waarden van Limburg? Op deze manier staat niet alleen de materiële welvaart centraal, maar spelen ook andere thema's een rol.



Met andere woorden: het gaat hier om een toepassing van het brede welvaartsdenken voor luchtvaart in het algemeen, en Maastricht Aachen Airport in het bijzonder. In totaal gaat het om acht publieke waarden:



De scenario's worden langs de lat gelegd van bovenstaande publieke waarden. Iedere publieke waarde bestaat uit een aantal parameters. Zo hangen geluidshinder, luchtkwaliteit en slaapverstoring onder de publieke waarde 'gezondheid'. De parameters worden op hun beurt weer gerelateerd aan de beschikbare informatie, zoals die uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse en eerdere onderzoeken. Het uitgangspunt is een kwantitatieve beschrijving van de parameters, tenzij alleen een kwalitatieve beschrijving beschikbaar is of informatie ontbreekt voor zo'n beschrijving. Verder is de tijdsperiode zo direct mogelijk gekoppeld aan het eindbeeld van de scenario's (2035). In gevallen waar dit (sterk) afwijkt, is dit vermeld. In het inhoudelijke basisdocument wordt de weging van de vier scenario's aan de acht publieke waarden nader uitgewerkt en geduid.

Haalbaarheid

De publieke waarden laten zien welke bijdrage een scenario kan leveren aan Limburg, maar de waarden geven beperkt zicht op de uitvoerbaarheid en financiële consequenties. In het basisdocument wordt inzicht geboden in de mate waarop de diverse scenario's implementeerbaar zijn en welke risico's aan de orde zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de economische, juridische, ruimtelijke, organisatorische en financiële aspecten. In de kern worden de volgende aspecten belicht:

- Economische haalbaarheid: vraag en aanbod in balans
- Juridische haalbaarheid: opereren binnen de kaders van de vigerende wet- en regelgeving
- Organisatorische haalbaarheid: organisatievereisten en gewenste 'governance'
- Technische haalbaarheid: ruimtelijke inpassing, aansluiting net en uitvoeringsplanning
- Financiële haalbaarheid: aannames, uitgangspunten en financiële doorrekening



- 7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf**
 Hierboven, maar meer uitgebreid in het basisdocument (zie bijlage) zijn de verschillende alternatieve scenario's nader uitgewerkt en gemotiveerd. In de maatschappelijke kosten-baten analyse zijn eveneens de effecten op de publieke waarden beschreven en waar mogelijk doorgerekend en vertaald in financiën. Dit om de kosten en de baten, de lusten en de lasten, zo goed mogelijk voor uw Staten inzichtelijk te maken ten behoeve van de besluitvorming.

- 8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten**
 Maastricht Aachen Airport is een apart product (1.1.5) in de begroting onder het programma 'Investeringsklimaat'. Bij het opstellen het Statenvoorstel zullen de relevante financiële doorrekeningen nader worden toegelicht. Datzelfde gebeurt met de daarbij behorende dekkingsvoorstellen die aan uw Staten worden voorgelegd.

De cijfers zoals gepresenteerd geven inzicht in de financiële gevolgen van de verschillende toekomstscenario's. Zoals aangegeven gaat het hierbij om prognoses. De gepresenteerde cijfers zijn dus geen absolute bedragen, maar geven een beeld van de financiële impact (per toekomstscenario). De cijfers van de doorrekeningen zijn daarmee dus richtinggevend. Geadviseerd wordt om deze te lezen middels een bandbreedte. De cijfers zijn zo goed als mogelijk onderbouwd. Op onderdelen betreft dit een raming die past bij een initiatieffase van een project. Dit geldt met name voor de (project)investeringen die nodig zijn (met uitzondering van de renovatie van de start- en landingsbaan) voor de toekomstscenario's waarbij de luchthaven openblijft én voor de kostenramingen die zijn gemaakt voor het toekomstscenario van de alternatieve gebiedsontwikkeling. Deze onderdelen zijn nog niet uitgewerkt in een ontwerp of bestek. In dit vroege planstadium zijn onzekerheden nog groot en wordt veelal gerekend op basis van kengetallen en ervaringscijfers. Om nauwkeuriger te kunnen ramen is nadere planuitwerking benodigd, net als diverse (vervolg)onderzoeken.

Voor de investering in de baanrenovatie wordt een separaat kredietbesluit aan uw Staten voorgelegd.

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

Waar het in het in het vierde scenario om alternatieve gebiedsontwikkeling gaat (functiewijziging) is het bevoegd gezag de gemeente Beek. Tevens geldt er voor dit scenario dat, indien Provinciale Staten hiertoe besluiten, er bedrijven rondom de luchthaven (het zogeheten MRO-cluster) een claim zullen indienen waarbij zij zich baseren op eerdere besluiten en communicatie vanuit de Provincie. In de financiële doorrekeningen is hiermee rekening gehouden en hierover is ook juridisch advies ingewonnen. Wij zullen uw Staten hierover nog separaat vertrouwelijk informeren.



10. Verbindingslijnen en andere visies

Zowel in het uitwerking van de verschillende scenario's, publieke waarden en de haalbaarheid, alsook in de maatschappelijke kosten baten analyse zijn er diverse inhoudelijke invalshoeken nader belicht. Daarnaast hanteren wij ook de financiële spelregels en regels voor deelnemingen conform Sturing in Samenwerking 3.0.

11. Verdere planning, procedure en uitvoering

Eerder bent u via een viertal 'technische briefings' geïnformeerd over de diverse aspecten rondom Maastricht Aachen Airport. In de eerste technische briefing van 18 november 2021 is de voorgenomen procesaanpak geschetst met eveneens een eerste toelichting op de uitgangspunten van de maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) én de internationale ontwikkelingen rondom duurzame en innovatieve luchtvaart.

In de tweede briefing op 10 december 2021 stond de positie van regionale luchthavens centraal samen met de baanrenovatie en de verdere financiële aspecten die op de luchthaven betrekking hebben. De derde technische briefing (14 januari 2022) werd gecombineerd met een fysiek werkbezoek aan de luchthaven waarin de concept-resultaten van de MKBA centraal stonden. Het werkbezoek stond in het teken van de dagelijkse operatie op en rondom de luchthaven en een bezoek aan de MRO-bedrijven en opleidingen ter plaatse.

In de laatste technische briefing is op 3 februari 2022 – mede op basis van diverse inhoudelijke en technische vragen van uw Staten gedurende de afgelopen maanden – een 'wrap up' gegeven van de belangrijkste vraagpunten. Tevens is er nader ingegaan op de vier scenario's die ter besluitvorming aan uw Staten zullen worden voorgelegd.

Met deze sonderende notitie (inclusief basisdocument en diverse bijlagen die te raadplegen zijn op www.limburg.nl/toekomstmaa) staan wij aan het begin van het formele besluitvormingsproces op weg naar 3 juni 2022. Daarbij hebben wij alle gevraagde en noodzakelijke informatie zo goed als mogelijk verwerkt in de bijgevoegde stukken. Dit vanuit het oogpunt een goede sonderende bespreking en eerste politieke bespreking met uw Staten over de toekomst van de luchthaven te kunnen voeren.

Een aantal aspecten hebben wij op dit moment nog niet inhoudelijk in deze sonderende notitie kunnen verwerken, maar zullen geduid worden in het uiteindelijke Statenvoorstel. Het gaat dan om de volgende resultaten en onderzoeken:

- Resultaten van de gesprekken tussen Maastricht Aachen Airport en Royal Schiphol Group;
- Resultaten van het nog uit te voeren belevingsonderzoek onder Limburgers naar Maastricht Aachen Airport (enquête);
- Resultaten van nieuw werkgelegenheidsonderzoek, die ook verwerkt zullen worden in de tiende voortgangsrapportage MAA conform de toezeggingen van de portefeuillehouder in de bespreking van de achtste en negende rapportage;
- Resultaten van de onafhankelijke 'second opinion' op de maatschappelijke kosten-baten-analyse;
- Betrekken van het standpunt van de rijksoverheid als bevoegd gezag en nadere duiding van de nationale betekenis van Maastricht Aachen Airport;
- Nadere verfijning van de financiële paragraaf met onder andere inzichtelijk maken van afschrijvingstermijnen per investering per scenario, verdieping en onderbouwing van aantal kostenposten inclusief bijbehorende dekkingsvoorstellen.



Vervolgplanning

Conform de eerder met u afgesproken planning zullen Gedeputeerde Staten na de sonderende Commissie-bespreking van 24 maart 2022 een Statenvoorstel inzake de Toekomst van Maastricht Aachen Airport opstellen. Kort na besluitvorming in het College (voorzien op 19 april 2022) zal dit Statenvoorstel aan uw Staten verzonden worden ter bespreking in uw Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur van 13 mei 2022 en gericht op voorgenomen besluitvorming in de (extra) Provinciale Statenvergadering van 3 juni 2022.

Tevens zal er een separaat Statenvoorstel aan uw Staten worden gestuurd inzake een voorstel voor het kredietbesluit voor de baanrenovatie, dat eveneens ter bespreking is voorzien in de FEB-commissie van 13 mei 2022 en voor PS-besluitvorming op 3 juni 2022. Besluitvorming hierover is nadrukkelijk afhankelijk en direct gerelateerd aan de hieraan voorafgaande besluitvorming over het Statenvoorstel inzake de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Indien Provinciale Staten besluiten voor het scenario van alternatieve gebiedsontwikkeling, is een de baanrenovatie niet langer aan de orde. In de andere scenario's is de baanrenovatie wel noodzakelijk.

12. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

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

X Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten

13. Evaluatie

n.v.t.

14. Communicatie

In het proces van totstandkoming van deze sonderende notitie is er op vele momenten intensief contact geweest met vele betrokkenen op en rondom de luchthaven. Het betreft hier het luchthavenbedrijf zelf, direct omwonenden en andere geëngageerde betrokkenen, externe deskundigen, overheden, instellingen en belangenorganisaties. Tevens zijn er diverse correspondenties en interacties geweest tussen de Provincie en deze belanghebbenden, maar ook de onderzoekers van de MKBA en de daarbij betrokken 'stakeholders' hebben een interactief proces doorlopen. Tenslotte is er eveneens een intensief traject doorlopen met uw Staten via technische briefings en informatie vanuit het ambtelijk team richting de woordvoerders van de politieke partijen.

15. Meegezonden bijlagen

Volgend op deze sonderende notitie vindt u het Basisdocument als zelfstandige bijlage. Daarin zijn alle ontwikkelingen samengevat die relevant zijn voor de toekomst van Maastricht Aachen Airport.

Dit basisdocument is tot stand gekomen op basis van een groot aantal bouwstenen, welke wij voor u separaat als deelbijlagen op de provinciale website beschikbaar hebben gesteld (zie www.limburg.nl/toekomstmaa). Het betreft de volgende deelbijlagen:



Documenten ter nadere duiding en toelichting op basisdocument

Deelbijlage 1	Overzicht 'questions & answers' n.a.v. technische briefings
Deelbijlage 2	Overzicht Publieke waarden
Deelbijlage 3	Financiële haalbaarheid uiteengezet
Deelbijlage 4	Overzicht toezeggingen
Deelbijlage 5	Overzicht stakeholders
Deelbijlage 6	Overzicht deelnemingen

Rapporten ter nadere onderbouwing voor basisdocument

Deelbijlage 7a	SEO, Decisio & To70 (2022) – Maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) voor Maastricht Aachen Airport
Deelbijlage 7b	Nota van antwoord op ingekomen reacties op concept-MKBA;
Deelbijlage 8	Decisio (2022) - Financiële effecten MAA;
Deelbijlage 9	Decisio (2021) - Memo Sluitingsscenario's Maastricht Aachen Airport;
Deelbijlage 10a	M3 Consultancy & To70 (2022) – Kansen voor lage-emissie luchtvaart op MAA (samenvatting);
Deelbijlage 10b	M3 Consultancy & To70 (2022) – Opportunities for low-carbon emission aviation at Maastricht Aachen Airport
Deelbijlage 11	Buck Consultants International (2022) – Actualisatie benchmark luchthavens 2011-2021, Maastricht Aachen Airport;
Deelbijlage 12	Provincie Limburg (2022) - Concept Grond- en Vastgoedstrategie Maastricht Aachen Airport Provincie Limburg i.s.m. extern adviseur André van de Berg;
Deelbijlage 13	Peters, P. (2021) - De impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie;
Deelbijlage 14	Regionale Uitvoeringsdienst Zuid-Limburg (2020) - Geluidsbelasting in stiltegebieden Limburg 2019;
Deelbijlage 15	RIVM (2019) - Geluidhinder rond Nederlandse luchthavens;
Deelbijlage 16	Ministerie van LNV (2020) - Handhavingsbesluit Wet natuurbescherming met betrekking op nationale luchthavens;
Deelbijlage 17	Expert judgements luchtruim (To70);
Deelbijlage 18	Deloitte (2022) – Tussenrapportage Governance van de vier toekomstscenario's

Rapporten in het kader van de verkenning Pieter van Geel

Deelbijlage 19a	Van Geel, P. (2021) - Op zoek naar verbinding. Advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021 – 2030;
Deelbijlage 19b	NLR (2020) - Stiller en Schoner Maastricht Aachen Airport;
Deelbijlage 19c	NLR (2020) – Duurzaam en innovatief Maastricht Aachen Airport;
Deelbijlage 19d	Ecorys (2020) - Economische betekenis Maastricht Aachen Airport;
Deelbijlage 19e	To70 (2020) - Resultaten scenario onderzoek;
Deelbijlage 19f	Lievens WSP - Milieu-impactonderzoek Van Geel traject MAA.



Toekomst van Maastricht Aachen Airport

Besluitvormingsproduct ter ondersteuning aan een keuze voor de toekomst van Maastricht Aachen Airport

maart 2022

provincie limburg



Inhoudsopgave

Inleiding

Hoofdstuk 1 - Huidige situatie en positionering MAA	p. 4
Hoofdstuk 2 – Toekomstscenario's	p. 12
Hoofdstuk 3 – Publieke waarden: de bijdrage van de luchthaven aan Limburg	p. 26
Hoofdstuk 4 – Haalbaarheid, risico's en kansen	p. 37
Hoofdstuk 5 – Overwegingen bij het maken van een toekomstbestendige keuze	p. 65

Bijlagen & Bouwstenen

Begrippenlijst

Inleiding

De geschiedenis van de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) kan als ‘turbulent’ worden gekenschetst. Van de decentralisatie van het rijk naar de regio rond de eeuwwisseling (2001) via de privatisering in 2004 naar de huidige eigendomssituatie van de provinciale overheid (vanaf 2014) tot het vertrek van de commerciële exploitant in 2019. Mede in het licht van de nieuwe nationale Luchtvaartnota (2020) en de verkenning die dhr. Pieter van Geel heeft uitgebracht (begin 2021), zullen Provinciale Staten in juni 2022 een besluit moeten nemen over de toekomst van de luchthaven. Dit besluit valt niet toevallig samen met een aantal grote investeringsopgaven, waaronder de renovatie van de start- en landingsbaan. Provinciale Staten hebben vanuit dat oogpunt aangegeven deze grote investering te willen bezien in samenhang met een fundamentele discussie over de toekomst van de luchthaven. In dit document vindt u de benodigde informatie voor het voeren van deze toekomstdiscussie.

Bij een regionale luchthaven zijn diverse publieke belangen en waarden aan de orde. Een luchthaven is net als een weg of spoorverbinding een vervoersmodaliteit. Een middel om Limburg te verbinden met andere plaatsen in Europa, maar geen doel op zich. Een middel waarbij net als bij andere infrastructuur er per definitie sprake is van kosten en baten, overlast en hinder, korte- en lange termijnperspectieven en een vraagstuk omtrent Limburgse verankering in relatie tot de nationale en internationale ontwikkelingen en betekenis. Vandaar dat de overheid de diverse belangen op een zorgvuldige manier dient af te wegen, zo ook voor Maastricht Aachen Airport. Deze afweging is complex.

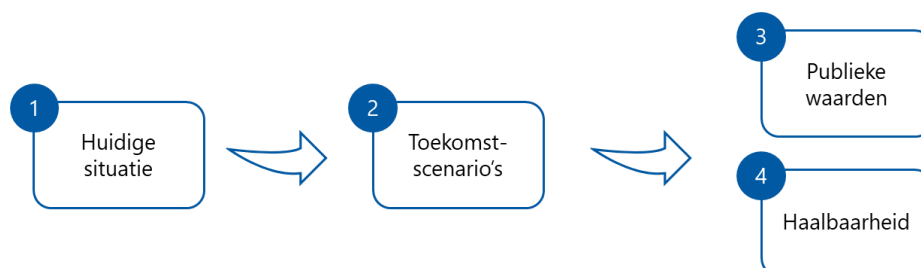
Het college van Gedeputeerde Staten hecht eraan dat alle informatie en alle opties op tafel liggen als basis voor uiteindelijke besluitvorming. Dit is besproken in de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur (FEB) van vorig jaar (maart 2021), evenals het feit dat in de politieke vorming van een nieuw college Maastricht Aachen Airport als een ‘vrije kwestie’ is bestempeld. In het voorliggende document worden deze informatie en het keuzepalet voor de toekomst van de luchthaven beschreven. Daarvoor zijn diverse bouwstenen opgesteld zoals een maatschappelijke-kosten-baten-analyse (MKBA), een marktverkenning en benchmark, financiële doorrekeningen en inhoudelijke verkenningen. Daarnaast zijn talloze brondocumenten en cijfermateriaal, vele gesprekken, ingekomen brieven en documenten betrokken. Met deze bouwstenen zijn vier scenario’s gebouwd, waarbij het volledige spectrum van vol inzetten op groei tot een sluiting van de luchthaven inzichtelijk is gemaakt.

De verschillende toekomstscenario’s zijn te lezen als op zichzelf staande scenario’s, die de hoekpunten van het veld vormen. Ieder scenario heeft een eigen te realiseren toekomstperspectief met als ijkpunt 2035. Zij worden afgezet tegen acht publieke waarden: gezondheid, mobiliteit, natuur & landschap, ruimte, economie, regionale verankering, klimaat en veiligheid. Het is een wijze om vanuit het ‘brede welvaartsdenken’ duiding en publieke waarde te geven aan luchtvaart in het algemeen en voor Maastricht Aachen Airport in het bijzonder. In de scenario’s is rekening gehouden met reeds onderkende en minder bekende onzekerheden die spelen bij een toekomstige ontwikkeling. Daarvoor hebben wij ons laten leiden door de kennis en ervaring van de experts op de verschillende deelterreinen. Een gedegen en feitelijke onderbouwing per toekomstscenario vormt daarmee de basis voor de politiek-bestuurlijke oordeelsvorming.

Belangrijk is dat er voor alle betrokkenen duidelijkheid komt over de toekomst van de luchthaven. Dat geldt voor de luchthaven zelf, de bedrijvigheid eromheen, de (directe en indirecte) medewerkers, omwonenden, betrokken gemeenten, instellingen en organisaties en niet in de laatste plaats voor de Provincie Limburg zelf. Een telkens terugkerende discussie is geen basis voor het bieden van meerjarige duidelijkheid aan alle betrokkenen. Vandaar ook dat het besluit – welk toekomstscenario het ook wordt – een besluit is voor de lange termijn.

Opzet & leeswijzer

De voorliggende notitie bestaat uit vier delen. Het eerste deel bevat een feitelijke beschrijving van de huidige situatie van de luchthaven en een beschrijving van het speelveld waarin MAA opereert. In het tweede deel wordt een sprong gemaakt naar de toekomst. Vier onderscheidende toekomstscenario's beschrijven potentiële eindbeelden van de luchthaven in 2035, inclusief de belangrijkste mijlpalen. Het derde deel waardeert de toekomstscenario's vervolgens op hun publieke waarden: wat levert een toekomstscenario op voor Limburg? In het vierde deel is aanvullend inzichtelijk gemaakt wat de uitvoeringsconsequenties en -risico's zijn van deze toekomstscenario's voor de Provincie Limburg.



Verantwoording

De behoefte aan een onafhankelijke en overzichtelijke insteek is op twee manieren ingevuld: inhoudelijk en procesmatig. Op deze manier is beoogd aansluiting te vinden bij de informatiebehoefte en besluitvorming van Provinciale Staten.

Inhoudelijke verantwoording: gebruik van bestaande én nieuwe bouwstenen & externe toets

In de maatschappelijke discussie over de toekomst van een luchthaven speelt feitelijke en onafhankelijke informatie een cruciale rol. De ondersteunende informatie in de vier delen komt uit zogenaamde bouwstenen, zoals rapportages, onderzoeken of verkenningen. Een aantal bouwstenen is recent of parallel opgeleverd met deze uiteenzetting, zoals de MKBA en benchmark. Een ander deel was al eerder beschikbaar, waaronder verschillende deelrapporten ter ondersteuning van het eindadvies van dhr. Pieter van Geel.

Deze bouwstenen zijn onafhankelijk en met deskundigheid opgesteld. Er is vooral in het proces van de MKBA volop ruimte geweest om met elkaar te debatteren over zowel de uitgangspunten als de nadere uitwerking. Van de reacties zijn daarbij zowel bij de Uitgangspuntennota als de definitieve rapport separate 'nota's van antwoord' als bijlagen opgenomen. Dit ter duiding, verklaring en verantwoording van de gemaakte keuzes en onderbouwingen. Voor de ontwikkelingen ten aanzien van duurzame en innovatieve luchtvaart is er een gedegen verkenning en analyse uitgevoerd met de meest recente inzichten. Daarbij is tevens gebruik gemaakt van het gerenommeerde Duitse instituut DLR (het Duitse Instituut voor Lucht- en Ruimtevaart). Tevens zijn er diverse 'expert judgements' op de bouwstenen en teksten uitgevoerd door onafhankelijke derden. Daarmee is gepoogd om een zo realistisch mogelijk eindbeeld per toekomstscenario aan te geven evenals een duiding van de daarbij relevante publieke waarden. Tenslotte is er veel aandacht besteed aan de haalbaarheid per toekomstscenario. Alle gebruikte bouwstenen zijn terug te vinden in een separate bijlagen (zie www.limburg.nl/toekomstmaa).

De inhoud van deze notitie is tot slot onafhankelijk beoordeeld door experts op het vlak van luchtvaart (dhr. Hans Mohrmann) en gebiedsontwikkeling (dhr. Patrick Nan) voor een extra toets op realisme en haalbaarheid.

Procesmatige verantwoording: intensief traject met Provinciale Staten en betrokkenen

In de aanloop naar de sondering is veelvuldig contact geweest met de woordvoerders van de Provinciale Staten. Er zijn daarnaast vier technische briefings georganiseerd voor de Statenleden. Ook zijn er diverse externe gesprekken gevoerd met omwonenden en belangengroepen, de luchthaven (MAA bv en MAABI bv), de

Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Maastricht, het regionale bedrijfsleven, diverse stakeholders uit het MKBA-traject, gemeenten en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Deze contactmomenten boden gelegenheid voor het beantwoorden van vragen en voor het delen van zorgen en kansen. Op deze manier is een breed beeld verkregen van de sentimenten over dit vraagstuk in de samenleving. Tevens zijn er eerder een aantal toezeggingen vanuit het college gedaan die verwerkt zijn in het voorliggende document. In de bijlage 'Overzicht toezeggingen' is terug te zien welke toezeggingen op welke wijze zijn verwerkt.

1. Huidige situatie en positionering van MAA

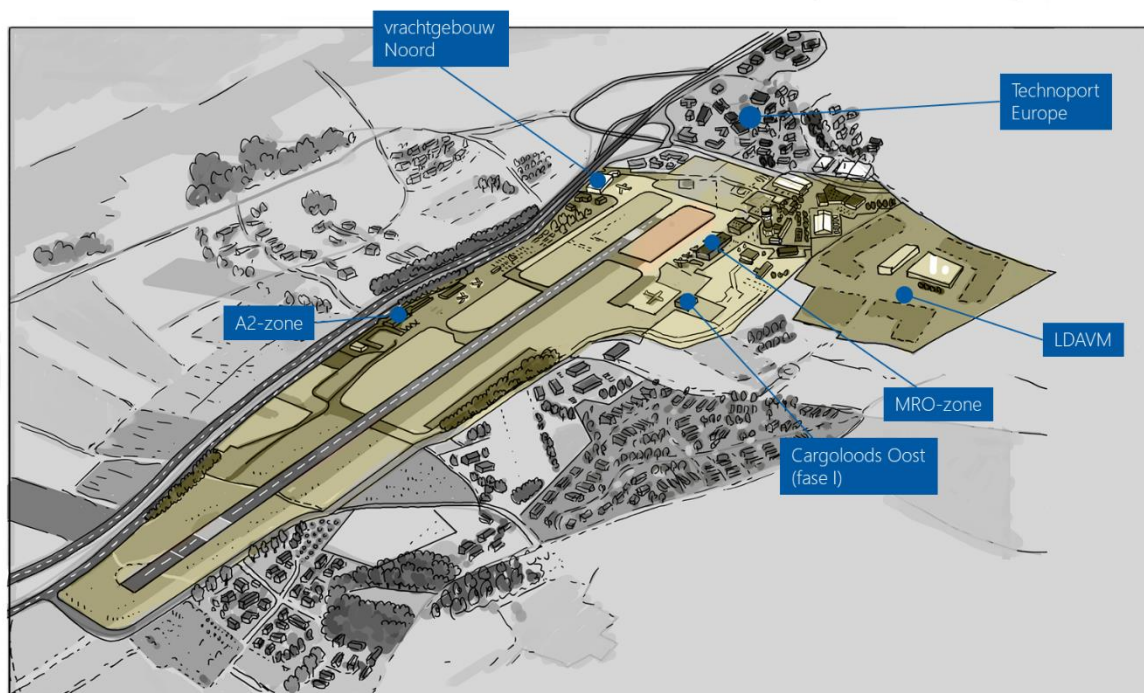
In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen van de luchthaven van de afgelopen jaren en de huidige situatie, inclusief het speelveld waarbinnen MAA opereert, beschreven. Op basis van een benchmarkonderzoek wordt uiteengezet welke positie de luchthaven inneemt in het modaliteitennetwerk en hoe (de ontwikkeling van) de passagiersvolumes en vrachtvolumes van MAA zich verhouden tot concurrerende luchthavens.

1.1 Maastricht Aachen Airport in haar huidige verschijningsvorm

Maastricht Aachen Airport (MAA) is in Nederland één van de vijf regionale luchthavens van nationale betekenis en is de enige regionale luchthaven in Nederland die zowel passagiers als vracht vervoert. MAA vormt mede daardoor een uitwijkmogelijkheid voor andere luchthavens als Schiphol en Eindhoven Airport.

In 2014 heeft de Provincie Limburg de luchthaven overgenomen van de toenmalige private eigenaar Omniport-Dura Vermeer voor het symbolische bedrag van één euro. Sluiting van de luchthaven dreigde als gevolg van een structureel exploitatietekort. De Provincie Limburg heeft momenteel een deelneming van 100% in MAA bv en heeft daarmee het volledige eigenaarschap over de luchthaven. Het beheer en onderhoud van de gronden, gebouwen en de start- en landingsbaan is ondergebracht in de deelneming MAA Beheer en Infrastructuur (MAABI bv). Een overzicht van de juridische structuur met een uiteenzetting van de verschillende deelnemingen is opgenomen in de bijlage 'Overzicht deelnemingen MAA'.

MAA vormt in haar huidige vorm een schakel in de multimodale overslag van luchtvracht. De kracht van de luchthaven is gelegen in de snelle doorlooptijden door haar kleinschaligheid en de goede verbinding met de rest van Nederland en Europa. Dit uit zich met name in nichemarkten zoals 'food & fresh', medische componenten, life sciences, elektronica, automotive en dierenvervoer (zoals paarden).



De omgeving van MAA kan opgedeeld worden in vier grote deelgebieden: Kerngebied Luchthavenexploitatie, A2 zone, Zone Maintenance Repair & Overhaul (MRO-zone) en de zone Land Development Aviation Valley Maastricht nv (LDAVM). Aan de westzijde van de start- en landingsbaan liggen de faciliteiten die de luchtvaartoperatie direct mogelijk maken. Hier gelden strenge eisen en veiligheidsrestricties. Het gebied ten oosten van de start- en landingsbaan is in gebruik voor luchtvrachtafhandeling en MRO-activiteiten. De bedrijven SAMCO en MAAS zijn hier onder andere gevestigd.

Ten noordoosten van de luchthaven ligt Technoport Europe (TPE), een bedrijventerreinontwikkeling uitgegeven door de gemeente Beek. Zuidoostelijk van de luchthaven ligt het bedrijventerrein Aviation Valley, dat wordt geëxploiteerd door LDAVM. Eurocontrol Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) is gevestigd aan de noordzijde van de start- en landingsbaan.

Het gebied rondom de luchthaven kenmerkt zich door een breed pallet aan bedrijvigheid, waarvan de activiteiten veelal niet luchthaven-gebonden zijn. Ten noorden van de luchthaven ligt de A2-zone met een focus op passagiersafhandeling, parkeren en de zogenaamde airportvillage met faciliteiten ten behoeve van passagiers, zoals het hotel.

In de nabijheid van de luchthaven liggen drie Natura 2000-gebieden: ten westen van MAA ligt het meest nabije natuurgebied Bunder- en Elslooërbos, ten zuiden het Geuldal en ten (noord)oosten ligt het Geleenbeekdal.

1.2 Concurrentiepositie Maastricht Aachen Airport & speelveld

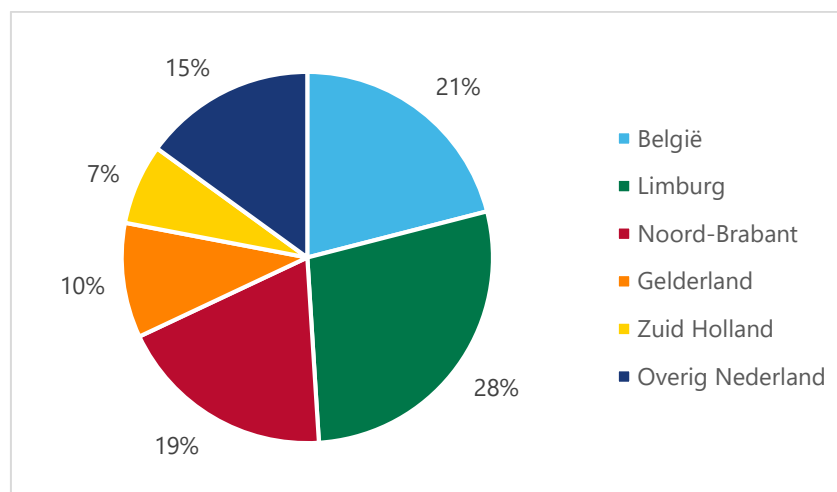
De internationale bereikbaarheid van Nederland wordt gekarakteriseerd door de optelsom van de beschikbare modaliteiten: door de lucht, via het spoor, over de weg en over het water. De luchtvaart biedt mensen en goederen de mogelijkheid om zich snel over grote afstanden te verplaatsen en levert daarmee een grote bijdrage aan het vestigingsklimaat en functioneren van economische centra. De Nederlandse luchtvaartsector wordt beïnvloed door het internationale en Europese speelveld waarin de sector zich bevindt. In het verzorgingsgebied van MAA liggen negen andere luchthavens die relevant zijn als referentiekader om de activiteiten van MAA in perspectief te plaatsen.

1.2.1 Concurrentiepositie

Onderzoeksbureau Buck Consultants International heeft een benchmark uitgevoerd naar de ontwikkeling van de passagiers- en vrachtvolumes van de luchthavens in het verzorgingsgebied van MAA. De kengetallen (aantallen en volumes) zijn per luchthaven in beeld gebracht voor de periode 2011-2021.

