



Jaarverslag 2024

Jaarverslag
2024
NV HBLM



Samenvatting	4
Businessplan MAA	6
Voorwoord van de CEO	7
Factsheet	9
Profiel van de organisatie	10
Verslag Raad van Commissarissen	14
Een <i>omgevingsbewust</i> Maastricht Aachen Airport	15
Omgevingsbewust	16
Een <i>toekomstbestendig</i> Maastricht Aachen Airport	19
Onze mensen	20
Sales	21
Safety	25
Security	26
Compliance	27
Ground Handling	28
Assets & IT	30
Een <i>duurzaam</i> Maastricht Aachen Airport	32
Duurzaamheid	33
Financieel in controle	34
Risicomanagement	35
Vooruitblik 2025	37

Jaarrekening	40
Geconsolideerde Balans per 31 december 2024	42
Geconsolideerde Winst-en-verliesrekening 2024	43
Geconsolideerd Kasstroomoverzicht 2024	44
Toelichting op de geconsolideerde Balans en Winst-en-verliesrekening	45
Algemene grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	46
Grondslagen voor de waardering van activa en passiva	49
Grondslagen voor de bepaling van het resultaat	52
Enkelvoudige Balans per 31 december 2024	62
Enkelvoudige Winst-en-verliesrekening 2024	63
Toelichting op de enkelvoudige Balans en Winst-en-verliesrekening	64
Overige gegevens	68

Samenvatting

Maastricht Aachen Airport bevindt zich in een belangrijke transitie naar een efficiëntere, veiligere en duurzamere luchthaven. In 2024 wordt de eerste stap gezet om de kwaliteit van de cargoafhandeling te verbeteren. Dit proces omvat een algehele upgrade van de afhandelingsfaciliteiten en de interne organisatie. Digitalisering en optimalisatie van roosters en werkwijzen moeten zorgen voor snellere vrachtverwerking tegen aantrekkelijke tarieven, zonder concessies te doen aan de veiligheid van medewerkers. Indien noodzakelijk zal ook de capaciteit van de vrachtluids en het platform aan de oostzijde worden uitgebreid, waarbij de planvorming in 2025 van start gaat.

Naast deze verbeteringen in cargoafhandeling werd in 2024 verder geïnvesteerd in assets en IT. Dit gebeurt deels om achterstallig onderhoud weg te werken en deels om hoogwaardige service te blijven bieden aan expediteurs, luchtvaartmaatschappijen en passagiers. Door middel van een Project- en CAPEX Board, waarin relevante luchthavenmedewerkers zitting hebben, wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten en investeringen tussen 2025 en 2030 prioriteit krijgen en hoe de financierbaarheid hiervan wordt gewaarborgd. Een specifieke focus ligt op de IT-infrastructuur, waarbij de huidige MACH AODB en servers worden vervangen. Dit verbetert de bescherming van de luchthaven tegen cyber- en operationele risico's. Als onderdeel van deze upgrade wordt tevens een bewustwordingscampagne gelanceerd over cyber security.

De organisatiecultuur speelt een cruciale rol in deze transitie. Onder de noemer 'Samenwerken naar Verbinden' wordt gewerkt aan een cultuur die gelijkwaardigheid, transparantie en betrokkenheid stimuleert. Het management draagt zorg voor heldere interne communicatie, zodat medewerkers op de hoogte blijven van belangrijke ontwikkelingen via de platforms In4MAAation en In4MAAationlive. De kernwaarden van de luchthaven zijn samengebracht onder de term MOVED: Menselijk, Ondernemend, Veilig, Eigenaar en Duurzaam. Deze kernwaarden vormen de leidraad voor de bedrijfscultuur en het dagelijkse handelen.

Een ander belangrijk aspect is compliance en kwaliteit. De afdeling Compliance & Quality voert regelmatige controles uit om ervoor te zorgen dat de luchthaven voldoet aan regelgeving zoals EASA, ISAGO, Wbni/Nnis, NVWA, Douanevergunningen, Pharma-vergunningen en Arbo-regelgeving. Eventuele afwijkingen worden direct besproken en aangepakt om te blijven voldoen aan de gestelde eisen.

Hoewel Maastricht Aachen Airport fors investeert in de toekomst, blijft de financierbaarheid van deze investeringen een uitdaging. De dagelijkse operationele verplichtingen vragen om aanzienlijke middelen. Investeringen zijn echter noodzakelijk om de luchthaven te ontwikkelen tot een duurzame, toekomstgerichte en competitieve speler. Klanten verwachten een veilige, up-to-date luchthaven die investeert in excellente dienstverlening. Dit betekent dat de luchthaven

niet alleen het achterstallige onderhoud moet wegwerken, zoals overeengekomen in het financieel arrangement met de Provincie Limburg, maar ook structurele verbeteringen moet doorvoeren in kwaliteit en capaciteit. Het uiteindelijke doel is om financieel zelfstandig te opereren, waarbij groei in vliegverkeer en verbeterde dienstverlening op het gebied van snelheid, efficiency en veiligheid van groot belang zijn.

Duurzaamheid en omgevingsbewust opereren blijven speerpunten in de strategie voor de komende jaren. Een belangrijk onderdeel hiervan is de elektrificatie van de Ground Support Equipment. Bij vervangingsinvesteringen wordt standaard uitgegaan van de optie 'Elektrisch tenzij...'. Daarnaast wordt gewerkt aan een businesscase voor twee zonneweides aan de noordzijde van de landingsbaan. Pas wanneer deze case financieel haalbaar blijkt, wordt een besluit genomen over de realisatie. Verder worden investeringen gedaan in de energie-infrastructuur, zodat elektrisch vliegverkeer in de toekomst adequaat kan worden ondersteund. Hoewel de verwachtingen rondom commercieel elektrisch vliegverkeer in de praktijk achterblijven bij eerdere prognoses, blijft de luchthaven zoeken naar initiatieven om verdere stappen te zetten op dit gebied. Na honderd elektrische vluchten tussen Maastricht, Aken en Luik in 2024 wordt gekeken naar nieuwe mogelijkheden, zoals elektrische vliegopleidingen op de luchthaven.



De luchthaven blijft zich inzetten voor hinderbeperking en heeft invloed op de vlootsamenstelling door strengere regels op te leggen aan luidruchtige vliegtuigtypes. Zo worden de meest lawaaiige toestellen, zoals de 747-200, per 1 april 2024 niet langer toegestaan en worden extra toeslagen geheven op oudere, luidruchtige modellen. Tegelijkertijd worden stillere en modernere vliegtuigtypes financieel beloond. Het doel is een afname van het aantal vluchten met de meest luidruchtige toestellen en een toename van stillere varianten. In 2024 behoorde 14,2% van de vluchten tot de stilste categorie (E, F, G), 67,3% tot de middenklasse (C, D) en 18,5% tot de luidruchtigste categorie (A, B). In 2020 waren deze percentages respectievelijk 4,8%, 77% en 18,2%.

Een omgevingsbewuste luchthaven betekent dat er continu wordt gecommuniceerd met omwonenden. In 2025 wordt de eerste tranche van € 500.000 gestort in het omgevingsfonds,

dat uiteindelijk een totaalbedrag van € 3.000.000 omvat en tot doel heeft de leefomgeving rondom de luchthaven te verbeteren. Daarnaast blijft de luchthaven actief participeren in de Commissie Overleg Regionale Luchthavens en organiseert het 'open koffie'-bijeenkomsten om omwonenden op de hoogte te houden van ontwikkelingen. Maatregelen om hinder te beperken worden zorgvuldig bestudeerd en afgewogen.

Eind 2024 zijn de structurele en meerjarige ontwikkelingsplannen voor de luchthaven op hoofdlijnen besproken en goedgekeurd door de Raad van Commissarissen en aandeelhouders. In 2025 wordt begonnen met de uitvoering van deze plannen, die de basis vormen voor drie ambitieuze beloftes voor 2035:

- Aan de omgeving: De luchthaven ontwikkelt zich tot een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige speler in de luchtvaart.
- Aan klanten: Maastricht Aachen Airport wordt de snelste moderne kwaliteitsvrachtluchthaven van Europa, met een stabiel aandeel passagiersvluchten en business (e)-aviation.
- Aan werknemers: Er wordt oog gehouden voor de mens achter de medewerker. Ontwikkeling wordt gestimuleerd, veiligheid gewaarborgd en er wordt efficiënt gebruikgemaakt van middelen. De kernwaarden MOVED worden actief uitgedragen.

De investeringen, beleidsmaatregelen en strategische keuzes van 2025 vormen een fundament voor de lange termijn. Door te blijven innoveren en optimaliseren, zet Maastricht Aachen Airport concrete stappen richting een toekomst waarin efficiency, duurzaamheid en omgevingsbewust opereren hand in hand gaan.

'De luchthaven ontwikkelt zich tot een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige speler in de luchtvaart.'

'Maastricht Aachen Airport wordt de snelste moderne kwaliteitsvrachtluchthaven van Europa, met een stabiel aandeel passagiersvluchten en business (e)-aviation.'

'Er wordt oog gehouden voor de mens achter de medewerker. Ontwikkeling wordt gestimuleerd, veiligheid gewaarborgd en er wordt efficiënt gebruikgemaakt van middelen. De kernwaarden MOVED worden actief uitgedragen.'

Businessplan MAA

en een helder transitiepad naar een *'Omgevingsbewuste, duurzame en toekomstbestendige luchthaven'*

In 2022 stelde Maastricht Aachen Airport een businessplan op als basis voor de toekomst. Dit plan beschrijft de koers van de luchthaven aan de hand van een missie, visie, kernwaarden



Voorwoord van de CEO

Op weg naar een duurzame en toekomstbestendige luchthaven

2024 was geen eenvoudig jaar voor Maastricht Aachen Airport. We zijn niet tevreden met de behaalde resultaten. Aan het einde van het jaar hadden we 29.448 ton gevlogen luchtvracht verwerkt, 69.451 ton wegvracht en 230.932 passagiers vervoerd. Dit vertaalde zich in een netto resultaat van -€ 11.5M.

We zijn er onvoldoende in geslaagd om de sterke punten van onze luchthaven onder de aandacht te brengen en houden. Tot onze spijt stopte trouwe klant Turkish Airlines tijdelijk hun operatie op MAA. Waar in het jaarverslag van 2023 nog sprake was van 'tekenen van herstel', bleek dit geen eerste stap naar structureel herstel te zijn.

Om het gebrek aan gevlogen vrachtvolumes te compenseren, hebben we onze afhandelingsactiviteiten voor wegvracht opgeschaald. Hoewel de volumes aanzienlijk groeiden ten opzichte van 2023, bleven ze achter bij de verwachtingen. Dit werd mede beïnvloed door de tijdelijke sluiting van Cargo Terminal North vanwege renovatiewerkzaamheden in het eerste en tweede kwartaal en opnieuw in het vierde kwartaal.

Naast vrachtvervoer speelde passagiersvervoer een bescheiden rol. In 2024 waren Ryanair, Corendon en Pegasus onze belangrijkste partners.

Toch kende 2024 ook positieve ontwikkelingen. Samen met nationale en internationale partners hebben we een innovatief en duurzaam experiment uitgevoerd: voor het eerst in onze geschiedenis vertrokken een honderdtal elektrisch aangedreven vluchten naar luchthavens in België en Duitsland, waarmee MAA zich direct als koploper in duurzaam vliegen positioneerde. Daarnaast introduceerde Pegasus een zomerroute naar Turkije en startte Atlas Air een nieuwe vrachtlindienst aan het einde van het jaar.

Ook op operationeel en infrastructureel vlak boekten we vooruitgang. De nieuwe parkeerplaats P2 werd opgeleverd, Cargo Terminal North werd volledig gerenoveerd en er werd gewerkt aan de verduurzaming van de passagiersterminal en de vertrekhal. Onder leiding van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat participeerden we in het traject voor een nieuw luchthavenbesluit, waarin ook het voor ons belangrijke ruimere baangebruik van 2.750 meter wordt vastgelegd. Helaas verloopt dit proces trager dan gehoopt.



Vooruitblik

Onze focus ligt op het verder ontwikkelen van Maastricht Aachen Airport tot een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.

De eerste stap is het versterken van onze bedrijfsvoering en het bouwen aan een stabiel en toekomstbestendig fundament. De afgelopen jaren kenden pieken en dalen, maar een structurele doorbraak bleef uit. Toch biedt de markt kansen: volgens ACI (Airport Council International) zal de wereldwijde vraag naar zowel vracht- als passagiersvervoer de komende jaren fors groeien. Hier moeten we optimaal van profiteren.

Een belangrijke uitdaging blijft onze operationele capaciteit, met een baangebruik van 2.500 meter en openingstijden van 06.00 tot 23.00 uur (met een extensieregeling tot 0.00 uur). Ons antwoord hierop ligt in uitstekende afhandeling: veiliger, efficiënter en sneller dan de concurrentie. We streven naar een break-even bedrijfsvoering (EBITDA) in 2027 en willen in 2030 groeien naar 200.000 ton gevlogen vracht en 500.000 passagiers. Dit is alleen haalbaar als de verwachte vlootvernieuwing snel genoeg plaatsvindt. De toekomst zal dit uitwijzen en deze ontwikkeling heeft de luchthaven maar beperkt in eigen hand.

Daarnaast zetten we belangrijke stappen richting een duurzame toekomst. We investeren in de uitbreiding van onze energie-infrastructuur om elektrisch vliegverkeer te faciliteren en willen in 2030 met onze grondoperatie volledig net zero opereren. Elektrificatie van grondmaterieel krijgt daarom de komende jaren prioriteit. Tegelijkertijd blijven we in gesprek met diverse partijen over de volgende fase in elektrisch vliegen.

We blijven in nauw contact met onze omgeving via de CRO, het Omgevingsfonds MAA en directe communicatie met omwonenden. Zo zorgen we ervoor dat we goed op de hoogte blijven van lokale belangen en spannen we ons in om hinder te minimaliseren.

De weg naar een duurzame en toekomstbestendige luchthaven is uitdagend, maar wij blijven vastberaden werken aan een sterke toekomst voor Maastricht Aachen Airport.

Met de Provincie Limburg en Royal Schiphol Group als sterke aandeelhouders ligt er een solide basis voor verdere ontwikkeling. Het politieke draagvlak is aanwezig en in november en december hebben zowel de Raad van Commissarissen als beide aandeelhouders hun steun uitgesproken voor het ondernemingsplan van 2025.

Komend jaar ligt de focus op het stabiliseren van onze financiële huishouding. We breiden onze commerciële afdeling uit, zodat we intensiever contact kunnen onderhouden met (potentiële) klanten. Daarnaast investeren we in de (vracht)afhandeling en pakken we achterstallig onderhoud aan. Ook versterken we onze digitale veiligheid om cyberaanvallen te voorkomen en nemen we maatregelen om operationele risico's als gevolg van IT-uitval te beperken.

Een veilige en compliant luchthaven is en blijft onze hoogste prioriteit. In 2025 monitoren we voortdurend of we voldoen aan de geldende en veranderende wet- en regelgeving en grijpen we in waar nodig. Tegelijkertijd richten we onze aandacht op ons eigen team. Een bedrijf is pas echt succesvol als een gemotiveerd en betrokken team zich dagelijks bezighoudt met de juiste prioriteiten. Daarom staan training, de juiste hulpmiddelen, heldere communicatie en een veilige werkomgeving in 2025 centraal.

De businesscase die in 2022 is opgesteld als basis voor de toetreding van Schiphol Group, lijkt haalbaar richting 2030. Wel verloopt de verwachte groei trager dan eerder voorzien. Er is tijd nodig om de luchthaven duurzaam, toekomstbestendig en omgevingsbewust te maken. Dit vraagt om een andere manier van werken en nieuwe keuzes. We hebben veel werk te verzetten en zetten ons daar met volle inzet voor in.

Per 1 oktober 2024 heb ik als CEO het stokje overgenomen van Jonas van Stekelenburg. Ik dank Jonas voor zijn inzet in het afgelopen jaar als interim-CEO. Ook spreek ik mijn waardering uit voor onze collega's, de Raad van Commissarissen, aandeelhouders en alle airport stakeholders voor hun steun en betrokkenheid bij Maastricht Aachen Airport in 2024. Ik kijk uit naar onze samenwerking in 2025.

Joost Meijs CEO N.V. Holding Businesspark
Luchthaven Maastricht



Factsheet



Profiel van de organisatie

Wie zijn we?

N.V. Holding Business Park Luchthaven Maastricht (NV HBLM) is de overkoepelende organisatie van MAABI BV en MAA BV.

MAABI BV beheert en onderhoudt de infrastructuur, gronden en vastgoed van NV HBLM. De activiteiten van MAABI richten zich op:

- Het wegwerken van achterstallig onderhoud
- De realisatie van nieuwe projecten ter verdere ontwikkeling van MAA
- Asset management
- Het opstellen van een masterplan

Maastricht Aachen Airport (MAA, IATA code MST) is een van de vijf regionale luchthavens in Nederland met nationale betekenis en de enige die zowel passagiers als vracht op substantiële schaal vervoert. Daarmee is MAA de op één na grootste vrachtluchthaven van Nederland. De luchthaven beschikt over één geasfalteerde start- en landingsbaan en vier platformen, waarmee het ook als uitwijkmogelijkheid dient voor luchthavens zoals Schiphol, Eindhoven Airport en diverse Belgische luchthavens.

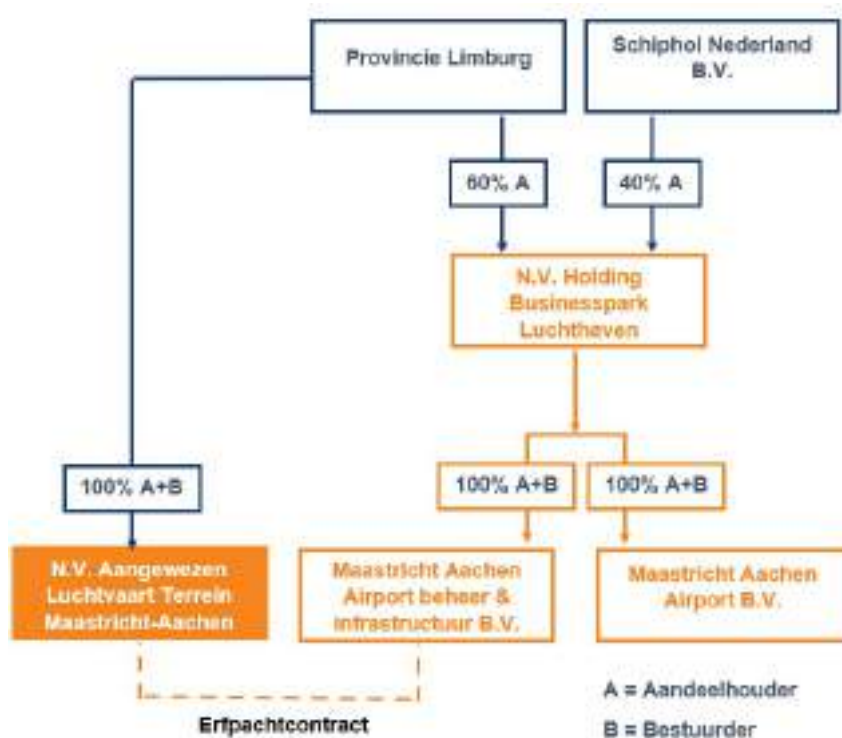
Als regionale luchthaven van en voor Limburg en de Euregio vervullen we een belangrijke rol in de sociale en economische verbinding van de provincie en Nederland met de rest van de wereld. MAA is een belangrijk alternatief voor de import en export van goederen via de lucht van en naar Nederland en West-Europa.

Ons netwerk aan Europese bestemmingen maakt het mogelijk dat families, vrienden en zakelijke relaties elkaar eenvoudig kunnen ontmoeten, arbeidsmigranten hier aan de slag kunnen en inwoners van de Euregio vanaf een regionale luchthaven naar de zon kunnen vertrekken.

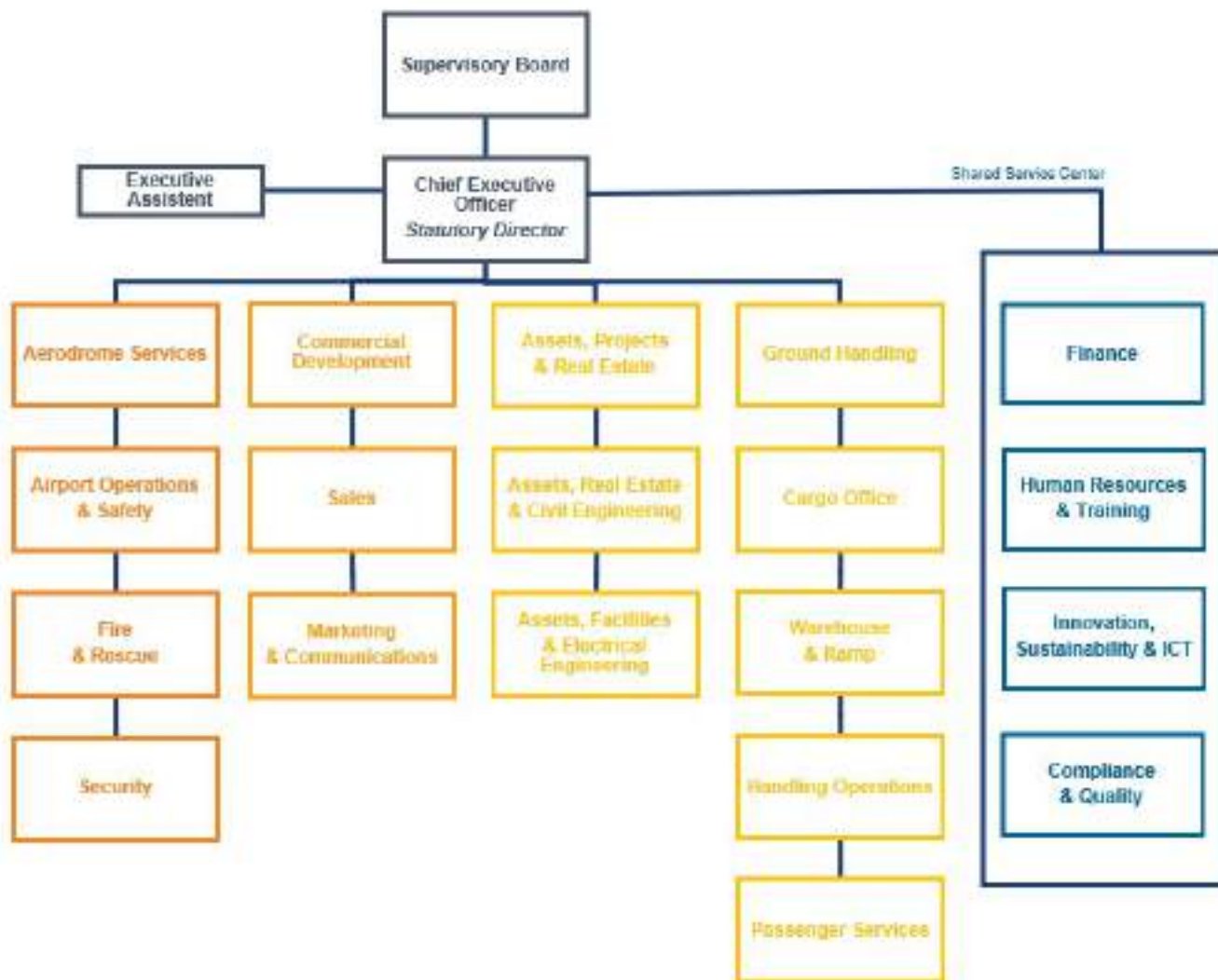
We hebben oog voor mens en milieu. We zetten ons actief in om onze impact op het milieu en de leefomgeving te verkleinen en tegelijkertijd een positieve bijdrage te leveren aan de werkomgeving van zowel onze eigen medewerkers als die van onze partners. Als luchthaven creëren we directe en indirecte werkgelegenheid in de regio en daarbuiten.

Onze organisatie

Organogram NV HBLM



Organogram MAA BV



Aandeelhouders

De aandelen van NV HBLM zijn in handen van Provincie Limburg (60%) en Schiphol Nederland B.V. (40%)

Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen (RvC) heeft tot taak toezicht te houden op het beleid van het bestuur en op de algemene gang van zaken. Aanvullend staat de RvC het bestuur bij met advies. Hierbij richt de RvC zich op het belang van MAA en haar directe stakeholders. Tot het takenpakket van de RvC behoort onder meer:

- 1) het toezicht houden op en het advies geven aan het bestuur;
- 2) het bevorderen van een goede corporate governance van de onderneming;
- 3) het naleven van de wet, de aandeelhoudersovereenkomst tussen provincie Limburg en Schiphol, de Statuten en het RvC-reglement.

Samenstelling

De Raad van Commissarissen bestond gedurende 2024 uit de volgende personen.

Dhr. Frans Weekers (voorzitter)

Functie:

Secretaris-generaal Benelux Unie

Nevenfuncties:

Speciaal Vertegenwoordiger Wederopbouw Sint Maarten
Lid Steering Committee Sint Maarten Trust Fund
Lid RvC Fuenix Ecoqy

Mevr. Angelique Palmen

Functie:

CFO F. Ruijters Groep BV
DGA Drs. A.G.L. Palmen BV

Nevenfuncties:

Lid RVT | Universiteit Maastricht
Lid RVC | Goudse
Lid Bestuur Stichting for a Sunny World
Lid Raad van Commissarissen Wiertz Company BV

Dhr. Kjell Kloosterziel

Functie:

Directeur Schiphol International

Nevenfuncties:

Lid Board of Directors Hobart International Airport
Director & Vice-President Schiphol USA Inc
Director Schiphol Australia Pty Ltd.
Director Schiphol Consulting Inc.
Director & Treasurer Schiphol North America Holding
Bestuurslid AviAssist Foundation
Lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport NV
Lid Raad van Commissarissen Groningen Airport Eelde NV

Dhr. Peter Penseel

Functie:

President Delta Air Lines Cargo

Statutaire directie

NV HBLM is statutair bestuurder van MAA BV en MAABI BV. Van januari tot oktober 2024 vervulde Jonas van Stekelenburg deze rol op interim basis. Sinds 1 oktober 2024 is Joost Meijs de statutair bestuurder van NV HBLM.

Leadershipteam

De statutaire directie van NV HBLM wordt gevoerd door:

Joost Meijs (CEO) – per 1 oktober 2024

Daarnaast bestaat het Directie Team (DT) uit:

Robert Krottjé (CFO) – per 1 oktober 2024

Fons Latour (Head of Aerodrome Services)

Dean Boljuncic (Head of Commercial Development)

Roel Ubaghs (Head of Sustainability, Innovation and IT)

Eric Peeters (Head of Ground Handling) – per 1 september 2024

Hermie Keulen (Head of Assets, Projects and Real Estate)

Het DT neemt strategische beslissingen, ondersteund door HR, Compliance & Safety en Corporate Communications. Tezamen vormen zij het Leadershipteam.

Activiteiten

De activiteiten van NV HBLM zijn onderverdeeld in drie pijlers:

- Aviation (grondafhandeling en aerodrome-services)
- Non-aviation (diensten buiten de luchtvaartservices)
- Infrastructuur, grond en vastgoed

Aviation

Binnen Aviation onderscheiden we Ground Handling en Aerodrome Services. Ongeveer 65% van de medewerkers van MAA werkt voor deze onderdelen. De hoeveelheid werk wordt grotendeels bepaald door het aantal vervoerde kilo's luchtvracht en de hoeveelheid passagiers.

Ground Handling

Ground Handling omvat de afhandeling van passagiers- en vrachtluchten. MAA houdt deze activiteiten bewust in eigen beheer om flexibiliteit en efficiëntie te waarborgen. Klanten ervaren korte communicatielijnen en een hoge mate van betrokkenheid van medewerkers.

Aerodrome Services

Aerodrome Services omvat het beheer van alle bewegingen op het platform en de luchthaven. Dit betreft onder meer informatievoorziening aan piloten via de verkeerstoren, toezicht op luchtvracht- en passagiersoperaties en begeleiding van vliegtuigparkeer-, docking- en taxi-operaties.

Non-aviation

Tot de non-aviation behoren activiteiten zoals horeca, retail, parkeren en vastgoedverhuur. Dit vormt samen met de aviation activiteiten en bouw en onderhoud een belangrijk onderdeel van de luchthavenactiviteiten.

Infrastructuur, grond en vastgoed

Luchthavenbesluit en vergunningen

In 2024 liepen verschillende trajecten voor het aanvragen van vergunningen:

Omgevingsvergunning

Deze vergunning legt de milieueffecten van de grondgebonden activiteiten op de luchthaven vast. De gemeente Beek is bevoegd gezag en de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) verzorgt de handhaving. De nieuwe omgevingsvergunning is in 2024 nog niet van kracht.

Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

Het PIP maakt het ruimtelijk en planologisch mogelijk om turbojets proef te laten draaien. Dit valt onder de categorie 'grote lawaaimaker' en buiten de reguliere omgevingsvergunning. Het proefdraaien wordt opgenomen in het bestemmingsplan inclusief een geluidszonering en een locatiebepaling. De provincie Limburg is bevoegd gezag.

Hogere waarde besluit

Binnen de geluidszone moet per woning worden vastgesteld dat de geluidsbelasting niet boven een bepaalde waarde

uitkomt. Dit besluit wordt genomen door de provincie Limburg. In 2024 is hier nog geen definitief uitsluitsel over in de vorm van een besluit.

WNB-vergunning

De Wet natuurbescherming (WNB) vergunning omvat zowel grond- als luchtgebonden activiteiten en hun effecten op de natuur, waaronder de stikstofdepositie. Maastricht Aachen Airport diende de aanvraag voor deze vergunning in maart 2021 in. Sindsdien heeft MAA op verzoek van het ministerie meerdere keren aanvullende informatie verstrekt. In december 2023 publiceerde de minister een ontwerp-WNB-vergunning, gebaseerd op de luchtgebonden activiteiten zoals vastgelegd in de Omzettingsregeling. Op verzoek van Maastricht Aachen Airport is dit voorontwerp aangepast.

Tussen de publicatie van de eerste ontwerpvergunning en de geactualiseerde versie zijn de voorgenomen luchtgebonden activiteiten vastgesteld, zoals aangevraagd in het nieuwe luchthavenbesluit. In december 2024 publiceerde de minister de geactualiseerde ontwerp-WNB-vergunning, gebaseerd op de vliegbewegingen zoals beschreven in het scenario uit de businesscase en het Provinciaal besluit van 2022. In deze ontwerpvergunning zijn ook passagiersaantallen en vrachtvolumes opgenomen, die afwijken van de aantallen uit de businesscase, ondanks dat beide op hetzelfde vliegscenario zijn gebaseerd. Hierover zijn vragen gesteld aan het Ministerie. Dit traject krijgt een vervolg in 2025.

Het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselkwaliteit en Natuur (LVVN) is bevoegd gezag voor deze vergunning.

Luchthavenbesluit

Het luchthavenbesluit legt de luchtgebonden activiteiten van Maastricht Aachen Airport vast, zoals vliegbewegingen en taxiën. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is bevoegd gezag. In 2024 heeft MAA de Millieu Effect Rapportage (MER) beoordelingsnotitie opgesteld en ingediend bij het ministerie. Deze rapportage is vervolgens voorgelegd aan de Commissie MER, die de kwaliteit en volledigheid ervan toetst. Het eindadvies van de Commissie MER heeft ertoe geleid dat de minister MAA vraagt een MER op te stellen.

Bouwvergunningen

Voor diverse bouwprojecten heeft Maastricht Aachen Airport bouwvergunningen aangevraagd. Meer hierover in de paragraaf Projecten 2024.

Verslag Raad van Commissarissen

In september 2023 is de structuur van de groep gewijzigd door de toetreding van Schiphol als 40% minderheidsaandeelhouder naast de Provincie Limburg. Tegelijkertijd is de corporate governance structuur aangepast, waarbij de RvC voortaan opereert op het niveau van de holding NV HBLM. De dagelijkse leiding van de groep werd sindsdien tijdelijk ingevuld door interim-bestuurder Jonas van Stekelenburg.

In 2024 is de vacante positie van statutair bestuurder permanent ingevuld. De RvC heeft Joost Meijs per 1 oktober 2024 benoemd als statutair bestuurder. Met zijn ruime ervaring als bestuurder van de luchthavens van Aruba en Eindhoven ziet de RvC in hem de juiste persoon om Maastricht Aachen Airport te ontwikkelen tot een duurzame, toekomstgerichte en omgevingsbewuste luchthaven.

De RvC spreekt haar dank uit aan Jonas van Stekelenburg voor zijn inzet als interim-bestuurder in een uitdagende periode. Zijn betrokkenheid en toewijding worden zeer gewaardeerd.

2024 was een bewogen jaar voor alle betrokkenen bij de luchthaven. Net als in 2023 bleven de volumes achter bij de verwachtingen. De operationele en financiële uitdagingen vroegen om intensieve betrokkenheid van de RvC. Er vonden in totaal 18 vergaderingen plaats, aangevuld met regelmatige informele overleggen om de toezichhoudende en adviserende rol optimaal te vervullen.

Tijdens de algemene vergadering van 10 oktober 2024 is het door PWC geauditeerde jaarverslag over 2023 vastgesteld. De jaarrekening kreeg een goedkeurend oordeel. De RvC besteedde gedurende 2024 veel aandacht aan het thema continuïteit en liquiditeit en voerde diverse gesprekken met het bestuur en de controlerend accountant. Net als het bestuur acht de RvC de continuïteitsveronderstelling passend.

Met betrekking tot het jaarverslag 2024 is de RvC van mening dat dit een juist en getrouw beeld van de organisatie geeft. De RvC stemt in met het jaarverslag, dat op 16 mei 2025 ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

Tot slot bedankt de RvC alle betrokkenen voor hun inzet en bijdrage in 2024 en wenst hen succes bij de verdere ontwikkeling van een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.

Een *omgevingsbewust* Maastricht
Aachen Airport



Omgevingsbewust

Maastricht Aachen Airport streeft ernaar een omgevingsbewuste luchthaven te zijn, met

een maatschappelijke verantwoordelijkheid richting omwonenden, belangengroepen, bedrijven en overheden. We kennen hierin de volgende stakeholders en partners:

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

We willen een relevante bijdrage leveren aan de provincie Limburg op het gebied van wonen, werken en leven. Dit betekent dat we onze positieve impact vergroten en de negatieve impact verkleinen en daar waar mogelijk bijdragen aan een vermindering van de hinder(beleving). Vanuit die ambitie ondernamen we in 2024 verschillende initiatieven.

Bijeenkomsten
CRO 5x (Incl. 1 CRO Plus)

Kwartaaloverleg omwonenden 4x

Informatie/themabijeenkomsten 3x

Rondleiding omwonenden 5x

Open Coffee 3x

Open dag 1x

Onze burens

We willen een goede buur zijn. Dit betekent dat we investeren in een goede relatie en duidelijke communicatie met onze omwonenden.

Communicatie

Maastricht Aachen Airport houdt omwonenden op de hoogte van ontwikkelingen die invloed hebben op hun leefomgeving. Dit betreft onder andere trainingsvluchten, bijeenkomsten, maatregelen, werkzaamheden en vergunningen. Omwonenden kunnen zich inschrijven voor een nieuwsalert om updates direct per e-mail te ontvangen. Daarnaast is in 2024 de website geactualiseerd met informatie over de maandelijkse passagiersaantallen, vrachtvolumes (gevlogen en getrukt) en vliegbewegingen.

Overleg

Ontwikkelingen op de luchthaven die de omgeving raken, worden vier keer per jaar besproken in het Commissie Regionaal Overleg (CRO). Aan dit overleg

nemen omwonenden, overheden, milieuorganisaties en (luchtvaartgerelateerde) bedrijven deel.

Voor direct omwonenden van de luchthaven, zoals bewoners van Geverik, Ulestraten, Schietecoven, Moorveld en Geulle, vindt elk kwartaal een overleg plaats met hun vertegenwoordiging. Dit overleg richt zich op het signaleren en waar mogelijk voorkomen van vermijdbare hinder.

Daarnaast konden omwonenden en belanghebbenden in 2024 deelnemen aan de 'open coffee'. Dit informele overleg zonder vaste agenda bood de mogelijkheid om in gesprek te gaan met onder andere de CEO van de luchthaven.