Passagiersvolumes Maastricht Aachen Airport in verhouding tot concurrerende luchthavens

De groei in passagiers van zowel MAA als van de concurrerende luchthavens hangt veelal samen met de specifieke bedrijfsbeslissingen van (low cost) airlines. Bij het nemen van deze beslissingen kijken airlines onder meer naar operationele mogelijkheden, kosten en de specifieke vraagontwikkeling binnen het verzorgingsgebied. Tot 2013 was een stijgende lijn in het aantal passagiers op MAA waarneembaar doordat airline Ryanair het aantal bestemmingen uitbreidde en een basis opende op MAA. In 2013 sloot Ryanair haar basis, wat resulteerde in een sterke afname in het aantal passagiers. Tot en met 2017 bleef het aantal passagiers dalen, tot de komst van de samenwerking met airline Corendon. Mede doordat Schiphol haar maximale capaciteit bereikt had, koos Corendon in 2018 ervoor om meer vluchten vanaf MAA te laten vertrekken. Vanaf dat moment hebben ook andere airlines bestemmingen vanuit MAA aan hun aanbod toegevoegd. De groei in het passagiersvolume kwam in 2020 door de coronapandemie tot stilstand. De reisbeperkingen zorgden voor een flinke terugval in het aantal passagiers en ook in de eerste helft van 2022 is het passagiersvolume op MAA niet terug op het niveau van 2019.



Afkomst reizigers MAA op basis van de cijfers van Corendon (2019). Bron: MKBA

Ten aanzien van passagiersvluchten heeft MAA sterke concurrentie van nabijgelegen luchthavens. Voor passagiersvluchten zijn dat met name Schiphol, Eindhoven en Weeze. Mensen uit Duitsland en België zijn veelal minder bereid om van een buitenlands vliegveld als vertrekhaven gebruik te maken. Daardoor zijn Brussel, Oostende, Charleroi, Liège, Keulen/Bonn en Düsseldorf in mindere mate, maar toch ook concurrerende luchthavens. Het marktaandeel van MAA in passagiersvluchten is beperkt. Op de meeste luchthavens is in het afgelopen decennia tot aan de coronapandemie een lichte tot forse groei te zien in het aantal passagiers. De sterkste stijgers zijn Eindhoven, Brussel en Oostende. Alleen de luchthavens Liège en Weeze laten een daling zien. Bij Liège is de afname verklaarbaar door de focus op luchtvracht en bij Weeze door de sterke afhankelijkheid van airline Ryanair die routes schraptte in navolging van de invoering van de Duitse vliegbelasting. De lichte toename van de passagiersvolumes van Charleroi, Düsseldorf en Keulen/Bonn is verklaarbaar door de marktbeslissingen van low cost airlines. Als gekeken wordt naar de volledige periode van 2011 tot 2020 is het marktaandeel van MAA in vergelijking tot de andere luchthavens in de benchmark ongeveer gelijk gebleven.

Lucht-haven	MAA	Eind-hoven	Brussel	Oostende	Charleroi	Liège	Düssel-dorf	Keulen/Bonn	Weeze
2011	333.910	2.664.078	18.901.917	215.852	5.901.007	302.979	20.339.058	9.625.388	2.421.720
2013	429.545	3.425.485	19.232.284	237.208	6.786.163	310.155	21.228.149	9.079.011	2.488.956
2015	195.180	4.373.882	23.460.018	276.027	6.956.302	294.653	22.475.772	10.339.200	1.908.000
2017	167.544	5.701.220	24.783.911	365.345	7.698.767	192.381	24.640.673	12.384.800	1.885.005
2018	275.113	6.237.755	25.675.939	419.865	7.454.671	170.961	24.284.745	12.958.200	1.700.711
2019	435.977	6.780.775	26.360.003	457.423	8.224.196	170.737	25.506.140	12.369.000	1.231.100
2020	81.080	2.112.785	6.743.395	111.499	2.558.046	44.487	6.577.392	3.081.400	299.711

Ontwikkeling passagiers MAA en concurrerende luchthavens gedurende de periode 2011-2020

Vrachtvolumes MAA in verhouding tot concurrerende luchthavens

Naast Schiphol is MAA de enige luchthaven in Nederland die luchtvracht accommodeert. Terwijl op Schiphol een groot deel van de vracht in de laadruimtes van langeafstand-passagiersvliegtuigen wordt vervoerd, wordt op MAA de luchtvracht met vrachtvliegtuigen vervoerd. Ten aanzien van vracht zien we de luchthavens Schiphol, Brussel en Liège als concurrenten en in mindere mate ook Oostende en Keulen/Bonn. Ongeveer twee derde van de vracht

die via MAA vervoerd wordt, betreft goederen met een hoge reistijdwaardering. Dit zijn tijdsgevoelige producten zoals bloemen, voedingswaren en medicijnen. In de periode 2011-2020 zijn de vrachtvolumes op MAA verdubbeld. Deze groei vond plaats vanaf 2016 als gevolg van ontwikkelingen aan zowel de vraag- als aanbodzijde. Een deel van de groei van MAA kan toegeschreven worden aan investeringen aan de aanbodzijde. De operationele capaciteit van MAA is uitgebreid met onder meer de bouw van een nieuw platform in 2016 voor full freighters (vliegtuigen die alleen vracht vervoeren) en een nieuwe vrachtterminal en opstelplaats voor vliegtuigen in 2017. Ook werd er een nieuwe exploitant aangetrokken om de luchtvracht op MAA verder uit te bouwen.

Aan de vraagzijde groeide in de periode 2017-2019 de vrachtafhandeling voor full freighters. Schiphol kampte in deze periode met een capaciteitstekort als gevolg van slottekorten. MAA functioneerde hierbij als een uitwijkvluchthaven waar carriers zoals Emirates en SkyCargo naar uitweken. In verhouding tot de concurrentie blijft MAA een relatief kleine vrachtluchthaven. De procentuele groei van het vrachtvolume op MAA is vanaf 2016 sterker toegenomen dan op concurrerende luchthavens. Het totale vrachtvolume is door de jaren heen op alle luchthavens gezamenlijk toegenomen, maar is niet op elke luchthaven even sterk gestegen.

Luchthaven / Jaar	MAA	Schiphol	Brussel	Oostende	Liège	Düsseldorf	Keulen/ Bonn
2011	65.402	1.523.803	475.124	57.381	674.469	81.648	742.347
2013	54.029	1.531.086	429.938	46.485	561.000	91.608	739.553
2015	56.622	1.620.750	489.303	16.842	649.829	91.579	757.700
2017	86.770	1.752.357	535.634	36.369	716.988	101.420	838.500
2018	110.823	1.708.132	543.493	27.719	870.644	74.808	859.400
2019	111.457	1.570.246	500.702	24.757	902.480	66.038	814.600
2020	135.985	1.441.597	511.613	52.659	1.120.643	21.164	863.400

Ontwikkeling vrachtvolume MAA en concurrerende luchthavens gedurende de periode 2011-2020

Volatiliteit maakt MAA kwetsbaar

De laatste jaren is de volatiliteit (de mate van fluctueren) van de groei van zowel de vrachtvolumes als passagiersvolumes van MAA aanzienlijk. Er is een relatief grote onzekerheid rondom verwachte en potentiële groeicijfers, met name rondom de passagiersvolumes. Dit is kenmerkend voor de luchtvaartsector algemeen, en dus niet specifiek kenmerkend voor MAA. Enerzijds is de volatiliteit een gevolg van de coronaperiode, waardoor met name de passagiersvluchten sterk afnamen. Anderzijds is de luchtvaart op zichzelf een relatief volatiele sector waarbij factoren aan zowel de vraag- als aanbodzijde sterk kunnen variëren. Deze hebben een grote impact op de groei van een luchthaven. Onder meer de beslissingen van low-cost airlines kunnen grote gevolgen hebben voor de winstgevendheid en groei van een luchthaven.

Als de openingstijden van MAA in perspectief geplaatst worden met andere regionale luchthavens levert dit het volgende beeld op:

Luchthaven	Openingstijd	Sluitingstijd
Maastricht Aachen	6:00 uur	23:00 uur
Eindhoven	7:00 uur	23:00 uur
Groningen Eelde	6:30 uur (maandag – vrijdag) 7:30 uur (za-zo)	23:00 uur
Rotterdam The Hague	24 uur open	
Lelystad	6:00 uur	23:00 uur

Openingstijden regionale luchthavens

1.2.2 Werkgelegenheid

Er zijn recent door Ecorys (2020) evenals het burgerinitiatief Denktank MAA en de Alliantie tegen uitbreiding MAA (2021) onderzoeken gedaan naar de werkgelegenheidscijfers van en rondom MAA. Ecorys ging daarbij uit van een directe werkgelegenheid van 1.380 werkzame personen (en 1.760 voor de regio, 2.480 voor Nederland inclusief indirect en afgeleid werk). De Denktank MAA ging uit van 442 direct werkzame personen (en 538 voor de regio inclusief indirect en afgeleid werk) maar hanteert een andere definitie en andere methodiek van duiding.

Het belangrijkste verschil in werkgelegenheidscijfers zit in de definitie van ‘directe werkgelegenheid’ en vervolgens de weging die daaraan wordt gegeven. Ecorys hanteert daarvoor de definitie zoals die ook bij andere luchthavens wordt gehanteerd, namelijk in de zin van ‘luchtvaart-gerelateerde’ werkgelegenheid. De Denktank MAA en de Alliantie hanteren een definitie die uitgaat van direct aan ‘MAA-gerelateerde’ werkgelegenheid en werken deze op andere afwegingsgronden en eigen aannames nader uit.

In de MKBA is SEO Amsterdam gevraagd om ten aanzien van beide rapporten een ‘expert judgement’ te doen. Zij schatten de directe werkgelegenheid van 1.080 arbeidsplaatsen en 724 werkzame personen in de variabele werkgelegenheid (67%) en 356 werkzame personen met vaste werkgelegenheid (33%). Tevens merkt SEO Amsterdam op: “De mate van verbondenheid van bedrijven op en rondom de luchthaven is geen exacte wetenschap. Er is sprake van een ecosysteem aan bedrijven, vaak gerelateerd aan bepaalde sectoren, zoals luchtvaart. Het is echter niet noodzakelijkerwijs het geval dat groei, krimp of het verdwijnen van MAA rechtstreeks samenhangt met de werkgelegenheid van deze bedrijven” (SEO, 2022).

Het College zal voor de tiende voortgangsrapportage MAA naast de huidige nationaal gebruikelijke definitie (‘luchtvaart-gerelateerde’ werkgelegenheid) ook de werkgelegenheid in kaart te brengen die *direct* aan Maastricht Aachen Airport is te relateren. Deze cijfers zullen eveneens verwerkt worden in het definitieve voorstel.

Het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid of het uitbreiden van bestaande bedrijvigheid is een mogelijkheid om te werken aan de regionale verankering en het stimuleren van regionale werkgelegenheid. De luchthaven (MAA bv) is primair verantwoordelijk voor deze acquisitie en het behoud van bedrijvigheid, hierbij zo mogelijk ondersteund door LIOF. LIOF is voor wat betreft acquisitie de voornaamste uitvoeringsorganisatie van het provinciaal economisch beleid zoals opgenomen in het Missiegedreven Economisch Beleidskader (PS 29-06-2020), zowel op het gebied van MKB-financiering als op het gebied van innovatiebevordering en acquisitie in de aandeelhoudersrol van de Provincie Limburg.

1.2.3 Europees en nationaal speelveld

In deze paragraaf worden de Europese en nationale ambities voor de luchtvaartsector uiteengezet. Zowel op nationaal als Europees niveau wordt de vitale functie van luchthavens vanuit een modaliteits- en economisch

perspectief ondersteunt. Daarnaast wordt zowel op nationaal als internationaal niveau gekoerst op een verduurzaming van de luchtvaart.

Regionale luchthaven van nationale betekenis

MAA is een regionale luchthaven van nationale betekenis. Voor luchthavens van nationale betekenis is het ministerie van IenW het bevoegd gezag. Het ministerie stelt luchthavenbesluiten vast. In deze besluiten staan regels waaraan de luchthaven, luchtverkeersleiding en gebruikers zich moeten houden, bijvoorbeeld op het gebied van openingstijden en geluidsruimte. Voor regionale luchthavens van nationale betekenis gelden de volgende criteria:

- Het accommoderen van (groot)handelsverkeer
- Het versterken van de regionale economie
- Vanuit nationaal perspectief ondersteunend zijn aan Schiphol en/of het verbindingennetwerk van Nederland
- Het bieden van experimenteeruimte voor innovaties op het gebied van hinderbeperking, duurzaamheid, veiligheid, drones

Europese ambities voor de luchtvaart: Fit for 55

Op 28 juni 2021 is de Europese Klimaatwet aangenomen met als doel de realisatie van een klimaatneutrale Europese Unie in 2050. Hiervoor dient een vermindering van broeigasemissie met 55% gerealiseerd te worden in 2030 ten opzichte van 1990. Onder de noemer 'Fit for 55' heeft de Europese commissie op 14 juli een pakket beleidsvoorstellen gepresenteerd om deze doelen te behalen. De Europese Commissie adviseert onder meer om missies van luchtvaart nadrukkelijker onderdeel te maken van het klimaatbeleid. Het pakket betekent voor het Nederlandse beleid enkele flinke aanvullende opgaven om aan de nieuwe en/of scherpere verplichtingen te voldoen. In navolging van de 'Fit for 55' doelstelling zal Nederland als lidstaat sterker in moeten zetten op een klimaatneutrale luchtvaart. Een onderdeel van het pakket is ReFuelEU Aviation, een wetgevend voorstel inzake duurzame luchtvaartbrandstoffen. Dit wetgevend voorstel bepaalt onder meer een minimaal percentage voor duurzame luchtvaartbrandstoffen en omvat een bijmengverplichting van duurzame brandstoffen. Deze doelstelling is grotendeels in lijn met de Luchtvaartnota 2020-2050. Het PBL stelt dat de luchtvaartmaatregelen de passagiersaantallen in 2030 met ruwweg 10% zou kunnen verminderen. Dat zou kunnen betekenen dat er mogelijk minder capaciteitsbehoefte is bij nationale luchthavens.¹

Nationale ambities voor de luchtvaart: de Luchtvaartnota en het regeerakkoord

De nationale beleidsvisie op de luchtvaart wordt onder meer verwoord in de Luchtvaartnota. De Luchtvaartnota 2020-2050 zet een nieuwe koers uit naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Het rijk stuurt op 'veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid' ten aanzien van de regionale luchthavens. 'Slim en duurzaam' is het uitgangspunt, met veiligheid op nummer één.

De verduurzamingsopgave van de luchtvaartnota wordt door het nieuwe Kabinet Rutte IV ondersteunt. In het coalitieakkoord is beschreven dat het kabinet voornemens is om de voorstellen voor verduurzaming uit de Luchtvaartnota 2020-2050 voort te zetten, waaronder ook de emissieplafonds per luchthaven. Ook wordt de doelstelling verwoord om de uitstoot in de mobiliteitssector fors te gaan verminderen. De luchtvaart dient een bijdrage te gaan leveren aan het terugdringen van CO₂-emissies. Om de luchtvaart te vergroenen wil het kabinet investeren in de ontwikkeling en productie van onder meer synthetische kerosine. Het regeerakkoord stelt dat Nederland hierin een voorloper kan zijn. Daarnaast spreekt het kabinet uit voorstander te zijn van de voorstellen van de Europese Commissie voor een belasting op kerosine op EU-niveau. De ticketbelasting wordt verhoogd

¹ https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2021-nederland-fit-for-55_4697.pdf

waarbij de opbrengst deels gebruikt wordt voor de verduurzaming van de luchtvaart en de vermindering van leefomgevingseffecten.

Omgevingspakket

Het omgevingspakket is een middel om de balans tussen de ontwikkeling van de luchthaven MAA en haar omgeving te verbeteren. Het uitgangspunt is dat het omgevingspakket maatregelen bevat die de hinder van met name piekgeluiden tracht te verminderen/weg te nemen. De hinder (van piekgeluiden) valt buiten de wettelijke generieke hindermaatregelen die in de vergunningsvoorwaarden van een luchthavenbesluit zijn opgenomen. Deze gaan uit van jaargemiddelde, terwijl dit in de meest nabijgelegen kernen niet voldoende tegemoetkomt aan de behoefte om de hinder van piekgeluiden weg te nemen. In het toekomstscenario "groeiruimte benut" zal de overlast van piekgeluiden vaker voorkomen dan in het toekomstscenario "omgevingsbewuste luchthaven". Hinder reducerende maatregelen nemen echter de hinder weg, ongeacht de frequentie van de hinder/piekgeluiden. Van differentiatie in omvang van het dekkingsgebied is in het geval van MAA dus geen sprake. In eerste aanzet richt het dekkingsgebied van het omgevingspakket MAA zich op de kernen Schietecoven en Geverik. De kernen Schietecoven en Geverik bevatten gezamenlijk 253 woningen.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten wordt er geen onderscheid gemaakt in het dekkingsgebied van het omgevingspakket. Daarentegen bestaat er uiteraard de mogelijkheid om binnen het pakket en het dekkingsgebied te differentiëren in maatregelen. De feitelijke invulling van het omgevingspakket zal altijd maatwerk zijn. Er wordt gekozen voor een generiek pakket aan maatregelen dat in alle toekomstscenario's, waarin de luchthaven doorgaat (toekomstscenario 1 t/m 3), uitwerking zal krijgen. Maatregelen die in het omgevingspakket zijn opgenomen zijn:

- Extra geluidsisolatie
- Vastzetten dakpannen
- Verkoopgarantie
- Landschappelijke maatregelen
- Informatievoorziening en kennisdeling

De verkoopgarantie zal worden opengesteld voor alle bewoners binnen het dekkingsgebied van het omgevingspakket, Geverik en Schietecoven. Er staat een limit op het aantal woningen dat gelijktijdig in het bezit is van het omgevingspakket. Het uitgangspunt is dat maximaal 10 woningen tegelijkertijd in bezit kunnen zijn van het omgevingspakket. Zodra de eerste woning verkocht is, kan een nieuwe woning worden aangekocht. De verwachting is dat deze maatregel ongeveer kostenneutraal zal uitwerken. Rekening houdend met frictiekosten of een enkele woningen die onder de aangekochte waarde verkocht zal worden, lijkt het reëel om rekening te houden met een bedrag, gelijk aan de gemiddelde verkoopwaarde, dat niet zal terugvloeien.

In navolging van andere luchthavens kan de informatievoorziening op een hoger niveau gebracht worden. Feitelijke informatie over de luchthaven, objectief inzicht in de impact van MAA op haar omgeving, het organiseren van een transparante informatievoorziening en kennissessies zijn op dit moment niet belegd en zal in de toekomst verbeterd moeten worden. Te denken valt aan het opzetten van een website en het onderhouden daarvan als centrale plek waarin alle partijen informatie over de luchthaven met de omgeving delen. Ook het opzetten van verschillende meetsystemen vallen hieronder.

Nadrukkelijk betreft het hier een eerste indicatie van de verdeling over de verschillende maatregelen. Deze zullen door een onafhankelijke organisatie op een later moment én in samenspraak met alle betrokkenen uitgewerkt en uitgevoerd moeten worden. Daarbij is maatwerk noodzakelijk, maar ook zorgvuldigheid.

Maatregelen omgevingspakket	Bedrag
Extra isolatiemaatregelen	€1.750.000
Vastzetten dakpannen	€1.000.000
Verbetering informatievoorziening	€1.000.000
Landschappelijke inpassing	€1.000.000
Verkoopgarantie	€4.000.000
Totaal:	€8.750.000

Het omgevingspakket zal de vorm van een onafhankelijke stichting kennen. Dit is de meest gangbare vorm voor een dergelijke organisatie. Vergelijkbare fondsen als het leefbaarheidsfond Luchthaven Eindhoven en de Stichting Leefomgeving Schiphol kennen eenzelfde juridische entiteit. Daarmee wordt met het omgevingspakket MAA zowel verwezen naar de rechtspersoon waarin het vermogen beheerd wordt, als het vermogen van de stichting zelf. In het omgevingspakket MAA zijn drie partijen betrokken:

- Contribuanten: partijen die het omgevingspakket financieren;
- Beheerders: het bestuur van de stichting omgevingspakket MAA;
- Begunstigden: de partijen die aanspraak kunnen maken op uitbetaling van het omgevingspakket (wordt middels bepaalde voorwaarden per maatregelen verduidelijkt).

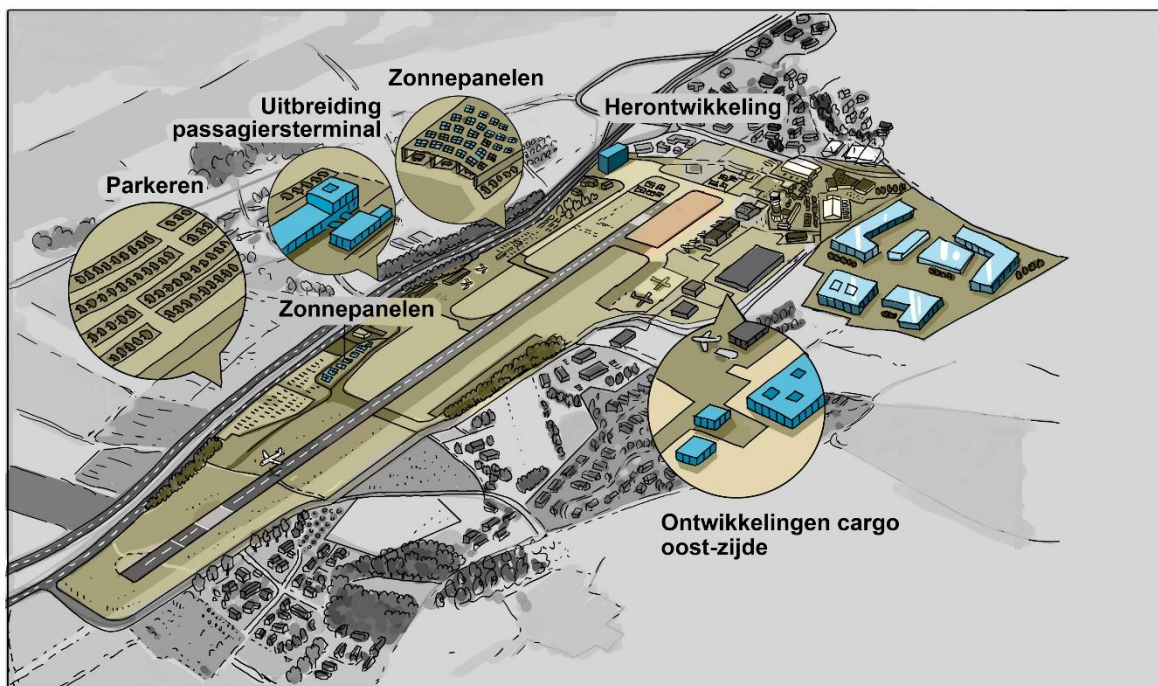
2. Toekomstscenario's

Hoe ziet de luchthaven er in 2035 uit? Voor de invulling van de onderstaande toekomstscenario's is gezocht naar een balans tussen onderscheidenheid en realiteitsgehalte. Aan de ene kant zijn zo de hoeken van het speelveld opgezocht om een beeld te krijgen van de mogelijkheden: van het volledig benutten van de huidige 'vergunning' (formeel: omzettingsregeling) tot sluiting van de luchthaven. Aan de andere kant zijn de uitgangspunten onder de toekomstscenario's zoveel mogelijk toegespitst op voorziene ontwikkelingen, zoals de verwachte groei van de luchtvaart en het potentiële groeipad van elektrische vliegtuigen en het gebruik van Sustainable Aviation Fuels (SAF). De uitgangspunten onder de toekomstscenario's zijn eveneens in grote mate afgestemd met de betreffende alternatieven uit de MKBA, zodat de uitkomsten uit de MKBA te gebruiken zijn om de effecten van de toekomstscenario's te vertalen naar de publieke waarden (hoofdstuk 3).

Leeswijzer

De scenario's zijn richtinggevend. De keuzes voor de fysieke invulling worden uiteindelijk op en/of door de luchthaven gemaakt, bijvoorbeeld als het gaat om de definitieve locatie van een nieuwe loods of de locatie en type invulling van een aanvullende parkeervoorziening (gestapeld of maaiveld). In de uitwerking van de scenario's is ervoor gekozen om hieromtrent wel al aannames te doen. Zodoende is getracht de scenario's tastbaar(der) te maken. Verder zijn 'kritische prestatie indicatoren' (KPI's) toegevoegd om een globale inschatting te maken van de stapsgewijze ontwikkeling per scenario. Bij Maastricht Aachen Airport is soms sprake van een strategie van 'account-naar-account', wat niet past bij een lineair ontwikkelingspad. Een aantal KPI's zijn direct beïnvloedbaar door de Provincie Limburg, zoals de KPI's voor de omgeving (hinder). De KPI's voor de verduurzaming, economie en financiën zijn in grote mate afhankelijk van de luchthaven en ontwikkelingen in de luchtvaart of conjunctuur-afhankelijk.

Toekomstscenario 1 - Groeiruinimte benut



Internationale oriëntatie



Vracht & passagiers
 • 1,1 miljoen pax p/j
 • 330 duizend ton vracht p/j



22.000 vliegbewegingen



Max. 13.400 ernstig gehinderden



Beperkt, o.a. vlootvernieuwing



Inzet Omgevingspakket



2750 meter



Baanonderhoud nodig



6:00 – 23:00



- Capaciteitsuitbreiding terminal tot 1,1 miljoen pax
- Extra vrachtlods(en) en twee extra opstelplaatsen
- Extra parkeercapaciteit

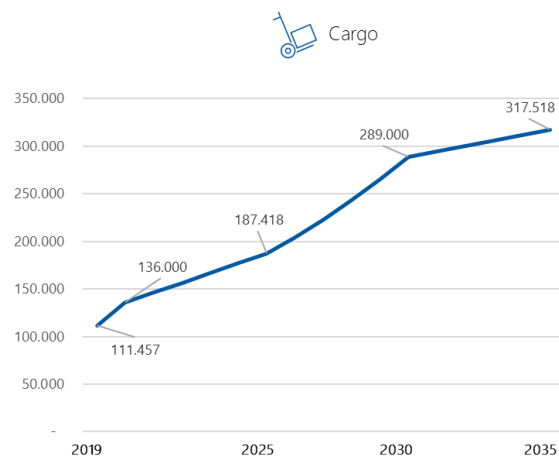
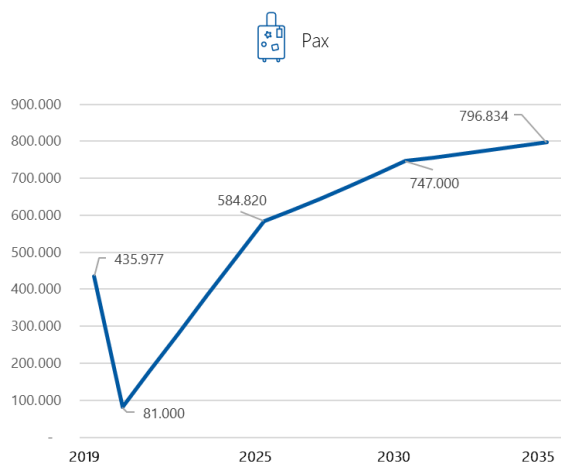
In dit toekomstscenario heeft de luchthaven ingezet op een volledige benutting van de vergunde geluidsruimte. MAA opereert binnen de geldende kaders en normen van de huidige vergunningverlening om groei te optimaliseren. MAA focust op de groei van de import en export van vracht in groeimarkten als e-commerce, bloemen, voeding, medische apparatuur en technologie. Voor de groei in het aantal vrachtluchten is de cargoloods Oost Fase II gerealiseerd. Ook is de vrachtloods Noord vervangen door een nieuwe vrachtloods aan de oostzijde van de luchthaven.

De luchthaven biedt ook een onderscheidend en concurrerend aanbod van Europese vakantiebestemmingen aan, waar op termijn na 2035 zo'n 1,1 miljoen passagiers per jaar gebruik van maken door de recente uitbreiding van de terminalcapaciteit. De regio lift economisch mee op de groei van de luchthaven. De werkgelegenheid groeit met MAA mee, ondersteund door een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor binnen- en buitenlandse spelers.

Door de volledige benutting van de geluidsruimte is het aantal vluchten toegenomen, waardoor delen van Zuid-Limburg meer hinder ervaren. Er is een omgevingspakket ingesteld om de direct en nabije gehinderden tegemoet te komen. De luchthaven heeft de benodigde stappen gezet op het gebied van verduurzaming van de operatie, waardoor de luchthaven in 2030 CO2-neutraal opereert met haar grondgebonden activiteiten. De luchthaven groeit verder door het gebruik van de vrijgekomen ruimte die de ontwikkeling van stillere en schone vliegtuigen biedt.

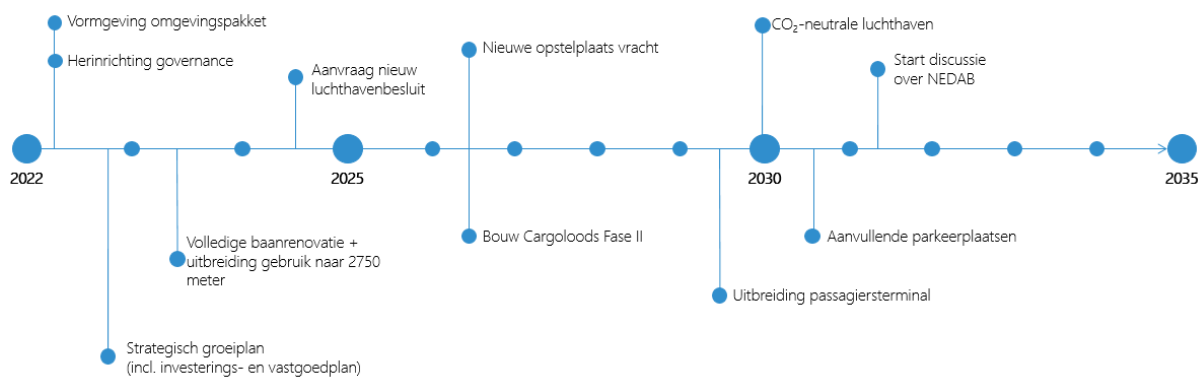
Belangrijkste indicatoren

	2025	2030	2035
<i>KPI's omgeving (input voor Luchthavenbesluit)</i>			
Ernstig gehinderden (aantal > 48 dB Lden)	13.371	13.371	13.371
sSaapverstoring (aantal tussen 6:00-7:00)	3.330	3.330	3.330
Baanlengte (in meters)	2.750	2.750	2.750
<i>KPI's verduurzaming</i>			
Vlootvernieuwing (% vervanging B744 -> B777/748)	0	25	60
CO2-neutrale luchthaven (% grondoperatie)	40	100	100
<i>KPI's economie</i>			
Werkgelegenheid (in fte)	2.500	4.100	4.200
Toegevoegde waarde (in mln €)	240	390	400
Passagiers (aantallen)	600.000	750.000	800.000
Vracht (in ton)	180.000	330.000	330.000
<i>KPI financieel</i>			
Bijdrage derden (in mln € excl. SDE++ subsidies)	1	5	5

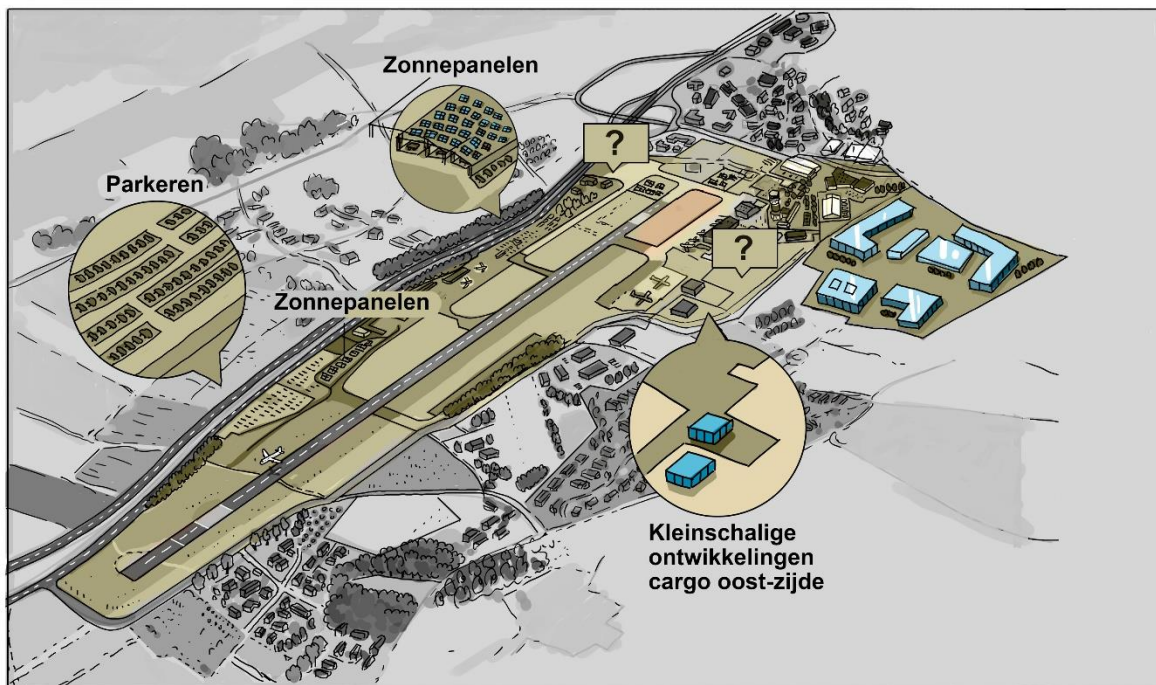


Belangrijkste indicatieve mijlpalen

In het 1^e toekomstscenario wordt gestart met de voorbereiding van de baanrenovatie en een strategisch groeiplan voor de benodigde investeringen voor de groei van de luchthaven. Ook worden voorbereidingen getroffen voor een nieuw luchthavenbesluit en het omgevingspakket. Er worden nieuwe ontwikkelingen gestart om de afhandeling van cargo te kunnen blijven faciliteren. Zo wordt een nieuwe cargoloods gebouwd. Door de stijgende passagiersaantallen wordt tevens de passagiersterminal uitgebreid (rond 2030).