Informatiebijeenkomsten

In 2024 stonden de informatie- en themabijeenkomsten voornamelijk in het teken van de onderzoeken voor de mer-beoordelingsnotitie. Andere onderwerpen, zoals duurzaamheid, krijgen in 2025 afzonderlijke aandacht.

Daarnaast organiseert MAA enkele keren per jaar rondleidingen voor omwonenden uit Beek en Meerssen. Tijdens deze 'kijkjes achter de schermen' krijgen deelnemers een uitgebreide toelichting op de werkzaamheden op het luchthaventerrein.



Omgeving en samenwerking

MAA streeft ernaar de positieve effecten op de leefomgeving te behouden en waar mogelijk te versterken, terwijl hinder zoveel mogelijk wordt beperkt. Een goede relatie met de omgeving is daarbij belangrijk. Dit komt onder andere tot uiting in hinderbeperkende maatregelen waarbij samen met de omgeving afgewogen keuzes gemaakt worden. Daarnaast zet MAA in op proactief omgevings- en relatiemanagement met alle belanghebbenden. Hieronder verstaan we het opbouwen en onderhouden van een duurzame relatie, waarbij we in gesprek blijven over elkaars belangen.

Hinderbeperking

In 2024 voerde de luchthaven een ontmoedigingsbeleid voor vrachtverkeer tussen 06:00 en 07:00 uur. Daarnaast werden vliegtuigen van het type 747-200, conform het uitfaseringsbeleid dat op 1 april 2023 inging, niet meer toegelaten. Verder werkt MAA aan het terugdringen van emissies die voortkomen uit grondoperaties. Hierover meer in hoofdstuk duurzaamheid.

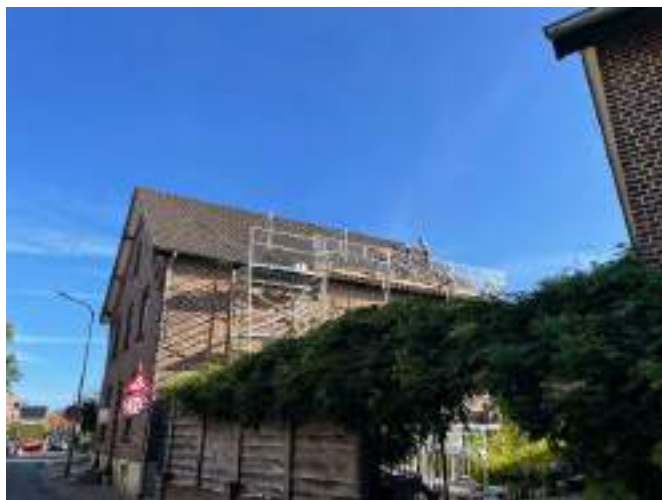
Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport

MAA draagt financieel bij (in totaal 3 miljoen euro verspreid over 6 jaar) aan het Omgevingsfonds, waarbij de eerste termijn van deze bijdrage in 2025 wordt voldaan.

Pilotproject Vortex-schade

In 2024 startte een pilotproject om dakpannen preventief te verankeren in gebieden ten noorden van de luchthaven. Woningeigenaren van 97 huizen kregen de mogelijkheid om hieraan deel te nemen om het risico op vortex-schade te verkleinen.

Het totale project kostte € 400.000,- en werd gefinancierd door de Provincie Limburg, MAA en de gemeente Beek, die elk een gelijke bijdrage leverden. Dit project kwam voort uit de gedeelde maatschappelijke verantwoordelijkheid van deze partijen en werd opgezet als coulanceregeling, aangezien vortex-schade niet volledig kan worden voorkomen. In totaal meldden 48 adressen zich voor een gesprek, waarvan 24 adressen daadwerkelijk deelnamen. Alle betrokken daken zijn volgens een dambordpatroon verankerd.



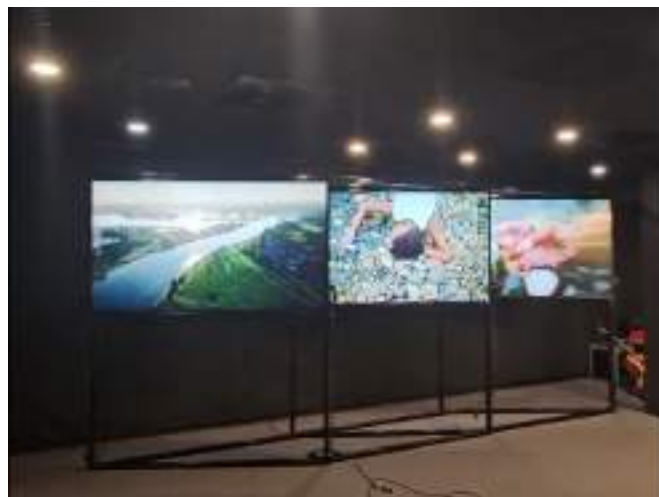
Samenwerking met regionale partners

In 2024 werkte MAA samen met lokale en regionale partijen om Limburgse organisaties in de schijnwerpers te zetten.

Zo ontwikkelde het Limburgs Museum een speciale videotentoonstelling voor MAA. Passagiers in de vertrekhal kunnen dit 'museum op locatie' bezoeken in de lounge op de eerste verdieping.

Daarnaast plaatsten de gemeente Beek en Visit Zuid-Limburg een inspiratietotem in de centrale hal van de luchthaven. Dit interactieve informatiepunt biedt zowel toeristen als lokale bewoners inzicht in de activiteiten en bezienswaardigheden in de regio.

Tijdens TEFAF stelde MAA de passagiersterminal beschikbaar aan een startende Limburgse kunstenares. De expositie was enkele weken toegankelijk voor alle bezoekers van de luchthaven.



Een *toekomstbestendig* Maastricht
Aachen Airport



Onze mensen

Bij MAA erkennen we dat onze medewerkers de echte waarde van de organisatie zijn. In het afgelopen jaar hebben we de basis gelegd om onze medewerkers meer te betrekken bij de toekomstplannen en de lange termijn doelen van MAA. Er is veel tijd geïnvesteerd in het tonen van oprechte aandacht voor wat onze medewerkers bezighoudt in hun dagelijkse werk. In 2024 hebben we geïnvesteerd in hun ontwikkeling, welzijn en werkomstandigheden. Managers en leidinggevendenden kregen extra ondersteuning en training en we verbeterden arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden om een veilige en gezonde werkomgeving te creëren.

De focus op onze mensen blijft onverminderd doorgaan. In 2024 heeft het Leadershipteam een duidelijke belofte aan onze medewerkers uitgesproken, die is vastgelegd in de strategische plannen voor 2025 en verder:

Wij hebben oog voor de mens achter de werknemer. Wij stimuleren ontwikkeling, bieden een veilige werkplek voor al onze collega's, maken efficiënt gebruik van onze middelen en focussen op het uitvoeren van onze plannen. Onze kernwaarden MOVED zijn diepgeworteld in ons DNA.

Van samenwerken naar verbinden

Uit onderzoek naar psychosociale arbeidsbelasting bleek dat medewerkers van MAA trots en tevreden zijn over hun werk, maar dat er ruimte is voor meer samenwerking en verbinding tussen teams en afdelingen. Gelijke behandeling, transparante communicatie en gezamenlijke verantwoordelijkheid stonden hierbij centraal. Opleiding en begeleiding van leidinggevendenden was een belangrijk aandachtspunt om de tevredenheid, inzet en ontwikkeling van medewerkers te optimaliseren.

Om de basisdoelen van gelijkwaardigheid, transparantie en betrokkenheid te realiseren, werd in februari 2024 het ontwikkelprogramma 'Van Samenwerken naar Verbinden' geïntroduceerd, onder begeleiding van twee arbeids- en organisatieadviseurs. Het programma bestond uit verschillende onderdelen, waaronder coaching van het directie- en managementteam, intervisie en vergadertechnieken, en leiderschapsvaardigheden voor operationele leidinggevendenden. Gedurende het jaar werden diverse werk- en themabijeenkomsten georganiseerd voor alle medewerkers. Het ontwikkeltraject werd eind 2024 afgerond, maar de organisatie blijft investeren in de verdere ontwikkeling van haar medewerkers. In 2025 starten we met een vervolgprogramma, waarin we de organisatiecultuur verder vormgeven en onze kernwaarden Menselijk, Ondernemend, Veilig, Eigenaarschap en Duurzaam (MOVED) verder versterken.

Gezonde en veilige werkomgeving

In lijn met onze belofte om een veilige en gezonde werkplek te bieden, heeft MAA in 2024 prioriteit gegeven aan

gezondheid en veiligheid. We hebben een plan van aanpak opgesteld om ultrafijnstof te reduceren, wat onder meer leidde tot de vervanging van conventioneel materieel door elektrisch materieel, het ontmoedigen van het gebruik van de Auxiliary power unit (APU), het bieden van trainingen aan medewerkers die op airside werken en het verstrekken van persoonlijke beschermingsmiddelen. Daarnaast hebben we samengewerkt met het kenniscentrum van Schiphol om de veiligheid te waarborgen.

Binnen de afdeling Ground Handling zijn onderzoeken uitgevoerd naar de fysieke belasting bij de afhandeling van cargo en passagiersvluchten. Op basis van de aanbevelingen hebben we hulpmiddelen aangeschaft om het werk veiliger en ergonomischer te maken. Ook hebben we aanpassingen doorgevoerd op beeldschermwerkplekken, zoals het vervangen van bureaus en stoelen. In samenwerking met een externe arbeidshygiënist werd een protocol opgesteld voor het veilig uitvoeren van werkzaamheden aan materieel met chroom-6.

Ondanks deze inspanningen bleef het ziekteverzuim hoog, met name binnen de afdeling Ground Handling. Het gemiddelde ziekteverzuimpercentage in 2024 was 9,8%. Op basis van een verzuimanalyse werden in samenwerking met de arbodienst WerkVitaal maatregelen genomen om het verzuim beter te monitoren en te beheersen. Alle leidinggevendenden namen deel aan een verzuimtraining, met extra aandacht voor hun rol in verzuimbegeleiding. Het aantal bedrijfsongevallen met verzuim was lager dan in 2023 maar bleef hoog, wat leidde tot het besluit om een Planner en een Health, Safety & Quality Manager aan te stellen om de veiligheid en werkmethoden verder te verbeteren.

Kwalitatieve en kwantitatieve bezetting

Gedurende 2024 telde MAA gemiddeld 184,3 FTE. Door de wisselende werkdruk was flexibele inzet nodig. Om onze beloftes naar medewerkers, klanten en de omgeving waar te maken en om verdere professionalisering te bevorderen, werd besloten de personeelsformatie uit te breiden met diverse strategische functies, waaronder een IT Project Manager/Service Manager, een Manager Health, Safety & Quality, een Adviseur Sustainability & eAviation, en een aantal leidinggevende en commerciële posities. Binnen het Directieteam vonden enkele strategische wisselingen plaats, met de aanstelling van een nieuwe CEO, CFO en Head of Ground Handling.

Arbidsvoorwaarden

In 2024 werd voor de periode van 1 juli tot en met 31 december een nieuwe cao afgesloten, met een structurele salarisverhoging van 3% en een protocolafpraak voor de cao-onderhandelingen in 2025. De afspraken richten zich onder andere op flexibiliteit in loonontwikkeling en gedeelde verantwoordelijkheid voor herstel.

Sales

In de praktijk staat MAA in de markt bekend als luchthaven met een kwalitatief goede vrachtafhandeling. Er is sprake van flexibiliteit in de operatie en we bieden alle vrachtafhandeling services aan. De snelheid en kwaliteit van de afhandeling zijn belangrijke punten voor de positionering van MST in de toekomst. Tegelijkertijd lopen we op een aantal punten achter. In 2024 werkte de afdeling commercial development aan het vergroten van de zichtbaarheid in de markt, een verbetering van de naamsbekendheid en de propositie van MAA.

De focus lag in 2024 op het aantrekken van cargo airlines. Cargo is de core business van MST en is bewegelijker dan

de passagiersmarkt waar planningen veel langer van tevoren vast liggen.

Voor de passagiersmarkt is in 2024 gewerkt aan het verbeteren van de winstgevendheid van de contracten en het verzamelen van data voor een duidelijke onderbouwing richting airlines.

In 2024 zijn verschillende inspanningen geleverd om de inkomsten van non-aviation te verhogen. Met name door de winstgevendheid van de contracten te verbeteren en de bezettingsgraad van de kantoren te verhogen. Onvoldoende winstgevendende contracten werden beëindigd.



Vracht

Vrachtstromen op Maastricht Aachen Airport

De vracht die Maastricht Aachen Airport afhandelt kent verschillende varianten, op basis van de wijze waarop het op de luchthaven binnenkomt of vertrekt.

Gevlogen vracht komt met het vliegtuig binnen of verlaat de luchthaven met een vliegtuig. Truckvracht komt met een vrachtauto binnen en verlaat de luchthaven ook met een vrachtauto.

Daarnaast maken we onderscheid tussen luchtvracht en wegvracht. Luchtvracht kan (voor een deel) per vrachtauto vervoerd worden. Bijvoorbeeld als de eindbestemming op de Master Airwaybill anders is dan de luchthaven waar de vracht landt.

De vrachtstromen op Maastricht Aachen Airport zien er als volgt uit:

Soort vracht	Soort vracht	In		Uit	
Gevlogen vracht*	Import	Per vliegtuig als luchtvracht	Per vrachtauto als lucht- of wegvracht	Gevlogen vracht	
	Export	Per vrachtauto als wegvracht	Per vliegtuig als lucht- of wegvracht	Gevlogen vracht	
Truckvracht	Import & Export	Per vrachtauto als lucht- of wegvracht	Per vrachtauto als lucht- of wegvracht	Truckvracht	

* Som is gelijk aan CBS cijfers

Gevlogen vracht

In 2024 verwerkte Maastricht Aachen Airport 29.448 ton gevlogen vracht. Dit werd mogelijk gemaakt door 27 luchtvaartmaatschappijen. Ten opzichte van 2023, waarin 32.275 ton werd vervoerd, is dit een daling. Het aantal vrachtluchten steeg met 4,9 % naar 1.399. Hierdoor werd minder vracht vervoerd met meer, kleinere vliegtuigen, een direct gevolg van de vlootvernieuwing.

Truckvracht

De truckvracht groeide fors: in 2024 werd 69.451 ton vracht over de weg vervoerd, ruim het dubbele van de 31.056 ton in 2023. Dit aandeel bestond uit 5.613 ton luchtvracht en 63.838 ton wegvracht. Deze stijging kwam door een uitbreiding van het aantal klanten.

Vooruitkijkend verlegt MAA in 2025 de focus naar gevlogen luchtvracht. Ten aanzien van de truckvracht-activiteiten wordt ingezet op strategische samenwerkingen om deze verder te optimaliseren.

Herkomst en bestemmingen

Belangrijke vrachtbestemmingen waren Dubai, Istanbul, Amman, Hongkong, Nairobi, Bogotá, Larnaca en Cairo.

Passagiers (Pax)

In 2024 reisden 228.355 passagiers via Maastricht Aachen Airport, verdeeld over 6.789 vluchten. Dit is een lichte stijging ten opzichte van 2023, een jaar waarin de luchthaven acht weken gesloten was vanwege de baanrenovatie. Luchtvaartmaatschappijen als Corendon, Ryanair, Lumiwings, Tarom en Pegasus verzorgden deze vluchten, naast diverse chartermaatschappijen.

General en business aviation

In 2024 landden totaal 7.425 General Aviation passagiers op MAA. General Aviation is een belangrijke pijler binnen de businessstrategie en vormt een opstap naar eAviation. De eerste generatie elektrische vliegtuigen zal vooral bestaan uit kleinere toestellen voor enkele tot tientallen passagiers.

Bestemmingen

De vijf luchtvaartmaatschappijen die in 2024 vanaf MAA vlogen, boden in totaal 14 bestemmingen in 9 landen aan, afgestemd op de vraag uit de regio. [Bron: Skyscanner] Het aanbod bestond grotendeels uit vakantiebestemmingen, aangevuld met enkele routes voor VFR (Visiting Friends and Relatives).

- Barcelona
- Alicante
- Porto
- Zadar
- Bari
- Girona
- Antalya
- Heraklion (Kreta)
- Zakynthos
- Burgas
- Málaga
- Mallorca
- Tuzla
- Boekarest

Passagiers van Corendon boekten hun reis inclusief parkeerplaats op MAA. Hiervoor maakte Corendon dit jaar voor het eerst gebruik van de nieuwe parkeerplaats P2. Passagiers konden voor een kleine meerprijs ook gebruik maken van P1. Dit leverde MAA in 2024 extra parkeerinkomsten op.

Bereikbaarheid: OV en auto

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor passagierstevredenheid. Ondanks de nabijgelegen parkeergelegenheid maken met name Ryanair-passagiers veel gebruik van het openbaar vervoer. De bushalte direct voor de terminal verbindt MAA met de treinstations van Maastricht, Sittard en Beek.

Non-aviation

MAA heeft het afgelopen jaar significante stappen gezet om de non-aviation inkomsten te verhogen. Dit leidde tot positieve ontwikkelingen op het gebied van vastgoed, parkeren, horeca en retail.

Vastgoed

Vastgoed blijft een belangrijke inkomstenbron. De verhuurportefeuille omvat de volgende locaties:

- Aviation House
- JetCenter (huurcontract eindigt per 1 februari 2025 en valt dan buiten de verhuurportefeuille)
- Overslagloods, Horsterweg 5
- Passagiersterminal
- Vista College, Horsterweg 13

De gemiddelde bezettingsgraad van de verhuurportefeuille steeg in 2024 met 10% naar 75%. Vooral in Aviation House mochten we nieuwe huurders verwelkomen, terwijl de bezetting van de overige panden stabiel bleef.

Horeca & retail

Op basis van een benchmarkanalyse zijn de prestaties van de horeca- en retailactiviteiten geëvalueerd. De horeca-omzet in 2024 was conform de marktverwachtingen, maar de retailomzet bleef achter. Daarom is de samenwerking met de huidige retailpartner per 31 december 2024 beëindigd. Dit geeft ons de mogelijkheid om nieuwe samenwerkingen aan te gaan en ons retailaanbod te optimaliseren, met als doel de omzet te verhogen en een aantrekkelijker aanbod voor reizigers te creëren.

Parkeren

Op 1 juni 2024 is parkeerplaats P2 in gebruik genomen, goed voor 1.700 extra parkeerplaatsen, waarmee de totale capaciteit op 2.500 komt. Hiermee speelt MAA in op de ambitie om op termijn 400.000 tot 600.000 passagiers te faciliteren. Tegelijkertijd werd een geavanceerd parkeersysteem geïntroduceerd voor een efficiëntere en klantvriendelijkere ervaring.

Om de parkeerinkomsten verder te verhogen, zijn voorbereidingen getroffen voor een samenwerking met een e-commerceplatform. Daarnaast had de voortgezette upsellstrategie, waarbij passagiers worden gestimuleerd om hun parkeerplek op P2 te upgraden naar P1, een positief effect op de totale parkeerinkomsten.



Safety

Aerodrome en veiligheid

Maastricht Aachen Airport stelt veiligheid voorop: voor passagiers, medewerkers, bemanning en omwonenden. De luchthaven voldoet aan nationale en internationale veiligheidsnormen en wordt regelmatig onderworpen aan interne en externe audits.

Om de veiligheid te waarborgen, werkt MAA met interne én externe commissies zoals een safety board, een safety review board, de Veiligheidsregio en een MAA Runway Safety Team (MAARST).

Daarnaast volgen medewerkers verplichte trainingen en opleidingen om hun kennis en veiligheidsbewustzijn continu te verbeteren. Dit draagt bij aan een sterke veiligheidscultuur op en rond de luchthaven.

Vliegveiligheid

Om de vliegveiligheid op en rond de luchthaven te blijven verbeteren, werkt MAA samen met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aan de registratie van vogelaanvaringen, runway incursions en runway safety events.

In 2024 vonden er drie runway incursions en twee runway safety events plaats. Deze incidenten zijn onderzocht door LVNL Safety en besproken in het MAA Runway Safety Team (MAARST). Waar nodig zijn deze onder de aandacht gebracht bij luchthavengebruikers.

In totaal zijn er vijftien meldingen gedaan bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). ABL analyseert deze meldingen en stelt waar nodig maatregelen voor ter verbetering van de vliegveiligheid.

Het aantal vogelaanvaringen lag in 2024 op twee per 10.000 vliegbewegingen. Dit is ruim onder de Nederlandse norm van vier per 10.000.

Veiligheid op de grond

In 2024 vonden dertien persoonlijke ongevallen plaats op MAA, waarmee de eigen norm van twaalf werd overschreden. Voor 2025 is deze norm aangescherpt naar zes. Elk ongeval wordt geanalyseerd en kan leiden tot aanpassingen in luchthaven- en afhandelingsprocessen.

Er waren in 2024 geen incidenten waarbij schade aan vliegtuigen ontstond.

Bewustwording

MAA investeert voortdurend in veiligheidsbewustzijn bij medewerkers en derden op de luchthaven. Dit gebeurt onder andere via Health, Safety & Security-bulletins, waarin op een toegankelijke manier veiligheidsinformatie wordt gedeeld. Ook via In4MAAion en broadcastschermen worden medewerkers geïnformeerd over belangrijke veiligheidsaspecten.



Security

De beveiliging van de burgerluchtvaart op MAA valt onder de verantwoordelijkheid van de afdeling Security, onderdeel van Aerodrome Services. De operationele uitvoering wordt verzorgd door PMT Aviation.

In 2024 nam het aantal activistische acties toe. Er vonden drie demonstraties plaats op en rond de luchthaven, met betrokkenheid van Extinction Rebellion. Deze acties varieerden van een sit-in tot protesten waarbij high-risk situaties werden verwacht. Met name de demonstratie op 9 maart, gelijktijdig met de TEFAF kunstbeurs in Maastricht, vroeg om intensieve coördinatie tussen de Koninklijke Marechaussee, Politie, Gemeente Beek, PMT Aviation en MAA. Dit resulteerde in een noodverordening vanuit de gemeente Beek. De impact van deze demonstraties bleef beperkt.

Daarnaast werkte Security in 2024 aan 'security-by-design'-projecten binnen diverse infrastructurele projecten, zoals de aanleg van parkeerterrein P2.

Vanaf september 2024 lag de focus op de aanbesteding van een nieuw extern beveiligingsbedrijf. Eind 2024 werd het voornemen tot gunning bekendgemaakt. De aanbesteding beslaat een periode van vier jaar, met opties voor verlengingen van respectievelijk drie en twee jaar.

Samenwerking met partners

MAA functioneert als een netwerkorganisatie met diverse operationele en commerciële partners, zoals de Veiligheidsregio, douane, general aviation, securitybedrijven, brandstoftoevoer, luchtverkeersleiding en schoonmaakdiensten.

De samenwerking met de Douane is cruciaal voor efficiënt toezicht op de invoer, uitvoer en doorvoer van goederen. Dit draagt bij aan een snelle afhandeling van luchtvracht op MAA.



Compliance

Compliance en veiligheid zijn randvoorwaarden voor een toekomstbestendige luchthaven. MAA hecht grote waarde aan naleving van wet- en regelgeving, omdat dit essentieel is voor haar functioneren.

De afdeling Compliance op MAA houdt zich onder ander bezig met de onderwerpen EASA Aerodrome, ISAGO, AEO Douane, pharma GDP en IATA CEIV, EU regelgeving op het gebied van inspectiecentra (NVWA) en Wbni, Csw en EASA-IS op het gebied van cybersecurity.

EASA	European union Aviation Safety Agency
ISAGO	IATA Safety Audit for Ground Operations
AEO	Authorised Economic Operator
GDP	Good Distribution Practices
IATA	International Air Transport Association
CEIV	Centre of Excellence for Independent Validators
NVWA	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
Wbni	Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen
Csw	Cybersecuritywet
EASA-ADR	EASA Aerodrome
EASA-IS	EASA Information Security

EASA aerodrome

In 2024 vonden audits plaats door de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens. De Inspectie Leefomgeving en Transport is de Nederlandse toezichthouder op het gebied van luchtvaart. De Nederlandse Vereniging van Luchthavens is een samenwerkingsverband tussen de verschillende Nederlandse Luchthavens. Deze audits leverden enkele verbeterpunten op voor het managementsysteem en de procedures van MAA. Daarnaast is door de ILT een objectinspectie gehouden waar geen bevindingen zijn geconstateerd.

Gedurende 2024 voerde MAA diverse onderzoeken uit ter onderbouwing van haar veiligheidscertificaat (certification basis). De geldende versie blijft 3.0 (01-11-2023), maar de verzamelde Safety Assessments dienen als input voor toekomstige updates.

Daarnaast startte MAA in 2024 de onderbouwing voor veilig gebruik van de verlengde startbaan (van 2500m naar 2750m). Zodra het nieuwe luchthavenbesluit in werking treedt, kan de verlengde startbaan worden gebruikt, mits goedgekeurd door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

PRM – Passenger with Reduced Mobility

In augustus 2024 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport een controle uitgevoerd op de assistentieverlening aan passagiers met beperkte mobiliteit. Conform EU-verordening 1107/2006 is elke luchthaven binnen de EU, waaronder MAA, verplicht deze assistentie te bieden. Tijdens de inspectie zijn geen tekortkomingen geconstateerd, maar er zijn wel verbeterpunten geïdentificeerd met betrekking tot de informatievoorziening aan passagiers. MAA heeft deze verbeterpunten inmiddels doorgevoerd.



Ground Handling

In 2024 hebben diverse luchtvaartmaatschappijen audits uitgevoerd op MAA, waaronder Corendon Dutch Airlines, Ryanair en Lufthansa Cargo. Eventuele bevindingen uit deze audits zijn verholpen of worden momenteel aangepakt in een verbeterplan. Daarnaast heeft MAA zich voorbereid op de aankomende wijzigingen in het ISAGO-programma (IATA Safety Audit for Ground Operations) door gedurende 2024 diverse webinars bij te wonen. De tweejaarlijkse ISAGO-audit vindt in 2025 opnieuw plaats op MAA.

MAA heeft begin 2024 kennisgenomen van de EASA Opinion over toekomstige regelgeving voor Ground Handling. Zodra deze wetgeving van kracht wordt, zal MAA hieraan moeten voldoen. Eind 2024 was nog geen definitieve wetgeving vastgesteld, waardoor een implementatietermijn niet bekend is.

NVWA inspectiecentra

In januari 2024 heeft de NVWA (Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit) een systeemaudit uitgevoerd op het Inspectiecentrum (IC) Live Animals en het IC Products op MAA. Daarbij zijn diverse tekortkomingen vastgesteld.

Voor het IC Live Animals heeft MAA een verbeterprogramma ontwikkeld en uitgevoerd, waardoor de locatie in de zomer van 2024 opnieuw is goedgekeurd door de NVWA. Onder meer is het inspectiecentrum volledig in lijn gebracht met de geldende wet- en regelgeving.

Voor het IC Products heeft MAA in lijn met haar toekomstvisie besloten de betreffende erkenningen niet te verlengen. Dit betreft met name de erkenning voor de afhandeling van dierlijke producten, zoals vlees en vis. Vanwege de beperkte volumes van deze goederen op MAA is deze erkenning opgezegd, vooruitlopend op de realisatie van een nieuw inspectiecentrum aan de oostzijde van de luchthaven.

Voor de afhandeling van plantaardige producten, zoals groenten en fruit, beschikt MAA sinds 2023 over een erkenning voor een inspectielocatie in Cargo Terminal East. Na de audit is de afhandeling van deze producten volledig naar deze locatie verplaatst en is de inspectielocatie in vrachtgebouw Noord niet langer in gebruik.

Douane AEO-vergunning

Gedurende 2024 heeft MAA het compliance-verbetertraject met Douane Eindhoven voortgezet. Regelmatige overleggen en afspraken hebben geleid tot een verbeterde compliance-status, waarbij cybersecurity een terugkerend thema was.

Daarnaast heeft MAA haar dienstverlening op douanegebied beperkt. Vanwege de risico's die gepaard gaan met het uitvoeren van invoeraangiften namens klanten, is besloten deze service per 1 juli 2024 te beëindigen. Klanten die gebruikmaakten van deze dienst hebben zelfstandig een alternatieve aanbieder gekozen. Dit besluit heeft niet geleid tot klantverlies.

In samenspraak met de douane heeft MAA aan het eind van 2024 de bijbehorende vergunningen opgezegd. Daarnaast zijn enkele andere douanevergunningen geactualiseerd om deze in lijn te brengen met de huidige situatie.



Farmaceutische goederen

De afhandeling van farmaceutische goederen vindt plaats in het Pharma Center op MAA, dat beschikt over certificeringen voor GDP (EU Good Distribution Practice) en IATA CEIV Pharma. In 2024 is de GDP-certificering met drie jaar verlengd, nadat deze in 2021 voor het eerst werd behaald. Voor de IATA CEIV Pharma-certificering staat in 2025 een heraudit gepland.

Het aantal pharma-zendingen in 2024 was vergelijkbaar met 2023, maar nog altijd lager dan in de jaren daarvoor. MAA heeft in 2024 één formele klacht ontvangen over een onjuiste behandeling van een farmaceutische zending.

Cybersecurity

In het voorjaar van 2024 vond een inspectie plaats op het gebied van Wbni-compliance (Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen). De bevindingen uit deze inspectie zijn opgenomen in het IT-verbeterprogramma, dat inmiddels in uitvoering is. ILT wordt via regulier overleg op de hoogte gehouden van de voortgang.

Daarnaast heeft MAA in 2024 kennisgenomen van de aankomende EASA-wetgeving voor Information Security. In 2025 worden binnen het IT-verbeterprogramma verdere stappen gezet om tijdig aan deze wetgeving te voldoen.

Quality Management System

Alle interne en externe audits en inspecties worden geregistreerd in het Quality Management System (QMS), onderdeel van het softwarepakket MACH2000. Het auditplan voor 2024 is niet volledig uitgevoerd; zo zijn niet alle interne inspecties voltooid en zijn enkele externe audits niet uitgevoerd. Voor 2025 streeft MAA ernaar een realistisch audit- en inspectieprogramma op te stellen en volledig te implementeren.

De bevindingen uit de audits en inspecties zijn, op enkele uitzonderingen na, binnen de gestelde termijnen opgelost. De effectiviteit van corrigerende en preventieve acties wordt gemonitord door de compliance-afdeling.

Binnen MAA worden Quality Performance Indicators (QPI) bijgehouden om het management te informeren over de prestaties op diverse vlakken, zoals het tijdig afsluiten van bevindingen in het QMS, de digitale berichtgeving rond vrachtafhandeling en de on-time performance. Het QPI-overzicht wordt regelmatig gedeeld met het Directie- en Managementteam van MAA, zodat trends tijdig worden gesignaleerd en hierop kan worden ingespeeld.



Assets & IT

IT

In 2024 stelde toezichthouder ILT MAA onder verscherpt toezicht op basis van de Wbni. MAA zette gelijktijdig belangrijke stappen op het gebied van IT en informatiebeveiliging. Als vitale infrastructuur (AED: Aanbieder Essentiële Dienst) moet de luchthaven voldoen aan strikte wet- en regelgeving, met een sterke focus op cybersecurity en de fysieke weerbaarheid van digitale systemen. Om dit te waarborgen, stelde MAA een meerjarenplan op.

Het verbeterprogramma rust op drie pijlers:

- Modernisering van de IT-infrastructuur
- Implementatie van beheers- en beveiligingsstandaarden
- Uitsluiting van de legacy MACH2000-applicatie

De uitvoering start begin 2025 en duurt twaalf maanden.

Achterstallig onderhoud

De afdeling Assets, Projects & Real Estate is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de fysieke infrastructuur van MAA. Dit omvat:

- Achterstallig onderhoud

- Preventief en correctief onderhoud
- Vervangingsinvesteringen

Doel van het onderhoud is de instandhouding van de assets op het vereiste kwaliteitsniveau en in overeenstemming met diverse wet- en regelgevingen zoals vergunningen, bouwvoorschriften en EASA regelgeving. We dragen hierbij zorg voor een maximale beschikbaarheid van de assets. Vanuit efficiency en effectiviteit wordt het onderhoud risicogestuurd en toestandsafhankelijk uitgevoerd. Het streven is om vanuit het werk met werk principe zoveel mogelijk soorten onderhoudsactiviteiten te combineren. Hiermee wordt de verstoring van de operatie van MAA geminimaliseerd.

In lijn met de besluitvorming van Provinciale Staten op 16 december 2022 zal uitvoering worden gegeven aan de plannen in het kader van (achterstallig) onderhoud. Hiertoe is door provincie Limburg een budget toegekend van € 70.0M (bestaande uit € 35.2M lening, € 10.9M incidentele NEDAB-bijdrage en € 23.9M kapitaalstorting). Daarmee wordt de luchthaveninfrastructuur in zodanige staat gebracht en gehouden dat de exploitatie conform de concessie optimaal ondersteund wordt.

De besteding per 31 december 2024 van dit budget is als volgt:

Omschrijving	Bedrag
Beschikbaar budget	€ 70.000.000
Reeds opgenomen voor achterstallig onderhoud	- € 42.943.949
Restant budget voor achterstallig onderhoud per 31 december 2024	€ 27.056.051

Achterstallig onderhoud - tijdlijn



Projecten in 2024

Parkeerterrein 2

Om de parkeer capaciteit structureel te vergroten, is een nieuw parkeerterrein gerealiseerd ten zuiden van de passagiersterminal. Dit verhoogde de capaciteit van 800 naar 2500 parkeerplaatsen. Daarnaast is een nieuw parkeersysteem geïntroduceerd.

Hiermee zijn onveilige situaties als gevolg van tijdelijke parkeerplaatsen opgelost en wordt de overlast aan de oostzijde van de luchthaven volledig weggenomen.



Voor de aanleg van Parking P2 is geen gebruik gemaakt van het budget voor achterstallig onderhoud.

Cargo Terminal North

Bij de ambitie om een excellent afhandelingsbedrijf in de markt te zetten, horen eveneens excellente faciliteiten. In 2024 hebben we Cargo Terminal North inclusief het omliggende terrein volledig gerenoveerd. Hierbij is aandacht geweest voor het wegwerken van achterstallig onderhoud aan de constructie en de verduurzaming van het gebouw. Cargo Terminal North is weer toekomstbestendig voor de afhandeling van met name tweede-linie activiteiten.



Overslagloods

De overslagloods aan de oostzijde van de luchthaven, waarvandaan een dagelijkse lijndienst naar het Verenigd Koninkrijk vertrekt, is geüpgraded. Dit draagt bij aan de groei en efficiëntie van MAA als cargo-luchthaven.

Een *duurzaam* Maastricht Aachen Airport



Duurzaamheid

Bij MAA zetten we ons in voor een duurzame en toekomstbestendige luchthaven. Als regionaal knooppunt dragen we een dubbele verantwoordelijkheid: bijdragen aan de economische groei en regionale verbinding, terwijl we tegelijkertijd zorgdragen voor onze omgeving en hierbij toekomstgerichte keuzes maken. In 2024 hebben we belangrijke stappen gezet om onze ecologische voetafdruk verder te verkleinen, onze samenwerking met partners te versterken en innovatieve oplossingen te implementeren die bijdragen aan onze rol binnen een duurzamere luchtvaartsector.

Het grondwerk voor morgen: duurzame infrastructuur

Voor een duurzamere toekomst is een solide infrastructuur essentieel. In 2024 heeft MAA een belangrijke stap gezet door te starten met de aanleg van de elektrische infrastructuur. Deze upgrade is noodzakelijk om als voorbereiding op een toekomst met commerciële elektrische vliegverkeer en verdere elektrificatie van onze grondoperatie. Dit traject betreft een meerjarige implementatie waarbij in 2025 een volgende stap in de aanleg van deze cruciale infrastructuur wordt gezet.

Groen in de lucht: elektrisch vliegen krijgt vleugels

Na eerdere succesvolle vluchten met elektrische vliegtuigen zette MAA in 2024 een belangrijke stap met het project Electrify. In samenwerking met partners Fachhochschule Aachen, ASL, NIO, en de luchthavens van Luik en Aken, boden we in juli en augustus internationale elektrische vluchten voor het grote publiek aan.