Toekomstscenario 2 – Omgevingsbewuste luchthaven



Internationale oriëntatie



Inzet Omgevingspakket



Focus op vracht
 • ~ 500.000 pax p/j
 • ~ 227.000 ton vracht p/j



2750 meter



11.480 vliegbewegingen



Baanonderhoud nodig



Max. 5.250 ernstig gehinderden



7:00 – 23:00



Regionale innovatie gestimuleerd



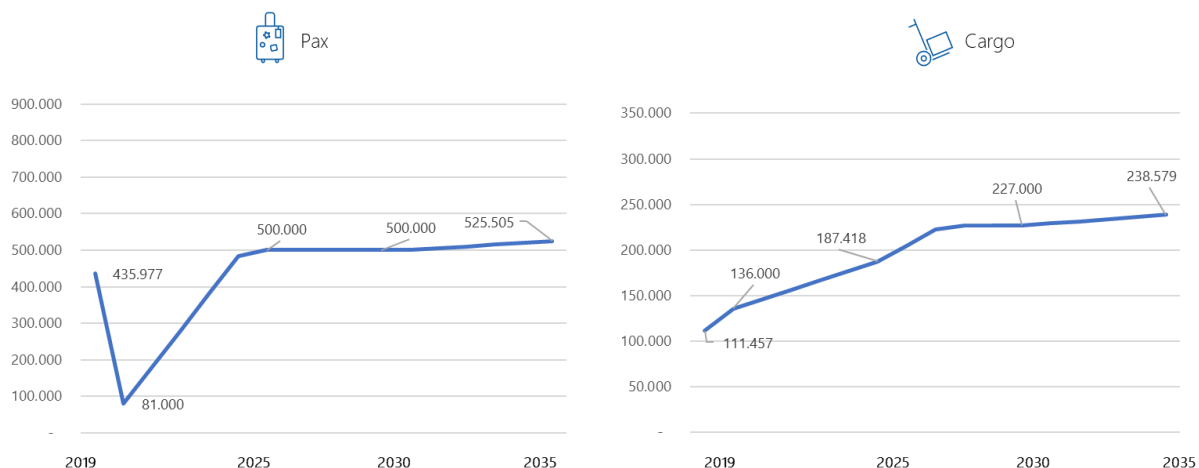
• Extra vrachtloods
 • Twee extra opstelplaatsen

In dit toekomstscenario heeft MAA naar een balans gezocht tussen de belangen van omgeving en de bijdrage van de luchthaven aan de Nederlandse en regionale economie. De luchthaven heeft ingezet op een groei van vrachtluchten, terwijl passagiersvluchten beperkt toenemen ten opzichte van de situatie in 2019. MAA heeft daardoor de afgelopen jaren haar positie als tweede vrachtluchthaven van Nederland verstevigd, met oog voor de lasten voor de omgeving. Zo is het aantal ernstig gehinderden gedaald en zijn er geen slaapverstoringen meer door de aanpassing van de openingstijd.

MAA focust op de groei van de import en de export van luchtvracht in de groeiemarkten als e-commerce, food & fresh, medische componenten, life sciences, electronica, automotive en dierenvervoer (paarden). Ook is er ingezet op opleidingsmogelijkheden en werkgelegenheid in deze segmenten en is MAA gericht op het creëren van spin-off voor de aanwezige bedrijven. MAA heeft de vrachtloodscapaciteit uitgebreid om de groei in het aantal vrachtluchten op te vangen. De luchthaven heeft intussen de benodigde stappen gezet op het gebied van verduurzaming van de dagelijkse operatie, waardoor de luchthaven CO2-neutraal opereert met haar grondgebonden activiteiten. De vrijgekomen ruimte die de ontwikkeling van stillere en schone vliegtuigen biedt, gebruikt de luchthaven om verder te groeien. Er is een omgevingspakket ontwikkeld om de hinder voor de omwonenden en sectoren in Zuid-Limburg zoveel mogelijk te reduceren en de ruimtelijke inpassing van de luchthaven in de regio te verbeteren.

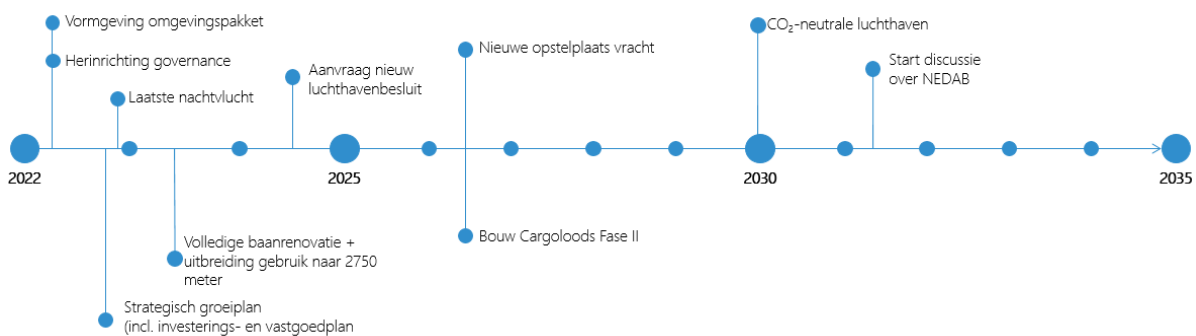
Belangrijkste indicatoren

	2025	2030	2035
KPI's omgeving (input voor Luchthavenbesluit)			
Ernstig gehinderden (aantal > 48 dB Lden)	5.250	5.250	5.250
Slaapverstoring (aantal tussen 6:00-7:00)	0	0	0
Baanlengte (in meters)	2.750	2.750	2.750
KPI's verduurzaming			
Vlootvernieuwing (% vervanging B744 -> B777/748)	0	40	80
CO2-neutrale luchthaven (% grondoperatie)	45	100	100
KPI's economie			
Werkgelegenheid (in fte)	2.500	3.400	3.500
Toegevoegde waarde (in mln €)	240	320	330
Passagiers (aantallen)	500.000	500.000	520.000
Vracht (in ton)	180.000	227.000	240.000
KPI financieel			
Bijdrage derden (in mln € excl. SDE++ subsidies)	1	5	5

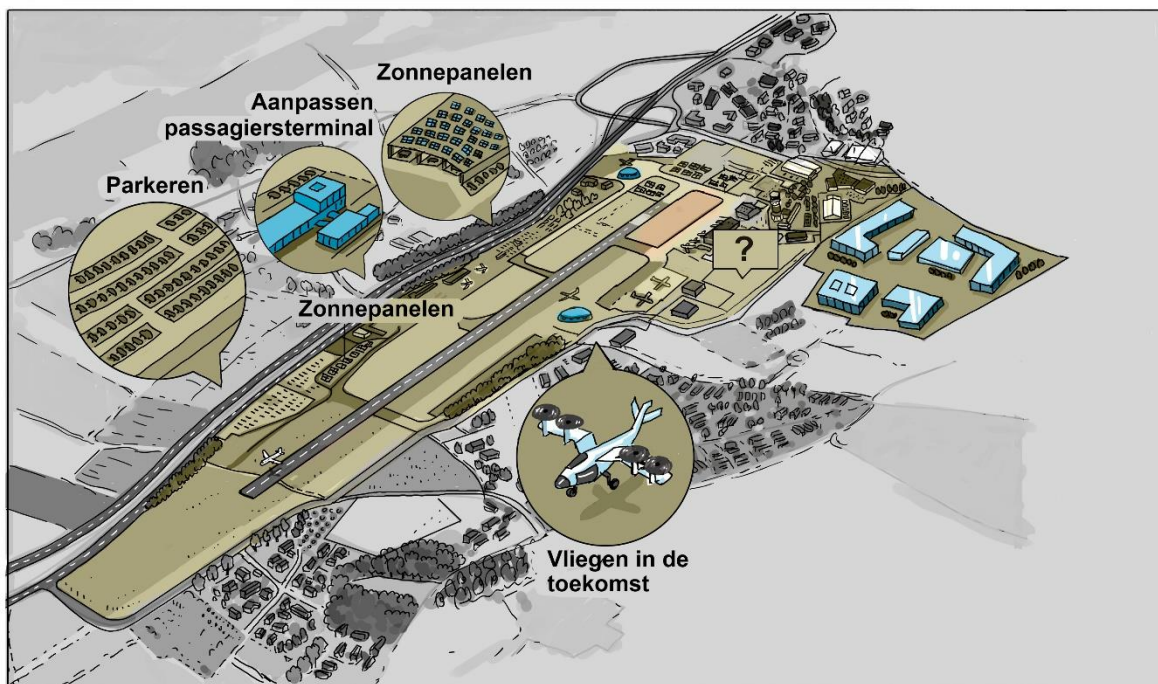


Belangrijkste indicatieve mijlpalen

Het 2^e toekomstscenario volgt een vergelijkbaar pad als het 1^e toekomstscenario. Het belangrijkste verschil is dat de passagiersterminal niet wordt uitgebreid, omdat in het 2^e toekomstscenario het aantal passagiers minder sterk groeit. Ook zijn daardoor minder aanvullende parkeervoorzieningen benodigd. Tenslotte landt in 2022 de laatste nachtvlucht, als de openingstijd van de luchthaven formeel is opgeschoven van 6:00 uur naar 7:00 uur 's ochtends.



Toekomstscenario 3 - Innovatief en duurzaam vliegen



Europese oriëntatie



Zakelijk verkeer

- gelijkmatige afbouw vracht fossiel
- snelle(re) afbouw pax fossiel
- groeiend aandeel elektrisch



Meer vliegbewegingen door kleinere volumes (pax en vracht)



Max. 5.250 ernstig gehinderden



Koploper innovatie



Inzet Omgevingspakket



2500 meter



Baanonderhoud nodig



7:00 – 23:00



- Upgrade energiesysteem
- Faciliteiten voor afhandeling eCTOL/eVTOL (passagiers en cargo)

Dit scenario is meer dan de andere scenario's afhankelijk van een aantal externe factoren, waaronder het tempo van de technologische ontwikkeling. In de haalbaarheid (hoofdstuk 4) staan we hier uitgebreid bij stil. Deze onzekerheden zorgen dat de MKBA duurzame luchtvaart niet als volwaardig beleidsalternatief kan opnemen op basis van de MKBA-werkwijzer. Ook geeft de MKBA aan dat er twee losstaande beleidsopties zijn te maken: de afbouw van conventionele luchtvaart én inspelen op de komst van duurzame luchtvaart. In dit scenario is gekozen voor een business-driven aanvliegeroute, waarin de afbouw van de conventionele luchtvaart pas afgebouwd wordt als de komst van duurzame luchtvaart haar intrede naar verwachting doet. Voor de onderbouwing van dit toekomstscenario is gebruikgemaakt van marktverkenning (kansen voor lage emissie luchtvaart MAA) en het model van het Duitse Lucht- en Ruimtevaart Instituut, dat momenteel de best beschikbare analyse en inzicht biedt.

In dit toekomstscenario heeft de luchthaven een versnelde transitie doorgemaakt naar een duurzame regionale hub in Europa, waarin het aandeel elektrische vliegtuigen (eCTOL, eVTOL) vanaf 2030 sterk is gegroeid. De luchthaven heeft haar focus verlegd naar een nieuwe opkomende markt, die inspeelt op een groeiende duurzame mobiliteitsbehoefte. Het accent ligt in eerste instantie op het zakelijk verkeer, waarna de luchthaven een volwaardige plek inneemt als regionale overstaphub binnen het nieuwe Europese duurzame luchthavennetwerk voor personen en hoogwaardige cargo. De luchtvaart is voor reizen binnen een range van de 500-700 kilometer één van de meest duurzame vervoersmiddelen geworden, waardoor de luchtvaart complementair en zelfs concurrerend is geworden met het internationale weg- en treinverkeer. Er zal in dit toekomstscenario in 2035 beperkt sprake zijn van conventionele intercontinentale cargo.

Vanuit het oogpunt van een solide business case is het aantal vrachtluchten na 2023 eerst toegenomen. Door de toepassing van Sustainable Aviation Fuel (SAF), en later tevens waterstof als brandstof, wordt de overstap naar duurzaam vliegen ingezet. Vervolgens is vanaf 2030 het aantal elektrische passagiersvluchten flink toegenomen. De luchthaven heeft parallel hieraan de fossiele passagiersvluchten in de loop van de jaren uitgefaseerd en is het aantal vrachtluchten langzaam aan het afbouwen. De vergunde baanlengte is de huidige 2.500 meter gebleven, zodat ook grote intercontinentale vluchten nog gebruikmaken van MAA.

Met de komst van elektrisch vliegen is de omgeving van MAA in beleving wezenlijk anders. De eCTOL en eVTOL zorgen voor snellere en comfortabelere mogelijkheden om door Europa en binnen Nederland te reizen. Voor de reiziger is MAA een nieuwe soort intercity-station geworden. Er zijn directe CTOL-verbindingen naar de grote Europese centra zoals Parijs, Londen, Frankfurt en München. VTOL-verbindingen zijn mogelijk naar Brussel, Luik, Düsseldorf, Venlo en Eindhoven.

De focus op duurzame luchtvaart zorgt dat de luchthaven nieuwe vormen van bedrijvigheid aan zich heeft gebonden. De luchthaven biedt niet alleen onderdak aan bedrijven uit de sector, maar ook aan onderwijsinstellingen, wetenschappers, overheid en start-ups. Als 'field lab' is de luchthaven tevens partner in een breed kennis- en innovatienetwerk. MAA heeft de verbinding gelegd met het nabijgelegen RWTH (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule) als hotspot van de ontwikkelingen rond batterijen en de elektromotor, dat zorgt voor een verdere integratie en versterking van de Euregionale economie.

Verduurzaming van de luchtvaart

Duurzame luchtvaart omvat twee zeer verschillende kanten:

Duurzame vliegtuigbrandstoffen: Deze brandstoffen staan bekend als “Sustainable Aviation Fuels” (SAF). Door de inzet van SAF kunnen bestaande toestellen, die vaak afschrijvingstermijnen hebben van tientallen jaren, steeds duurzamer opereren.

Elektrisch vliegen: Bij deze toestellen wordt de aandrijving verzorgd door elektromotoren. Hiervoor zijn ofwel batterijen als energiebron nodig ofwel een brandstof die aan boord elektriciteit maakt met dan wel waterstof of gedeeltelijk kerosine of SAF (hybride vliegen). Er bestaan horizontaal startende vliegtuigen (electric Conventional Take-Off and Landing (eCTOL)) en er zijn ‘elektrische helikopters’ (electric Vertical Take-Off and Landing (eVTOL)) in ontwikkeling. Het eerste commerciële gebruik voor passagiers zal naar verwachting rond 2025 zijn. Bij de ontwikkeling van deze technologie werd in eerste instantie vooral gedoeld op zeer korte vluchten binnen grote steden (zoals Los Angeles), maar de laatste jaren is de aandacht verschoven naar eVTOL-ontwerpen die volgens opgave 200 – 250 km afstanden halen met 2–7 passagiers.



eCTOL

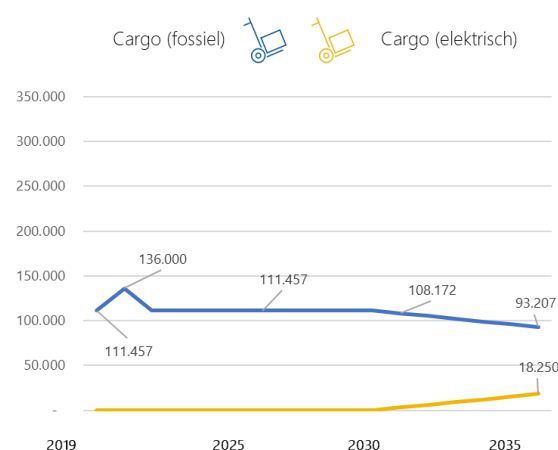
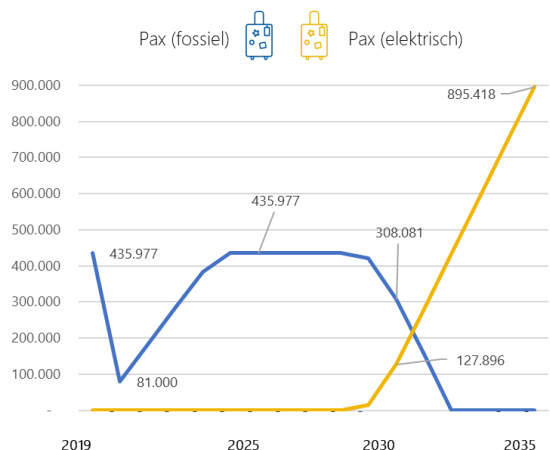


eVTOL

Belangrijkste indicatoren

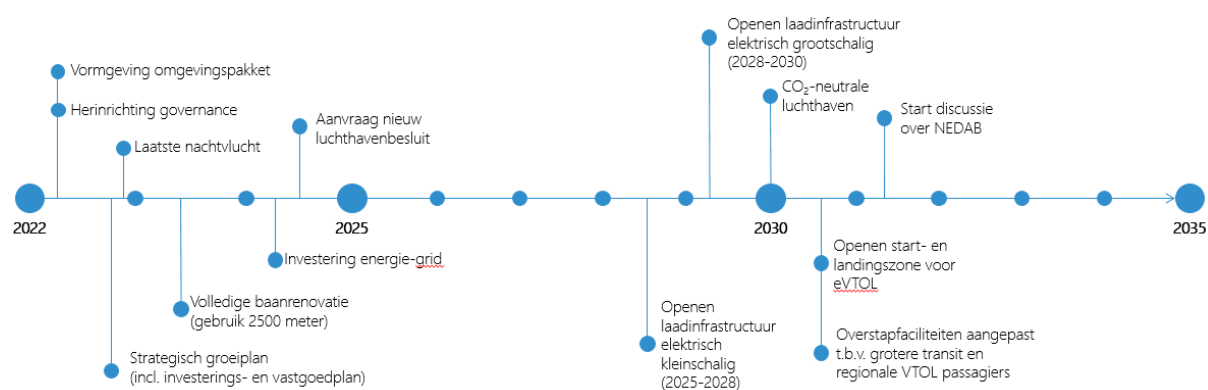
	2025	2030	2035
KPI's omgeving (input voor Luchthavenbesluit)			
Ernstig gehinderden (aantal > 48 dB Lden)	5.250	5.250	5.250
Slaapverstoring (aantal tussen 6:00-7:00)	0	0	0
Baanlengte (in meters)	2.500	2.500	2.500
KPI's verduurzaming			
Vlootvernieuwing (% vervanging B744 -> B777/748)	0	40	100
CO2-neutrale luchthaven (% grondoperatie)	50	100	100
KPI's economie			
Werkgelegenheid (in fte)	1.600	1.600	1.600
Toegevoegde waarde (in mln €)	150	150	180
Passagiers niet-elektrisch (aantallen)	436.000	308.000	0
Passagiers elektrisch (aantallen)	0	128.000	895.000

Vracht niet-elektrisch (in ton)	111.000	108.000	93.200
Vracht elektrisch (in ton)	0	3.285	18.250
KPI financieel			
Bijdrage derden (in mln € excl. SDE++ subsidies)	2	10	10

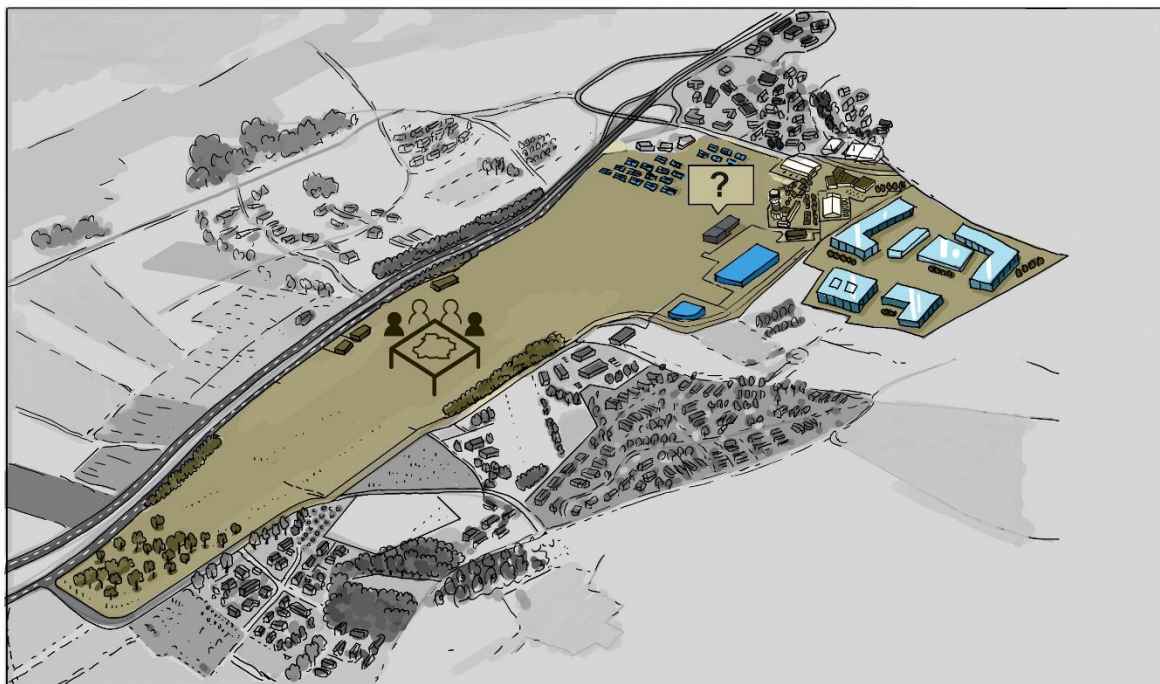


Belangrijkste indicatieve mijlpalen

De luchthaven heeft de benodigde infrastructuur aangelegd voor tanken met waterstof en opladen van batterijen. SAF wordt aangevoerd op dezelfde manier als op de huidige wijze met kerosine. De luchthaven maakt gebruik van de energie-infrastructureur die samenkomt en is aangelegd bij het circulaire en groene industriecluster Chemelot. Voor het duurzaam opwekken van de benodigde energie op eigen grond worden vanaf 2023 diverse investeringen gedaan in het gereed maken van het energienetwerk en in de infrastructuur op het terrein, zodat de net- en opslagcapaciteit toereikend is en de elektrische vliegtuigen kunnen landen, opladen en opstijgen.



Toekomstscenario 4- Alternatieve gebiedsontwikkeling



Regionale oriëntatie



Geen Omgevingspakket



Energie & natuur



0 meter



Geen vliegbewegingen



Sanering baan



Geen ernstig gehinderden



Gesloten



Innovatie gericht op energie



- Sanering en sloop baan en gebouwen
- Energie-infrastructuur aanleggen

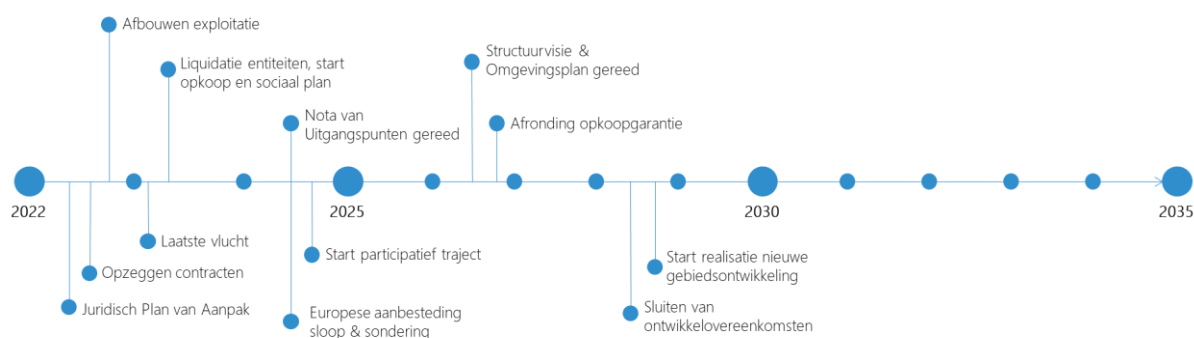
In dit toekomstscenario heeft het gebied na de sluiting van de luchthaven een grondige metamorfose ondergaan, passend bij de transitieopgaven en kansen voor Zuid-Limburg. Een participatief traject met de omgeving zal uitwijzen hoe de inrichting van de gebiedsontwikkeling definitief vorm krijgt. Nadrukkelijk is dit scenario een fictieve invulling van nieuwe functionaliteiten waarin de lokale overheid bepalend is voor de gewenste ruimtelijke ordening. Het huidige bestemmingsplan De gemeente Beek is bevoegd gezag voor de daadwerkelijke functiewijziging van het bestemmingsplan en bepalend voor de toekomstige ontwikkeling van het terrein.

Voor een denkbeeldige waardering en doorrekening is in dit toekomstscenario uitgegaan van een optionele invulling om de helft van het voormalig luchthaventerrein in te tekenen als energielandschap: een park van zonnepanelen. De andere helft van het gebied heeft een landschappelijke en natuurlijke kwaliteitsimpuls gekregen. Daar waar er vraag is naar (beperkte) woningbouw en/of nieuwe bedrijvigheid kan deze in de uitwerking eventueel worden meegewogen vanuit een passende ruimtelijk ordeningsafweging. De iconen van de voormalige luchthaven zoals de verkeerstoren en de markante gevel van de passagiersterminal dienen als toegangspoort voor het nationaal landschap Zuid-Limburg, als versterking van de landschappelijke bufferzone tussen de bebouwde omgeving en het nationale landschap. Het gebied geeft ook nieuwe kansen voor recreatief gebruik door de aanhaking op de internationale Liberation Route met de verwijzing naar de ontstaansgeschiedenis van de luchthaven aan het einde van de Tweede Wereldoorlog.

De inwoners van Zuid-Limburg ervaren bij een toekomstige invulling met natuur en zonnepanelen geen geluidshinder en vortex-schade meer door de luchthaven. Het gebied is nagenoeg geheel toegankelijk voor de Limburger en de bezoekers. De benodigde energie-infrastructuur is zo goed als mogelijk ingepast in de omgeving. De werkgelegenheid in het gebied komt van de overgebleven bedrijven, die niet waren verbonden aan de activiteiten van de luchthaven. Vanzelfsprekend geldt dat de definitieve effecten op publieke waarden als natuur, hinder en wekgelegenheid pas kunnen worden beoordeeld op basis van een definitieve invulling die gebaseerd zal zijn op het participatief traject. Vandaar ook dat er nu geen KPI's zijn opgenomen.

Belangrijkste indicatieve mijlpalen

In het 4^e toekomstscenario is het opstellen van een transformatieplan één van de eerste stappen. In dit plan worden alle benodigde acties, randvoorwaarden en condities beschreven om de lopende exploitatie te beëindigen en nieuwe voorbereidingen te treffen, die nodig zijn om het gebied gereed te maken voor een alternatieve gebiedsontwikkeling. In samenspraak met alle betrokkenen kan een participatief traject gestart worden om te komen tot een concrete invulling van de gebiedsontwikkeling. De uiteindelijke invulling van het gebied doorloopt de reguliere gemeentelijke planologische procedures.



De toekomstscenario's op een rij gezet



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

Meer vliegbewegingen door kleinere volumes (pax en vracht)

Geen vliegbewegingen



Max. 13.400 ernstig gehinderden

Max. 5.250 ernstig gehinderden

Max. 5.250 ernstig gehinderden

Geen ernstig gehinderden



Beperkt, o.a. vlootvernieuwing

Regionale innovatie gestimuleerd

Koploper innovatie

Innovatie gericht op energie



Inzet Omgevingspakket

Inzet Omgevingspakket

Inzet Omgevingspakket

Geen Omgevingspakket



2750 meter

2750 meter

2500 meter

0 meter



Baanonderhoud nodig

Baanonderhoud nodig

Baanonderhoud nodig

Sanering baan



6:00 – 23:00

7:00 – 23:00

7:00 – 23:00

Gesloten



- Capaciteitsuitbreiding terminal tot 1,1 miljoen pax
- Extra vrachtloods(en) en twee extra opstelplaatsen
- Extra parkeer capaciteit

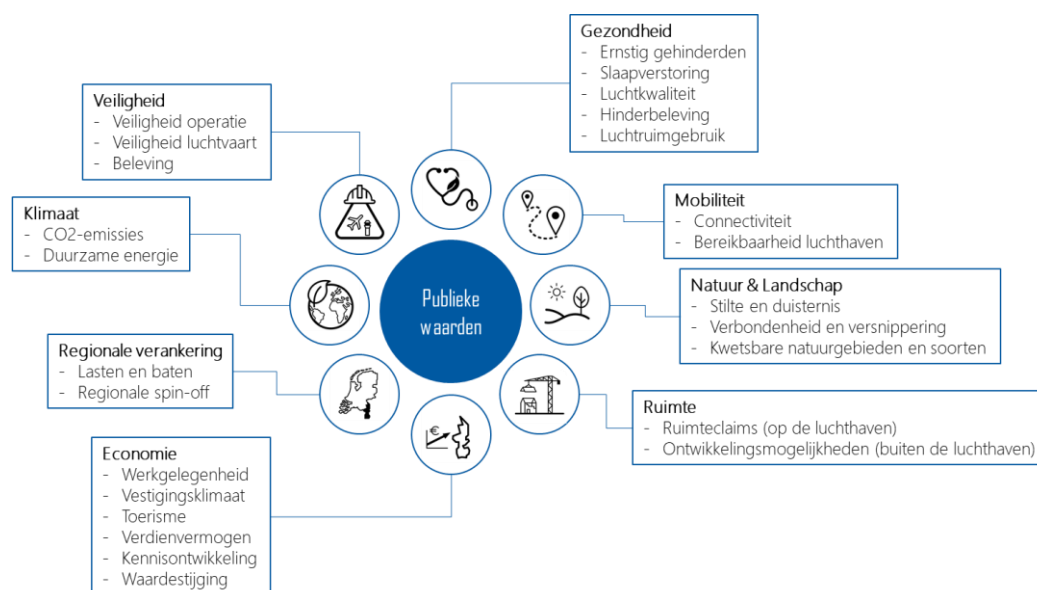
- Extra vrachtloods
- Twee extra opstelplaatsen

- Upgrade energiesysteem
- Faciliteiten voor afhandeling eCTOL/eVTOL (passagiers en cargo)

- Sanering en sloop baan en gebouwen
- Energie-infrastructuur aanleggen

3. Publieke waarden: de bijdrage van de luchthaven aan Limburg

In de afweging over de toekomst van Maastricht Aachen Airport speelt een breed palet aan maatschappelijke thema's, zoals werkgelegenheid, natuur en gezondheid. Een besluit over de toekomstige invulling van de luchthaven heeft een direct effect op deze thema's. De publieke waarden zijn een hulpmiddel om de effecten van de toekomstscenario's in kaart te brengen vanuit een breed perspectief: in welke mate draagt (sluiting van) de luchthaven bij aan de publieke waarden van Limburg? Op deze manier staat niet alleen de materiële welvaart centraal, maar spelen ook andere thema's een rol.