Passagiers konden emissievrij vliegen tussen de drie luchthavens, en duurzaam wegvervoer naar de luchthaven werd mogelijk gemaakt binnen een straal van 15 km. In totaal zorgden de 79 vluchten van Electrify voor de mijlpaal van meer dan 100 elektrische vliegbewegingen op MAA. Hiermee bewees het project dat het concept Regional Air Mobility (RAM) een reële en duurzame toekomst biedt voor de luchtvaart.

Electrify had twee belangrijke doelen: ten eerste wilden we aantonen dat elektrisch vliegen technisch haalbaar is, en daarmee ook emissievrij vervoer van deur tot deur mogelijk is via een intermodaal model. Daarnaast was het onze ambitie om het grote publiek op een toegankelijke manier kennis te laten maken met deze innovatieve technologie.

Groen op de grond: duurzame energie en materieel

MAA zet verschillende stappen op het gebied van duurzaamheid. Sinds 2024 draait de luchthaven volledig op duurzame energie: alle elektriciteit is afkomstig van

Nederlandse windenergie met SMK Milieukeur-certificering. Daarnaast wordt het gasverbruik gecompenseerd met duurzame certificaten, waardoor MAA CO2-neutraal opereert. De luchthaven onderzoekt verder hoe ze in de toekomst zelf meer duurzame energie kan opwekken.

Ook in de operatie wordt volop verduurzaamd. De diesel terreinwagens zijn vervangen door plug-in hybride voertuigen, zoals de Toyota RAV4 PHEV's. Daarnaast is de grondaafhandeling verder geëlektrificeerd met nieuwe elektrische passagierstrappen. Deze maatregelen maken deel uit van een vervangingsplan dat loopt tot 2030.

ACA Level 3: een stap verder richting net-zero 2030

In maart 2024 behaalde de luchthaven Level 3: Optimisation vanuit het Airport Carbon Accreditation (ACA) programma. Het behalen van Level 3 in slechts een jaar tijd toont de effectiviteit van onze maatregelen en onze ambitie om verder te blijven verduurzamen. Deze accreditatie erkent de voortdurende CO2-reductie en de samenwerking met externe partners om emissies te verminderen.

Level 3-certificering betekent dat we al een hoog niveau van duurzaamheid hebben bereikt. Maar het betekent ook dat er nog verdere stappen te zetten zijn, zoals Level 4 en 5. De luchthaven streeft naar een net-zero grondgebonden operatie in 2030, en zet daarom in de komende jaren in op het behalen van ACA Level 4 en Level 5 als vervolg van dit traject.



Financieel in controle



Risicomanagement

MAA hanteert een dynamisch risicomanagementproces, waarin interne beheersmaatregelen continu worden geëvalueerd en verbeterd. Deze interne beheersingsmaatregelen zijn en worden geïmplementeerd en verbeterd binnen alle geledingen van de organisatie. Vanuit onze governancestructuur tot concrete instructies op de werkvloer: alle maatregelen zijn gericht op het managen van onze risico-exposure met als doel het vergroten van de haalbaarheid van onze organisatiedoelstellingen.

Risicobereidheid

De luchthaven kiest voor een conservatieve benadering. Operationele veiligheid en naleving van wet- en regelgeving hebben de hoogste prioriteit. Financieel wordt een voorzichtige langetermijnstrategie gevolgd, terwijl commercieel juist meer risico wordt genomen om nieuwe klanten aan te trekken.

Risicomatrix

Risico	Impact risico tov 2023	Risicobeschrijving	Risicomanagement
1. Continuïteit		Op basis van de financiële resultaten over 2023 en 2024 is er in technische zin sprake van een risico t.a.v. de continuïteit van de vennootschap.	Ondanks de tegenvallende financiële resultaten over zowel 2023 als 2024 en het magere vooruitzicht over 2025 is er geen sprake van een reëel risico op discontinuïteit. Vanuit beide aandeelhouders is er een sterk commitment afgegeven voor de toekomst. Ten aanzien van cashflowmanagement kan de vennootschap steunen op afspraken binnen het financieringsarrangement met aandeelhouders. De organisatie zal in 2025 verder investeren in mensen, assets en procedures om de organisatie professioneler, slagvaardiger en competitiever in de markt te zetten.
2. Draagvlak regionale politiek en stakeholders		Eind 2022 koos de provincie Limburg voor een toekomstbestendige, omgevingsbewuste luchthaven. Desondanks bestaat er, mede ingegeven door de tegenvallende financiële prestatie van de luchthaven, de perceptie van een broos politiek draagvlak bij stakeholders. Dit heeft een negatieve impact op de reputatie van de luchthaven in het internationale speelveld.	Regionaal versterkt de luchthaven haar draagvlak zowel direct (o.a. dialoog met omgeving) als indirect (o.a. participatie Omgevingsfonds) om het draagvlak te verbeteren. Ten aanzien van potentiële klanten benadrukt de luchthaven haar lange termijnvisie welke verder wordt geconcretiseerd in een gezamenlijke commerciële strategie met Schiphol.
3. Operationele beperkingen luchthaven		De concurrentiepositie van de luchthaven wordt negatief beïnvloed door de maximaal te benutten baanlengte van 2.500 meter en de nachtsluiting van de luchthaven.	De luchthaven tracht de concurrentiepositie te verbeteren door een optimale benutting van de baanlengte tot 2.750 meter te bewerkstelligen. Dit dient te worden vastgelegd in het luchthavenbesluit. Hiertoe treedt de organisatie in intensief overleg met betrokken instanties. Ten aanzien van de nachtsluiting zijn er geen acute maatregelen mogelijk. Een uitgebreid stelsel van interne beheersingsmaatregelen welke uitstrekt over vrijwel alle departementen van het bedrijf, ondersteund door de afdeling Compliance, draagt zorg voor een juiste invulling van onze verantwoordelijkheden binnen het spectrum van wet- en regelgeving. Echter ten aanzien van informatiebeveiliging heeft MAA gedurende 2024 een te hoog risico geaccepteerd. Eind 2024 zijn reeds diverse herstelacties genomen.
4. Wet- en regelgeving		De luchtvaart kenmerkt zich door specifieke wet- en regelgeving rondom milieu- en geluidsnormen, aanbestedingsprocedures, voedsel- en warenwetgeving alsmede specifieke eisen op het gebied van informatiebeveiliging, veilig werken en kwaliteitseisen aan personeel.	Een uitgebreid stelsel van interne beheersingsmaatregelen welke uitstrekt over vrijwel alle departementen van het bedrijf, ondersteund door de afdeling Compliance, draagt zorg voor een juiste invulling van onze verantwoordelijkheden binnen het spectrum van wet- en regelgeving. Echter ten aanzien van informatiebeveiliging heeft MAA gedurende 2024 een te hoog risico geaccepteerd. Eind 2024 zijn reeds diverse herstelacties genomen.
5. Kwaliteit afhandelingsorganisatie		De integratie van de afhandelingsorganisatie in ons luchthavenbedrijf vormt een sterk concurrentievoordeel, mits kwalitatief goed georganiseerd.	Verdere investeringen in de kwaliteit van onze processen en infrastructuur is noodzakelijk om onze afhandelingsorganisatie 'state-of-the-art' te maken: sneller, efficiënter en veiliger.
6. Technische staat fysieke assets		Een ontoereikende technische staat van onze fysieke assets heeft een negatieve uitstraling van onze luchthaven tot gevolg. Bovendien kunnen operationele werkzaamheden hierdoor mogelijk niet efficiënt en / of veilig uitgevoerd worden.	Door de provincie Limburg is een totaalbudget van € 70m (+/- 10%) ter beschikking gesteld om de technische staat van onze assets naar een marktconform niveau te tillen. Dit programma is in uitvoering en heeft een verwachte doorlooptijd tot ca 2029.
7. Bedrijfscultuur		Door jarenlange onderinvestering is de huidige bedrijfscultuur te omschrijven als een enigszins afwachtende cultuur zonder een overtuigend geloof in eigen kunnen.	Middels cultuurprogramma ontwikkelen naar een bedrijfsmatige MOVED (Menselijk, Ondernemend, Veilig, Efficient, Duurzaam) cultuur, gericht op het resultaat en met een duidelijk geloof in eigen kunnen.
8. Samenwerking met Schiphol (vrachtstrategie)		Schiphol als nieuwe aandeelhouder opent de deur naar kennis en een gezamenlijke vrachtstrategie. Het risico bestaat dat partijen elkaar door de verschillende grootheden, andere focus en belangen in de kennisuitwisseling niet kunnen vinden en dat de kennis niet, of in onvoldoende mate wordt uitgewisseld.	Het actief opzoeken van Schiphol (medewerkers), kennisuitwisseling actief stimuleren en gezamenlijk een vrachtstrategie uitwerken.
9. Klantenbinding		De hoeveelheid passagiers en vracht is op een dieptepunt waardoor er geen gezonde bedrijfsvoering is door gebrek aan investeringen, verkeerde besluitvorming en inmiddels sterke concurrentie.	Bouwen aan een juiste besluitvormings- en overlegcultuur, een commerciële afdeling die actief in contact staat met de klant en het profiteren van een gezamenlijke vrachtstrategie met Schiphol. Middels de nieuwe governancestructuur kan er zonder politieke inmenging het bedrijf worden gerund.



Risico is toegenomen



Risico is afgenomen



Risico is gelijk gebleven

Vooruitblik 2025

In 2025 blijft MAA inzetten op duurzaamheid en toekomstbestendigheid. De verwachting is dat het gevlogen vrachtvolume met 23% stijgt ten opzichte van 2024, terwijl wegvracht naar verwachting afneemt. Voor passagiersvluchten wordt geen groei voorzien.

Hoewel er door investeringen en extra kosten opnieuw een verlies wordt verwacht (negatieve EBITDA van € 4,6 miljoen), wordt dit deels gecompenseerd door een incidentele NEDAB-bijdrage van € 4,3 miljoen bestemd voor achterstallig onderhoud. De focus ligt op optimalisatie, zodat in 2027 een break-even EBITDA wordt bereikt en verdere groei mogelijk is binnen de grenzen van het nieuwe luchthavenbesluit: 170 – 210 ton gevlogen vracht en tussen de 450 – 650 duizend passagiers.

Commerciële strategie

De commerciële afdeling wordt versterkt en richt zich vooral op de gevlogen vrachtmarkt. De samenwerking met Air Cargo Netherlands/Maastricht biedt nieuwe kansen en internationale events en klantbezoeken worden een belangrijk speerpunt.

Als onderdeel van Royal Schiphol Group wordt gewerkt aan een gezamenlijke vrachtstrategie. Door schaarste aan slots en tarievenbeleid op Schiphol kunnen bepaalde vrachtpartijen daar niet optimaal worden gefaciliteerd. MAA positioneert zich als aantrekkelijk alternatief en onderzoekt of systemen zoals Cargonaut en de ACN-pas de vrachtoperatie efficiënter kunnen maken.

Hoewel passagiersvluchten en business aviation relevant blijven, is luchtvracht de economische motor van de luchthaven. De rol van wegvracht wordt heroverwogen, aangezien dit segment fors is gegroeid, maar geen kernactiviteit van MAA is.

Uitdagingen en regelgeving

Een belangrijk aandachtspunt blijft het nieuwe luchthavenbesluit, met name de mogelijkheid om de volledige 2750 meter startbaan te benutten in plaats van de huidige 2500 meter. Dit is cruciaal voor de commerciële strategie, maar regelgeving en recente uitspraken van de Raad van State over stikstof en interne saldering zorgen voor vertraging. De verwachting is dat het besluit niet in 2025 kan worden vastgesteld. MAA blijft hierover intensief in overleg met het ministerie en andere belanghebbenden.

Verbetering van onze afhandeling

In 2025 zetten we de eerste stap in de optimalisatie van onze cargoafhandeling. Dit kan sneller, efficiënter en veiliger. We werken aan een algehele upgrade van onze faciliteiten en organisatie. De komende jaren investeren we in hulpmiddelen, digitalisering en een efficiëntere roostering en werkwijze. Zo versnellen we de afhandeling voor onze klanten tegen een aantrekkelijk tarief en zorgen we voor een veilige werkomgeving voor onze medewerkers. Indien nodig breiden we de vrachtlods en het platform aan de oostzijde uit. De planvorming hiervoor start in 2025.

Investeren in assets en IT

Net als in 2024 investeren we dit jaar verder in onze infrastructuur en IT. Dit is enerzijds nodig om achterstallig onderhoud weg te werken en anderzijds om hoogwaardige service te bieden aan expediteurs, luchtvaartmaatschappijen en passagiers. Via een Project- en CAPEX Board, waarin relevante medewerkers van de luchthaven deelnemen, bepalen we de prioriteiten en financierbaarheid van projecten voor de periode 2025-2030. Dit jaar investeren we in onze IT-infrastructuur door MACH2000 en de servers te vervangen. Hiermee versterken we onze bescherming tegen cyber- en operationele risico's. Een bewustwordingscampagne rondom cyberveiligheid maakt integraal deel uit van deze upgrade.

Investeren in medewerkers en organisatiecultuur

We investeren in onze mensen en de bedrijfscultuur. Opleiding, ontwikkeling en de juiste hulpmiddelen stellen hen in staat hun werk beter en veiliger uit te voeren. Onder de noemer 'Samenwerken naar Verbinden' werken we aan een cultuur gebaseerd op gelijkwaardigheid, transparantie en betrokkenheid. Het management zorgt voor heldere interne communicatie, zodat iedereen weet wat er speelt en wat de toekomstplannen zijn. Via In4MAAtion en In4MAAtionlive blijven collega's op de hoogte van relevante ontwikkelingen. Gezamenlijk hebben we kernwaarden vastgesteld die onze bedrijfscultuur typeren: Menselijk, Ondernemend, Veilig, Eigenaar en Duurzaam, oftewel MOVED.

Compliance en kwaliteitsborging

Onze luchthaven voldoet aan wet- en regelgeving. De afdeling Compliance & Quality voert regelmatige controles uit om te waarborgen dat we voldoen aan eisen zoals EASA, ISAGO, Wbni/Nnis, NVWA, Douane- en Pharma-vergunningen en Arbo-regelgeving. Eventuele afwijkingen worden besproken en aangepakt.

Financiële stabiliteit en toekomstbestendige groei

Investeren in de luchthaven is essentieel voor duurzame groei. De dagelijkse operationele verplichtingen leggen beslag op financiële middelen. Toch zijn investeringen nodig om de luchthaven te ontwikkelen tot een toekomstgerichte, duurzame en omgevingsbewuste hub. Klanten investeren alleen in een luchthaven die veilig, modern en efficiënt opereert. Dit gaat verder dan het wegwerken van achterstallig onderhoud. Ook investeringen in capaciteitsuitbreiding en kwaliteitsverbetering zijn cruciaal. Indien nodig zoeken we aanvullende financiering, in overleg met toezichthouders en aandeelhouders. Het doel is financiële stabiliteit en zelfstandigheid. Dit vraagt om groei van het vliegverkeer en een dienstverlening die uitblinkt in snelheid, efficiëntie en veiligheid.

Om onze huidige operationele tekorten te financieren heeft de directie, met instemming van de Raad van Commissarissen, met aandeelhouders Provincie Limburg en Schiphol Nederland B.V. de afspraak gemaakt dat, bij wijze van voorfinanciering en binnen de kaders van de eerder gemaakte financieringsafspraken, gelden ten behoeve van achterstallig onderhoud tijdelijk kunnen worden ingezet op deze tekorten. Zowel directie als Raad van Commissarissen van de vennootschap zijn zich ervan bewust dat bovenstaande afspraak het financieringsvraagstuk ten aanzien van de operationele tekorten niet structureel heeft opgelost, maar slechts tijdelijk is uitgesteld.

Duurzame luchtvaart en omgevingsbewustzijn

Om in 2030 CO₂-neutraal te opereren, zetten we in op de elektrificatie van onze Ground Support Equipment. Bij vervangingsinvesteringen geldt het principe 'elektrisch, tenzij...'. Daarnaast onderzoeken we de haalbaarheid van twee zonneweides aan de noordzijde van de startbaan. Realisatie hangt af van de financiële haalbaarheid. We investeren ook in de energie-infrastructuur om in de toekomst elektrisch vliegverkeer te faciliteren, hoewel de commerciële doorbraak hiervan pas na 2030 wordt verwacht. De technologische vooruitgang verloopt trager dan eerder voorspeld. In 2024 zijn honderd elektrische vluchten uitgevoerd tussen Maastricht, Aken en Luik. We onderzoeken verdere mogelijkheden, zoals elektrische vliegopleidingen op onze luchthaven.

Geluidsreductie en hinderbeperking

We blijven ons inzetten voor het beperken van hinder voor de omgeving. We monitoren vlootvernieuwing en sturen hier waar mogelijk op. Sinds 1 april 2024 zijn de meest luidruchtige vliegtuigtypes, zoals de 747-200, niet langer toegestaan. Met het nieuwe luchthavenbesluit worden toeslagen ingevoerd voor lawaaiige toestellen zoals 747-400, terwijl stillere en moderne vliegtuigen worden beloond. Het doel is om het aantal vluchten met de meest lawaaiige toestellen (ACI-geluidscategorie A en B) te verminderen

en het aantal vluchten met stillere vliegtuigen (categorie E, F en G) te vergroten. In 2024 behoorde 14,2% van de vluchten tot de stilste categorie (E,F,G), 67,3% tot de middencategorie (C,D) en 18,5% tot de luidste (A,B). In 2020 was dit respectievelijk 4,8%, 77% en 18,2%.

Bij inwerkingtreding van het luchthavenbesluit opereren we binnen de bijgestelde geluidsnormen en beperken we zo het aantal ernstig gehinderden in de regio.

Een omgevingsbewuste luchthaven betekent een voortdurende dialoog met omwonenden en het behouden én versterken van het draagvlak voor duurzame, toekomstbestendige ontwikkeling. In 2025 zetten we een belangrijke stap door de eerste tranche van € 500.000 bij te dragen aan het omgevingsfonds, onderdeel van onze totale verplichting van € 3.000.000. Dit onafhankelijke fonds richt zich op het verbeteren van de leefomgeving rondom de luchthaven.