De toekomstscenario's worden langs de lat gelegd van bovenstaande publieke waarden. Iedere publieke waarde bestaat uit een aantal parameters. Zo hangen geluidshinder, luchtkwaliteit en slaapverstoring onder de publieke waarde 'gezondheid'. De parameters worden op hun beurt weer gerelateerd aan de beschikbare bouwstenen, zoals de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) en eerdere onderzoeken. Het uitgangspunt is een *kwantitatieve* beschrijving van de parameters, tenzij alleen een kwalitatieve beschrijving beschikbaar is of informatie ontbreekt. Verder is de *tijdsperiode* zo direct mogelijk gekoppeld aan het eindbeeld van de toekomstscenario's (2035). In gevallen waar dit (sterk) afwijkt, is dit vermeld.

Op basis van de parameters is een beeld gevormd van de positieve of negatieve bijdrage van een toekomstscenario ten opzichte van de situatie in 2019². Dit beeld is een kwalitatieve inschatting en verbeelding. In de bijlage 'Overzicht Publieke Waarden' is een totaaloverzicht opgenomen als verantwoording van de onderbouwing. U kunt als lezer van dit document op basis van deze gegevens, vanuit uw perspectief, een andere interpretatie hanteren over de bijdrage van een toekomstscenario.

Tenslotte is 'regionale verankering' een andersoortige publieke waarde. Deze waarde is niet beschouwd vanuit een positieve of negatieve bijdrage, maar maakt een vertaling van waar de lusten en lasten neerdalen: draagt het bij aan de regio of biedt een toekomstscenario meerwaarde op het nationale schaalniveau.

² Voor 2019 zijn de meeste (recente) cijfers bekend. Cijfers uit 2020 of later zijn nog niet beschikbaar, niet volledig of wijken sterk af van eerdere jaren door de effecten van de coronamaatregelen.

3.1 Toekomstscenario's langs de lat van de publieke waarden



Per publieke waarde zijn de toekomstscenario's met elkaar vergeleken, uitgaande van de beschikbare informatie uit de bouwstenen. De vergelijking is gemaakt in de wetenschap dat het 3^e toekomstscenario afhankelijk is van tijdige certificering van de vliegtuigen die nu worden ontwikkeld en de mate waarin voldoende toestellen worden geproduceerd. Het 4^e toekomstscenario – alternatieve gebiedsontwikkeling - wijkt ook stevig af van toekomstscenario 1 en 2, doordat er überhaupt geen sprake meer is van luchtvaart. Deze aandachtspunten komen expliciet ter sprake later in het document, waaronder de onderbouwing van de haalbaarheid.


MKBA als bouwsteen

De MKBA is een belangrijke bouwsteen waaruit geput is. De MKBA hanteert vijf beleidsalternatieven, die op hoofdlijnen aansluiten bij de toekomstscenario's:

1. Toekomstscenario 1 (Groeiruimte benut) komt overeen met MKBA alternatief 1 (benutting volledige geluidsruimte);
2. Toekomstscenario 2 (Omgevingsbewuste luchthaven) komt overeen met MKBA-alternatief 3c.
3. Toekomstscenario 3 (Duurzaam en innovatief vliegen) komt niet terug als volwaardig beleidsalternatief in de MKBA. Voor de waardering van de publieke waarde is voornamelijk geput uit de bijlage van de MKBA over de effecten van duurzame luchtvaart en het rapport over 'Kansen voor lage-emissie luchtvaart op MAA'.
4. 4^e toekomstscenario (Alternatieve gebiedsontwikkeling) komt overeen met MKBA-alternatief 5).

Leeswijzer

Per publieke waarde is een omschrijving van de waarde opgenomen, met daarnaast de parameters en de gebruikte bouwstenen. In de toelichting wordt een aantal maal verwezen naar de tekst in een bouwsteen, bijvoorbeeld met [paginanummer](#). De kleur verwijst naar de bouwsteen (). Het nummer verwijst vervolgens naar het paginanummer in de bouwsteen. De gekleurde bouwstenen zijn als bijlage toegevoegd. Een aantal bouwstenen zijn grijs () gekleurd. Deze documenten duiden de context of maken onderdeel uit van het provinciaal beleid.

Gezondheid	Parameters	Bouwstenen
 <p>Bijdrage aan een gezonde leefomgeving, die als prettig, schoon en met voldoende rust wordt ervaren door de inwoners</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ernstig gehinderden • Slaapverstoring • Luchtkwaliteit • Hinderbeleving • Luchtruimgebruik 	<ul style="list-style-type: none"> • MKBA • Geluidhinder rond Nederlandse Luchthavens • Rapport van Geel • Kansen voor lage-emissie luchtvaart • Expert Judgement (To70)

In een situatie met luchtvaart zal altijd sprake zijn van ernstig gehinderden ●p. 27, 82, maar tussen deze toekomstscenario's verschilt de mate waarin geluidshinder optreedt voor de inwoners van de regio. In het 1^e toekomstscenario is het aantal vracht- én passagiersvluchten toegenomen ten opzichte van 2019, waardoor het aantal ernstig gehinderden gestegen is naar 13.370 bij een volledige benutting van de groei ruimte. Deze toename is niet aan de orde in het 2^e toekomstscenario, ondanks de groei van het aantal vrachtvluchten. De luchthaven heeft haar openingstijden beperkt en haar groeipad gekoppeld aan de vrijgekomen ruimte door een autonome vervanging van de vloot naar stillere en schonere vliegtuigen (principe 'groei verdienen'). Het aantal ernstig gehinderden is op deze manier (beperkt) gedaald naar 5.250 ten opzichte van de situatie in 2019 (5592 ernstig gehinderden). ●p. 31

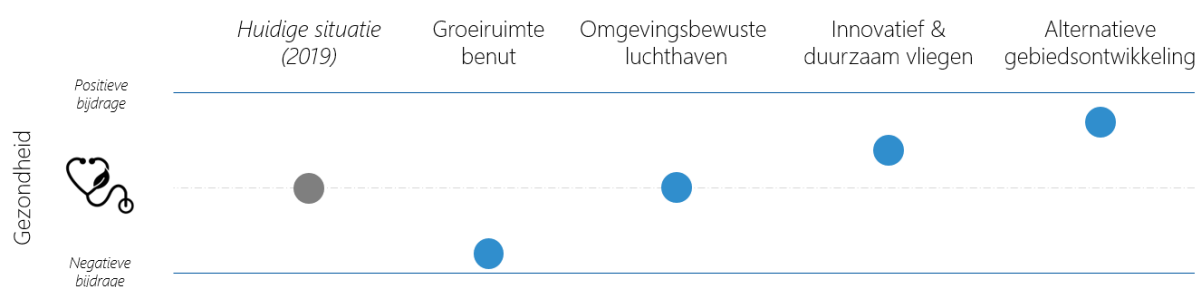
In het 3^e toekomstscenario heeft de duurzame luchtvaart niet meteen effect op het aantal gehinderden, omdat de techniek de komende jaren nog in ontwikkeling is. Het aantal gehinderden en de mate van hinder per gehinderde neemt geleidelijk af. Het toekomstscenario wordt vanaf 2040 duidelijk onderscheidend ten opzichte van de andere luchtvaartscenario's ●p. 140. Voor scenario's 1 en 2 geldt dat het aantal gehinderden richting 2050, na de toename in het eerste decennium, constant blijft door de vernieuwing van de vloot en de introductie van schonere en stillere vliegtuigen. Het opschuiven van de openingstijd van 6.00 uur naar 7.00 uur in het 2^e en 3^e toekomstscenario heeft gezorgd dat het aantal slaapverstoorden naar nul is gedaald ●p. 41

Uit eerder onderzoek blijkt dat er een verschil kan optreden tussen de berekende én ervaren hinder ●p. 33. Voor het eindbeeld van de toekomstscenario's is dit verschil niet te duiden. De survey (PM) zal aandacht besteden aan de hinderbeleving van de inwoners rondom de luchthaven en inwoners die verder van de luchthaven wonen.

Voor de luchtkwaliteit is eenzelfde onderscheid tussen de toekomstscenario's zichtbaar. In het 3^e toekomstscenario is sprake van een versnelde, duurzame transitie, waardoor een groter én eerder effect optreedt in de reductie van de uitstoot door vluchten. Het aantal vliegtuigbewegingen is in dit toekomstscenario toegenomen, terwijl de geluidscontour krimpt in 2035 door de fundamenteel andere werking van de elektromotor ten opzichte van de verbrandingsmotor. De nieuwe elektrische vliegtuigen kunnen vaker landen en stijgen met een krimpende geluidscontour, maar kunnen per vlucht een beperkter aantal passagiers en tonnage aan vracht vervoeren in verhouding tot de traditionele, fossiele vliegtuigen ●p. 15

Bij sluiting van de luchthaven is geen sprake meer van vertrekkende en opstijgende vliegtuigen. Inwoners van de regio zullen geen hinder meer ervaren van MAA. Het is geen automatisme dat het vrijkomende luchtruim door luchtverkeer van omliggende luchthavens (o.a. Liège Airport) wordt ingenomen. Alle wijzigingen van luchtruim en routes moeten vooraf formeel door het ministerie worden goedgekeurd. Bij deze wijzigingen is consultatie van de omgeving een voorwaarde, waarbij de Provincie de mogelijkheid heeft tot het indienen van een zienswijze. ●To70

Op dit moment lopen er twee RIVM-onderzoeken op Schiphol om de effecten van ultrafijnstof in kaart te brengen. De resultaten worden in de loop van 2022 verwacht.



Veiligheid	Parameters	Bouwstenen
 <p>Bijdrage aan een veilige leefomgeving, waarin inwoners zorgeloos kunnen werken, wonen en recreëren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Veiligheid operatie • Veiligheid luchtvaart 	<ul style="list-style-type: none"> • MKBA • Rapport van Geel • Kansen voor lage-emissie luchtvaart • Kenniscentrum InfoMil

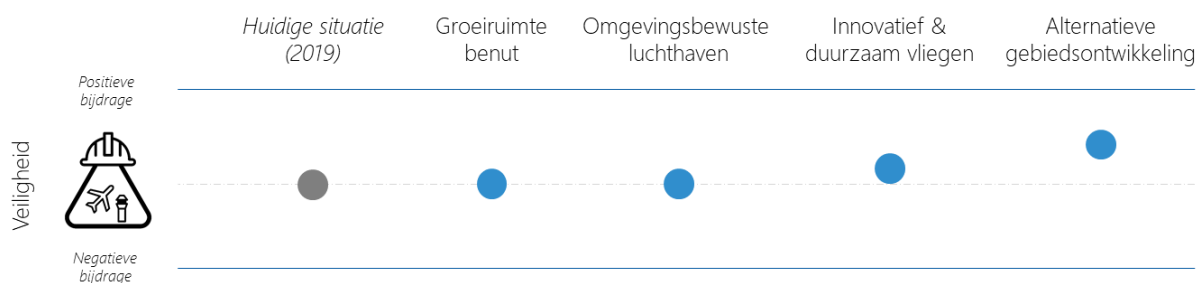
Veiligheid is in alle toekomstscenario's een essentiële randvoorwaarde, waardoor de toekomstscenario's vanuit de publieke waarde beperkt van elkaar zijn te onderscheiden. In alle gevallen moet een luchthaven zorgen voor een veilige leefomgeving voor de inwoners van Limburg, gebonden door de geldende wet- en regelgeving.


Een precieze omlijning van de contour ten opzichte van de huidige situatie vraagt om aanvullend onderzoek, waarbij ook rekening wordt gehouden met de effecten van vlootvernieuwing op de contour. In het 1^e toekomstscenario is de veiligheidscontour in elk geval het grootst. In het 2^e toekomstscenario zal de veiligheidscontour minder groot zijn dan in het 1^e toekomstscenario, maar in elk geval niet kleiner dan in de huidige situatie door de toename van het aantal vrachtluchten. Een vergelijkbaar principe geldt voor het 3^e toekomstscenario, waarbij de veiligheidscontour in de loop van de tijd afneemt met de introductie van elektrische vliegtuigen en uitfasering van traditionele vluchten. Als er meer woningen in de veiligheidscontour vallen, dan zullen deze woningen naar verwachting niet binnen 'de sloopzone' vallen ^{p. 55}. In alle toekomstscenario's zijn de dakpannen in de directe omgeving vastgezet als onderdeel van het Omgevingspakket, zodat de vortex-schade beperkt(er) is. Uitsluiten van vortex-schade is echter niet mogelijk.

Voor het 4^e toekomstscenario is een licht positieve bijdrage genoteerd door het wegvallen van de veiligheidscontour bij het sluiten van de luchthaven. In deze situatie is geen sprake meer van een groepsrisico ^{RIVM}, uitgaande van een invulling met zonnepanelen en natuur. Het resultaat van het participatietraject met de omgeving kan tot een ander ruimtelijke invulling leiden met mogelijk andere veiligheidsrisico's. Voor alle invullingen van het gebied geldt dat er voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving.

In het 3^e toekomstscenario ontstaat een nieuwe situatie met de introductie van elektrische vliegtuigen. In dit toekomstscenario is het uitgangspunt dat de elektrische vliegtuigen voldoen aan de (toekomstige) wet- en regelgeving, waaronder een zorgvuldig proces van certificering ^{p. 8}. Ook in dit toekomstscenario worden geen concessies gedaan aan de veiligheid.

Veiligheid is meer dan contouren en goedkeuringen. Het ervaren van (on)veiligheid speelt ook een rol, dat niet in cijfers is uit te drukken. De survey (PM) zal nadere aandacht besteden aan de veiligheidsbeleving van de inwoners rondom de luchthaven en zij die verder weg in de regio wonen. Het gaat hierbij nadrukkelijk over de beleving omdat vliegen tot de meest veilige vervoersmodaliteit behoort.



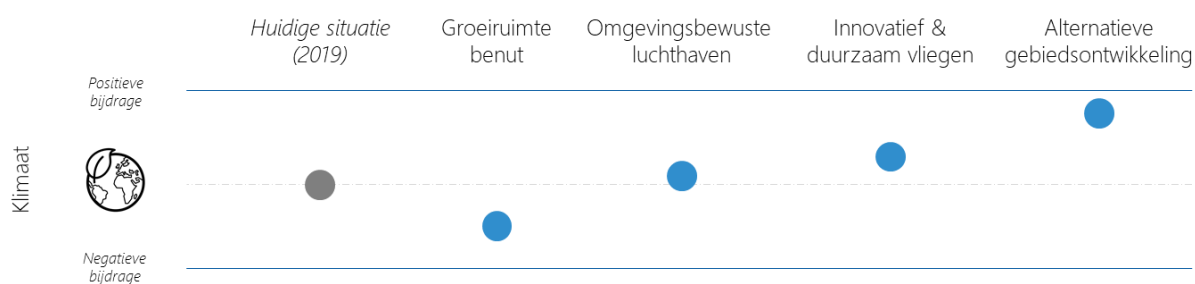
Klimaat	Parameters	Bouwstenen
 <p>Bijdrage aan een duurzame en klimaatbestendige leefomgeving, waarin inwoners en bedrijven zijn beschermd tegen overstromingen, droogte en hitte(stress).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • CO₂-emissies • Overige klimaateffecten 	<ul style="list-style-type: none"> • Duurzame energie <p>MKBA Kansen voor lage-emissie luchtvaart Milieu-impactonderzoek t.b.v. Van Geel</p>


De publieke waarde 'klimaat' beschouwt met name de CO₂-emissie in de toekomstscenario's, waarin een reductie van de emissie een positieve bijdrage levert aan het afremmen van de klimaatopwarming. In vergelijking met de andere 'stoffen' daalt CO₂ niet neer in de regio, maar sorteert CO₂ een effect op groter schaalniveau. De MKBA kwantificeert bijvoorbeeld de lasten van de CO₂-emissies niet voor de regio, maar voor het nationaal niveau.

Vrachtvluchten stoten meer CO₂ uit dan passagiersvluchten. In het 1^e en 2^e toekomstscenario, waarin het vrachtverkeer groeit, zal de CO₂-emissie daardoor verder stijgen. [p. 77](#) Richting 2050 zal het aantal ton CO₂ weer afnemen door de vlootvernieuwing. Het 3^e toekomstscenario vertoont eenzelfde transitie als bij de eerdere publieke waarden 'klimaat' en 'gezondheid': in het begin zal de CO₂-uitstoot van de vluchten toenemen door een stijging van het aantal vrachtvluchten, voordat vanaf 2030 het aandeel elektrische vliegtuigen stapsgewijs toeneemt en de CO₂-uitstoot daalt. De grootste CO₂-reductie zal na 2035 plaatsvinden. [p. 7](#)

Sluiting van de luchthaven betekent niet automatisch dat de CO₂-emissie op nationaal niveau afneemt. De luchthaven zal geen vluchten meer faciliteren, maar er zal binnen en buiten de regio behoefte blijven aan het transport van goederen en reizen naar (vakantie)bestemmingen. Bij sluiting van de luchthaven treedt er substitutie op: reizigers zullen andere manieren van vervoer of een andere luchthaven kiezen, terwijl de vraag naar vracht blijft. Sluiting van de luchthaven leidt mogelijk zelfs tot een stijging van de CO₂-emissies, omdat de route voor de vervoerde vracht naar verwachting een gemiddeld hogere afstand kent, wat leidt tot extra uitstoot. [p. 77](#)

In alle toekomstscenario's is sprake van het opwekken van duurzame energie, waarbij het 4^e toekomstscenario het grootste oppervlak beschikbaar stelt voor zonnepanelen. De drie luchtvaartscenario's hebben geleidelijk de stap gemaakt naar een CO₂-neutrale grondoperatie in 2030. De alternatieve gebiedsontwikkeling kan een deel van de omliggende huishoudens van stroom voorzien en levert zo een positieve bijdrage voor de regio.



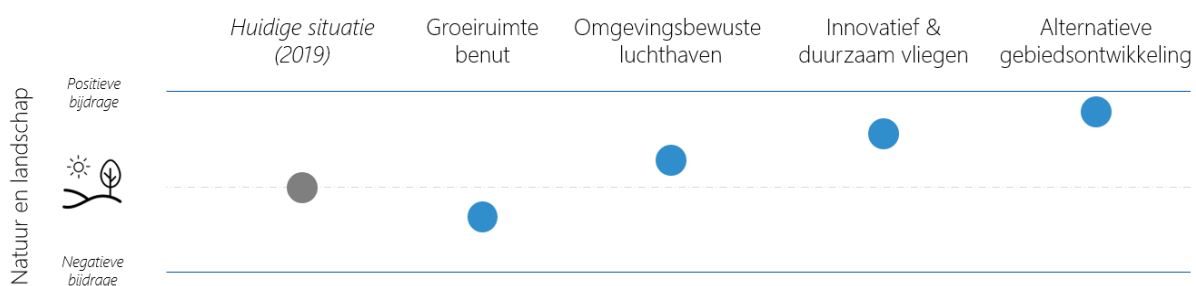
Natuur & Landschap	Parameters	Bouwstenen
 <p>Bijdrage aan een diverse leefomgeving, waarin de ecologische en landschappelijke kwaliteit van een gebied en het gebruik daarvan in balans is</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stille en duisternis • Kwetsbare natuurgebieden • Verbondenheid en versnippering 	<ul style="list-style-type: none"> • MKBA • Milieu-impactonderzoek van Geel • Kansen voor lage-emissie luchtvaart • De impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie • RUD ZL-geluidbelasting in stiltegebieden • Beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg


In deze publieke waarde staan de effecten op de natuur en het landschap centraal, waaronder de impact op de biodiversiteit en de bestaande stille- en duisternisgebieden. Deze publieke waarde is grotendeels kwalitatief beoordeeld, omdat er geen kengetallen bestaan om het effect op de natuur te bepalen. Zo is alleen een kwantitatieve waardering beschikbaar over het effect van stikstof op de gezondheidsschade. De schade door de luchthaven op de omliggende natuurgebieden is niet bekend ●p. 89

Door de toename van het aantal (vracht)vluchten zal in het 1^e toekomstscenario zeer waarschijnlijk sprake zijn van toename van stikstofdepositie ten opzichte van 2019, wat een extra druk legt op de omliggende natuurgebieden: in eerste instantie het Bunder- en Elslooërbos, en in mindere mate het Geuldal en het Geleenbeekdal ●slide 28 De stikstofemissie zal in het 2^e toekomstscenario nagenoeg gelijk blijven ten opzichte van de huidige situatie. In het 3^e toekomstscenario zal de stikstofreductie een positief effect hebben op de verbetering en uitbreiding van de aanwezige soorten ●p. 6 Hier geldt dat het Rijk (LNV en RIVM) voor luchtvaart kijkt naar de stikstofuitstoot van luchtvaart tot 3.000 voet (914 meter). In de praktijk gaat het dan alleen over het landen, opstijgen en taxiën van en naar Nederlandse vliegvelden. De grens van 914 meter wordt internationaal gezien vaak gebruikt voor het modelleren (berekenen) van lokale luchtvaartuitstoot. Het is een methode van de ICAO, de VN-organisatie voor luchtvaart. Die baseert zich op het gegeven dat de atmosfeer rond de 3000 voet een ander karakter krijgt omdat dan de zogenaamde 'menglaag' wordt overstegen. Daarboven is niet goed meer te achterhalen of de stikstofuitstoot aan luchtvaart is gerelateerd. Bij sluiting van de luchthaven verdwijnt de stikstofdepositie als gevolg van de vluchten, hier tegenover staat wel de mogelijke depositie als gevolg van de (de realisatie van de) nieuwe inrichting.

Nieuwe natuurverbindingen tussen de aanwezige Natura2000-gebieden komen in de drie luchtvaartscenario's niet tot stand. De luchthaven vormt, net zoals de A2, een fysieke barrière tussen de natuurgebieden. Deze drie toekomstscenario's zorgen echter niet voor nieuwe ruimteclaims buiten de eigendomsgronden van de luchthaven. In het 4^e toekomstscenario is de helft van het gebied ingericht voor natuurontwikkeling en is daarmee ook geschikt voor recreatie. Het 4^e toekomstscenario biedt zo de meest positieve bijdrage aan de publieke waarde 'natuur en landschap'.

Een ander aspect is de bijdrage van het toekomstscenario aan de stille- en duisternis van de leefomgeving. Bij verdere groei van de luchthaven komen de huidige stiltegebieden (verder) onder druk te staan ●p. 32, 34 Ook voor de stiltegebieden geldt dat het 4^e toekomstscenario de grootste bijdrage levert, omdat de geluidshinder van de vertrekkende en aankomende vluchten van MAA wegvalt.



Economie	Parameters	Bouwstenen
 <p><i>Bijdrage aan de economische groei in de regio, waarin werkgelegenheid, innovatie en kennisontwikkeling de basis vormen voor een stabiele leefomgeving voor de inwoners en bedrijven in de regio</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Werkgelegenheid • Vestigingsklimaat • Kennisontwikkeling • Toerisme • Verdienvermogen • Waardestijging 	<ul style="list-style-type: none"> 📄 MKBA 📄 Benchmark MAA 📄 Verkenning Broekema 📄 Analyse Ronald Berger 📄 Economische onderbouwing (BCI) 📄 Rapport Werkgelegenheid (Denktank) 📄 Economische betekening MAA (Ecorys)

De publieke waarde 'economie' houdt verband met de bijdrage van het toekomstscenario aan de economische groei in de regio, waarin werkgelegenheid, innovatie en kennisontwikkeling de basis vormen.

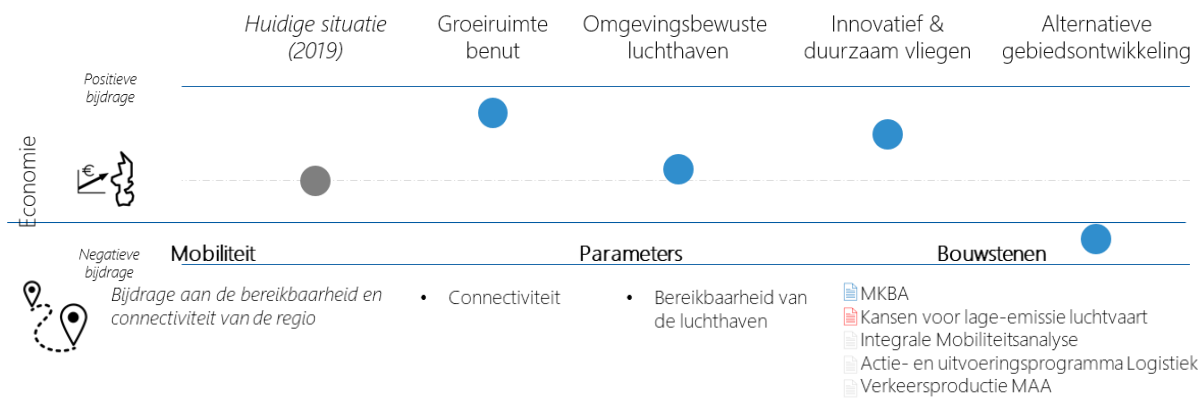
Voor de parameter werkgelegenheid is kwantitatieve informatie beschikbaar, in tegenstelling tot veel andere meer kwalitatieve parameters in deze publieke waarde. In het eerste hoofdstuk is kort stil gestaan bij de verschillende cijfers die in omloop zijn over de werkgelegenheid. De MKBA beschrijft dat de werkgelegenheid in het 1^e toekomstscenario het meest toeneemt ten opzichte van de andere toekomstscenario's ●p. 64

De stijging van het aantal werkzame personen hangt nauw samen met het vestigingsklimaat voor bedrijven. Bedrijven kiezen in het 1^e en 2^e toekomstscenario bewust voor MAA, vanwege een kwalitatief hoogwaardige en snelle vrachtafhandeling binnen de Nederlandse grenzen. Het 3^e toekomstscenario spreekt een nieuwe markt van bedrijvigheid aan met ruimte voor innovatieve bedrijven en andersoortige kennisontwikkeling. In dit toekomstscenario wordt ook geprofiteerd van de hubfunctie en de toename aan verbindingen met andere Europese steden, waardoor een meer fijnmazige luchtinfrastructuur is ontstaan. De verbeterde bereikbaarheid van de regio in het 3^e toekomstscenario geeft een (extra) spin-off voor bedrijven en onderwijsinstellingen die niet direct gerelateerd zijn aan de activiteiten van de luchthaven.

De clustering van bedrijven (MRO, cargo) in de drie luchtvaarscenario's zorgt dat bedrijven en werknemers eerder kennis met elkaar delen, waardoor de productie op de luchthaven stijgt ●p. 66 en de economische structuur van Limburg wordt versterkt. Voor het 2^e toekomstscenario ontwikkelen de economische effecten van de luchthaven (vestigingsklimaat, werkgelegenheid, kennisontwikkeling) zich in kleinere mate ten opzichte van het 1^e toekomstscenario, doordat er minder vluchtbewegingen en daarmee economische activiteiten op de luchthaven zijn.

De hinder voor de toeristische sector neemt toe in het 1^e toekomstscenario. De verwachting is dat 4,8 tot 9% van het verblijfstoerisme niet terugkeert bij het volledig benutten van de groeiruimte. ●p. 73 Een negatief effect treedt ook op in het 2^e toekomstscenario, maar dan in mindere mate. Tegelijk zullen de drie luchtvaartscenario's mogelijk een positieve bijdrage geven aan het imago van de regio. Denk hierbij aan toonaangevende congressen en evenementen ●p. 68

Het verdienen in het 4^e toekomstscenario is beperkt bij de inrichting met natuur en zonnepanelen. In de toekomst kan de locatie definitief worden ingevuld, maar op korte termijn zijn de effecten negatief ten opzichte van werkgelegenheid, het vestigingsklimaat en de kennisontwikkeling. Hier staat tegenover dat er mogelijkheden ontstaan die eerder door de beperkingen vanuit het vliegverkeer niet mogelijk waren, zoals woningbouw bij de omliggende kernen en/of bedrijfsvestigingen en uitbreidingen onder eerdere aanvliegeroutes. Zo zal er sprake zijn van een waardestijging van de omliggende woningen, omdat situering onder de aanvliegeroutes niet meer voor waardevermindering zorgt.



De publieke waarde 'mobiliteit' beschouwt de bereikbaarheid en connectiviteit die zij vormt voor de regio met andere regio's. In de eerste vorm staan de verschillende soorten modaliteiten (wegverkeer, openbaar vervoer, luchtverkeer en actieve vormen) centraal, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen het personenvervoer en het goederenvervoer. De connectiviteit wordt ingevuld door te kijken naar de positie die de luchthaven inneemt in het modaliteitennetwerk, de kwaliteit van de verbindingen en de samenhang tussen luchthavens.

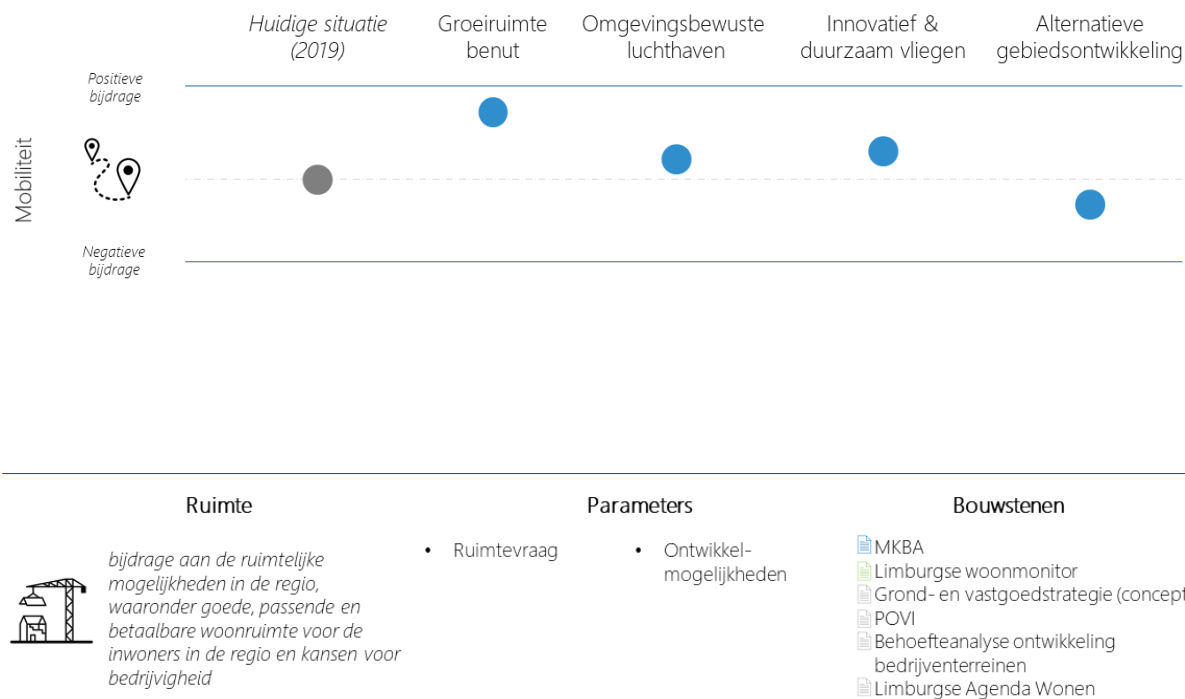
In het 1^e toekomstscenario zorgt een uitbreiding van het aanbod en de toename van de frequenties (passagiersvluchten) voor een positieve bijdrage op de connectiviteit en bereikbaarheid [p. 51](#). De luchthaven biedt zodoende meer keuzes aan passagiers en leveranciers om op het gewenste moment te reizen. De passagiersvluchten nemen in het 2^e toekomstscenario een veel minder prominente plek in, waardoor de bereikbaarheid beperkt toeneemt voor de regio.

In het 1^e en 2^e toekomstscenario blijft MAA de 2^e vrachtluchthaven van Nederland, gericht op het vervoer van de goederen binnen de Nederlandse grenzen. In een voortzetting van de huidige goederenstromen, waarvan een groot deel buiten de regio landt, zullen de baten vooral nationaal optreden. Door de vergroting van het aantal tonnages zal in absolute zin het aantal goederen voor de regio toenemen. Zo profiteert ook de regio van een hogere frequentie met betrekking tot de bereikbaarheid.


Het 3^e toekomstscenario bouwt een nieuw fijnmazig netwerk tussen Nederlandse luchthavens en steden en Europese steden, dat in eerste instantie inspeelt op de (regionale) zakelijke markt en dat op langere termijn (na 2035) ook toeristisch verkeer faciliteert. De connectiviteit van de luchthaven neemt zo sterk toe. In dit toekomstscenario is mogelijk sprake van een modal shift op verbindingen van 500 tot 700 kilometer, waarin de elektrische vliegtuigen als duurzaam vervoermiddel complementair zijn en mogelijk concurreren met de auto of trein [p. 12](#).

De effecten op de A2 zijn beperkt, doordat de vervoersbewegingen naar de luchthaven in de toekomstscenario's relatief beperkt zijn ten opzichte van het totaal aantal vervoersbewegingen op de A2. Er treedt in de toekomstscenario's geen extra druk op het (hoofd)wegennet op [p. 89](#).

Het 4^e toekomstscenario betekent een verlies van een modaliteit voor Zuid-Limburg, waardoor passagiers en vracht uitwijken naar nabije luchthavens. Voor de luchtvracht kan dit leiden gemiddeld langere afstand over de weg [p. 78](#).



Luchthavens zorgen voor beperkingen in de ontwikkelmogelijkheden in de regio, waaronder bijvoorbeeld woningbouw onder de aanvliegeroutes. In deze publieke waarde staan de ruimtelijke ontwikkelmogelijkheden centraal die ieder toekomstscenario biedt. Tevens is er aandacht voor in hoeverre een toekomstscenario de ruimtevrage op de luchthaven kan faciliteren van geïnteresseerde publieke en commerciële partijen (kansen voor bedrijvigheid).

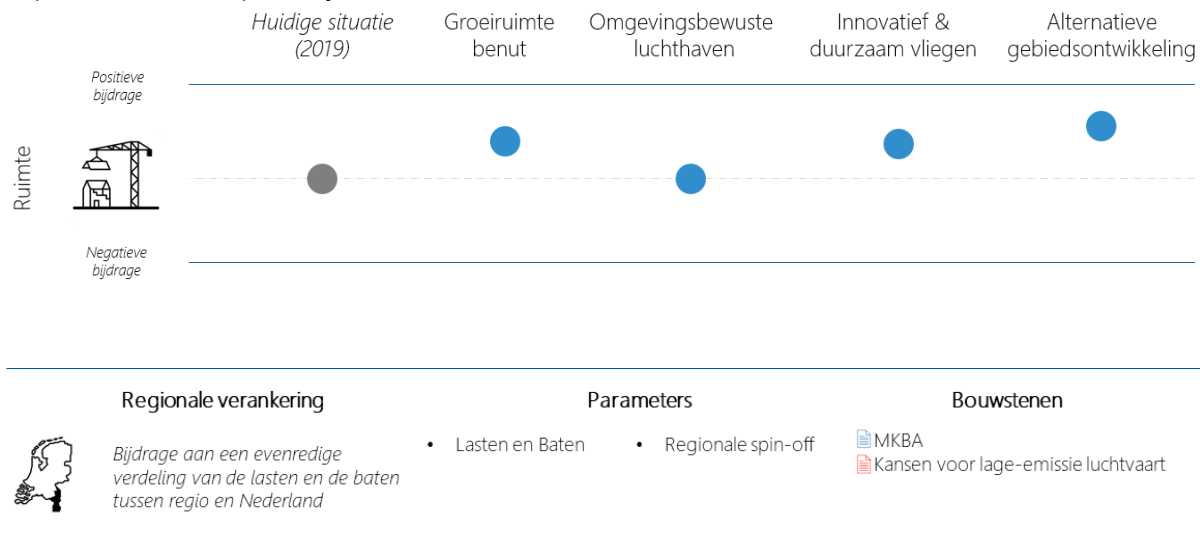
In de luchtvaartscenario's blijven de bestaande vluchtroutes bestaan, waardoor de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen in de regio ongewijzigd blijven. In het 4^e toekomstscenario verdwijnen deze vluchtroutes, waardoor er ontwikkelingsmogelijkheden ontstaan voor bijvoorbeeld uitbreiding van de kernen Schietecoven en Geverik met woningbouw  Provincie Limburg. Ook biedt het 4^e toekomstscenario kansen om invulling te geven aan maatschappelijk grote opgaven, zoals grootschalige opwekking van duurzame energie met zonnepanelen.

Op het terrein van de luchthaven vinden in de toekomstscenario's diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Zo zal in het 1^e toekomstscenario de bouwactiviteit toenemen langs de A2-zone en de oostzijde voor directe en indirecte bedrijvigheid. Verder zijn de vrachtactiviteiten aan de oostzijde geconcentreerd en de passagiersactiviteiten aan de westzijde. Hierdoor ontstaat een duidelijke ruimtelijke structuur op de luchthaven. De ontwikkeling van de luchthaven vormt ook een mogelijk vliegwielt voor het zichtbaar verbeteren van het bestaande vastgoed. Tenslotte geeft de vervanging van de vrachtloods Noord ruimte voor (her)ontwikkeling. Hierdoor levert het 1^e toekomstscenario een positieve bijdrage aan de vraag naar ruimte, die samenhangt met de groei van vracht- en passagiersvluchten op de luchthaven.

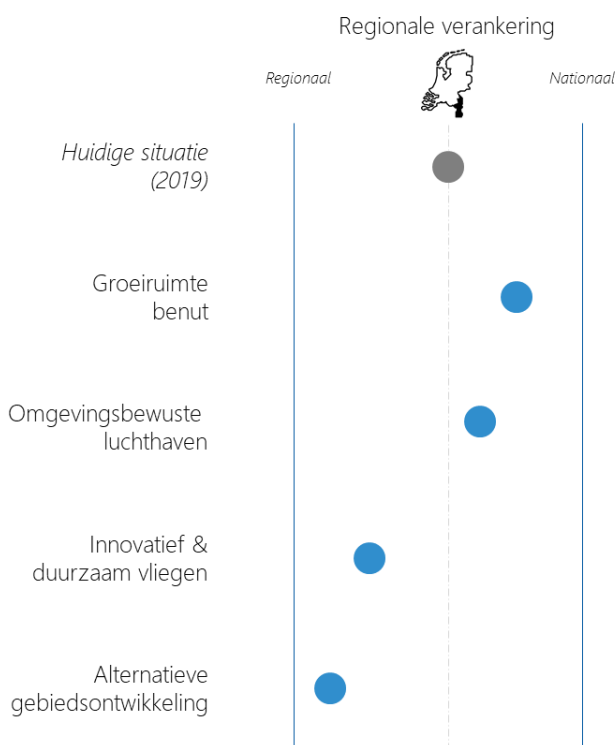
In het 2^e toekomstscenario ligt de vraag naar ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijvigheid lager ten opzichte van het 1^e toekomstscenario. De ruimtelijke ingrepen zijn verder beperkt, waardoor weinig mogelijkheden ontstaan voor nieuwe ontwikkelingen of dat de ruimtelijke structuur een impuls krijgt. Het 2^e toekomstscenario is daardoor neutraal beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie.

Het 3^e toekomstscenario leidt tot meer grootschalige ruimtelijke wijzigingen binnen de luchthaven, waardoor meer kansen ontstaan voor het faciliteren van nieuwe ruimtevragen. Zo kan een potentiële verkorting van de baanlengte, naar 1500 meter, op lange termijn (> 2035) nieuwe ruimte vrijspelen voor bedrijvigheid. Dit is wel op voorwaarde dat er geen vliegtuigen op SAF meer vliegen. Wanneer SAF voldoende voorhanden komt en hiervoor

gekozen wordt, dient de huidige baanlengte behouden te blijven. Tegelijkertijd moet op het terrein een aparte start- en landingszone worden ingericht voor de verticaal opstijgende elektrische toestellen. Ook vragen aanpassingen in de laadinfrastructuur om opstel mogelijkheden. Deze zaken zorgen voor een beperking op het faciliteren van de ruimtevraag op de luchthaven, waardoor een positieve bijdrage van het toekomstscenario voor de publieke waarde beperkt blijft.



De toekomstscenario's variëren in de mate waar het zwaartepunt van de baten liggen. De keuze voor vracht zorgt dat de baten van de luchthaven vooral in Nederland landen, omdat de vervoerde goederen voor een groot deel de regio verlaten. ● p. 54-55 Het 1^e toekomstscenario staat op deze manier ten dienste van de BV Nederland, terwijl in de andere toekomstscenario's van een sterkere regionale verankering sprake is.



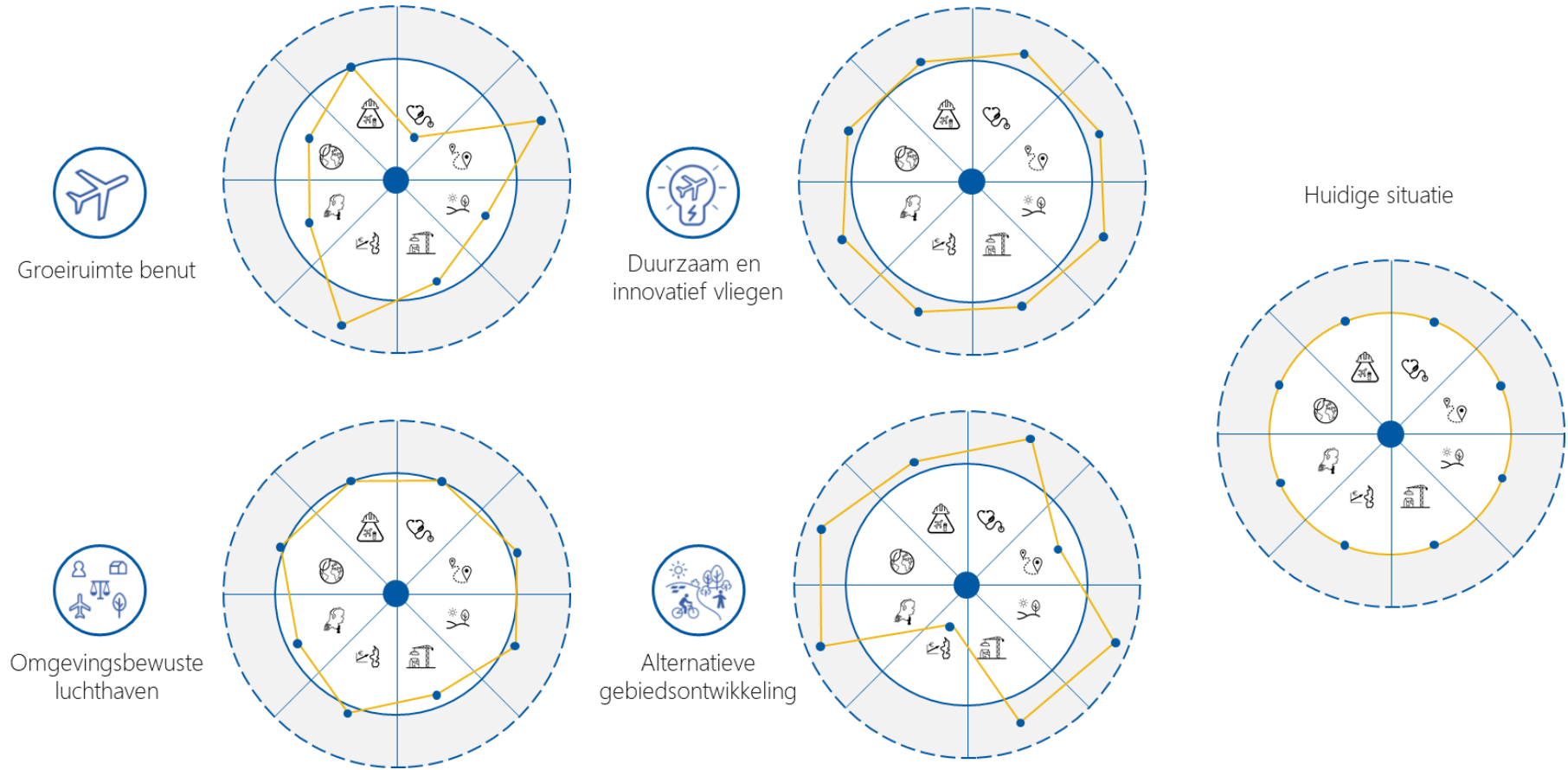
De groei van het aantal passagiersvluchten in het 1^e toekomstscenario maakt het mogelijk dat meer inwoners uit de regio met het vliegtuig kunnen reizen. De lasten zijn echter in hogere mate voor de regio met een groei van het aantal ernstig gehinderden. ● p. 83 In het 2^e toekomstscenario wordt actief ingezet op een balans met de omgeving en de inwoners met behulp van het omgevingspakket. Ook speelt het 2^e toekomstscenario meer in op het betrekken van regionale bedrijven, gericht op het maximaliseren van de (economische) spin-off voor de regio. De focus op vracht in het 2^e toekomstscenario zorgt echter dat de economische baten vooral in Nederland landen, waarbij het aantal gehinderden in de regio min of meer gelijk blijft aan de huidige situatie.

In het 3^e toekomstscenario ontstaat een andere dynamiek door het aanboren van de zakelijke markt en introductie van een nieuw vervoersmiddel (eCTOL/eVTOL). De hubfunctie van de luchthaven versterkt de bereikbaarheid van de regio, zowel

voor de zakelijke markt als op lange termijn voor toerisme. Door de versnelde transitie naar schonere en stillere vliegtuigen dalen tegelijk sneller de lasten (hinder) voor de regio. ●⁵

In het 4^e toekomstscenario kan de luchthaven geen rol spelen in de redundantie (uitwijkmogelijkheid) van het Nederlandse netwerk van luchthavens. De regio heeft grotendeels zelfstandig invulling kunnen geven aan de vrijgekomen ruimte.

3.2 Overzicht van de toekomstscenario's vanuit de publieke waarden



4. Haalbaarheid, risico's en kansen

De publieke waarden laten zien welke bijdrage een toekomstscenario kan leveren aan Limburg, maar de waarden geven beperkt zicht op de uitvoerbaarheid en financiële consequenties. Dit hoofdstuk biedt inzicht in de mate waarop de diverse toekomstscenario's implementeerbaar zijn en welke risico's aan de orde zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de economische, juridische, ruimtelijke, organisatorische en financiële aspecten. De belangrijkste aannames en uitgangspunten voor de financiële haalbaarheid zijn opgenomen in de bijlage 'Financiële haalbaarheid uiteengezet'.



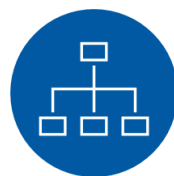
Economisch



Financieel



Juridisch



Organisatorisch



Technisch



4.1 Economische onzekerheden en kansen

De vier toekomstscenario's zijn gebaseerd op prognoses over een langere termijn van zo'n 10 à 15 jaar. De economie en de luchtvaart zullen de komende jaren in beweging blijven, waarin plotselinge en voorziene ontwikkelingen kunnen zorgen voor schommelingen in de mate van vraag en aanbod.

4.1.1 Ontwikkeling van de luchtvaart als belangrijke externe factor

In de toekomstscenario's zijn cijfers opgenomen over het groeipad en uiteindelijke aantal vliegbewegingen, tonnage vracht en aantal passagiers. De realisatie van deze cijfers is afhankelijk van diverse (externe) factoren. In deze paragraaf worden de belangrijkste factoren behandeld: het herstel na de coronapandemie, de volatiliteit van de luchthaven en de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart.

Herstel van de luchtvaart na coronapandemie

Het aantal passagiers- en vrachtluchten in de toekomstscenario's is gebaseerd op uitgangspunten in de MKBA, die op haar beurt weer gebruikt van de prognoses van de WLO-scenario's³. Deze WLO-scenario's geven een hoge en lage inschatting van de effecten van trends en onzekerheden op de fysieke leefomgeving. Door de coronamaatregelen is het aantal luchtvaartpassagiers echter sterk afgenomen de afgelopen twee jaar, in plaats van een eerder verwachte groei op basis van de WLO-scenario's. De MKBA veronderstelt dat de luchtvaartsector voor passagiers zich weer herstelt na de coronapandemie op basis van eerder onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit.⁴ Zo is de verwachting dat de luchtvaartsector in 2025 weer opereert op het niveau van 2019. Sinds het voorjaar van 2021 is er weer sprake van een groei van het aantal passagiers ten opzichte van een jaar eerder⁵. De komende maanden en jaren zal in de praktijk blijken in welke mate de luchtvaart voor passagiers herstelt.

Het vrachtvervoer heeft, buiten het begin van de coronaperiode, minder last ervaren van de corona-maatregelen. De totale hoeveelheid luchtvracht in Nederland lag in 2021 hoger dan in 2019⁶. Voor het 1^e en met name 2^e toekomstscenario speelt het herstel van de vrachtsector zo een minder grote rol, omdat de vrachtluchtvaart inmiddels weer op haar niveau van 2019 opereert.

In de toekomstscenario's is, conform de MKBA, vervolgens uitgegaan van een gelijkmatige ontwikkeling van de luchtvaart op MAA in de periode 2025 tot 2030: vracht groeit jaarlijks met 9% en de aantallen passagiers met 5% per jaar. Dit betreft een substantiële mate van groei, die door de onderzoekers van de MKBA realistisch wordt bevonden. Voor de periode na 2030 is een jaarlijkse groeifactor gehanteerd van 1,9% voor vracht en 1,3% voor passagiers.

Cijfers ontwikkeling korte termijn van de luchtvaart

In de MKBA wordt voor de korte termijn (tot 2030) uitgegaan van de ontwikkelingen in de luchtvaart zoals geprognoseerd door Ecorys. Daarna wordt, voor de lange termijn, aangesloten bij de Welvaart en Leefomgevingsscenario's (WLO-scenario's) zoals opgesteld door het CPB en PBL. In de MKBA is onderbouwd waarom er onderscheid is gemaakt tussen de korte en lange termijn qua input voor de berekeningen:

"Reden om voor de kortere termijn aan te sluiten bij dit recentere scenario van Ecorys, is dat de WLO-scenario's voor regionale luchthavens beperkt geschikt zijn: dit blijkt bijvoorbeeld uit het gegeven dat het marktscenario van Ecorys in 2030 een lager aantal passagiers heeft dan het oorspronkelijke WLO-laag scenario (CPB, PBL, 2015), maar dat passagiersaantallen in 2019 al hoger lagen dan de 2050 waarde uit het hoge geactualiseerde WLO-scenario

³ <https://www.wlo2015.nl/>

⁴ <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2021/11/18/vooral-ov-en-personenluchtvaart-ondervinden-gevolgen-coronapandemie>

⁵ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/05/in-2021-bijna-25-procent-meer-luchtvaartpassagiers-dan-in-2020>

⁶ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/05/in-2021-bijna-25-procent-meer-luchtvaartpassagiers-dan-in-2020>

(Significance en To70, 2019). De WLO-scenario's gaan uit van een specifiek basisjaar gevolgd door een gemiddelde groei. Voor een kleine luchthaven als MAA zijn grote fluctuaties mogelijk als er een luchtvaartmaatschappij bij komt of verdwijnt. Grotere groei of krimp is mogelijk: indien het basisjaar toevallig relatief hoog of laag lag (ten opzichte van de langjarige trend), leidt het doortrekken van een standaardgroeipercentage tot over- of onderschattingen. Het scenario van Ecorys is voor het jaar 2030 realistisch bevonden en getoetst in het Van Geel traject en vormt daarom de basis voor de kortere termijn. Omdat het wel om een significante groei gaat, past dit marktscenario beter bij WLO-hoog dan bij WLO-laag."

Volatiliteit van de luchthaven blijft een rol spelen in het passagierssegment

Een dergelijke geleidelijke ontwikkeling zal waarschijnlijk niet een-op-een aansluiten op de praktijk. Regionale luchthavens zijn afhankelijk van een beperkt aantal accounts (luchtvaartmaatschappijen). Het binnenhalen of verliezen van een klant kan een grote impact hebben op het aantal vliegbewegingen. Kortom, de geprognoseerde ontwikkeling in de toekomstscenario's zal in de praktijk meer met horten en stoten tot stand komen, met name in het passagierssegment. In het vrachtsegment zijn deze afhankelijkheid en volatiliteit in minder mate aanwezig. Zo vliegen er momenteel meer dan 30 vrachtklanten op MAA, die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor 90% van de omzet.

Onzekerheden rondom de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart

De gehanteerde prognoses over de ontwikkeling van elektrische vliegtuigen zijn gebaseerd op een model van het Duitse Lucht- en Ruimtevaart Instituut, waardoor voor dit moment een zo reëel mogelijk beeld van het 3^e toekomstscenario is geschetst. De groei van de duurzame luchtvaart bevat echter meer onzekerheden dan de toekomstscenario's met conventionele luchtvaart, die kunnen zorgen dat de duurzame ontwikkeling sneller of langzamer gaan dan op basis van de prognoses wordt verwacht.

Ten eerste is MAA in het 3^e toekomstscenario ook afhankelijk van de (nieuwe) faciliteiten op andere luchthavens, zodat er een substantieel netwerk ontstaat van bestemmingen in Europa voor passagiers. Alleen hierdoor kan er een model ontstaan dat voldoende renderend is.

Ten tweede vormen het (consumenten)vertrouwen en de vraag vanuit potentiële reizigers en logistieke dienstverleners een onzekerheid. Hierbij is het van belang dat potentiële reizigers en bedrijven in de logistieke sector daadwerkelijk overstappen van bestaande vervoersmodaliteiten (auto, trein, schepen, etc.) op deze nieuwe vorm van mobiliteit. Het potentiële verdienmodel voor duurzame luchtvaart is momenteel in ontwikkeling, dat staat of valt met het daadwerkelijk gebruik door passagiers en transportbedrijven. Duurzame luchtvaart kan op termijn mogelijk concurreren met de trein of de auto over afstanden van 500 tot 700 kilometer. Op dit moment is de tendens om te investeren in het spoornetwerk, waaronder het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen. Bij een keuze voor het 3^e toekomstscenario komt de vraag naar boven of elektrisch vliegen treinreizen en (elektrisch) autovervoer kan vervangen. Er is verder onderzoek nodig in hoeverre elektrische vliegtuigen complementair of concurrerend zijn ten opzichte van de trein of auto over langere afstanden, inclusief kansen voor integratie van de modaliteiten (overstaphubs) en hoe een rendabel verdienmodel zich kan ontwikkelen in aanvulling op de bestaande luchtvaart.

Deze onzekerheden kunnen zorgen dat de introductie en groei van elektrische vliegtuigen later of anderszins plaatsvindt dan in het 3^e toekomstscenario nu is opgenomen. Dit kan vervolgens diverse consequenties hebben. Het kan zijn dat voor een solide business case het aandeel conventionele luchtvaart langer in stand moet worden gehouden.

Ook rondom de financiële doorrekening van dit scenario zijn er meer onzekerheden dan bij de andere toekomstscenario's met een luchthaven. Het is momenteel nog lastig in te schatten of de marges voor bijvoorbeeld passagiers gelijk zullen aan de huidige marges van passagiersluchtvaart. Marges die behaald worden

per passagier voor elektrische luchtvaart kunnen daardoor dus veranderen. Dat is in de huidige doorrekeningen niet meegenomen.

4.1.2 Kansen voor synergie tussen de luchthaven en direct aangrenzende bedrijventerreinen

Luchthavens zijn om vele redenen vaak aantrekkelijke vestigingsplaatsfactoren voor bedrijvigheid, wat zich vertaalt in een substantiële vraag naar grond en vastgoed. Het gebied van MAA is in economische zin gunstig gelegen door de aanwezigheid van de luchthaven en de directe ontsluiting via de A2 met zichtlocaties. Deze paragraaf staat stil bij de kansen die herontwikkeling van het vastgoed en de synergie tussen luchthaven en de direct aangrenzende bedrijventerreinen biedt.

Op de luchthaven is sprake van 'randvoorwaardelijk' - luchthavengerelateerd vastgoed, zoals een passagiersterminal, loodsen en brandweervoorzieningen op of direct aangrenzend aan het terrein. Een luchthaven stimuleert daarnaast ook activiteiten op en rondom de luchthaven, zoals parkeerfaciliteiten, hotels, logistieke activiteiten, kantoren en onderwijsinstellingen. Bij een luchthaven van voldoende schaalomvang kan er door de synergie tussen de luchthaven en haar directe omgeving een situatie ontstaan die zorgt voor een additioneel verdienmodel en die positieve invloed heeft op de aantrekkingskracht van het gebied en de werkgelegenheid.

Eigendom als uitgangspunt

De financiële baten van grond- en vastgoedontwikkelingen zijn vooral een proces van de lange adem. Aan de voorkant worden er investeringen gedaan, die meestal later terugverdiend worden. Denk aan grondaankopen, sloop en sanering en realisatiekosten. De (concept) grond- en vastgoedstrategie beschrijft het belang om terreinen in eigendom te houden, zeker in de schil(len) van (en direct aangrenzend aan) het luchthaventerrein. In dat licht zouden er op korte termijn inkomsten gegenereerd kunnen worden door bijvoorbeeld grond (bouwrijp) te verkopen aan een (project-)ontwikkelaar. Op de langere termijn is het strategisch om grond in eigendom te houden en bijvoorbeeld in erfpacht uit te geven. Zodoende ontstaat er meer regie op het gebied, kan er flexibeler worden ingespeeld op ruimtelijke vraagstukken en ontstaan er langjarige structurele inkomsten. Er is naar verwachting daarbij sprake van een terugverdientijd van 15 - 40 jaar, afhankelijk van type ontwikkeling. Middels de grond- en vastgoedontwikkelingen kan er een inkomstenstroom ontstaan waarbij de business case van de luchthaven nieteen-op-een afhankelijk is van de luchthavenexploitatie.

Een belangrijk kenmerk is de aanwezigheid van de bedrijventerreinen Limburg Development Aviation Valley Maastricht (LDAVM), Bamford en Technoport Europe (TPE). Alleen in het bedrijventerrein LDAVM heeft de Provincie Limburg (direct en indirect) een belang (van 80%). Het bedrijventerrein LDAVM is opgedeeld in een zestal clusters waarbij de meeste gronden per 01-01-2022 zijn verkocht. Alleen de gronden van cluster 1 & 2 (en enkele restpercelen) zijn nog niet verkocht. De gronden van cluster 1 & 2 zijn strategisch voor de luchthavenoperatie gezien hun ligging direct aan het (afgesloten) luchthaventerrein. Hier liggen inhoudelijk volop kansen voor de diverse toekomstscenario's, waarbij er bijvoorbeeld een cargo-ontwikkeling of vastgoed in het kader van een innovatieve hub (3^e toekomstscenario) tot stand kan komen.

Financieel gezien wordt er met de positieve resultaten van de grondverkoop c.q. gebiedsontwikkeling reeds rekening gehouden in de grondexploitatie van LDAVM. In de overige bedrijventerreinen heeft noch de Provincie Limburg noch de luchthaven een (aandelen)belang. Hierdoor is in het verleden de verdien capaciteit voor de luchthaven elders beland en is de synergie tussen de luchthaven en het omliggende gebied niet optimaal benut. Om het gebied succesvol te laten renderen en de aantrekkingskracht en uitstraling te vergroten is het verder benutten van de synergie tussen deze gebieden en samenwerking met de luchthaven benodigd bij de drie luchtvaartscenario's. Belangrijke randvoorwaarde hiervoor is een langjarig perspectief.

De organisch gegroeide luchthaven en haar omgeving zijn een weerspiegeling van onzekere tijden waardoor er een rommelig beeld ontstaat in het gebied. De vacante ontwikkellocaties zijn beperkt, waarbij geldt dat enkele belangrijke posities dan (nog) niet in eigendom zijn van de luchthaven.

De financiële doorvertaling van een herontwikkeling is van vele factoren afhankelijk. Het 3^e toekomstscenario zal zich bijvoorbeeld veel meer lenen voor het realiseren van kantoren en bedrijfsgebouwen, zodat innovatieve bedrijven rondom het thema duurzame luchtvaart zich kunnen huisvesten (campusgedachte). De vraag is in hoeverre dit (nog) haalbaar is, aangezien andere luchthavens zoals Groningen en Twente hier momenteel ook al op inzetten.

Bij het 1^e en 2^e toekomstscenario zal er vanuit de schillenbenadering van de (concept-) grond- en vastgoedstrategie een situatie met deelgebieden ontstaan, zoals een 'airport village'-concept voor passagiers (retail, horeca, kantoren) langs de A2-zone. Aan de overzijde van het luchthaventerrein komt de focus op MRO, innovatie en met name vracht(afhandeling). De omliggende bedrijventerreinen en vacante (grond)posities profiteren hiervan mee. De kansen in het 1^e toekomstscenario voor het omliggende gebied reiken (veel) verder dan in het 2^e toekomstscenario, omdat de luchthaven dan van een grotere schaalomvang is.

Verwerking van herontwikkeling en synergie in de financiële paragraaf

In de financiële paragraaf van dit hoofdstuk, later in het document, zijn de kansen voor synergie en herontwikkeling niet financieel gekwantificeerd. De focus in die financiële paragraaf ligt (slechts) op de inkomsten en uitgaven, die benodigd zijn voor de luchthavenexploitatie. De kansen zijn, conform de concept grond- en vastgoedstrategie, namelijk relatief beperkt in financiële omvang. Een opbrengend vermogen is zeker mogelijk, maar zal plaatsvinden op de lange termijn en is mede hierom omgeven met onzekerheden. Andere factoren die van belang zijn voor de financiële spin-off van gebieds- en vastgoedontwikkelingen zijn de omvang van het programma, de looptijd c.q. fasering, de marktbehoeften, de strategie van de luchthaven en de eigenaren in het gebied, de bodemgesteldheid, de staat van vastgoedobjecten die in aanmerking komen voor herontwikkeling én de visie van het bevoegd gezag als er eventueel bestemmingsplanwijzigingen benodigd zijn.

4.1.3 Kansen voor woningbouw, bedrijvigheid, energie en natuur in de alternatieve gebiedsontwikkeling

Ten behoeve van de alternatieve gebiedsontwikkeling is onderzocht welke functies kansrijk zijn vanuit een economisch perspectief (vraag en aanbod), te weten wonen, bedrijven, natuur en energie. Vooropgesteld dat voor de definitieve invulling van het gebied ook andere functies onderzocht kunnen worden en op dat moment een participatief traject wordt voorgesteld in samenwerking met de gemeente Beek als het bevoegde gezag voor de planologische borging van de definitieve inrichting.