Via actieve participatie in de Commissie Overleg Regionale Luchthavens onderhouden we nauwe contacten met bestuurders van omliggende gemeenten en omwonenden. Daarnaast nemen we deel aan het 'omwonendenoverleg' en organiseren we regelmatig 'open koffie'-bijeenkomsten op de luchthaven. Hier informeren we omwonenden over de laatste ontwikkelingen en luisteren we naar hun zorgen en ideeën. We staan altijd open voor hinderbeperkende maatregelen, zolang deze bijdragen aan de realisatie van onze businesscase.

Eind 2024 zijn onze plannen voor een structurele, meerjarige ontwikkeling van de luchthaven besproken en goedgekeurd door de Raad van Commissarissen en aandeelhouders. In 2025 zetten we de eerste stappen in de uitvoering van deze plannen. De investeringen die we nu doen, zorgen in de komende jaren voor concrete vooruitgang en helpen ons drie ambitieuze beloftes voor 2035 waar te maken:

Aan onze omgeving: 'We zijn een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven'

Aan onze klanten: 'We worden de modernste en snelste kwaliteitsvrachtluchthaven van Europa, met een sterke cargo-positie en een stabiel aandeel passagiers- en business (e)-aviation.'

Aan onze werknemers: 'We hebben oog voor de mens achter de werknemer. We stimuleren ontwikkeling, zorgen voor een veilige werkplek en benutten onze resources efficiënt. We focussen, voeren onze plannen uit en dragen onze kernwaarden MOVED uit in alles wat we doen.'

Focusthema's 2025

De weg naar herstel zetten we voort in 2025 aan de hand van 6 focus thema's:





Geconsolideerde Balans per 31 december 2024

(voor resultaatbestemming)

(x € 1.000)

	toelichting	31-12-2024	31-12-2023
Vaste activa			
Materiële vaste activa	1	54.999	48.328
Financiële vaste activa	2	2.342	2.342
		57.341	50.670
Vlottende activa			
Vorraden	3	-	53
Vorderingen	4	9.706	10.491
Liquide middelen	5	5.240	15.708
		14.946	26.252
Balanstotaal		72.287	76.922
Groepsvermogen	6	21.982	25.742
Voorzieningen	7	430	35
Langlopende schulden	8	42.608	43.557
		65.020	69.334
Kortlopende schulden	9	7.267	7.588
Balanstotaal		72.287	76.922

Geconsolideerde Winst-en-verliesrekening 2024

(x € 1.000)	toelichting	2024	2023
Netto omzet	10	16.857	13.099
Overige bedrijfsopbrengsten	11	5.500	6.141
Som der bedrijfsopbrengsten		22.357	19.240
Personeelskosten	12	-20.154	-15.665
Overige bedrijfskosten	13	-8.483	-8.136
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	14	-3.370	-3.213
Som der bedrijfslasten		-32.007	-27.013
Financiële baten en lasten	15	-1.823	-1.359
Resultaat voor belastingen		-11.473	-9.132
Belastingen	16	-30	2.342
Aandeel in het resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	17	-	-
Netto resultaat		-11.503	-6.789

Geconsolideerd Kasstroomoverzicht 2024

(x € 1.000)	2024	2023
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Bedrijfsresultaat	-9.650	-5.431
<i>Aanpassingen voor:</i>		
Vennootschapsbelasting	-30	-2.342
Financiële baten en lasten	-1.823	-1.359
Afschrijvingen materiële vaste activa en gealloceerde subsidie	3.297	3.213
<i>Veranderingen in het werkkapitaal:</i>		
Mutatie voorraden	53	58
Mutatie vorderingen	785	745
Mutatie kortlopende schulden	-817	-1.270
Mutatie voorzieningen	395	-37
Kasstroom uit operationele activiteiten	-7.790	-6.423
Kasstroom uit investeringen		
Investerings in materiële vaste activa	-9.670	-27.389
Desinvesteringen in materiële vaste activa	-	-
Investerings in financiële vaste activa	-	-
Desinvesteringen in financiële vaste activa	-	1.284
Kasstroom uit investeringen	-9.670	-26.105
Kasstroom uit financiële activiteiten		
Storting aandelenkapitaal	-	30
Storting agio	7.744	4.170
Dividend betaald aan aandeelhouder	-	-1.316
Ontvangen leningen	74	35.249
Aflossing leningen	-826	-480
Kasstroom uit financiële activiteiten	6.992	37.653
Totaal kasstroom	-10.468	5.126
Saldo liquide middelen begin boekjaar	15.708	10.582
Saldo liquide middelen ultimo boekjaar	5.240	15.708
Mutatie	-10.468	5.126
Delta	-	-

Toelichting op de geconsolideerde Balans en Winst-en-verliesrekening

Algemeen

Informatie over de rechtspersoon

N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht is feitelijk gevestigd op Vliegveldweg 90, 6199 AD te Maastricht-Airport, Nederland, is statutair gevestigd in Beek en is ingeschreven bij het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 14076296.

Belangrijkste activiteiten van de rechtspersoon

De activiteiten van N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht en haar deelnemingen bestaan voornamelijk uit het exploiteren van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. De exploitatie bestaat uit de volgende hoofdactiviteiten:

- Het faciliteren van vluchten op het gebied van cargo- als passagiersvervoer;
- Het afhandelen van vluchten op het gebied van cargo- als passagiersvervoer;
- Het exploiteren van een vastgoedbedrijf en overige faciliterende activiteiten ten behoeve van de algemene exploitatie van de luchthaven.

Groepsstructuur

De aandelen van N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht worden gehouden door:

Aandeelhouder	Aandelenbelang
Provincie Limburg	60%
Schiphol Nederland B.V.	40%

N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht staat aan het hoofd van een groep van rechtspersonen:

Deelneming	Statutaire zetel	Geplaatst kapitaal	Aandelenbelang
	Maastricht		
Maastricht Aachen Airport B.V.	Airport	€ 5.000	100%
Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V.	Beek (Limburg)	€ 910.000	100%

De als deelneming aangemerkte entiteiten worden volledig geconsolideerd.

Concessieovereenkomst

Tussen de dochterondernemingen Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V. (MAABI) en Maastricht Aachen Airport B.V. (MAA) is een concessieovereenkomst afgesloten. De concessieovereenkomst is afgesloten per 1 juli 2016 voor een periode van 10 jaar met de mogelijkheid tot verlenging met vijf jaar.

MAABI heeft aan MAA het exclusieve gebruiks- en genotsrecht verleend op het terrein, alle onroerende goederen die zich op het terrein bevinden, in elk geval voor de looptijd van deze overeenkomst, behoudens de bepalingen en voorwaarden van deze overeenkomst, zulks om de luchthaven (het terrein, alle onroerende goederen en roerende goederen) te exploiteren en te onderhouden, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, het leveren coördineren en beheren van luchthavendiensten, de beveiligingsdiensten, de levering van grondafhandelingsdiensten en de levering of het inkopen van aanvullende diensten, zoals catering, detailhandel, parkeergelegenheid en andere gerelateerde activiteiten; en het exclusieve recht luchthavenvoorzieningen- en terreinontwikkelingen te ontwerpen, aan te leggen, in te kopen, te ontwikkelen, exploiteren, beheren, verbeteren en onderhouden.

MAABI is verantwoordelijk voor al het groot onderhoud van het in concessie gegeven onroerend goed en MAA is verantwoordelijk voor het dagelijks onderhoud van het in concessie verkregen onroerend goed. MAA is eveneens verantwoordelijk voor het onderhoud van de aanwezige onroerende goederen en de eventueel benodigde vervanging en / of uitbreiding hiervan.

Algemene grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

De geconsolideerde jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 BW 2 en de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving.

Activa en passiva worden gewaardeerd tegen historische kostprijs, tenzij anders vermeld in de grondslagen.

Een actief wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen toevloeien en het actief een kostprijs of een waarde heeft waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Activa die hier niet aan voldoen worden niet in de balans verwerkt, maar worden aangemerkt als niet in de balans opgenomen activa.

Een verplichting wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de omvang van het bedrag waartegen de afwikkeling zal plaatsvinden op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Onder verplichtingen worden mede voorzieningen begrepen. Verplichtingen die hier niet aan voldoen worden niet in de balans opgenomen, maar worden verantwoord als niet in de balans opgenomen verplichtingen.

Een in de balans opgenomen actief of verplichting blijft op de balans opgenomen als een transactie niet leidt tot een belangrijke verandering in de economische realiteit met betrekking tot het actief of de verplichting. Dergelijke transacties geven evenmin aanleiding tot het verantwoorden van resultaten. Bij de beoordeling of er sprake is van een belangrijke verandering in de economische realiteit wordt uitgegaan van de economische voordelen en risico's die zich naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk zullen voordoen en niet op basis van voordelen en risico's waarvan redelijkerwijze niet te verwachten is dat zij zich zullen voordoen.

Een actief of verplichting wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot het actief of de verplichting aan een derde zijn overgedragen. De resultaten van de transactie worden in dat geval direct in de winst-en-verliesrekening opgenomen, rekening houdend met eventuele voorzieningen die dienen te worden getroffen in samenhang met de transactie.

Indien de weergave van de economische realiteit ertoe leidt dat het opnemen van activa waarvan de rechtspersoon niet het juridisch eigendom bezit, wordt dit feit vermeld.

Baten worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

De opbrengsten en kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben.

Continuïteit

De jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling.

Terugblik 2024

2024 was geen eenvoudig jaar voor Maastricht Aachen Airport. We zijn niet tevreden met de behaalde resultaten. Aan het einde van het jaar hadden we 29.448 ton gevlogen luchtvracht verwerkt (-8.8% versus 2023), 69.451 ton wegvracht (+105.5% versus 2023) en 223.507 passagiers vervoerd (+0.1% versus 2023). Dit vertaalde zich in een netto resultaat van -€ 11.5M en een negatieve operationele kasstroom van -€ 7.5M (2023: -€ 6.4M).

We zijn er onvoldoende in geslaagd om de sterke punten van onze luchthaven onder de aandacht te brengen en houden. Waar in het jaarverslag van 2023 nog sprake was van 'tekenen van herstel', bleek dit geen eerste stap naar structureel herstel te zijn.

Om het gebrek aan gevlogen vrachtvolumes te compenseren, hebben we onze afhandelingsactiviteiten voor wegvracht opgeschaald. Hoewel deze volumes groeiden ten opzichte van 2023, bleven ze achter bij de verwachtingen. Bovendien zijn de marges op deze activiteit aanzienlijk lager dan de afhandelingsactiviteiten voor gevlogen vracht.

Om het dreigende liquiditeitstekort op te kunnen vangen hebben beide aandeelhouders ondersteund. Enerzijds door de middelen bedoeld voor achterstallig onderhoud tijdelijk te mogen gebruiken om operationele verliezen te financieren. Hierover beschikten we in 2024 over de toezegging van de Provincie Limburg om tijdelijk liquiditeiten te verstrekken indien de vordering van de vennootschap op Businesspark (MAA) B.V. (een 100% dochteronderneming van de Provincie Limburg), tot maximaal de hoogte van de vordering op Businesspark (MAA) B.V., niet geïnd kon worden. Anderzijds heeft de Provincie kapitaalstortingen van € 7.7M gedaan ten behoeve van achterstallig onderhoud waarmee het liquiditeitstekort gedekt kon worden.

Vooruitblik 2025

De afgelopen jaren kenden pieken en dalen, maar structureel herstel bleef uit. Toch biedt de markt kansen: volgens ACI (Airport Council International) zal de wereldwijde vraag naar zowel vracht- als passagiersvervoer de komende jaren fors groeien. Hier moeten we optimaal van profiteren.

In lijn met het business plan ligt onze focus op de lange termijn met het verder ontwikkelen van Maastricht Aachen Airport tot een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven. De eerste stap in dit meerjaren-proces is het versterken van onze bedrijfsvoering en het bouwen aan een stabiel en toekomstbestendig fundament waarbij de focus ligt op onze core business: het faciliteren van een luchthaven en afhandeling van cargo- en passagiersvluchten. We breiden onze commerciële afdeling uit, zodat we ons netwerk vergroten en nieuwe klanten kunnen binden. Daarnaast investeren we in de kwaliteit van onze (vracht)afhandeling en pakken we achterstallig onderhoud aan. Ook versterken we onze digitale veiligheid om cyberaanvallen te voorkomen en nemen we maatregelen om operationele risico's als gevolg van IT-uitval te beperken. Dit alles moet uiteindelijk resulteren in een gezonde financiële positie waarin resultaten een stijgende lijn tonen en kasstromen beter te voorspellen zijn.

Gegeven de negatieve operationele kasstromen van 2023 en 2024 (-€ 6.4M en -€ 7.5M respectievelijk) houden we in 2025 scherp zicht op onze liquiditeitspositie. We verwachten dat we minstens tot en met 2026 operationele verliezen hebben, zoals ook in het businessplan is beschreven. Derhalve is het van belang om onze liquiditeitsbehoefte nauwlettend te volgen.

Om deze operationele tekorten te financieren heeft de directie, met instemming van de Raad van Commissarissen, met aandeelhouders Provincie Limburg en Schiphol Nederland B.V. de afspraak gemaakt dat, bij wijze van voorfinanciering en binnen de kaders van de eerder gemaakte financieringsafspraken, gelden ten behoeve van achterstallig onderhoud tijdelijk kunnen worden ingezet op deze tekorten. Deze tijdelijke inzet van middelen betreft een afspraak welke loopt tot en met 30 juni 2026. Met deze afspraak is er voldoende financiële ruimte om de operatie het komende jaar te kunnen financieren en wordt een stabiele oplossing geboden om tekorten tijdelijk op te vangen en om achterstallig onderhoud weg te werken.

Aanvullend heeft de vennootschap een vordering op Businesspark (MAA) B.V. van groot € 5.5M. De verwachting is dat deze vordering in 2025 wordt geïnd waarmee de financieringsbehoefte met eenzelfde bedrag wordt vermindert.

Zowel directie als Raad van Commissarissen van de vennootschap zijn zich ervan bewust dat bovenstaande afspraak het financieringsvraagstuk ten aanzien van de operationele tekorten niet structureel heeft opgelost, maar slechts tijdelijk is uitgesteld. We zijn ervan overtuigd dat het businessplan 2022 haalbaar lijkt richting 2030. Er is echter tijd nodig om de luchthaven duurzaam, toekomstbestendig en omgevingsbewust te maken. We zijn ons bewust dat het financiële herstel momenteel langzamer verloopt dan we ten tijde van het businessplan hadden ingeschat en dat de impact op resultaat en kasstromen minder positief is dan verwacht. Wij hebben er vertrouwen in dat de beschikbare financiering MAA voldoende liquiditeitsruimte geeft tot medio 2026. De in de jaarrekening gehanteerde grondslagen voor waardering en resultaatbepaling zijn op deze continuïteitsveronderstelling gebaseerd.

Presentatie- en functionele valuta

De jaarrekening wordt gepresenteerd in euro's, wat tevens de functionele valuta is van de onderneming. Er is nauwelijks sprake van transacties in vreemde valuta. Transacties in vreemde valuta worden vertaald naar de functionele valuta op basis van de koers op transactiedatum. Balanssaldi in vreemde valuta worden vertaald naar de functionele valuta op basis van de koers op balansdatum. Alle financiële informatie in euro's is afgerond op het dichtstbijzijnde duizendtal.

Schattingen

Bij toepassing van de grondslagen en richtlijnen voor het opstellen van de jaarrekening vormt de directie van de vennootschap zich verschillende oordelen en schattingen die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien voor het geven van het in artikel 2:362 lid 1 BW vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichtingen op de desbetreffende jaarrekeningposten.

Informatieverschaffing over consolidatie

De geconsolideerde jaarrekening omvat de financiële gegevens van de onderneming en haar dochtermaatschappijen in de groep, andere groepsmaatschappijen en andere rechtspersonen waarover overheersende zeggenschap kan worden uitgeoefend dan wel waarover de centrale leiding bestaat. Dochtermaatschappijen zijn deelnemingen waarin de onderneming (en/of een of meer van haar dochtermaatschappijen) meer dan de helft van de stemrechten in de algemene vergadering kan uitoefenen, of meer dan de helft van de bestuurders of van de commissarissen kan benoemen of ontslaan. Groepsmaatschappijen zijn deelnemingen waarin de onderneming een meerderheidsbelang heeft, of waarop op een andere wijze een beleidsbepalende invloed kan worden uitgeoefend. Bij de bepaling of beleidsbepalende invloed kan worden uitgeoefend, worden financiële instrumenten betrokken die potentiële stemrechten bevatten en direct kunnen worden uitgeoefend.

Belangen die uitsluitend worden aangehouden om ze te vervreemden worden niet geconsolideerd. Nieuw verworven deelnemingen worden in de consolidatie betrokken vanaf het tijdstip waarop beleidsbepalende invloed kan worden uitgeoefend. Afgestoten deelnemingen worden in de consolidatie betrokken tot het tijdstip van beëindiging van deze invloed.

De posten in de geconsolideerde jaarrekening worden opgesteld volgens uniforme grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de groep. In de geconsolideerde jaarrekening zijn de onderlinge schulden, vorderingen en transacties geëlimineerd, evenals de binnen de groep gemaakte winsten. De groepsmaatschappijen zijn integraal geconsolideerd.

Verbonden partijen

Als verbonden partij worden alle rechtspersonen aangemerkt waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die behoren tot dezelfde groep zijn verbonden partijen. Tevens worden rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen aangemerkt als verbonden partij. Ook de statutaire directieleden, andere sleutelfunctionarissen in het management van de vennootschap, de moedermaatschappij van de vennootschap of van andere rechtspersonen van dezelfde groep en nauwe verwanten zijn verbonden partijen.

Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt toegelicht de aard en de omvang van de transactie en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht.

Financiële instrumenten

Onder financiële instrumenten worden zowel primaire financiële instrumenten, zoals vorderingen en schulden, als financiële derivaten verstaan. In de toelichting op de onderscheiden posten van de balans wordt de reële waarde van het betreffende instrument toegelicht als die afwijkt van de boekwaarde. Indien het financiële instrument niet in de balans is opgenomen wordt de informatie over de reële waarde gegeven in de toelichting op de niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen.

Voor de grondslagen van primaire financiële instrumenten wordt verwezen naar de behandeling per balanspost van de Grondslagen voor de waardering van activa en passiva. Financiële derivaten waarbij de onderliggende waarde beursgenoteerd is worden gewaardeerd tegen reële waarde. De waardeveranderingen worden direct in de winst en verliesrekening verantwoord.