Wonen als alternatieve invulling voor het 4e toekomstscenario

Na sloop en sanering van de gebouwen en infrastructuur behorende bij de luchthaven ontstaat er de mogelijkheid om circa 180 hectare opnieuw in te richten, dat resulteert in potentie tot circa 1.250 woningen bij een 'landelijke' invulling in aansluiting op de omliggende kernen. In deze fictieve berekening is geen rekening gehouden met de restricties door de snelweg A2. Een woningbouwontwikkeling langs de A2-zone vergt investeringen ten behoeve van de geluidshinder of resulteert in een lager aantal uit te geven vierkante meters. Zonder aanvullende maatregelen is er in de A2-zone geen woningbouw mogelijk.

De woningbouwopgave in Zuid-Limburg leent zich echter niet voor een dergelijke ontwikkeling. Voor heel Zuid-Limburg is er op totaalniveau een overschot van circa 4.000 woningen. Met name in de categorieën

koopwoningen, grondgebonden woningen en eengezinswoningen. Er is echter sprake van een mismatch tussen de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. In de regio Zuid-Limburg is met name behoefte aan appartementen in meerdere segmenten: de sociale huur, vrije huur en koop. Deze behoefte is ook van toepassing op de drie omliggende gemeenten Stein, Meerssen en Beek.

Een woningbouwontwikkeling op het terrein van MAA zou betekenen dat reeds geplande ontwikkelingen in omliggende kernen, zoals reeds opgenomen in de plancapaciteit, niet tot stand zouden kunnen komen. Bovendien geldt dat er tevens een sloopopgave is in Zuid-Limburg. Als er woningen worden toegevoegd in categorieën waar al een overschot in is qua aanbod, dan neemt de sloopopgave in de regio verder toe. Dit heeft ook een kosteneffect.

Ook is geen grootschalig verdienmodel te verwachten. Een substantieel deel van de opgave ligt in de sociale sector. Grondprijzen voor deze categorieën zijn veelal relatief laag (circa € 15.000,-) per kavel, gezien de onrendabele top die corporaties ervaren voor de ontwikkeling van deze woningen. In combinatie met de inrichting van het openbaar gebied zal er geen grootschalig verdienmodel ontstaan. Hiervoor is er te weinig vraag in de (dure) koopsector waar hogere grondopbrengsten te verwachten zijn.

Deze voorlopige conclusie betekent niet dat er in de uiteindelijke definitieve invulling wordt uitgesloten dat een kleinschalig(er) woningbouwprogramma mogelijk is. Dat zal te allen tijde gepaard gaan met een combinatie van andere functies.

Bedrijvigheid als alternatieve invulling voor het 4^e toekomstscenario

Ten behoeve van de alternatieve gebiedsontwikkeling is onderzocht of aanvullende bedrijvigheid in het gebied mogelijk is, specifiek voor de bedrijventerreinen Business Park Aviation Valley en TPE. Ruimtelijk gezien zou dit qua invulling kunnen passen in het noordelijke deel van het huidige luchthaventerrein, ongeveer vanaf de huidige passagiersterminal noordwaarts en in het verlengde van het bedrijventerrein aan de noord- en noordoostzijde. Daarmee zouden de bestaande en in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen met elkaar verbonden kunnen worden tot één geheel.

Op basis van (markt)analyses blijkt dat de vraag naar ontwikkelmogelijkheden voor bedrijven tot circa 2030 in Limburg voldoende kan worden ingevuld met het huidige aanbod. Rond dat momentum ontstaat er ruimte om een bedrijfsmatige ontwikkeling op het terrein van MAA te realiseren. Dit lijkt ver weg, maar ontwikkelen van een volledig nieuw terrein vergt enkele jaren en in geval van een toekomstscenario waarbij die luchthaven zou moeten sluiten zal dit waarschijnlijk meer tijd vergen.

Deze voorlopige conclusie betekent niet dat er in de uiteindelijke definitieve invulling enkel een bedrijventerrein mogelijk is. Ook een combinatie van andere functies kan worden overwogen. Om de definitieve invulling te bepalen zal, bij de keuze voor het 4^e toekomstscenario, dit nader onderzocht kunnen worden als onderdeel van een participatief traject.

Energie als alternatieve invulling voor het 4^e toekomstscenario

Het terrein zou gebruikt kunnen worden voor de energieopgave waar Nederland en Limburg voor staan met de opwek van duurzame energie. Doordat restricties vanuit de luchthaven wegvallen, zou dit wellicht plaats kunnen vinden middels bijvoorbeeld windmolens of op basis van een andere invulling. Momenteel is de invulling van energie op het terrein nog niet breed mogelijk. Zo zijn windmolens niet mogelijk in het gebied door veiligheidsrestricties.

Van belang is de mate van energieopwekking en de ruimtelijke verschijning. Het elektriciteitsnetwerk moet de opwek aankunnen (zie technische haalbaarheid) en ook zal het draagvlak een belangrijke rol spelen bij de kansrijkheid van een dergelijke ontwikkeling.

Natuur als alternatieve invulling voor het 4^e toekomstscenario

Naast wonen, bedrijvigheid en energie is ook onderzocht in hoeverre het gebied ingezet zou kunnen worden voor de realisatie van natuur. Limburg kent een uniek landschap en natuurgebieden met waardevolle natuur, die qua biodiversiteit uniek zijn in Nederland. De provinciale omgevingsvisie specificereert het belang van de instandhouding en de versterking van de biodiversiteit in Limburg. De Provincie heeft tot doel het realiseren van een robuust, grensoverschrijdend natuur- en waternetwerk van goede kwaliteit. De meeste Limburgse natuurgebieden, waaronder de Natura 2000-gebieden, vormen samen het Natuurnetwerk Limburg. Het beleid is gericht op het faciliteren en ondersteunen van de verbindings- en bufferfunctie voor aangrenzende gebieden van het Natuurnetwerk Limburg.⁷ De gebieden die bij het scenario voor de alternatieve gebiedsontwikkeling vrijkomen kunnen ingericht worden als natuur, en daarmee functioneren als bufferzone. Op deze wijze worden goede overgangen van het Natuurnetwerk met omliggende gebieden gerealiseerd en wordt er meer ruimte gegeven aan natuur en landschap.

Overige alternatieve invullingen voor het 4^e toekomstscenario

Naast woningen, bedrijvigheid, energie en natuur zijn ook nog andere functies denkbaar bij het 4^e toekomstscenario, een alternatieve gebiedsontwikkeling. Voorbeelden daarvan zijn invullingen omtrent sport, leisure of recreatie. Ook hiervoor geldt dat een participatief traject uitkomst moet bieden omtrent de haalbaarheid en wenselijkheid van een dergelijke invulling. In thema's zoals sport en recreatie is momenteel nog niet verdiept.

4.1.4 Kansen voor toerisme zijn lastig te onderbouwen

Luchthavens kunnen het toerisme beïnvloeden via het inkomend en uitgaand toerisme en via de geluidshinder. Op dit moment wordt MAA beperkt gebruikt door inkomend toerisme en hoofdzakelijk door uitgaande reizigers. TEFAF als exclusieve kunstbeurs is daarbij een bijzonder aandachtspunt. Ieder jaar landen hiervoor enkele honderden privéjets op MAA met bezoekers van deze kunstbeurs. Ook kan er een congresfunctie voorzien worden voor de luchthaven. De MKBA constateert echter dat er geen absolute conclusies over de potentiële welvaartseffecten getrokken kunnen worden. Onderzoek naar de effecten van geluidshinder van de luchtvaart op toerisme staat nog in de kinderschoenen. Er bestaat wel consensus in de literatuur dat geluid als gevolg van vliegverkeer over toeristische gebieden als hinderlijk wordt ervaren. Dit geldt voor bos en recreatiegebieden en overnachtingslocaties.⁸



4.2 Juridische haalbaarheid: opereren binnen de kaders van de vigerende wet- en regelgeving

Voor de juridische haalbaarheid van de toekomstscenario's is een scan gemaakt van de geldende wet- en regelgeving op nationaal en regionaal niveau.

4.2.1 Nationale wet- en regelgeving

Luchthavenbesluit benodigd bij de drie luchtvaartscenario's

De Wet luchtvaart vormt de wettelijke basis voor het vaststellen van luchthavenbesluiten, waarin alle luchtgebonden activiteiten van een luchthaven (startende en landende vliegtuigen) worden gereguleerd. Tot het moment dat een Luchthavenbesluit is vastgesteld, geldt de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht voor MAA. Deze regeling is op 1 januari 2014 in werking is getreden en reguleert onder meer de geluidscontouren.

⁷ Provinciale omgevingsvisie

⁸ MKBA, p. 73

Voor de daadwerkelijke realisatie van de drie luchtvaartscenario's is in alle gevallen een luchthavenbesluit nodig door het bevoegde gezag (ministerie van IenW⁹). Het proces¹⁰ bestaat uit een aantal stappen om tot een dergelijk besluit te komen, inclusief formele reactiemogelijkheden. Voor de aanvraag van het luchthavenbesluit worden een groot aantal onderzoeken uitgevoerd, die inzicht moeten geven in de maatschappelijke en economische effecten bij een verdere ontwikkeling van de luchthaven. De onderzoeken kijken naar de milieuaspecten (het geluidsniveau, de luchtkwaliteit, de stikstofdepositie) en naar de economische onderbouwing, waaronder de werkgelegenheid en de gevolgen voor de toeristische sector. Deze onderbouwing moet aantonen of de businesscase haalbaar is binnen de milieugebruiksruimte. In de aanvraag van het luchthavenbesluit wordt eveneens ingegaan op de 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 verwachting is dat de luchtvaartscenario's een vergelijkbare planning kunnen doorlopen. Zo vereist het 3^e toekomstscenario tot 2035 in elk geval een vergelijkbare baanlengte als het 1^e en 2^e toekomstscenario. De doorlooptijd om tot een besluit te komen is afhankelijk van eventuele bezwaarprocedures. In het 4^e toekomstscenario is een luchthavenbesluit niet aan de orde.

Het Rijk zal nog worden geconsulteerd over de toegevoegde waarde van MAA op nationaal niveau. Het resultaat van deze consultatie wordt meegenomen bij het Statenvoorstel.

Luchtvaart gaat verduurzamen, maar tempo is onzeker

In de Luchtvaartnota 2020-2050¹¹ zijn de randvoorwaarden vastgelegd waarbinnen de luchtvaart in Nederland zich de komende decennia kan ontwikkelen. Het kabinet wil een 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 als de sector zich heeft hersteld van de huidige pandemie geen vanzelfsprekendheid meer, maar zal moeten worden verdiend op basis van concrete maatregelen die genomen zijn voor hinderbeperking en verduurzaming.

Het kabinet is met de sectorpartijen aan de slag om het Akkoord Duurzame Luchtvaart uit te voeren. In 2030 moet de grondoperatie op de luchthavens volledig klimaatneutraal zijn en de CO₂-uitstoot op het niveau van 2005 zitten. In 2050 moet de uitstoot zijn gehalveerd en in 2070 op nul staan. Om deze afspraken te borgen komt er voor de luchthavens een CO₂-plafond. Het kabinet wil de (internationale) regels aanpassen zodat er meer mogelijkheden zijn om stillere en schonere vliegtuigen voorrang te geven en jaagt ook internationaal het gebruik van duurzame brandstoffen voor vliegtuigen, zoals biokerosine en synthetische kerosine aan. In 2030 moet verplicht 14 procent duurzame kerosine worden bijgemengd. De luchthaven is momenteel al bezig met een uitwerking hoe doelstellingen te behalen. Voor het halen van de doelstellingen omtrent het klimaatneutraal opereren op de grond, wordt ingezet op de elektrificatie van materieel en de bedrijfsvoering. Daarom zijn ook plannen in voorbereiding voor het realiseren van zonnevelden. Deze zijn daarmee ook onderdeel van de diverse toekomstscenario's.

De verduurzaming van de luchtvaart vindt hoe dan ook plaats, ook in het 1^e en 2^e toekomstscenario. Bij het 3^e toekomstscenario gaat de verduurzaming op MAA verder en sneller dan bij de eerste twee toekomstscenario's door eerder te anticiperen op elektrisch vliegen. Het huidige luchtruim en bijbehorende infrastructuur is op dit

⁹ De Provincie treedt als bevoegd gezag op, indien de luchthaven het predicaat 'regionale luchthaven van nationale betekenis' verliest.

¹⁰ Zie ook <https://www.defensie.nl/onderwerpen/luchthavenbesluiten/hoe-komt-een-luchthavenbesluit-tot-stand-procedure>

¹¹ De Luchtvaartnota is tijdens de demissionaire status van het kabinet controversieel verklaard en wordt binnenkort behandeld in de Tweede Kamer.

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. Ook dient er voldoende personeel en kennis beschikbaar te zijn, zoals gecertificeerde piloten en onderhoudspersoneel. Dit alles zorgt voor een grote onzekerheid over de timing en de snelheid van de implementatie van het 3^e toekomstscenario.

Gebruik van het luchtruim bij sluiting van de luchthaven

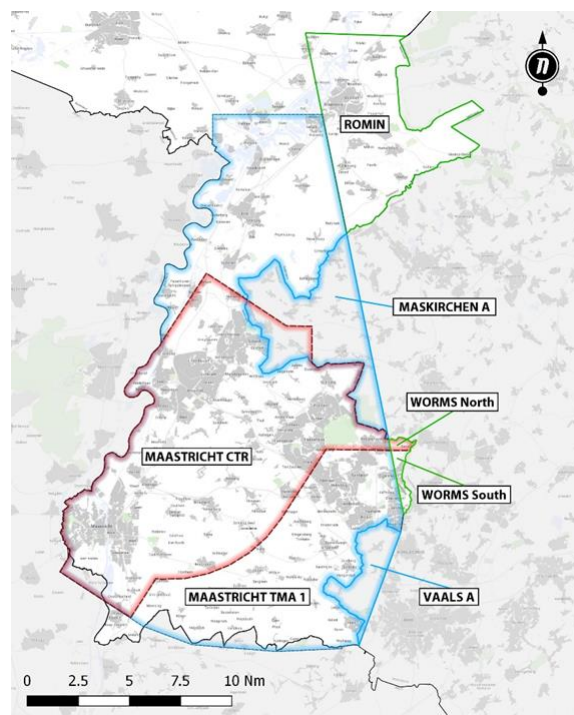
Het luchtruim is het gebied waar het luchtverkeer kan plaatsvinden. Dit luchtruim is internationaal gereguleerd op basis van geldende voorschriften uitgevaardigd door de ICAO, de internationale organisatie voor de burgerluchtvaart.

Het is aannemelijk dat bij een sluiting van de luchthaven de naderings- en vertrekroutes uit de luchtvaartpublicaties worden verwijderd tot een hoogte van 3.000 voet (Maastricht CTR, zie afbeelding). Op deze hoogte kan hoogstens recreatief vliegverkeer onder zichtomstandigheden de plek in het luchtruim innemen. De hoogte van 3.000 voet is te laag voor commercieel vliegverkeer, waaronder vliegverkeer van en naar Liège Airport.

Het luchtruim tussen de 3.000 en 10.000 voet (Maastricht TMA 1) is momenteel primair bedoeld voor vertrekkend en naderend verkeer voor MAA, maar wordt ook gebruikt door vertrekkend en naderend verkeer voor NATO Airbase Geilenkirchen. Voor gebruik van het luchtruim moet bovendien altijd toestemming worden gevraagd aan LVNL. Het is niet waarschijnlijk dat vliegverkeer van en naar andere luchthavens (anders dan de omsloten luchthavens) op regelmatige wijze van dit luchtruim gebruik zullen maken, als het luchtruim in zijn huidige opzet blijft bestaan qua routes en dienstverlening.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is het bevoegd gezag voor het deel van vluchtinformatiegebied boven Limburg. Alle wijzigingen van het luchtruim en routes moeten dan ook vooraf formeel door het ministerie worden goedgekeurd. Bij deze wijzigingen is consultatie van de omgeving een voorwaarde. Het luchtruim blijft te allen tijde Nederlands luchtruim en het bevoegd gezag voor luchtruim- en routewijzigingen blijft te allen tijde het Nederlandse ministerie; een eventuele delegatie van luchtverkeersleiding aan de Belgische luchtverkeersleiding zou nooit een vrijbrief zijn voor nieuwe vliegroutes boven Zuid-Limburg.¹²

Een eventuele sluiting van MAA zal niet automatisch leiden tot de overdracht van de luchtverkeersdienstverlening in het luchtruim boven Zuid-Limburg naar de Belgische luchtverkeersleiding. Een dergelijke overdracht is eventueel mogelijk met een overeenkomst tussen de betreffende luchtverkeersdienstverleners over grensoverschrijdende dienstverlening. Een dergelijke overeenkomst vereist echter instemming van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Daarnaast is het verboden om luchtverkeersdiensten te verlenen in het luchtruim zonder daartoe te zijn aangewezen of op grond van een LOA-artikel 5.14b Wet luchtvaart te zijn toegestaan.



¹² In het verlengde van de impact van het gebruik van het luchtruim op gehinderden en luchtkwaliteit is het mogelijk om een studie te starten naar optimaliseren van de huidige routes met behulp van GPS en waypoints.

Stikstofruimte

Het stikstofdossier is complex en continu onderhevig aan veranderende inzichten. Het ministerie van LNV heeft eerder gemeld¹³ dat MAA bestaande rechten heeft op grond van een aanwijzingsbesluit uit 1994. Deze toestemming is in 2004 vervangen door een gewijzigd aanwijzingsbesluit. Momenteel ligt er een vergunningaanvraag Wet natuurbescherming (Wnb) bij het ministerie van LNV (bevoegd gezag) gebaseerd op de bestaande rechten van de luchthaven. De exploitatie van de luchthaven en alles wat daarmee onlosmakelijk samenhangt wordt in dat kader integraal beoordeeld.

Voor alle toekomstscenario's geldt dat de stikstofdepositie binnen de verleende rechten moet blijven en/of dat een vernieuwde vergunning onder de Wet Natuurbescherming moet worden aangevraagd. Het is aan het bevoegd gezag (LNV) om te bepalen of dit ook het geval is met betrekking tot de luchtvaartscenario's.

Bij sluiting van de luchthaven treedt een andere situatie op, omdat de activiteiten niet meer luchtvaart gerelateerd zijn. Zo verschuift het bevoegd gezag van het ministerie van LNV naar de Provincie Limburg. De vrijgekomen stikstofruimte in dit toekomstscenario kan mogelijk niet automatisch gebruikt worden voor de realisatie van zonnepanelen of natuur. Dit vergt specifiek (stikstof)onderzoek, als over de definitieve invulling na het participatieve traject meer duidelijkheid is. Tegen die tijd zal zeer waarschijnlijk ook de wet- en regelgeving over stikstofdepositie geactualiseerd zijn.

Staatssteun

Er moet per toekomstscenario een afweging gemaakt worden over de inzet van middelen, over de voorgenomen investeringen, maatregelen en bijdragen van de overheid. Hierbij moet ook bekeken worden of er staatssteun aan de orde is. Bij de integrale kredietvoorstellen zal een staatssteuntoets derhalve onderdeel van de besluitvorming over de toekomst van Maastricht Aachen Airport zijn. Wanneer er sprake is van staatssteun moet de steun bij de Europese Commissie worden gemeld ter goedkeuring. Daarbij wordt de steunmaatregel beoordeeld op grond van het staatssteunbeleid van de Commissie.

4.2.2 Regionale wet- en regelgeving

Vigerende bestemmingsplannen

Beoordeeld is of een herziening van het geldend planologische kader noodzakelijk is om de vier toekomstscenario's te kunnen implementeren. Ten behoeve van de genoemde beoordeling zijn de beoogde ontwikkelmogelijkheden als beschreven in de toekomstscenario's globaal getoetst aan het geldende planologische kader (bestemmingsplannen). Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkelmogelijkheden als benoemd in de toekomstscenario's passen binnen het geldende kader, met uitzondering van het 4^e toekomstscenario. Dit toekomstscenario vraagt om een volledige herziening van het kader met de gemeente Beek als bevoegd gezag.

De alternatieve gebiedsontwikkeling heeft potentieel ook effecten op bestemmingsplannen buiten het plangebied. Door het verdwijnen van de luchthaven in dit scenario, vallen ook diverse hinder- en veiligheidszones weg. Daardoor ontstaan er planologisch gezien ook kansen in gebieden om de luchthaven heen. Deze kansen liggen bijvoorbeeld in realisatiemogelijkheden van functies die eerder niet mogelijk waren, of in aangepaste bouwhoogtes.

¹³ Ministerie van LNV, Handhavingsbesluiten Wet natuurbescherming met betrekking op nationale luchthavens, 2 april 2020

Raakvlakken met provinciaal inpassingsplan (PIP) Proefdraaien

Het provinciaal inpassingsplan (PIP) Proefdraaien verankert de geluidzone van MAA. De omgevingsvergunning voor milieu (milieuvergunning) van MAA 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, vraagt MAA een nieuwe omgevingsvergunning aan. 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 provinciaal inpassingsplan (PIP). Vliegtuiglawaai (het geluid van startende en landende vliegtuigen) wordt overigens niet via deze geluidzone geregeld, maar wordt geregeld via de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht.

De geluidzone in het PIP geeft aan hoe groot de geluidruimte voor de grondgebonden activiteiten van MAA is. 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, 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 worden als voorwaardelijk aan de milieuvergunning gekoppeld. De kosten van de maatregelen zijn voor rekening van de initiatiefnemer (MAA). Deze kosten zijn, conform toezegging 8923, opgenomen in het financieel overzicht.

Planschade en nadeelcompensatie

Ook wanneer de overheid handelt of een besluit neemt op basis van een goede belangenafweging en zonder een regel te overtreden, kan dit burgers of bedrijven in de knel brengen. Zo kan de uitbreiding van de luchthaven economische voordelen met zich mee brengen, terwijl bijvoorbeeld de waarde van de woningen in de omgeving daalt. In zulke gevallen kunnen burgers en bedrijven aanspraak maken op een tegemoetkoming in de schade. In de huidige regelgeving zijn twee mogelijkheden verankerd op basis waarvan een verzoek tot schadevergoeding kan worden ingediend, te weten: Planschade en nadeelcompensatie.

- **Planschade:** Planologische besluiten van de overheid kunnen schade veroorzaken. Bij planschade gaat het om schade in de vorm van inkomensderving of waardevermindering van een onroerende zaak. Om in aanmerking te komen voor vergoeding, moet de schade zijn veroorzaakt door een onherroepelijk planologisch besluit.
- **Nadeelcompensatie:** Burgers en bedrijven kunnen in aanmerking komen voor nadeelcompensatie als er sprake is van schade door overheidshandelen die niet het gevolg is van een planologisch besluit. De schade die wordt geleden is ontstaan door onrechtmatig handelen van de overheid.

Het risico op planschade is ten behoeve van de vaststelling van de geldende planologische besluiten getoetst. De conclusie is dat dit risico klein is. Uitgangspunt bij de toekomstscenario's 1, 2 en 3 is dat de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen als beschreven in de toekomstscenario's passen in het geldende planologische kader, waardoor derhalve het risico op planschade klein is. Het 4^e toekomstscenario vraagt om een aanpassing van het planologisch kader. Voor de uiteindelijke invulling van het 4^e toekomstscenario zal een planschaderisico-analyse onderdeel uit moeten maken van de beoogde beoordeling van de haalbaarheid van de ontwikkeling.



4.3 Organisatorische haalbaarheid

4.3.1 Overzicht van rollen en bevoegdheden

Er is een breed scala aan stakeholders betrokken bij MAA. De Provincie is primair belanghebbende als aandeelhouder en vervult een veelheid aan rollen, waaronder procesmanager, bevoegd gezag, financier en

partner (aandeelhouder). Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag voor de luchtgebonden activiteiten van MAA. MAA bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Beek. Gemeente Beek is daarmee het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning van de luchthaven en stelt het bestemmingsplan van het gebied op. In de bijlage 'Overzicht stakeholders' worden de formele rollen van de betrokken stakeholders van de luchthaven verder uiteengezet.

4.3.2 Impact op de MAA-organisatie

Onderkend dient te worden dat de huidige organisatie op en rondom de luchthaven (MAA BV en MAABI BV) onvoldoende geëquipeerd is om haar taken uit te voeren en doelstellingen te behalen. Dit komt duidelijk naar voren als het gaat over het asset-management (grond, gebouw en infra). Door de onzekere periode van de afgelopen decennia is de organisatie steeds kleiner geworden en zijn de middelen om goed assetmanagement uit te voeren tot een minimumniveau afgeschaald. Momenteel draagt slechts 1,8 fte de verantwoordelijkheid hiervoor. Voor het tot uitvoering kunnen brengen van de (doelstellingen behorende bij de) toekomstscenario's is een organisatie die hiertoe in staat is een voorwaarde. Daarom is in de kostenbegroting rekening gehouden met het uitbreiden van de capaciteit bij MAABI BV. Hierbij is rekening gehouden met een model op dit gebied zoals gehanteerd wordt door de Schiphol Group, uitgaande van een luchthaven met een regionale schaal. In het 1^e en 2^e toekomstscenario gaat het in totaal om een omvang van circa 5 fte (MAABI BV). De organisatie van MAA BV groeit mee met de ontwikkeling van de vliegbewegingen (zowel pax als cargo).

Toekomstscenario 3 vraagt om aanvullende expertise die randvoorwaardelijk is om dit toekomstscenario tot uitvoering te kunnen brengen. Denk hierbij aan capaciteit, kennis en kunde op het gebied voor elektrische laadinfrastructuur en VTOL vliegafhandeling en Air Traffic. Dit vergt extra personeel om strategisch in te kunnen spelen op de innovatie ontwikkeling in de luchtvaart, aanvullende inzet voor de projecten die hieruit voortkomen én inzet op het gebied van acquisitie en communicatie. Onderdeel van toekomstscenario 3 is het aantrekken van innovatie-bedrijven en luchtvaartmaatschappijen om als pilot de innovatieve luchtvaart op MAA te kunnen verkennen. Voor acquisitie en communicatie is, net als voor personele inzet, een structureel jaarlijks budget gereserveerd in de doorrekening van de toekomstscenario's.

Door rekening te houden met aanvullende personeelskosten zullen de verhoudingen tussen de aandeelhouder en haar onderneming(en) ook eerder kunnen worden genormaliseerd. De provinciale organisatie kan dan beter in staat worden gesteld om haar rol als aandeelhouder vorm te geven.

In het 4^e toekomstscenario komt de verantwoordelijkheid voor afbouw en sanering van de luchthaven bij de Provincie te liggen. Uitgangspunt is dat de huidige deelnemingen die verantwoordelijk zijn voor de luchthavenexploitatie worden geliquideerd. De Provincie wordt als eigenaar van de ondergrond initiatiefnemer voor een nieuwe ontwikkeling. Daarbij wordt aangenomen dat deze invulling tot stand komt vanuit de Limburgse opgaven en in samenwerking met de gemeente(n) en de omwonenden. De wijze waarop de governance hieromtrent wordt ingericht vergt nog nadere uitwerking. Aannemelijk is dat er een grondexploitatie dient te worden vastgesteld ten behoeve van de alternatieve gebiedsontwikkeling. Indien dit een provinciale grondexploitatie wordt, zijn hieromtrent diverse richtlijnen en regels opgesteld vanuit de BBV (Besluit Begroting en Verantwoording).

4.3.3 Governance

De Provincie is eigenaar van het vliegveld, maar vervult in het kader van verantwoordelijkheden impliciet altijd een rol in het publieke domein en wordt aangesproken op het behartigen van publieke belangen. Het is op zich begrijpelijk dat in een turbulente tijd waarin het voortbestaan van het vliegveld in geding was, de aandeelhouder een dominante rol vervulde in vele aspecten van beleid en operationele zaken met betrekking tot MAA. Het is daarom van belang zo snel mogelijk over te gaan tot normale vennootschappelijke verhoudingen en deze te borgen.

Voor een gezonde, gestructureerde organisatie die optimaal kan opereren, inclusief normale vennootschappelijke verhoudingen, is het aanbevolen om de governance structuren te vereenvoudigen en flexibel genoeg in te richten om in de toekomst in te kunnen spelen op relevante ontwikkelingen. Deloitte heeft aanbevelingen gedaan op basis van welke criteria een nieuwe inrichting tot stand zou kunnen komen. Dit betreft:

- Flexibiliteit (ten behoeve van integrale sturing). Een BV-structuur geeft volgens Deloitte optimale flexibiliteit.
- Doorzettingsmacht (ten behoeve van integrale sturing). Van belang is dat één partij de meerderheid heeft van de aandelen waarbij een en ander goed geregeld is in statuten en aandeelhoudersovereenkomsten. Deloitte doet daarbij enkele inhoudelijke voorstellen om de governancestructuur te versimpelen (zoals het opheffen van NV ALTMAA).
- Macht en tegenmacht in balans (ten behoeve van nominaliseren relaties). Deloitte constateert dat dit onderdeel geoptimaliseerd kan worden met een onafhankelijke RvC die toeziet op de "topholding" NV HBLM. De entiteiten daaronder vallen dan onder de verantwoordelijkheid van de topholding die wordt gecontroleerd door de RvC. De aanbeveling is om daarmee de sturing te concentreren en de checks & balances "bovenin" de holding vorm te geven.
- Transparant en uitvoerbaar (in het kader van opschonen en stroomlijnen). De aanbeveling is om te werken met minder vennootschappen meer eenheid en objectieve sturing en toezicht.

In de (concept-)grond- en vastgoedstrategie staan aanbevelingen om de governancestructuren te vereenvoudigen. Daarbij ligt de focus op de (governance)voorwaarden om grond- en vastgoed optimaal te implementeren in de organisatie. Voorstel is om een goed geïntegreerde organisatie op te richten langs de twee assen van "Operations" en "Assets". Dit maakt de luchthaven in het algemeen slagvaardiger door een professionaliseringsslag op deze twee gebieden. Met name op "assetsvlak" (vastgoed en infrastructuur), kan de luchthaven haar eigendommen optimaal exploiteren, ontwikkelen en beheren. Daarmee kan grond en vastgoed bijdragen aan het resultaat van de luchthaven.

Gesprekken Schiphol

Een potentieel belangrijke factor die de organisatie(structuur) rondom de luchthaven kan wijzigen is de verkenning die gestart is met de Schiphol Group over nadere samenwerking. Voor een regionale luchthaven is het een meerwaarde om in ieder geval te kunnen samenwerken op het gebied van beschikbare kennis en kunde. Een recent voorbeeld hiervan is de samenwerking die MAA BV en MAABI BV gezocht hebben met de Schiphol Groep als het gaat om de baanrenovatie. Een dergelijk project bevat zodanig specifieke expertise dat deze slechts bij een beperkt aantal mensen in Nederland aanwezig is.

De raad van commissarissen van MAA BV is eind 2021 het gesprek aangegaan met de Schiphol Groep om nadere samenwerking te verkennen. Daartoe is begin 2022 een geheimhoudingsverklaring (NDA) getekend om op holdingniveau informatie uit te wisselen. Partijen onderzoeken momenteel of (nauwere) samenwerking mogelijk is op het gebied van de luchthavenexploitatie, op het gebied van commercie en/of op het gebied van grond- en vastgoedontwikkeling(en). Hierbij wordt tevens verkend of een (aandelen)participatie van Schiphol in Maastricht Aachen Airport voor beide partijen wenselijk is.

De luchthaven is op de hoogte gebracht van de planning omtrent de provinciale besluitvorming over de toekomst van MAA. Zij nemen de mijlpalen in de besluitvorming mee in het traject met Schiphol. Er wordt toegewerkt om nog vóór het indienen van het Statenvoorstel (medio april 2022) een beginselakkoord te hebben. Bij voorkeur met een standpunt van beide partijen per toekomstscenario, zodat Provinciale Staten dit ook in hun beraadslagingen op weg naar 3 juni kunnen meewegen. De definitieve uitwerking zal pas na besluitvorming op 3 juni kunnen plaatsvinden.

Met betrekking tot het vervolg geldt dat het college van Gedeputeerde Staten aan de raad van commissarissen van MAA BV gevraagd heeft om het college van Gedeputeerde Staten actief op de hoogte te houden van de voortgang van de verdere gesprekken, zodat Provinciale Staten waar nodig tussentijds en tijdig geïnformeerd kunnen worden.



4.4 Technische haalbaarheid

4.4.1 Fysieke inpassing

Eerder is het geldend planologisch kader in dit hoofdstuk beschreven. Voor het planologisch kader dient onderzocht te worden of de beoogde ontwikkeling in een toekomstscenario fysiek inpasbaar is in de omgeving. In het 1^e toekomstscenario zal de bebouwing toenemen langs de A2-zone, evenals aan de oostzijde. De beoogde concentratie van de vrachtafhandelingen aan de oostzijde en de passagiersactiviteiten aan de westzijde is passend. Het 2^e toekomstscenario is eerder al neutraal beoordeeld.

Het 3^e toekomstscenario leidt in de loop der jaren tot meer grootschalige ruimtelijke wijzigingen binnen het luchthaventerrein en direct daaromheen. De fysieke inpassing van bijvoorbeeld nieuwe bedrijvigheid en de start- en landingszone voor het verticaal kunnen opstijgen en landen van elektrische toestellen zal moeten worden ingepast op basis van de daarbij behorende uitgangspunten en randvoorwaarden. Ditzelfde geldt voor de afhandelingsmogelijkheden en de bijbehorende onderhoud- en opstel mogelijkheden. Ook vraagt het opladen van elektrische toestellen ruimte op een locatie waar ook relatief optimaal een aansluiting op het middenspanning- of hoogspanningsnet mogelijk is. De verwachting is dat dit fysiek niet tot onmogelijkheden zal leiden.

Ook het 4^e toekomstscenario vraagt zowel voor de tijdelijke invulling als voor de definitieve invulling een toets op de fysieke realiseerbaarheid. De verwachting is dat dit niet tot onmogelijkheden zal leiden.

4.4.2 Uitvoeringsplanning

Ieder toekomstscenario bevat risico's. De eerder geschetste mijlpalen per toekomstscenario zijn indicatief en onderhevig aan vertragingen door verschillende factoren, zoals hiervoor reeds geschetst. De ontwikkeling van scenario 1 en 2 is vooral afhankelijk van de (economische) ontwikkeling van de luchtvaart. In het 3^e toekomstscenario wordt een nieuwe vervoersmodaliteit opgezet, wat zorgt voor onzekerheid in relatie tot de uitvoeringsplanning. Zo zijn tijdige certificering en beschikbaarheid van de duurzame toestellen een onzekerheid. Het tot stand brengen en rendabel exploiteren van een fijnmazig netwerk van elektrisch vliegen moet nog volledig ontwikkeld worden. Het aanleggen van laadinfrastructuur voor duurzaam vliegen moet daarbij dan tijdig worden gerealiseerd, nog voordat dit wellicht financieel rendabel is. Het 4^e toekomstscenario bevat in relatie tot de uitvoeringsplanning een grote onzekerheid met de mate van verontreiniging van de bodem. Ook kan een participatief traject tijd kosten. Daarbij geldt dat de gemeente bevoegd gezag is en het nu nog lastig is te schatten is in hoeverre de gemeente openstaat voor een grootschalige ontwikkeling, waarbij het terrein in een keer volledig wordt ingericht.

4.4.3 Netcapaciteit

Recent heeft het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) laten weten dat de netcapaciteit in Nederland een beperkende factor blijft spelen in de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving¹⁴. Ook de toekomstscenario's zijn afhankelijk van de geboden netcapaciteit door netbeheerder (Enexis). Voor het 1^e en 2^e toekomstscenario is de prognose dat er de komende jaren zonnevelden worden gerealiseerd met een totale opwekcapaciteit rond de 10 MW. Beoogd is dat deze investeringen worden gedaan om duurzaamheidsdoelstellingen te behalen. Daarom is het van belang om te duiden dat zonnevelden in de wintermaanden minder energie zullen leveren dan in de zomermaanden. Hierdoor is het aannemelijk dat er ook netcapaciteit benodigd is, los van de opwek uit zonnevelden. Voor het 3^e toekomstscenario wordt dit, in verband met de energiebehoefte voor elektrisch vliegen, uitgebreid tot circa 15 MW op basis van de ruimtelijke kansen die er liggen op eigen terrein. In het 4^e toekomstscenario is de geprognostiseerde opwek circa 90 MW, wat betekent dat er voor dit toekomstscenario een Tennetaansluiting nodig is. Het nabijgelegen Chemelot zal tussen 2029 en 2032 een aansluiting op het 380kV net krijgen via het onderstation op Graetheide. Zowel Tennet als Enexis plannen de komende jaren deze uitbreiding(en) op het net.

Voor alle toekomstscenario's geldt dat de beoogde capaciteit momenteel nog niet is opgenomen in de Regionale Energie Strategie (RES). Dit is voorwaardelijk om deze zonnevelden te kunnen realiseren. Voor de (benodigde) omvang van het 1^e, 2^e en 3^e toekomstscenario is er op dit moment voldoende capaciteit op het net in deze omgeving, al staat deze ook hier onder druk. Voor het 4^e toekomstscenario geldt dat de opwek van een zodanige omvang is dat het mogelijk is dat, in combinatie met andere projecten in de omgeving van Beek, een situatie ontstaat waarin substantiële uitbreidingen op het net nodig zijn. De realisatie hiervan zal enkele jaren in beslag nemen. Dat betekent dat qua fasering deze ontwikkeling vertraging zou kunnen oplopen.

¹⁴ Periodieke update over de schaarse transportcapaciteit op het elektriciteitsnet, ministerie van EZK, 8 februari 2022



4.5 Financiële haalbaarheid

Ten behoeve van de uitvoerbaarheid van de diverse toekomstscenario's zijn financiële doorrekeningen gemaakt. Deze doorrekeningen, toegelicht in dit hoofdstuk, geven inzicht in de financiële gevolgen van de verschillende toekomstscenario's. Feit blijft dat het gaat om prognoses en dat hieromtrent altijd onzekerheid bestaat. Dit blijkt ook uit de eerdere paragrafen in het kader van de haalbaarheid, risico's en kansen. Potentieel kunnen ogenschijnlijk kleine veranderingen, zoals bijvoorbeeld aanpassingen in het belastingstelsel (landelijke CO₂-tax) of in de ruimtelijke regelgeving, leiden tot grote consequenties financieel gezien. Zeker voor regionale luchthavens is bijvoorbeeld het wegblijven van een operator (of de komst ervan) cruciaal voor de financiële resultaten van de luchthaven. In onderstaande paragrafen wordt allereerst de aanpak van de financiële doorrekeningen beschreven. Vervolgens lichten we de belangrijkste uitgangspunten en aannames bij de berekeningen toe. Daarna worden de financiële cijfers gepresenteerd. Eerst voor de toekomstscenario's waarbij de luchthaven open blijft. Vervolgens voor de alternatieve gebiedsontwikkeling. Tot slot wordt een eerste inzicht gegeven in de dekkingsmogelijkheden van de toekomstscenario's. Dit wordt in het Statenvoorstel nader uitgewerkt.

De cijfers zoals gepresenteerd geven inzicht in de financiële gevolgen van de verschillende toekomstscenario's. Zoals aangegeven gaat het hierbij om prognoses. De gepresenteerde cijfers zijn dus geen absolute bedragen, maar geven een beeld van de financiële impact (per toekomstscenario). De cijfers van de doorrekeningen zijn daarmee dus richtinggevend. Geadviseerd wordt om deze te lezen middels een bandbreedte. De cijfers zijn zo goed als mogelijk onderbouwd. Op onderdelen betreft dit een raming die past bij een initiatieffase van een project. Dit geldt met name voor de (project)investeringen die nodig zijn (met uitzondering van de renovatie van de start- en landingsbaan) voor de toekomstscenario's waarbij de luchthaven openblijft én voor de kostenramingen die zijn gemaakt voor het toekomstscenario van de alternatieve gebiedsontwikkeling. Deze onderdelen zijn nog niet uitgewerkt in een ontwerp of bestek. In dit vroege planstadium zijn onzekerheden nog groot en wordt veelal gerekend op basis van kengetallen en ervaringscijfers. Om nauwkeuriger te kunnen ramen is nadere planuitwerking benodigd, net als diverse (vervolg)onderzoeken.

4.5.1 Achtergrond

De doorrekening van het financiële resultaat kan op meerdere manieren worden vormgegeven en kan vanuit meerdere optieken worden gezien. Zo zijn de balans en winst- en verliesrekening van de luchthaven (op integraal niveau middels NV HBLM c.q. voor MAA BV & MAABI BV) bijvoorbeeld van wezenlijk belang voor toekomstscenario's 1, 2 en 3. In deze rapportage is ervoor gekozen om voor deze toekomstscenario's de financiële consequenties te bekijken vanuit de provinciale optiek (als eigenaar van de luchthaven en het terrein). Daarvoor zijn 2 benaderingen van belang:

1. **De cashflowbenadering:** Dit geeft de liquiditeitsbehoefte per toekomstscenario weer. Om hier een realistisch beeld van te krijgen worden de kasstromen (cashflow) van 2022 tot en met 2035 gepresenteerd. Deze benadering geeft inzicht in de uitgaven (cash-out) en inkomsten (cash-in) in deze periode. Deze uitgaven en inkomsten bestaan uit de brutowinst van de onderneming die voortkomen uit de luchthavenexploitatie, maar ook uit de benodigde (vervangings)investeringen en het beheer en onderhoud dat hieromtrent benodigd is. Deze benadering geeft direct inzicht in de liquiditeitsbehoefte.
2. **De exploitatiebenadering¹⁵:** Deze benadering sluit aan op de (provinciale) begrotings- en verantwoordingssystematiek. Middels deze benadering wordt, net als bij de cashflowbenadering, inzicht gegeven in de brutowinst van de luchthaven. Investeringen worden geactiveerd op de balans en vervolgens op basis van (economische) levensduur afgeschreven. Doordat deze methode aansluit bij de provinciale

¹⁵ Deze benadering kan ook gezien worden als de baten- lasten benadering. Het is belangrijk hierbij te vermelden dat niet alle kosten "geactiveerd" kunnen worden.

begrotingssystematiek kan deze methode worden gebruikt om inzicht te verkrijgen in de consequenties voor de provinciale begroting.

In onderstaand kader staat het verschil tussen deze twee benaderingen nader uitgelegd.

Beide benaderingen worden richting het Statenvoorstel inzichtelijk gemaakt. Dat wordt gedaan middels het presenteren van de resultaten van beide benaderingen tot en met 2035. Zo kunnen de financiële cijfers goed vergeleken worden met de publieke waarden, de kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) en de transitiepaden behorende bij de toekomstscenario's. Om een beeld te geven van het structurele resultaat (na de transitieperiode) wordt inzicht gegeven in beide benaderingen voor het jaar 2035. Dit representeert de jaarlijkse exploitatie zoals die er vanaf 2035 uit kan zien.

In het 4^e toekomstscenario, de alternatieve gebiedsontwikkeling, ligt de focus op de cashflowbenadering.¹⁶ Dit toekomstscenario is financieel-technisch (c.q. administratief) niet te vergelijken met de andere toekomstscenario's. Door sluiting zal MAA als bedrijf ophouden te bestaan en ontstaat een project omtrent de alternatieve gebiedsontwikkeling. Hiervoor zal projectfinanciering plaatsvinden en daarvoor is vooral de cashflow van belang.

Financieringsbehoefte versus effect op de provinciale begroting

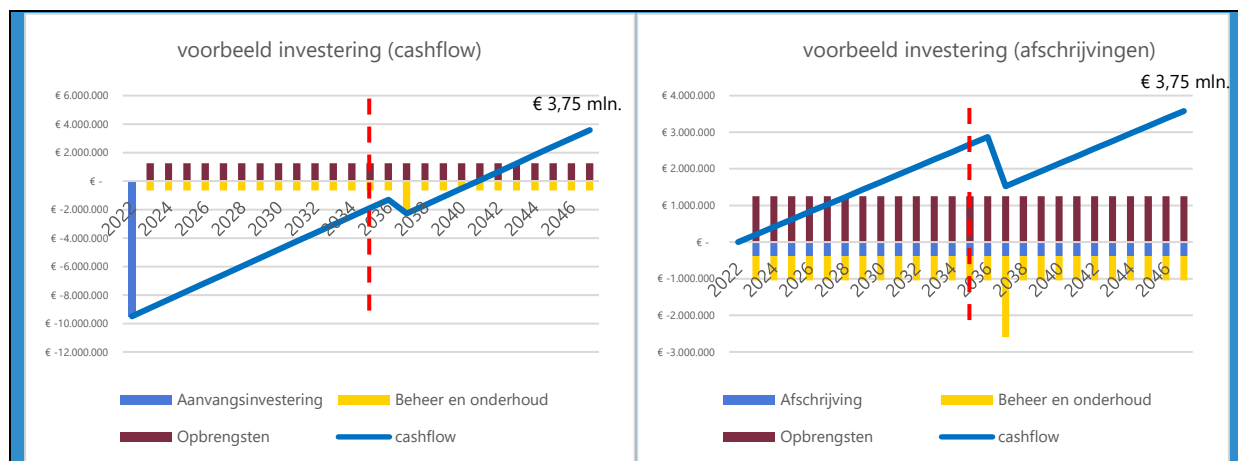
De cashflowbenadering geeft inzicht in inkomsten en uitgaven en dus in liquiditeitsbehoefte. Deze methode geeft een belangrijk inzicht, namelijk hoeveel geld er nodig is om het toekomstscenario tot uitvoering te (kunnen) brengen. De exploitatiebenadering geeft inzicht in de kosten en opbrengsten en is boekhoudkundig van belang. Deze benadering houdt rekening met het feit dat bepaalde investeringen een lange levensduur en daarmee een langjarig verdienvermogen hebben.

Het verschil tussen de twee benaderingen is inzichtelijk te maken aan de hand van een voorbeeldinvestering waarbij in beide benaderingen de gehele looptijd uiteindelijk gelijk is. In onderstaande grafieken is dit uitgewerkt. Uitgangspunt in dit voorbeeld is een investering met een economische levensduur (afschrijvingstermijn) van 25 jaar en een restwaarde van € 0,-. Jaarlijks worden er opbrengsten (c.q. inkomsten) gegenereerd. Daartegenover staan kosten (c.q. uitgaven) voor beheer & onderhoud. In jaar 15 is er sprake van eenmalig groot onderhoud. Bij de cashflowbenadering is te zien dat er in het eerste jaar meteen een grote uitgave wordt gedaan; de "aanvangsinvestering". Vervolgens wordt deze investering gedurende de looptijd "terugverdiend" met uiteindelijk een positief resultaat van € 3,75 mln.

Bij de exploitatiebenadering wordt de aanvangsinvestering "geactiveerd" en over 25 jaar afgeschreven. Hiermee ontstaan er kosten (maar geen uitgaven). In combinatie met de opbrengsten, het beheer en (groot) onderhoud, is het eindresultaat in deze methode op het eind van de economische levensduur ook € 3,75 mln. Dit komt doordat de aanvangsinvestering in 25 gelijke stukjes wordt meegenomen als kosten. Bij de cashflowbenadering wordt de aanvangsinvestering eenmalig als uitgaven meegenomen, omdat het een eenmalige uitgave is. De overige bedragen zijn elk jaar gelijk (ongeacht de methode).

In deze rapportage ligt de focus op de periode tot en met 2035. De doorrekeningen zijn daar ook op gebaseerd. Hierdoor ontstaan er (in 2035) verschillen tussen de cashflowbenadering en exploitatiebenadering. In onderstaande grafieken is te zien dat de investering bij de cashflowbenadering nog een negatief saldo kent, terwijl er bij de exploitatiebenadering al sprake is van een positief saldo. Doordat er doorrekeningen worden gemaakt tot en met 2035 is er op dat moment dus een verschil tussen beide benaderingen. Het is van belang dit verschil in ogenschouw te houden.

¹⁶ Grofweg geldt hierbij dat indien de huidige boekwaarde van de luchthavenassets wordt afgewaardeerd de exploitatiebenadering ontstaat



De praktijk is bovendien complexer dan bovenstaand voorbeeld. Diverse investeringen lopen door elkaar heen met ieder hun eigen (economische) levensduur en dus afschrijvingstermijn. Sommige investeringen zijn in het verleden al gedaan en andere zijn nog voorzien in de toekomst. Voor de investeringen uit het verleden (voor 2022) zijn de uitgaven (cash-out) al gedaan en deze zijn dus niet (direct) te herleiden in de cashflowbenadering (de zogenaamde aanvangsinvestering is al gedaan) voor de periode 2022-2035. De kapitaallasten c.q. afschrijvingen van deze investeringen drukken echter nog op de toekomstige begrotingen totdat deze volledig zijn afgeschreven. Ook hierdoor ontstaat in de praktijk een belangrijk verschil tussen deze twee benaderingen.

Elke financiële doorrekening is gebaseerd op aannames en uitgangspunten. Deze zijn direct van invloed op de geprognostiseerde financiële eindresultaten. De belangrijkste aannames en uitgangspunten (per toekomstscenario) zijn:

- Op basis van de te verwachten passagiersaantallen en tonnages vrachtafhandeling is voor toekomstscenario's 1, 2, en 3, de EBITDA (c.q. brutowinst) van de luchthavenexploitatie inzichtelijk gemaakt. Deze aantallen zijn gebaseerd op economische verwachtingen en komen overeen met de uitgangspunten van de MKBA. Daarmee ontstaat een transitiepad richting het eindbeeld.
- Voor toekomstscenario's 1, 2 en 3 geldt dat er door het transitiepad gedurende de looptijd investeringen moeten worden gedaan om deze aantallen passagiers en tonnages vracht te kunnen afhandelen. Hierbij is het uitgangspunt dat er investeringen worden gedaan (ten behoeve van de exploitatie) als er een grens van aantallen passagiers of tonnages vracht wordt bereikt. In de praktijk geldt dat op dit moment bekeken zal worden of de daadwerkelijke investering zich ook loont (enkel met zicht op structurele toename in vrachtafhandeling zal er bijvoorbeeld een nieuwe cargoloods worden gebouwd). De specifieke investeringen en het moment waarop deze conform de doorrekeningen plaatsvinden staan weergegeven in onderstaande tabel. De getallen representeren het toekomstscenario waarvoor de investering van toepassing is en zijn geprojecteerd in het jaartal/de tijdsperiode waarin de kosten begroot zijn.

Overzicht investeringen toekomstscenario's met luchthaven														
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Baanrenovatie (inclusief intersecties)		1,2,3												
Taxibaan W			1,2,3											
Platform B			1,2,3											
Overige infra (taxibanen en platforms)				1,2,3										
Cargoloads fase II					1,2									
Opstelplaats vracht (nieuw)					1,2									
Uitbreiding passagiersterminal								1						
Nieuwe parkeervoorziening (P7)	1,2,3													
Aanvullende parkeerplaatsen (gestapeld)										1				
Duurzaamheidsinvestering (Energie-grid)			3				3							
Aanleg zonnepanelen			1,2,3		1,2,3		3							

Tabel 1 – Overzicht investeringen toekomstscenario's met luchthaven

- Voor toekomstscenario's 1, 2 en 3 is rekening gehouden met het benodigde onderhoud en beheer van (nieuwe en reeds in bezit zijnde) assets.
- Voor toekomstscenario's 1, 2 en 3 zijn de doorrekeningen gebaseerd op de luchthavenexploitatie. Aanverwante ontwikkelingen, kostenposten of opbrengsten, zoals gebiedsontwikkelingen die tot stand kunnen komen door de luchthaven, zijn (met enkele uitzondering) geen onderdeel van de doorrekening. Voor toekomstscenario 4 geldt dat de luchthaven reeds in 2023 gesloten wordt. Uitgangspunt is dat het luchthaventerrein vervolgens in zijn geheel wordt geamoveerd en gesaneerd. Dit betekent dat panden worden gesloopt, de infrastructuur wordt weggehaald en de funderingen worden aangevuld met schone grond. Ook wordt de bodem gesaneerd. Hierdoor ontstaat er een (zo goed als) bouwrijp terrein dat gereed is voor haar volgende functie.
- Voor toekomstscenario 4 is op basis van marktanalyses verkend welke toekomstige functies mogelijk zijn op het terrein. In de doorrekening is vooralsnog uitgegaan van een tijdelijke invulling van 50% natuur en 50% energie. Deze functies zijn ter indicatie doorgerekend, waarbij er ook rekening is gehouden met de benodigde plan- en voorbereidingskosten. De gemeente Beek is bevoegd gezag voor de daadwerkelijke invulling.
- Qua planning is uitgegaan van de volgende prognoses voor toekomstscenario 4 als de tijdelijke invulling van 50% natuur en 50% energie als uitgangspunt wordt gehanteerd.

Overzicht planning alternatieve gebiedsontwikkeling															
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
Plan- en voorbereidingskosten					4										
Sluitingskosten (sociaal plan e.d.)		4													
Claims bedrijven		4													
Sloop en sanering		4													
Aanleg natuur						4									
Beheer natuur						4									
Verhuur grond ten behoeve van zonnepanelen					4										

Tabel 2 – overzicht planning alternatieve gebiedsontwikkeling

Ook hieromtrent geldt dat middels een participatief traject de definitieve invulling bepaald zal worden. Het is aannemelijk dat de plan- en voorbereidingstijd hierdoor langer zal duren.

- De cijfers worden nominaal gepresenteerd (dus zonder rekening te houden met veranderende inflatie of kosten en opbrengstenstijgingen) uitgedrukt in de doorrekening. Dit conform het rapport van Decisio, dat is toegevoegd als bijlage. In de praktijk dient rekening gehouden te worden met kosten- en opbrengstenstijgingen in de toekomst. Ook zijn aanvullende rentekosten (bij externe financiering) te verwachten. Zowel de inflatiecorrectie (het totaalsaldo van opbrengstenstijging minus kostenstijging), als ook een rentecomponent zijn globaal doorgerekend en separaat inzichtelijk gemaakt.

Voor een nader overzicht van aannames en uitgangspunten en de cijfermatige achtergrond, wordt verwezen naar de bijlage 'Financiële haalbaarheid uiteengezet'.

4.5.2 Financiële doorrekening toekomstscenario's – Doorgaan met luchthaven

In onderstaande overzichten wordt de EBITDA getoond. Dit betreft de winst voor aftrek van rentekosten, belastingen, afschrijvingen en afboekingen (ook wel de operationele of brutowinst genoemd). Deze brutowinst komt voort uit de luchthavenexploitatie (afhandeling passagiers en vracht). Daarbij wordt ook het (netto) saldo gepresenteerd van de benodigde zonnepanelen. Deze zijn voor de luchthavenexploitatie nodig om haar CO2 doelstellingen (en wettelijk opgelegde kaders) te behalen.

Aanvullend wordt voor de cashflow- en de exploitatiebenadering inzicht gegeven in uitgaven (of kosten) behorende bij investeringen en de operatie (zoals beheer en onderhoud). In bijlage 'Financiële Haalbaarheid uiteengezet' is aangegeven welke kosten/uitgaven hierin zijn opgenomen en is een leeswijzer opgenomen in relatie tot de gepresenteerde tabellen hieronder.

Cashflowbenadering

In onderstaande tabel zijn, voor de toekomstscenario's waarin de luchthaven openblijft, de uitgaven en inkomsten tot en met 2035 opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat het gaat om de totale inkomsten en uitgaven van de luchthaven en niet over de bedragen die ten laste komen van de Provincie. Sommige uitgaven kunnen (wellicht) ook gedeeltelijk gefinancierd worden met vreemd vermogen. Een voorbeeld hiervan kan rendabel commercieel vastgoed zijn zoals een cargoloods of een betaalde parkeervoorziening.

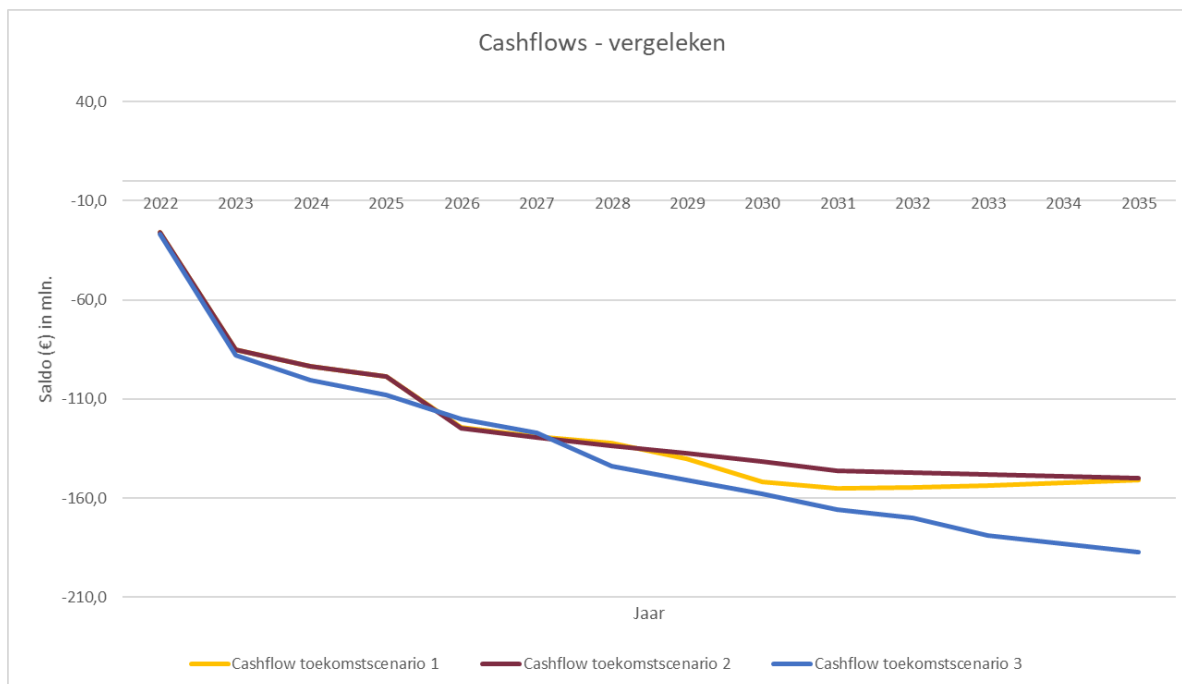
VERGELIJK SCENARIO's met luchthaven		T/M 2035		
	Cashflow Scenario 1	Cashflow Scenario 2	Cashflow Scenario 3	
<i>EBITDA</i>				
EBITDA – luchthavenexploitatie (conventioneel)	€ 15,2	€ 1,6	-€ 37,5	
EBITDA – luchthavenexploitatie (duurzaam)	€ 0,0	€ 0,0	€ 2,0	
Netto opbrengst – luchthavenexploitatie (zonne-energie)	-€ 0,4	-€ 0,4	-€ 0,7	
Saldo - luchthavenexploitatie (totaal)	€ 14,8	€ 1,1	-€ 36,2	
<i>Operatie en investeringen</i>				
Baanrenovatie incl. intersecties	-€ 47,9	-€ 47,9	-€ 47,9	
Investeringen (overige) infra en vastgoedontwikkelingen	-€ 60,2	-€ 48,2	-€ 47,1	
Renovatie en (groot) onderhoud MAABI	-€ 25,6	-€ 24,8	-€ 23,4	
Vervanging, renovatie, (klein) onderhoud en investeringen	-€ 12,6	-€ 12,6	-€ 13,6	
Investeringen luchthavenassets	-€ 5,4	-€ 4,6	-€ 2,7	
Totaal operatie en investeringen	-€ 151,8	-€ 138,2	-€ 134,7	
<i>Specifieke kosten en opbrengsten</i>				
Omgevingspakket	-€ 8,75	-€ 8,75	-€ 8,75	
Versterkende gebiedsontwikkeling(en)	PM	PM	PM	
Totaal specifieke kosten en opbrengsten	-€ 8,8	-€ 8,8	-€ 8,8	
Totaal	-€ 145,7	-€ 145,8	-€ 179,6	
<i>Rente en prijsstijgingen</i>				
Rente	-€ 13,1	-€ 11,1	-€ 9,2	
Saldo kosten- en opbrengstenstijging (inflatiecorrectie)	-€ 0,9	-€ 1,6	-€ 7,0	
Totaal rente- en prijsstijgingen	-€ 14,0	-€ 12,7	-€ 16,2	
Totaal	-€ 159,8	-€ 158,5	-€ 195,8	17

Tabel 3 – vergelijking scenario's met luchthaven t/m 2035

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de luchthaven in enkele toekomstscenario's een exploitatiewinst kan behalen (zie EBITDA). Echter, luchthavens zijn onderdeel van een kapitaalintensieve industrie, waardoor de EBITDA geen goed totaalbeeld geeft van het potentiële resultaat. Binnen deze industrie dienen kapitaalintensieve investeringen te worden gedaan die ook beheer en onderhoud vergen. Denk bijvoorbeeld aan de benodigde infrastructuur en gebouwen. Daarom resteert voor elk scenario een tekort voor de periode 2022-2035.

Het totale nominale saldo van inkomsten en uitgaven is tot en met 2035 voor toekomstscenario 1 en 2 nagenoeg gelijk. Voor beide toekomstscenario's zijn de te verwachten nominale uitgaven circa € 145 mln. Inclusief rente en prijsstijgingen is dit circa € 160 mln. De toekomstscenario's verschillen echter wel degelijk van elkaar. Dit is ook te zien in onderstaande grafiek waarin de cashflows van de drie toekomstscenario's visueel zijn gemaakt.

¹⁷ De uitgaven omtrent de baanrenovatie zijn inclusief index en inclusief 15% onzekerheidsmarge. Dit in uitzondering op alle overige posten. Hiervoor is gekozen om aansluiting te houden op de bedragen zoals deze bekend zijn bij de Staten.



In de eerste jaren zijn beide cashflows gelijk. Dat komt omdat passagiersaantallen en tonnages vracht een gelijk groeipad volgen, totdat het eindbeeld qua passagiersaantallen of tonnages vracht (van toekomstscenario 2) is bereikt. In de eerste jaren worden de benodigde investeringen in toekomstscenario 1 en 2 dus ook op eenzelfde moment gedaan. Een eerste verschil tussen scenario 1 en 2 ontstaat in de periode 2025-2029, doordat er in toekomstscenario 1 meer groeimogelijkheden zijn. Deze groei vergt later (2029-2030) ook nog eenmalige investeringen (uitgaven), met vervolgens ook structureel beheer en onderhoud. Deze investeringen zorgen daarna voor een structureel hogere EBITDA ten opzichte van toekomstscenario 2. Dit is ook te zien in de grafiek. De cashflow van toekomstscenario 1 begint op te lopen, terwijl die van toekomstscenario 2 nog licht daalt. In 2035 zijn beide cashflows nagenoeg gelijk. Na 2035 zal de cashflow van toekomstscenario 1 boven die van toekomstscenario 2 liggen.

Voor toekomstscenario 3 geldt dat het maximum aantal passagiers en vrachtafhandeling (conventioneel) al snel wordt bereikt. Een stevige exploitatie omtrent elektrisch vliegen ontstaat vanaf 2030. Eerst (kleinschalig) voor passagiers en later voor cargo. Hierdoor is het (nominale) resultaat voor dit toekomstscenario lager dan voor toekomstscenario 1 en 2 (€ 180 mln). Voor dit toekomstscenario vinden in de eerste periode (2022-2027) vergelijkbare investeringen plaats als voor toekomstscenario's 1 en 2, zoals grootschalige renovatie van bestaande infrastructuur. Na 2027 ontstaan er aanvullende investeringen, in onder andere het Energie-grid, die specifiek benodigd zijn voor toekomstscenario 3. In aanvulling daarop blijft de EBITDA dan (nog) structureel achter ten opzichte van toekomstscenario 2 en met name toekomstscenario 1. Hierdoor ontstaat een structureel lagere cashflow voor toekomstscenario 3 in de periode 2027-2035.