Financiële derivaten waarbij de onderliggende waarde niet beursgenoteerd is worden tegen kostprijs opgenomen. Indien per balansdatum de reële waarde lager is dan de kostprijs dan wel negatief is, wordt het derivaat ten laste van de winst-en-verliesrekening afgewaardeerd naar de lagere reële waarde, tenzij kostprijshedge accounting wordt toegepast. Bij de bepaling van de lagere reële waarde wordt het effect van lopende rente buiten beschouwing gelaten.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden, tenzij anders aangegeven, gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur en bijzondere waardeverminderingen.

Bedrijfsgebouwen en -terreinen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten of vervaardigingsprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur. Op terreinen wordt niet afgeschreven. Er wordt rekening gehouden met de bijzondere waardeverminderingen die op balansdatum worden verwacht. Voor de vaststelling of voor een materieel vast actief sprake is van een bijzondere waardevermindering wordt verwezen naar betreffende paragraaf.

Voor verplichtingen tot herstel na afloop van het gebruik van het actief wordt een voorziening getroffen voor het verwachte bedrag op het moment van activering. Dit bedrag wordt verwerkt als onderdeel van de boekwaarde van het actief waartegenover voor het gehele bedrag een voorziening wordt gevormd.

Indien grond gekocht is met opstallen, met de intentie de opstallen te slopen of teniet te laten gaan en vervolgens op de grond nieuwbouw te realiseren, dan maken de eventuele boekwaarde van de opstallen en de gemaakte sloopkosten deel uit van de verkrijgingsprijs van de grond.

Periodiek groot onderhoud wordt volgens de componentenbenadering geactiveerd. Hierbij worden de totale uitgaven toegewezen aan de samenstellende delen.

De materiële vaste activa waarvan de vennootschap en haar groepsmaatschappijen, krachtens een financiële leaseovereenkomst de economische eigendom heeft, worden geactiveerd. De uit de financiële leaseovereenkomst voortvloeiende verplichting wordt als schuld verantwoord. De in de toekomstige leasetermijnen begrepen interest wordt gedurende de looptijd van de financiële leaseovereenkomst ten laste van het resultaat gebracht.

Investeringsubsidies

Subsidies in verband met de aanschaf van (materiële) vaste activa worden gealloceerd aan de activa waar deze betrekking op hebben. Deze subsidies worden tijdsevenredig over de geschatte economische levensduur van deze activa ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht.

Bijzondere waardeverminderingen van materiële vaste activa

De vennootschap beoordeelt op iedere balansdatum of er aanwijzingen zijn dat een vast actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het actief vastgesteld. Indien het niet mogelijk is de realiseerbare waarde voor het individuele actief te bepalen, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort.

Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief hoger is dan de realiseerbare waarde; de realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Een bijzondere waardevermindering wordt direct als last verwerkt in de winst-en-verliesrekening onder gelijktijdige verlaging van de boekwaarde van het betreffende actief.

Financiële vaste activa

Deelnemingen waarin invloed van betekenis kan worden uitgeoefend, worden gewaardeerd volgens de nettovermogenswaarde. Wanneer 20% of meer van de stemrechten uitgebracht kan worden, wordt ervan uitgegaan dat er invloed van betekenis is.

De nettovermogenswaarde wordt berekend volgens de grondslagen die gelden voor deze jaarrekening; voor deelnemingen waarvan onvoldoende gegevens beschikbaar zijn voor aanpassing aan deze grondslagen, wordt uitgegaan van de waarderinggrondslagen van de desbetreffende deelneming.

Indien de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Indien en zover N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht in deze situatie geheel of gedeeltelijk instaat voor de schulden van de deelneming, dan wel het stellige voornemen heeft de deelneming tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt hiervoor een voorziening getroffen.

De eerste waardering van gekochte deelnemingen is gebaseerd op de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva op het moment van acquisitie. Voor de vervolgwaardering worden de grondslagen toegepast die gelden voor deze jaarrekening, uitgaande van de waarden bij eerste waardering.

Als resultaat wordt verantwoord het bedrag waarmee de boekwaarde van de deelneming sinds de voorafgaande jaarrekening is gewijzigd als gevolg van het door de deelneming behaalde resultaat.

Indien sprake is van een bijzondere waardevermindering vindt waardering plaats tegen de realiseerbare waarde; afwaardering vindt plaats ten laste van de geconsolideerde winst-en-verliesrekening.

De onder financiële vaste activa opgenomen vorderingen worden initieel gewaardeerd tegen de reële waarde onder aftrek van transactiekosten. Vervolgens worden deze vorderingen gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, welke in het algemeen gelijk is aan de nominale waarde. Bij de waardering wordt rekening gehouden met eventuele bijzondere waardeverminderingen.

Bijzondere waardeverminderingen worden ten laste van de winst-en-verliesrekening gebracht.

Vorraden

De voorraden grond- en hulpstoffen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs of vervaardigingsprijs onder toepassing van de FIFO-methode of lagere opbrengstwaarde.

De verkrijgings- of vervaardigingsprijs bestaat uit alle kosten die samenhangen met de verkrijging of vervaardiging alsmede de gemaakte kosten om de voorraden op hun huidige plaats en in hun huidige staat te brengen. In de kosten van vervaardiging zijn begrepen directe loonkosten en toeslagen voor aan de productie gerelateerde indirecte vaste en variabele kosten, waaronder de kosten van het bedrijfsbureau, de onderhoudsafdeling en interne logistiek.

De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs onder aftrek van direct toerekenbare verkoopkosten. Bij de bepaling van de opbrengstwaarde wordt rekening gehouden met de incourantheid van de voorraden.

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Vorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Indien geen sprake is van (dis)agio en transactiekosten is de geamortiseerde kostprijs gelijk aan de nominale waarde van de vorderingen. Als de ontvangst van de vordering is uitgesteld op grond van een verlengde overeengekomen betalingstermijn wordt de reële waarde bepaald aan de hand van de contante waarde van de verwachte ontvangsten en worden er op basis van de effectieve rente rente-inkomsten ten gunste van de geconsolideerde winst-en-verliesrekening gebracht. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering.

Liquide middelen

Liquide middelen bestaan uit kas, banktegoeden en deposito's met een looptijd korter dan twaalf maanden. Rekening-courantschulden bij banken zijn opgenomen onder schulden aan kredietinstellingen onder kortlopende schulden. Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Overige voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen die op de balansdatum bestaan, waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten.

De voorzieningen worden gewaardeerd tegen de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de verplichtingen per balansdatum af te wikkelen. Pensioenvoorzieningen worden gewaardeerd op basis van actuariële grondslagen. De overige voorzieningen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de verplichtingen af te wikkelen, tenzij anders vermeld.

Wanneer de verwachting is dat een derde de verplichtingen vergoedt, en wanneer het waarschijnlijk is dat deze vergoeding zal worden ontvangen bij de afwikkeling van de verplichting, dan wordt deze vergoeding als een actief in de balans opgenomen.

Overige voorzieningen

De overige voorzieningen worden opgenomen tegen nominale waarde van de voor de afwikkeling van de voorziening naar verwachting noodzakelijke uitgaven.

Voorziening verlieslatend contract

Maastricht Aachen Airport B.V. heeft een verlieslatend huurcontract. Dit contract, dat betrekking heeft op de verhuur van gebouwen die lokaal bekend staan als JetCenter, heeft een resterende looptijd tot en met januari 2025. Bij de berekening is uitgegaan van behoud van de huidige kosten en opbrengsten plus een verdere gefaseerde uitbreiding van de verhuurde oppervlakte.

Langlopende schulden

Langlopende schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de langlopende schulden worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen. Langlopende schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, zijnde het ontvangen bedrag rekening houdend met agio of disagio en onder aftrek van transactiekosten. Indien geen sprake is van (dis)agio of transactiekosten is de geamortiseerde kostprijs gelijk aan de nominale waarde van de schuld.

Het verschil tussen de bepaalde boekwaarde en de uiteindelijke aflossingswaarde wordt op basis van de effectieve rente gedurende de geschatte looptijd van de langlopende schulden in de geconsolideerde winst-en-verliesrekening als interestlast verwerkt.

Financiële lease

De vennootschap heeft een huurovereenkomst met Provincie Limburg inzake de huur van een loods welke classificeert als een financiële lease. Hierbij worden de voor- en nadelen verbonden aan de eigendom van deze activa nagenoeg geheel door de vennootschap gedragen. Deze activa worden geactiveerd in de balans bij aanvang van het leasecontract tegen de reële waarde van het actief of de lagere contante waarde van de minimale leasetermijnen op het tijdstip van het aangaan van de leaseovereenkomst. De te betalen leasetermijnen worden op annuitaire wijze verdeeld in een aflossings- en een rentecomponent. De leaseverplichtingen worden exclusief de rentecomponent opgenomen onder de langlopende schulden.

De rentecomponent wordt gedurende de looptijd van het contract verantwoord in de geconsolideerde winst-en-verliesrekening met een vast rentepercentage over de gemiddelde resterende aflossingscomponent. De relevante activa worden afgeschreven over de resterende gebruiksduur of, indien korter, de looptijd van het contract.

Kortlopende schulden

Kortlopende schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen nominale waarde. Kortlopende schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs.

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Algemeen

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de geleverde prestaties en de kosten en andere lasten over het jaar. De resultaten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd, verliezen reeds zodra zij voorzienbaar zijn.

Opbrengstverantwoording

Opbrengsten uit het verlenen van diensten worden verantwoord tegen de overeengekomen transactieprijs, na aftrek van tegemoetkomingen en kortingen. Opbrengsten uit het verlenen van diensten worden in de winst-en-verliesrekening verwerkt wanneer het bedrag van de opbrengsten op betrouwbare wijze kan worden bepaald, de inning van de te ontvangen vergoeding waarschijnlijk is, de mate waarin de dienstverlening op balansdatum is verricht betrouwbaar kan worden bepaald en de reeds gemaakte kosten en de kosten die (mogelijk) nog moeten worden gemaakt om de dienstverlening te voltooien op betrouwbare wijze kunnen worden bepaald.

Indien het resultaat van een bepaalde opdracht tot dienstverlening niet op betrouwbare wijze kan worden bepaald, worden de opbrengsten verwerkt tot het bedrag van de kosten van de dienstverlening die worden gedekt door de opbrengsten.

Verantwoording van opbrengsten uit de levering van diensten geschiedt naar rato van de geleverde prestaties, gebaseerd op de verrichte diensten tot aan de balansdatum in verhouding tot de in totaal te verrichten diensten.

Overige bedrijfsopbrengsten

Onder overige bedrijfsopbrengsten worden resultaten verantwoord die niet rechtstreeks samenhangen met de levering van goederen of diensten in het kader van de normale, niet-incidentele bedrijfsactiviteiten. De overige bedrijfsopbrengsten zijn ter beschikking gesteld door de Provincie Limburg en bestaan uit gelden ter dekking van diensten van algemeen economisch belang [NEDAB]. Deze gelden worden in het resultaat verantwoord op het moment dat zij ter beschikking komen aan de vennootschap. Voor zover de ontvangen bedragen uit hoofde van NEDAB hoger zijn dan de gemaakte kosten is een terugbetalingsverplichting opgenomen.

Lonen en salarissen

Personeelsbeloningen

De beloningen van het personeel worden als last in de winst-en-verliesrekening verantwoord in de periode waarin de arbeidsprestatie wordt verricht en, voor zover nog niet uitbetaald, als verplichting op de balans opgenomen. Als de reeds betaalde bedragen de verschuldigde beloningen overtreffen, wordt het meerdere opgenomen als een overlopend actief voor zover er sprake zal zijn van terugbetaling door het personeel of van verrekening met toekomstige betalingen door de vennootschap.

Pensioenen

Op de Nederlandse pensioenregelingen zijn de bepalingen van de Nederlandse Pensioenwet van toepassing en worden op verplichte, contractuele of vrijwillige basis premies aan pensioenfondsen en verzekeringsmaatschappijen betaald door de vennootschap. De premies worden verantwoord als personeelskosten zodra deze verschuldigd zijn. Vooruitbetaalde premies worden opgenomen als overlopende activa indien dit tot een terugstorting leidt of tot een vermindering van toekomstige betalingen. Nog niet betaalde premies worden als verplichting op de balans opgenomen; er zijn geen verdere verplichtingen. De personeelsbeloningen zijn gebaseerd op de arbeidsvoorwaarden.

Indien er sprake is van pensioenopbouw van voor 1 januari 2004 heeft pensioenopbouw plaatsgevonden op basis van een eindloonregeling. Vanaf 1 januari 2004 is er sprake van een middelloonregeling. De pensioenregeling betreft een beschikbare premieregeling waarbij de ambitie bestaat om de pensioenuitkering jaarlijks te indexeren met de Consumentenprijsindex. Hieraan zijn de volgende verplichtingen verbonden:

- De financiële situatie van het pensioenfonds staat indexatie toe. Hierbij wordt beoordeeld of de actuele dekkingsgraad per 31 oktober van een jaar minimaal 110% is en de beleidsdekkingsgraad niet onder de 105% uitkomt. Per 31 maart 2025 bedroeg de beleidsdekkingsgraad 113,8%.
- De indexatie is voorwaardelijk: verhogingen in het verleden betekenen geen automatisch recht op verhoging in de toekomst.

Afschrijvingen

Materiële vaste activa worden vanaf het moment van gereedheid voor ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief. Over terreinen en vastgoedbeleggingen wordt niet afgeschreven.

Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten worden gewaardeerd tegen nominale waarde en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben.

Operationele lease

De vennootschap heeft leasecontracten waarbij de voor- en nadelen die aan het eigendom verbonden zijn, niet nagenoeg geheel door de vennootschap worden gedragen. Deze leasecontracten worden verantwoord als operationele leasing. Leasebetalingen worden, rekening houdend met ontvangen vergoedingen van de lessor, op lineaire basis verwerkt in de winst-en-verliesrekening over de looptijd van het contract.

Financiële baten en lasten

Rentebaten en rentelasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende activa en passiva. Bij de verwerking van de rentelasten wordt rekening gehouden met de verantwoorde transactiekosten op de ontvangen leningen.

Belastingen over het resultaat

De belasting over het resultaat wordt berekend over het resultaat voor belastingen in de geconsolideerde winst-en-verliesrekening, rekening houdend met beschikbare, fiscaal compensabele verliezen uit voorgaande boekjaren (voor zover niet opgenomen in de latente belastingvorderingen), vrijgestelde winstbestanddelen en na bijtelling van nietaftrekbare kosten. Tevens wordt rekening gehouden met wijzigingen die optreden in de latente belastingvorderingen en latente belastingschulden uit hoofde van wijzigingen in het te hanteren belastingtarief. In de jaarrekening van dochtervennootschappen wordt de belastinglast berekend alsof zij zelfstandig belastingplichtig zijn. De door dochtervennootschappen verschuldigde belasting wordt verrekend in rekening-courant met N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht.

Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen

Het resultaat is het bedrag waarmee de boekwaarde van de deelneming sinds de voorafgaande jaarrekening is gewijzigd als gevolg van het door de deelneming behaalde resultaat voor zover dit aan N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht wordt toegerekend.

Financiële instrumenten en risicobeheersing

Valutarisico

De functionele valuta van de vennootschap is de euro. Om valutarisico te minimaliseren worden transacties in vreemde valuta zoveel mogelijk vermeden. Verkoopfacturatie vindt volledig plaats in euro. De vennootschap loopt enkel risico over een niet-materiële stroom inkopen. Ten aanzien van deze transacties wordt het valutarisico geaccepteerd.

Prijsrisico

De vennootschap loopt een prijsrisico ten aanzien van de uitvoering van infrastructurele projecten, veelal uit hoofde van achterstallig onderhoud. Deze projecten hebben vaak een langere doorlooptijd waardoor prijsrisico ontstaat. De vennootschap mitigeert dit risico door het maken van heldere afspraken met leveranciers en te werken met projectbudgetten.

Rente- en kasstroomrisico

De vennootschap loopt met name risico over rentedragende langlopende vorderingen en langlopende schulden. Met betrekking tot vastrentende vorderingen en schulden loopt de vennootschap risico's over de reële waarde als gevolg van wijzigingen in de marktrente. Er zijn geen financieirngen met variabele renteafspraken.

Met betrekking tot de vorderingen zijn er geen financiële derivaten gecontracteerd ter afdekking van het renterisico.

Kredietrisico

De vennootschap heeft geen significante concentraties van kredietrisico. Incidentele klanten ontvangen geen krediet bij de onderneming. Indien een vordering oninbaar wordt geacht, wordt hiervoor een voorziening getroffen.

Liquiditeitsrisico

Voor een toelichting omtrent het liquiditeitsrisico wordt verwezen naar de toelichting op de continuïteit.

1 Materiële vaste activa

(x € 1.000)

	Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa					
Balans per 31 december 2023	Banen en platformen	Bedrijfsgebouwen en -terreinen	Machines en installaties	Andere vaste bedrijfsmiddelen		Totaal
Aanschaffingswaarde	61.651	47.569	10.354	2.440	551	122.564
Herallocatie						
aanschaffingswaarde	0	(341)	319	-	-	(22)
Cumulatieve afschrijving	(23.835)	(30.020)	(7.374)	(1.800)	-	(63.029)
Herallocatie cumulatieve afschrijving	0	-	396	-	-	396
Gealloceerde subsidie	-	(8.706)	(2.805)	-	(72)	(11.583)
Boekwaarde begin boekjaar	37.816	8.501	890	640	479	48.326
Mutaties						
Investeringsen	2.036	7.746	126	62	71	10.041
Ingebruikname	78	473	-	-	(551)	-
Aanschafwaarde						
desinvesteringen	(13.480)	-	(101)	(150)	-	(13.731)
Afschrijvingen	(2.007)	(1.319)	(743)	(181)	-	(4.250)
Afschrijving desinvesteringen	13.480	-	101	78	-	13.659
Gealloceerde subsidie	-	551	401	-	1	953
	106	7.452	(216)	(191)	(479)	6.673
Balans per 31 december 2024						
Aanschaffingswaarde	50.284	55.447	10.698	2.352	71	118.852
Cumulatieve afschrijving	(12.362)	(31.339)	(7.620)	(1.903)	-	(53.224)
Gealloceerde subsidie	-	(8.155)	(2.404)	-	(71)	(10.630)
Boekwaarde ultimo boekjaar	37.922	15.953	674	449	0	54.999

1.1 Cargo loads Oost (Cargo Terminal East)

Inbegrepen in de post bedrijfsgebouwen is de Cargo loads Oost, gelegen aan de Portugallaan 10 te Maastricht-Airport. De boekwaarde per 31-12-2024 bedraagt € 4.447.000 (2023: € 4.590.000). Op basis van de bepalingen in de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving ligt het economisch eigendom bij dochteronderneming Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V.. Derhalve kwalificeert deze lease als een financial lease. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar sectie Langlopende schulden.