Als verdieping op de gepresenteerde cijfers wordt onderstaand de exploitatie van het jaar 2035 inzichtelijk gemaakt. Dit geeft een beeld van de verwachte jaarlijkse uitgaven en inkomsten die vanaf dat jaar behaald kunnen worden.

VERGELIJK SCENARIO's met luchthaven		Jaar 2035		
	Cashflow Scenario 1	Cashflow Scenario 2	Cashflow Scenario 3	
<i>EBITDA</i>				
EBITDA – luchthavenexploitatie (conventioneel)	€ 2,8	€ 0,7	-€ 3,4	
EBITDA – luchthavenexploitatie (duurzaam)	€ 0,0	€ 0,0	€ 1,4	
EBITDA – luchthavenexploitatie (zonne-energie)	€ 0,4	€ 0,4	€ 0,7	
EBITDA - luchthavenexploitatie (totaal)	€ 3,2	€ 1,1	-€ 1,3	
<i>Operatie en investeringen</i>				
Baanrenovatie incl. intersecties	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Investeringen (overige) infra en vastgoedontw ikkelingen	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	
Renovatie en (groot) onderhoud MAABI	-€ 0,8	-€ 0,7	-€ 0,5	
Vervanging, renovatie, (klein) onderhoud en investeringen	-€ 0,9	-€ 0,9	-€ 0,9	
Investeringen luchthavenassets	-€ 0,5	-€ 0,4	-€ 0,1	
Totaal operatie en investeringen	-€ 2,2	-€ 1,9	-€ 1,6	
<i>Specifieke kosten en opbrengsten</i>				
Omgevingspakket	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Versterkende gebiedsontw ikkeling(en)	PM	PM	PM	
Totaal specifieke kosten en opbrengsten	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	
Totaal	€ 1,0	-€ 0,8	-€ 2,9	
<i>Rente en prijsstijgingen</i>				
Rente	-€ 1,0	-€ 0,7	-€ 0,5	
Saldo kosten- en opbrengstenstijging (inflatiecorrectie)	€ 1,4	€ 0,8	-€ 0,4	
Totaal rente- en prijsstijgingen	€ 0,4	€ 0,1	-€ 0,9	
Totaal	€ 1,4	-€ 0,7	-€ 3,7	

Tabel 4 – vergelijking scenario's met luchthaven in jaar 2035

Uit bovenstaande tabel blijkt dat voor toekomstscenario 1 in 2035 een positief saldo van circa € 1,4 te verwachten is. Voor toekomstscenario 2 is dit saldo circa -€ 0,7 mln en voor toekomstscenario 3 -€ 3,7 mln. In dit saldo is rekening gehouden met budgetten en reserveringen voor (groot) onderhoud van alle infra en vastgoed en het luchthavenmaterieel. Hetgeen niet is meegenomen in deze cijfers is een (jaarlijkse) reservering voor een grootschalige nieuwe investering in bijvoorbeeld de baaninfrastructuur (over 20 jaar) of sloop en nieuwbouw van een vastgoedobject. Ook de huidige afschrijvingslasten die op de (provinciale) begroting drukken zijn (in deze methodiek) niet meegenomen. In de paragraaf 'exploitatiebenadering' (verderop in deze rapportage) wordt hierin inzicht geboden.

De cijfers in bovenstaande tabel geven een eerste beeld omtrent de financiële mogelijkheden van de luchthaven en haar liquiditeitspositie (cashpositie). Met een substantieel positief resultaat kan in de toekomst de lopende exploitatie, inclusief het beheer en onderhoud en het vervangen van materieel middels eigen middelen gefinancierd worden. Daarbij dient in ogenschouw genomen te worden dat het vermogen op basis van de voorgaande jaren nog negatief zal zijn.

Voor zowel toekomstscenario 1 als toekomstscenario 3 is er na 2035 nog groeirimte (het maximaal aantal beoogde vliegbewegingen is nog niet gehaald in dit zichtjaar). Daarom zijn er ook analyses en doorrekeningen gemaakt voor de het zichtjaar 2040. Bij toekomstscenario 1 is de verwachting dat het jaarlijkse resultaat in 2040 met circa € 0,5 mln kan verbeteren ten opzichte van zichtjaar 2035. Voor toekomstscenario 3 is de verwachting dat het saldo kan verbeteren met circa € 1,0 mln. Voor toekomstscenario 3 zal de verbetering van dit resultaat verder doorzetten na 2040 als de markt voor elektrisch vliegen, ook voor cargo, substantieel blijft groeien. Voor toekomstscenario 2 zullen de cijfers in 2040 vergelijkbaar zijn met die in 2035. Er is slechts marginale groei mogelijk zolang de overlast niet toeneemt, waardoor de inkomsten en kosten vergelijkbaar zullen zijn met 2035.

Exploitatiebenadering

Deze methode focust zich op inzicht in de effecten op de provinciale begroting. Doordat investeringen geactiveerd worden, ontstaan er kapitaallasten. In combinatie met de EBITDA, beheer, onderhoud en vervanging van assets ontstaat inzicht in de totale kosten en opbrengsten voor de periode tot en met 2035. Er is momenteel een eerste inzicht in de resultaten van deze benadering, maar hier dient nog verdiept op te worden. De verdieping die moet plaatsvinden bestaat onder andere uit:

- Een verdieping op (de voor de diverse MAA vennootschappen) gepresenteerde cijfers. In de doorrekeningen, zoals deze zijn gemaakt door Decisio, is gefocust op de periode 2022-2035, en op de cashflowmethodiek. Om een goede vertaling te maken richting baten- en lasten, en dus de exploitatiebenadering, is een verdieping benodigd. Daarbij is het ook van belang te verdiepen op de consequenties per vennoot.
- Sommige specifieke kostenposten dienen gefilterd te worden uit de hoofdposten. Zo dient onder andere gefilterd te worden wat de kosten bedragen die vallen onder de categorie NEDAB; dat is op basis van de huidige doorrekeningen nog niet 1:1 inzichtelijk. Ook geldt dat er onderscheid gemaakt dient te worden in type investeringen, vervanging of nieuwe investeringen en infrastructuur of vastgoed, om definitief de effecten op de provinciale begroting te kunnen duiden.
- Sommige investeringen komen tot stand middels externe financiering. Dat heeft effect op de rentecomponent (geldt ook voor cashflowsystematiek) én op de provinciale begroting. Uiteindelijk zal bij deze methodiek inzicht worden gegeven in de totale effecten op de provinciale begroting. Eventuele resultaten van gesprekken met Schiphol zullen hierbij ook worden meegenomen.
- Een controle op de huidige kapitaallasten die voortkomen uit investeringen gedaan voor 2022.
- Er vindt nog een globale staatsteuntoets plaats.

In verband met de verdieping die nog tot stand moet komen wordt in deze rapportage nog niet verdiept op de resultaten. Middels bovenstaande bedragen wordt een eerste beeld geschetst, maar dit kan nog wijzigen. In combinatie met de uitwerking van mogelijke financierings- en dekkingsmogelijkheden zal richting het Statenvoorstel een compleet overzicht aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Uit dit overzicht zal 1:1 blijken wat de consequenties zijn voor de provinciale begroting. Waar dekking/financiering vanuit de Provincie nodig is, zal dit ook concreet worden uitgewerkt in een kredietbesluit en begrotingswijziging behorende bij het Statenvoorstel.

Middels de exploitatiebenadering ontstaat er tevens behoefte aan inzicht in de restwaarde. Dit betreft de waarde van assets op een bepaald moment. De restwaarde bepaalt mede van de omvang van de aankomende afschrijvingslasten (bij afschrijving naar € 0,-). De restwaarde van een specifiek object, zoals de baan of een specifiek vastgoedobject, geeft ook een indicatie van het moment waarop deze (economisch gezien) aan (volledige) vervanging toe is. Bijvoorbeeld in de vorm van sloop/nieuwbouw. Zo lang als de economische (boek)waarde groter is dan € 0 en er nog een restwaarde resteert, is dit nog niet nodig.

In het duiden van de verschillen tussen de toekomstscenario's geeft de restwaarde ook een indicatief beeld van de gedane investeringen en de waarde(toevoeging) op het luchthaventerrein. Daarnaast kan het ook als indicator dienen voor de omvang van het benodigde beheer en onderhoud in het vergelijk tussen de toekomstscenario's. In het Statenvoorstel zullen daarom ook de restwaarden inzichtelijk worden gemaakt.

4.5.3 Financiële doorrekening toekomstscenario's – Alternatieve gebiedsontwikkeling

Het toekomstscenario van een alternatieve gebiedsontwikkeling is financieel qua opzet niet te vergelijken met de andere toekomstscenario's. De kosten- en opbrengstenopzet bestaat uit substantieel andere posten dan voor een toekomstscenario met een operationele luchthaven. De verwachte kosten en opbrengsten worden voor dit

toekomstscenario daarom in een andere opzet gepresenteerd. Hierbij wordt inzicht gegeven in de uitgaven die voortkomen uit de sluiting van de luchthaven. Tevens wordt inzichtelijk gemaakt wat de kosten en opbrengsten zijn van een alternatieve gebiedsontwikkeling met 50% invulling natuur en 50% invulling energie (middels zonnepanelen).

In onderstaande tabel zijn de kosten en opbrengsten van sluiting inzichtelijk gemaakt.

Saldo sluiting MAA	
	Scenario 4
Sluitingskosten (sociaal plan; verplichtingen; tijdelijk aanblijven directie, etc).	€ -9,84
Sloop- en saneringskosten	€ -155,95
Kosten uitplaatsen bedrijven	€ -42,05
Sluitingskosten nominaal	€ -207,83
Boekhoudkundige afboeking	PM
Nominaal	€ -207,83
Rente	€ -15,14
Saldo kosten- en opbrengstenstijging (inflatiecorrectie)	€ -12,74
Totaal rente- en prijsstijgingen	€ -27,88
Totaal	€ -235,72

Tabel 5 – Saldo sluiting MAA

De totale kosten van sluiting bedragen circa € 235 mln. Deze kosten worden op relatief korte termijn gemaakt. De periode die hieromtrent wordt voorzien bedraagt circa 5 jaar. Sluiting vindt plaats in 2023 waarna er een sociaal plan in werking treedt. Commercieel vastgoed wordt verkocht. Alle andere assets (vastgoed en infrastructuur) worden gesloopt. Het terrein wordt gesaneerd. Op het moment dat dit gereed is, is er een kaal terrein, zij het met hier en daar particulier bezit van derden. Dit terrein kan ontwikkeld worden voor een nieuwe functie.

Optimalisaties in bovenstaande kostenopzet zijn mogelijk, maar afhankelijk van de definitieve invulling. Besparingsopties zouden kunnen voortkomen uit het handhaven van de baan, waarbij de toekomstfuncties daaromheen worden gepositioneerd. Normaliter resulteert dit dan ook in minder m² uitgeefbare grond. Ook is de sanering afhankelijk van de beoogde toekomstfunctie. Bij sommige functies is kleinschaligere sanering mogelijk binnen de bestaande wet- en regelgeving.

In deze rapportage wordt uitgegaan van een tijdelijke invulling met natuur en energie. Voor de energie wordt uitgegaan van verhuur van percelen aan een ontwikkelaar die tijdelijk zonnepanelen realiseert. Voor de aanleg van natuur is uitgegaan van de normbedragen zoals vastgesteld door de Staten. Voor beide functies zijn de kosten en opbrengsten tot en met 2035 inzichtelijk gemaakt. In de praktijk zal een situatie ontstaan waarin middels een participatief traject wordt gekeken naar een definitieve invulling. De tijdelijke invulling is dan wellicht (deels) niet meer nodig. Hoe dit traject eruit ziet zal moeten worden opgepakt met onder andere de gemeente Beek (als bevoegd gezag) indien de Staten besluiten om de luchthaven definitief te sluiten. Voor dit traject zullen diverse plan- en uitvoeringskosten gemaakt worden. Er zullen diverse onderzoeken moeten plaatsvinden, er zal een participatief traject opgestart en gecoördineerd moeten worden en er dient een bestemmingsplanwijziging tot stand te komen. In onderstaande tabel zijn de kosten en opbrengsten voor de alternatieve gebiedsontwikkeling globaal inzichtelijk gemaakt.

Saldo alternatieve gebiedsontwikkeling tot en met 2035	
	Scenario 4
Planuitwerkingskosten	€ -22,12
Aanlegkosten natuur	€ -0,90
Beheerkosten natuur	€ -0,30
Netto-opbrengsten zonne-energie (verhuur)	€ 7,54
Rente - en indexatie	excl.
Totaal	€ -15,77

Tabel 6 – saldo alternatieve gebiedsontwikkeling tot en met 2035

De onzekerheidsmarges omtrent dit toekomstscenario zijn groot. Zoals beschreven in de uitgangspunten en aannames in de bijlage 'Financiële haalbaarheid uiteengezet' zijn sommige kosten nog geraamd op basis van grove inschattingen en aannames. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de sloop- en saneringskosten. Hier is op basis van een bureaustudie geraamd wat potentiële kosten zijn. Uiteindelijk zijn boringen en bodemonderzoeken benodigd om dit beter te kunnen ramen. Ook de kosten voor het uitplaatsen c.q. de claims van bedrijven zijn in dit stadium nog niet nauwkeuring in te schatten. In aanloop naar het definitieve Statenvoorstel wordt getracht nader onderzoek te doen om deze kosten nauwkeuriger in te kunnen schatten. Voor de planuitwerkingskosten geldt dat deze ook afhankelijk zijn van de toekomstige functie. Bovendien hebben deze ook voor een deel betrekking op de sluitingskosten. Het bouwrijp maken van het terrein en de benodigde onderzoeken en aanbestedingen hiertoe zijn onderdeel van deze kostenpost.

4.5.4 Dekking

Voor de dekking van de kosten en opbrengsten is voor de Provincie met name de exploitatiebenadering van belang. In onderstaand kader wordt uitgelegd hoe vanuit de financieringsbehoefte wordt toegewerkt naar een overzicht van de implicaties op de provinciale begroting.

Momenteel kan reeds inzicht worden geboden in de beschikbare middelen in de provinciale begroting. Belangrijke opmerking daarbij is dat de provinciale begroting en Meerjarenraming zijn gestoeld op de komende 4 jaar. Voor de periode daarna betreft het verwachtingen (waarmee rekening gehouden kan c.q. moet worden). Daarbij kan onderscheid worden gemaakt in de volgende middelen:

- **NEDAB-bijdrage.** Voor 2022 bedraagt deze circa € 4 mln, voor 2023 circa € 3,6 mln en vanaf 2024 jaarlijks € 2,75 mln. De huidige hogere NEDAB bijdrage in 2022 en 2023 is gebaseerd op de hogere vaste NEDAB kosten van MAA BV en MAABI BV, doch de dekking is geregeld tot en met deze collegeperiode. Op basis van deze bedragen is tot en met rekening gehouden met circa € 40,7 mln aan NEDAB bijdrage. In de eerder genoemde kosten bij de afschrijvingsmethodiek is ervanuit gegaan dat de NEDAB-bijdrage van de Provincie € 2,75 mln zal blijven bedragen. In de nadere uitwerking richting Statenvoorstel wordt verdiepend onderzocht wat de omvang is van de NEDAB-kosten en welke dekking hier (eventueel) bij hoort.
- **Bijdrage onderhoud:** Hieromtrent is tot en met 2026 € 3,6 mln gereserveerd.
- **Bijdrage personeelskosten:** Hieromtrent is tot en met 2026 € 2,43 mln gereserveerd.
- **Gemeentelijke bijdragen:** De bijdragen vanuit de gemeenten bedraagt tot en met 2025 € 1,2 mln.
- **Kapitaallasten baanrenovatie:** Hiervoor is in totaal € 25,6 mln gereserveerd. Daarbij geldt dat dit bedrag is gereserveerd voor een periode van 40 jaar (€ 640.000,- per jaar). Tot en met 2035 bedraagt dit € 8,96 mln.

Tot en met 2035 is daarmee voorzien in circa € 47,9 mln dekking als de baanrenovatie buiten beschouwing wordt gelaten en circa € 56,9 mln inclusief de kapitaallasten voor de baan. Dit onderscheid wordt aangebracht omdat het kredietbesluit voor de baan als separaat besluit wordt voorgelegd.

Onafhankelijk van het toekomstscenario, is het uitgangspunt dat deze gereserveerde bedragen kunnen worden ingezet voor het uiteindelijk gekozen toekomstscenario. Deze middelen zouden bijvoorbeeld dus ook ingezet kunnen worden voor het toekomstscenario met alternatieve gebiedsontwikkeling, terwijl deze middelen momenteel nog een ander doel dienen. Uitzondering hierop betreft de NEDAB-bijdrage. Deze kosten dienen een specifiek doel en moeten ook zodanig verantwoord worden (aan de accountant). De gereserveerde bedragen kunnen praktisch gezien dus niet zomaar overgeheveld worden voor een ander doel.

Er zal naast de reeds beschikbare middelen in de provinciale begroting en het separate kredietbesluit over de baanrenovatie ook nog behoefte zijn aan aanvullende middelen, ongeacht welk toekomstscenario gekozen zal worden. Hierbij geldt dat dit niet per definitie tot stand dient te komen vanuit provinciale middelen¹⁸. Er zal tevens worden onderzocht of middelen van externe partijen gegenereerd kunnen worden en hoe externe financiering hierin een rol kan spelen. Ook de gesprekken met Schiphol dienen hieromtrent geduid te worden. Voor toekomstscenario 4, de alternatieve gebiedsontwikkeling, lijkt het aannemelijk dat dit in nauwe afstemming en overleg met bevoegd gezaghebbend gemeente Beek uiteindelijk wordt uitgewerkt middels een provinciale grondexploitatie. Daarom zal qua financiële regels daar zo veel als mogelijk op worden aangesloten.

Van financieringseffecten naar begrotingsimplicaties

Tussen de financieringsbehoefte van de luchthaven en de effecten op de provinciale begroting zit een belangrijk verschil. Grotendeels heeft dit te maken met het verschil tussen de cashflowbenadering en de exploitatiebenadering. Dit heeft echter ook te maken met de wijze waarop een en ander gefinancierd kan worden. Indien vreemd vermogen een optie is voor enkele investeringen, dan heeft dat direct effect op de doorrekeningen en de financiële effecten op de provinciale begroting.

Voor de exploitatiebenadering geldt bovendien dat er momenteel nog enkele verkenningen plaatsvinden om de cijfers definitief te kunnen presenteren. Om te komen tot de begrotingsimplicaties, inclusief dekkingsvoorstel(len) zullen nog de volgende stappen worden ondernomen:

1. De definitieve lasten in het kader van de exploitatiebenadering zullen inzichtelijk worden gemaakt.
2. Per kostensoort zal bekeken worden of dekking benodigd c.q. gewenst is.
3. Dit wordt afgezet ten opzichte van de huidige dekking in de provinciale begroting.
4. Een eventueel tekort wordt vertaald in een dekkingsvoorstel (mogelijk in diverse vormen, afhankelijk van aard van kosten/investeringen (NEDAB/Agio/Subsidie/(provinciale) Lening/andere (externe) middelen).

Tussen de sonderende nota en het Statenvoorstel vindt nog verdieping plaats op enkele posten (dit kan effect hebben op zowel de cashflow als exploitatiebenadering).

- Enkele specifieke kostenposten worden nog nader onderzocht. Dit geldt onder andere voor de saneringskosten voor de alternatieve gebiedsontwikkeling waar nog nader onderzoek zal plaatsvinden.
- Eventueel resulteert de nadere verkenning met Schiphol nog tot aanpassingen.
- Op basis van de sonderende bespreking zouden nog aanpassingen plaats kunnen vinden aan de uitgangspunten per toekomstscenario.

¹⁸ Ook voor de financieringsbehoefte geldt dat deze niet in zijn geheel aan de Provincie, als eigenaar van de luchthaven c.q. het terrein, zullen worden voorgelegd. Op onderdelen lijkt marktfinanciering haalbaar.

- De rente- en indexatieberekeningen dienen aangepast te worden als er wijzingen worden doorgevoerd in de berekeningen, maar ook indien aannames omtrent financiering met vreemd of eigen vermogen (type dekking) wijzigen.
- Voor de huidige boekwaarde van de deelneming NV HBLM wordt per scenario beoordeeld in hoeverre hier nog consequenties voor zijn. Voor scenario 4 zal onder andere geanalyseerd worden of hier een afboeking op moet plaatsvinden.

Ook zal beoordeeld worden of er nog ruimte moet worden begroot voor onvoorziene kosten.

5. Overwegingen bij het maken van een toekomstbestendige keuze

Aan de hand van een SWOT-analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities en Threats) per toekomstscenario wordt een kort overzicht gegeven van de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen.



Groeiruimte benut

Sterktes

- Economische betekenis vooral op nationaal niveau
- Volledige benutting van potentieel rendement vliegveld
- Financieel resultaat van luchthaven biedt ruimte voor eigen investeringen

Zwaktes

- Volatiele markt cargo & passagiers maakt Business Case kwetsbaar
- Meer negatieve omgevingseffecten voor mensen en natuur
- Weinig regionale verankering en beperkte regionale toegevoegde waarde

- Economische structuurversterking en versterking vrachtpositie voor Nederland
- Aanscherping regelgeving brengt versnelde transitie naar schonere luchtvaart
- MAA als internationale speler trekt meer stabiele samenwerkingspartijen aan.

- Veranderingen in (belasting)regels voor luchtvaart
- Verscherping van het maatschappelijk debat over de luchthaven
- Concurrentie en marktontwikkelingen blijven achter waardoor groei niet gehaald wordt.

Kansen

Bedreigingen



Omgevingsbewuste
luchthaven

Sterktes

- Nationale economische betekenis wordt ingevuld vanuit omgevingsbewuste benadering
- Balans tussen groei en hinderreductie door uit te gaan van het begrenzen van 'ernstig gehinderden';
- Door baanlengte van 2.750 meter meer mogelijkheden voor aantrekken maatschappijen.

Zwaktes

- Begrensde groeimogelijkheden en openingstijden resulteren in mogelijk lagere aantrekkingskracht maatschappijen;
- De verlenging van de baan maakt landing van zwaardere vliegtuigen mogelijk en is daarmee extra belastend voor de omgeving;
- Financiële afhankelijkheid Provincie blijft;

- Luchthaven kiest in de ontwikkeling bewuster voor vlootvernieuwing en meer hinderreductie
- Nieuwe kans om maatschappelijke dialoog met omgeving opnieuw vorm te geven;
- Inspelen op het maatschappelijk debat over de luchtvaart

- Beperkte operationele ruimte waardoor mogelijk financieel-aantrekkelijke marktpartijen wegblijven;
- Door 'van-account-naar-account' strategie teveel ad hoc aanpak en te beperkte tijdige vlootvernieuwing;
- Aanscherping van nationale en Europese regelgeving zet businessmodel onder druk

Kansen

Bedreigingen



Duurzaam en innovatief vliegen

Sterktes

- Positieve omgevingseffecten voor mens en natuur
- Imago van de regio wordt meer in lijn gebracht met de ambities van verduurzaming en innovatie;
- Regionale bereikbaarheid via lucht in Europa neemt toe waardoor regio economische impuls krijgt;

Zwaktes

- Het is een transitiefase/ lange termijnontwikkeling waarbij resultaten op korte termijn beperkt zijn en hinder van 'fossiele' vluchten blijft;
- In de beginperiode is er sprake van sterk lagere opbrengsten;
- Benutting van baanrenovatie is suboptimaal door verkort gebruik van de baan na 2035

- Op termijn wordt de hinder substantieel minder;
- Euregio wordt beter benut door meer verbindingen voor de korte afstanden;
- Kiezen voor duurzaam en innovatief trekt nieuwe markten en investeerders aan;

- Mogelijke concurrentie met (op termijn) zelfrijdende auto's en verbeterde treinverbindingen
- Technische ontwikkelingen en marktadaptatie blijven achter of gaan minder snel dan verwacht
- Economische haalbaarheid vormt risico bij aanvraag nieuw luchthavenbesluit

Kansen

Bedreigingen

Sterktes

- Forse positieve omgevingseffecten voor mens en natuur (geen hinder en overlast);
- Geen langjarige bijdrage vanuit Provincie;
- Geen grootschalige baanrenovatie nodig;

Zwaktes

- Niet langer luchtvaartgerelateerde economische betekenis voor Limburg en Nederland
- Op korte termijn geen andere kostendragers behalve de Provincie;
- Bereikbaarheid per lucht als vervoersmodaliteit komt te vervallen voor Limburg;



Alternatieve gebiedsontwikkeling

- Kans om in co-creatie met de omgeving en alle betrokkenen invulling te geven aan een nieuwe ontwikkeling voor 180 ha voor Zuid-Limburg ;
- Nieuwe verbindingen door meer natuurlijke inpassing naar omliggend gebied;
- Bijdrage aan andere regionale opgaven van Zuid-Limburg zoals energietransitie, natuuropgaven en verminderen stikstofdepositie;

- Onzekerheid over definitieve omvang planschade;
- Tegenvallende saneringskosten in de uitvoering;
- Vertraging in besluitvorming en mijlpalen door langlopend proces voor alternatieve gebiedsontwikkeling

Kansen

Bedreigingen

Bijlagen & Bouwstenen

Dit basisdocument is tot stand gekomen op basis van een groot aantal bouwstenen, welke wij voor u separaat als deelbijlagen op de provinciale website beschikbaar hebben gesteld. Het betreft de volgende deelbijlagen:

Documenten ter nadere duiding en toelichting op basisdocument

Deelbijlage 1	Overzicht 'questions & answers' n.a.v. technische briefings
Deelbijlage 2	Overzicht Publieke waarden
Deelbijlage 3	Financiële haalbaarheid uiteengezet
Deelbijlage 4	Overzicht toezeggingen
Deelbijlage 5	Overzicht stakeholders
Deelbijlage 6	Overzicht deelnemingen

Rapporten ter nadere onderbouwing voor basisdocument

Deelbijlage 7a	SEO, Decisio & To70 (2022) – Maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) voor Maastricht Aachen Airport
Deelbijlage 7b	Nota van antwoord op ingekomen reacties op concept-MKBA;
Deelbijlage 8	Decisio (2022) - Financiële effecten MAA (concept);
Deelbijlage 9	Decisio (2021) - Memo Sluitingsscenario's Maastricht Aachen Airport;
Deelbijlage 10a	M3 Consultancy & To70 (2022) – Kansen voor lage-emissie luchtvaart op MAA (samenvatting);
Deelbijlage 10b	M3 Consultancy & To70 (2022) – Opportunities for low-carbon emission aviation at Maastricht Aachen Airport
Deelbijlage 11	Buck Consultants International (2022) – Actualisatie benchmark luchthavens 2011-2021, Maastricht Aachen Airport;
Deelbijlage 12	Provincie Limburg (2022) - Concept Grond- en Vastgoedstrategie Maastricht Aachen Airport Provincie Limburg i.s.m. extern adviseur André van de Berg;
Deelbijlage 13	Peeters, P. (2021) - De impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie;
Deelbijlage 14	Regionale Uitvoeringsdienst Zuid-Limburg (2020) - Geluidsbelasting in stiltegebieden Limburg 2019;
Deelbijlage 15	RIVM (2019) - Geluidhinder rond Nederlandse luchthavens;
Deelbijlage 16	Ministerie van LNV (2020) - Handhavingsbesluit Wet natuurbescherming met betrekking op nationale luchthavens;
Deelbijlage 17	Expert judgement luchtruim (To70);
Deelbijlage 18	Deloitte (2022) – Tussenrapportage Governance van de vier toekomstscenario's

Rapporten in het kader van de verkenning Pieter van Geel

Deelbijlage 19a	Van Geel, P. (2021) - Op zoek naar verbinding. Advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021 – 2030;
Deelbijlage 19b	NLR (2020) - Stiller en Schoner Maastricht Aachen Airport;
Deelbijlage 19c	NLR (2020) – Duurzaam en innovatief Maastricht Aachen Airport;
Deelbijlage 19d	Ecorys (2020) - Economische betekenis Maastricht Aachen Airport;
Deelbijlage 19e	To70 (2020) - Resultaten scenario onderzoek;
Deelbijlage 19f	Lievense WSP - Milieu-impactonderzoek Van Geel traject MAA;

Begrippenlijst

Carriers	Luchtvaartmaatschappijen die zich voornamelijk richten op het vervoeren van vracht.
EBITDA	EBITDA staat voor Earnings Before Interest Tax, Depreciation and Amortisation. Oftewel, winst voor aftrek van rentekosten, belastingen, afschrijvingen en afboekingen. EBITDA geeft inzicht in het kas genererend vermogen van een bedrijf en is daarmee een indicatie van de waarde en vitaliteit van een bedrijf.
FEB	FEB staat voor Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur.
Full freighters	Een full freighter is een vliegtuig dat vracht vervoert.
KPI	Kritieke prestatie-indicatoren (KPI's). Maken prestaties en voortgang meetbaar en concreet.
LDAVM	Land Development Aviation Valley Maastricht, een bedrijventerrein aan de noordoostzijde van de luchthaven. De Provincie Limburg is hier gedeeltelijk aandeelhouder van.
Low cost airlines	Lagekostenluchtvaartmaatschappijen, ook wel prijsvechters genoemd. Low cost airlines bieden veelal directe vluchten aan over een kortere afstanden. Ze maken daarbij vaak gebruik van kleinere vliegvelden met lagere luchthaven- en afhandelingskosten.
MKBA	MKBA staat voor maatschappelijke-kosten-baten-analyse.
Modaliteit	Manier of wijze waarop mensen zich verplaatsen. Ook wel vervoerswijze genoemd.
MUAC	Eurocontrol Maastricht Upper Area Control Centre.
MRO	MRO staat voor Maintenance, Repair, Operations. Het betreft hier een cluster van onderhoudsbedrijven rondom de luchthaven.
MW	Megawatt. Eenheid voor vermogen. Een megawatt is gelijk aan 10^6 watt, dat is 1 000 000 watt.
NEDAB-bijdrage	NEDAB staat voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang.
Opstelplaatsen	Parkeerplaats voor vliegtuigen.
Pax	De term pax wordt in de luchtvaart gebruikt om passagiers aan te duiden.
Sustainable Aviation Fuel (SAF)	Duurzame luchtvaartbrandstof. De term refereert aan alternatieven voor fossiele kerosine.
TPE	TPE staat voor Techno Port Europe. Dit is een bedrijventerrein aan de noordzijde van de luchthaven.
Veiligheidscontour	De veiligheidscontour is een afgebakend gebied rondom de luchthavenexploitatie en luchthavenactiviteiten waar een verhoogd veiligheidsrisico is.

Vlootvernieuwing	Vlootvernieuwing is het investeren in nieuwe, veelal duurzamere en geluidsvriendelijkere vliegtuigen.
Vortexschade	Vortex is een wervelwind die ontstaat door stijgend en dalend vliegverkeer. De schade die hierdoor ontstaat aan woning gelegen rondom de start- en landingsbaan wordt vortexschade genoemd.
VTOL	Vertical Take-Off and Landing. Dit zijn vliegtuigen die verticaal kunnen opstijgen en landen.
Widebody- vs. Narrowbody-vliegtuigen	Een widebody-vliegtuig wordt ook wel een breedrompvliegtuig genoemd. Het betreft een vliegtuig met twee of meer gangpaden. Widebody-vliegtuigen worden vooral ingezet voor lange afstandsvluchten. Een narrowbody-vliegtuig is de tegenhanger van een widebody-vliegtuig en heeft maar één gangpad.