1.2 Horsterweg 13, Luxemburglaan 31-35 te Maastricht-Airport

Deze panden, met een gezamenlijke boekwaarde van € 2.697.000 (2023: € 2.931.000), dienen als onderpand voor de financiering bij de Rabobank. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar sectie Langlopende schulden.

Bijzondere waardevermindering

Er is geen sprake van een bijzondere waardevermindering op vaste activa.

1.3 Aanpassing vergelijkende cijfers

In afwijking van de jaarrekening 2023 is, ter verbetering van het inzicht, een investeringssubsidie groot € 72.000 in mindering gebracht het saldo begin boekjaar. Dit bedrag is in de jaarrekening 2023 gepresenteerd onder de Kortlopende schulden.

1.4 Desinvesteringen

De desinvesteringen in 'Banen en platformen' hebben betrekking op de administratieve verwerking van de baanrenovatie in 2023. In 2024 zijn geen activa vervreemd.

Jaarlijkse afschrijvingspercentages	%
Banen en platformen	2,5% - 10,0%
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	0,0% - 33,3%
Machines en installaties	5,0% - 20,0%
Andere vaste bedrijfsmiddelen	5,0% - 20,0%
Materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa	n.v.t.

2 Financiële vaste activa

(x € 1.000)	Latente belastingvordering
Balans per 31 december 2023	2.342
Mutaties	
Mutatie latente belastingen	-
	-
Balans per 31 december 2024	2.342

De latente belastingvordering heeft betrekking op het recht om toekomstige fiscale winsten te verrekenen met compensabele verliezen uit het verleden. Vanuit het principe van terughoudendheid is er voor gekozen om geen dotatie aan de latentie op te nemen in de jaarrekening 2024. Voor een toelichting op de compensabele verliezen per balansdatum wordt verwezen naar de Niet in de balans opgenomen activa.

3 Voorraden

De voorziening voor incourantheid van de voorraad bedraagt nihil.

4 Overige vorderingen

(x € 1.000)	2024	2023
Debiteuren	2.887	2.806
Kortlopende vorderingen op groepsmaatschappijen	-	-
Vordering Businesspark (MAA) B.V.	5.500	6.476
Vennootschapsbelasting	141	-
Omzetbelasting	861	715
Waarborgsommen	70	-
Overige vorderingen	246	494
Totaal Overige vorderingen	9.705	10.491

De vordering op Businesspark (MAA) B.V. wordt volwaardig geacht. Er is inzicht in de liquiditeitspositie van deze vennootschap en onder welke voorwaarden deze vordering door de vennootschap geïnd kan worden.

Op de post debiteuren is een voorziening wegens mogelijke oninbaarheid getroffen groot:

Voorziening dubieuze debiteuren	-126	-108
--	-------------	-------------

Alle kortlopende vorderingen hebben een looptijd ≤ 1 jaar.

5 Liquide middelen

(x € 1.000)	2024	2023
Bank	5.267	15.700
Kas	3	5
Gelden onderweg	-30	3
Totaal Liquide middelen	5.240	15.708

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de vennootschap.

6 Groepsvermogen

Voor een toelichting op het groepsvermogen wordt verwezen naar de toelichting op het Eigen vermogen in de enkelvoudige jaarrekening.

7 Voorzieningen

<i>(x€ 1.000)</i>	Voorziening grondherstel	Voorziening verlieslatend contract
Stand per 1 januari	-	35
Mutaties		
Dotatie	430	-
Vrijval	-	(35)
Balans per 31 december 2024	430	-

7.1 Voorziening grondherstel

De voorziening grondherstel betreft de verplichting van de vennootschap ten aanzien van nog te saneren PFAS-gronden. Deze PFAS-gronden zijn aan het licht gekomen bij het uit uitvoeren van werkzaamheden in het kader van achterstallig onderhoud.

7.2 Voorziening verlieslatend contract

Deze voorziening heeft betrekking op een verlieslatend contract met een resterende looptijd tot en met januari 2025 en heeft betrekking op de (onder)verhuur van een kantoorpand.

8 Langlopende schulden

<i>(x€ 1.000)</i>	Schulden aan		
	Schulden aan kredietinstellingen	Schulden aan verbonden partijen	Totaal
Balans per 31 december 2023			
Hoofdsom	4.500	44.307	48.807
Cumulatieve aflossing	(3.687)	(564)	(4.251)
Aflossingsverplichting huidig boekjaar	(250)	(748)	(998)
Saldo per 1 januari	563	42.995	43.558
Mutaties			
Opgenomen gelden	22	-	22
Oprenting verplichting	-	52	52
Aflossing	(251)	(575)	(826)
	(229)	(523)	(752)
Balans per 31 december 2024			
Hoofdsom	4.522	44.358	48.880
Cumulatieve aflossing	(3.938)	(1.139)	(5.077)
Saldo per 31 december (totaal)	584	43.219	43.803
Aflossingsverplichting komend boekjaar	(254)	(945)	(1.199)
Saldo per 31 december (→ 1 jaar)	330	42.274	42.604
Schuldeel looptijd → 5 jaar	-	39.774	39.774

De aflossingsverplichting voor het komend boekjaar is verantwoord onder de Kortlopende schulden.

De reële waarde van de schulden benadert de boekwaarde.

8.1 Schulden aan kredietinstellingen

8.1.1 Hypotheek Rabobank

Betreft een hypothecaire lening met een hoofdsom van € 4.500.000 op een kantoorpand gelegen aan de Horsterweg 18 te Maastricht-Airport. De lening heeft een resterende looptijd tot en met maart 2027. De maandelijkse annuïteit bedraagt € 20.833. De rente op deze lening bedraagt 4.7%.

De gestelde zekerheden zijn:- Bankhypotheek op gebouwen en terreinen gelegen aan de Horsterweg 13 en 18 te Maastricht-Airport- Positieve en negatieve hypotheekverklaring gegeven door N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht en Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. met betrekking tot alle ingeschreven panden;- Pari passu verklaring- Verpanding van de vorderingen met betrekking tot huurinkomsten van Horsterweg 18 te Maastricht-Airport;- Non-cash out verklaring

8.2 Schulden aan verbonden partijen

8.2.1 Provincie Limburg - Lening Delta-platform

Betreft een lening met een hoofdsom van € 2.000.000 ter financiering van de aanleg van het Delta-platform in 2016. Het betreft een annuïtaire, hypothecaire lening met een jaarlijkse annuïteit van € 134.000. De lening heeft een resterende looptijd tot en met december 2040. Het rentepercentage bedraagt 4.22%.

De gestelde zekerheden zijn:- Het recht van eerste hypotheek groot €2.800.000 op erfpachtrecht dan wel op nader te duiden en overeen te komen opstallen.

8.2.2 Provincie Limburg - Lening baanrenovatie

Betreft een lening met een hoofdsom van € 35.200.000 ter financiering van de renovatie van de start- en landingsbaan in 2023. Het betreft een annuïtaire, hypothecaire lening met een kwartaalannuïteit van € 476.000. De lening heeft een looptijd tot en met september 2053. Het effectieve rentepercentage bedraagt 10.68%.

Er zijn geen zekerheden gesteld.

8.2.3 Provincie Limburg - Lease Cargo loads Oost

Per 2016 wordt Cargo loads Oost gehuurd van de Provincie Limburg (= juridisch eigenaar). De huurovereenkomst kwalificeert als een financial leaseverplichting. De huurprijs wordt jaarlijks geïndexeerd. De rente bedraagt 8.71%.

Er zijn geen zekerheden gesteld.

9 Kortlopende schulden

(x € 1.000)	2024	2023
Aflossingsverplichting langlopende schulden	1.195	998
Vooruitontvangen bedragen	168	129
Crediteuren	2.695	2.017
Vliegbelasting (incl geluidsheffingen)	470	712
Loonheffing en sociale lasten	407	372
Pensioen	136	123
Netto loon	86	-
Overige schulden aan personeel	1.289	1.191
Overige schulden & overlopende passiva	821	2.046
Totaal Kortlopende schulden	7.267	7.588

Alle kortlopende schulden hebben een looptijd ≤ 1 jaar.

9.1 Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

9.1.1 Activa

Voorwaardelijk recht verliescompensatie

Per balansdatum heeft de vennootschap compensabele verliezen groot € 24.900.000 (2023: 13.900.000). Een gedeelte van het recht op toekomstige verliescompensatie is op de balans geactiveerd onder de actieve belastinglatentie. Een voorwaardelijk recht op verliescompensatie niet opgenomen. De omvang van de niet geactiveerde compensabele verliezen bedraagt € 16.300.000 (2023: 5.400.000).

9.1.2 Verplichtingen

Nabetalingsverplichting Cargo loads Oost

Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. heeft conform de leveringsakte betreffende de Cargo loads Oost een nabetalingsverplichting richting Land Development Aviation Valley Maastricht N.V. van in totaal € 307.000. Deze verplichting wordt door de vennootschap betwist en is derhalve niet in de balans opgenomen.

Fiscale eenheid vennootschapsbelasting

De vennootschap maakt met haar dochtermaatschappijen deel uit van een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting en is ten gevolge hoofdelijk aansprakelijk voor de vennootschapsbelastingsschuld van de fiscale eenheid.

Fiscale eenheid omzetbelasting

De vennootschap maakt met haar dochtermaatschappij Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. deel uit van een fiscale eenheid voor de omzetbelasting en is ten gevolge hoofdelijk aansprakelijk voor de omzetbelastingsschuld van de fiscale eenheid.

Operational leaseverplichtingen

De verplichtingen uit hoofde van met derden aangegane operationele leaseverplichtingen bedragen in totaal € 666.000 (2023: € 1.169.000). Van deze verplichting heeft een bedrag van € 381.000 betrekking op ← 1 jaar, een bedrag van € 285.000 betrekking op 1 tot 5 jaar en een bedrag van nihil betrekking op → 5 jaar.

Omgevingsfonds

De vennootschap heeft staat voor een omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven. Dit uit zich onder andere in de toezegging van € 3.000.000 aan het Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport. Deze toezegging zal in 6 jaarlijkse termijnen van € 500.000 worden afgedragen waarvan de eerste betaling in 2025 zal plaatsvinden.

Project weginfrastructuur Vliegveldweg

In samenwerking met de Gemeente Beek en het Rijk zal de weginfrastructuur rondom de Vliegveldweg worden herzien. Het totale budget bedraagt € 7.500.000 waarvan € 2.000.000 door de vennootschap wordt bijgedragen.

10 Netto omzet

(x € 1.000)	2024	2023	%
Afhandelingsgelden	10.101	7.195	40,4%
Landingsgelden	2.698	3.072	-12,2%
Verhuur, erfpacht & concessies	2.767	2.614	5,8%
Overige omzet	1.291	218	492,8%
Totaal Netto omzet	16.857	13.099	28,7%

Alle omzet is in Nederland verkregen.

De sterke toename op afhandelingsgelden houdt verband met de toename in de trucking-activiteiten. De overige omzet bestaat voornamelijk uit parkeergelden van zowel vliegtuigen (airside) als passagiers (landside).

11 Overige bedrijfsopbrengsten

(x € 1.000)	2024	2023	%
NEDAB bijdragen	5.500	5.500	0,0%
Vrijval niet gerealiseerd resultaat grondtransacties	-	613	-100,0%
Boekwinst verkoop deelneming	-	28	-100,0%
Totaal Overige bedrijfsopbrengsten	5.500	6.141	-10,4%

12 Personeelskosten

(x € 1.000)	2024	2023
Lonen en salarissen	9.820	9.530
Sociale lasten	1.859	1.741
Pensioenlasten	1.147	1.068
Overige personeelskosten	826	346
Uitzendkrachten	3.531	1.038
Inhuur beveiliging	2.970	1.941
Totaal Personeelskosten	20.153	15.665

De toename in uitzendkrachten houdt verband met de toename in de trucking-activiteiten. Dit betreffen uitzendkrachten welke primair zijn ingezet voor de afhandeling van de trucking-activiteiten.

De toename in kosten van inhuur beveiliging heeft betrekking op sterke tariefstijgingen als gevolg van CAO-stijgingen in de beveiligingssector. Deze stijgingen zijn doorbelast aan de vennootschap.

12.1 FTE's

	2024	2023
Afhandeling	109,0	108,7
Airport Authorities	8,5	7,8
Safety, Quality, Compliance	2,0	5,9
Brandweer	26,8	27,0
Assets, infrastructuur & onderhoud	18,2	18,3
Marketing & Sales	3,3	3,3
Financiën	4,6	4,4
Human Resources	4,2	4,2
Innovation, Sustainability & ICT	2,5	2,0
Algemeen	2,0	2,0
Security	3,3	3,3
FTE	184,3	186,9
Uitzendkrachten	53,9	16,6
Arbeidskrachten security (inhuur derden)	32,3	30,9

	2024	2023
Totaal FTE (inclusief uitzendkrachten en inhuur derden)	270,6	234,4

13 Overige bedrijfskosten

(x € 1.000)	2024	2023
Kosten materieel	970	517
Huisvestingskosten	2.408	2.326
Directe operationele kosten	995	380
Onderhoudskosten	1.824	1.493
Verzekeringen	430	597
Commerciële kosten	219	124
Kantoorkosten	949	732
Overige algemene kosten	269	567
Accountantskosten	181	224
Advieskosten	1.052	1.174
Totaal Overige bedrijfskosten	9.297	8.135

In de onderhoudskosten is bedrag groot € 1.005.000 (2023: nihil) opgenomen met betrekking tot de verwerking van PFAS-gronden.

13.1 Honorarium accountant

(x € 1.000)		2024	2023
Accountantskosten, onderzoek van de jaarrekening	PricewaterhouseCoopers		
	Accountants N.V.	136	129
Accountantskosten, andere controleopdrachten		-	-
Accountantskosten, adviesdiensten op fiscaal terrein	Deloitte Tax &		
	Legal B.V.	10	10
Accountantskosten, andere niet controlediensten	PricewaterhouseCoopers		
	Accountants N.V.	9	9
Totaal honoraria		154	148

Bovenstaande honoraria betreffen de werkzaamheden die bij de vennootschap en de in de consolidatie betrokken maatschappijen zijn uitgevoerd door accountantsorganisaties en externe accountants zoals bedoeld in artikel 1, lid 1 Wta (Wet toezicht accountantsorganisaties) en de in rekening gebrachte honoraria van het gehele netwerk waartoe de accountantsorganisatie behoort. Deze honoraria hebben betrekking op het onderzoek van de jaarrekening over het boekjaar 2024, ongeacht of de werkzaamheden reeds gedurende het boekjaar zijn verricht.

13.2 Bezoldiging commissarissen

De bezoldiging Raad van Commissarissen over het boekjaar bedraagt € 73.100 (2023: 106.800). De bezoldiging Raad van Commissarissen is inbegrepen in de post Overige algemene kosten.

13.3 Bezoldiging bestuurders

Het bestuur van de vennootschap is te herleiden tot één natuurlijk persoon. Derhalve wordt de bezoldiging bestuurders niet verder toegelicht (artikel 2:383 lid 1 BW).

14 Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa

(x € 1.000)	2024	2023
Banen en platformen	2.007	1.847
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	767	756
Machines en installaties	342	441
Andere vaste bedrijfsmiddelen	181	168
Afschrijving desinvesteringen	72	-
Totaal Afschrijvingskosten	3.369	3.213

15 Financiële baten en lasten

(x € 1.000)	2024	2023
Bankkosten	-1	18
Interest schulden aan kredietinstellingen	33	45
Interestlasten aan verbonden partijen	1.909	1.386
Overige interestbaten en -lasten	-118	-90
Totaal Financiële baten en lasten	1.823	1.359

16 Belastingen

(x € 1.000)	2024	2023
Vennootschapsbelasting huidig boekjaar	-	-
Vennootschapsbelasting voorgaand boekjaar	30	-
Mutatie voorziening latente belastingen	-	-2.342
Totaal Belastingen	30	-2.342

Aansluiting belastingtarief	2024	2023
Resultaat voor belastingen	-11.473	-9.131
Vennootschapsbelasting op basis van toepasselijk tarief	0%	0%
Fiscaal niet aftrekbare kosten	500	578
Deelnemingsvrijstelling	-	28
Belastbaar bedrag	-10.973	-8.525
Te betalen vennootschapsbelasting	-	-
Effectief tarief vennootschapsbelasting	0%	0%

Enkelvoudige Balans per 31 december 2024

(voor resultaatbestemming)

(x € 1.000)

	toelichting	31-12-2024	31-12-2023
Vaste activa			
Financiële vaste activa	1	25.018	29.506
		25.018	29.506
Vlottende activa			
Vorderingen	2	1.299	1.502
Liquide middelen	3	25	4.224
		1.324	5.727
Balanstotaal		26.342	35.232
Eigen vermogen	4	21.982	25.742
Voorzieningen	5	3.535	2.131
		25.517	27.873
Kortlopende schulden	6	825	7.360
Balanstotaal		26.342	35.232

Enkelvoudige Winst-en-verliesrekening 2024

(x € 1.000)	toelichting	2024	2023
Netto omzet		-	-
Overige bedrijfsopbrengsten		-	641
Som der bedrijfsopbrengsten		-	641
Overige bedrijfskosten	7	-345	-125
Som der bedrijfslasten		-345	-125
Financiële baten en lasten	8	30	23
Resultaat voor belastingen		-315	539
Belastingen		-30	2.342
Aandeel in het resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	9	-11.159	-9.671
Netto resultaat		-11.504	-6.789

Toelichting op de enkelvoudige Balans en Winst-en-verliesrekening

1 Financiële vaste activa

(x € 1.000)	Deelnemingen	Vorderingen op groeps- maatschappijen	Latente belasting- vordering	Totaal
Balans per 31 december 2023	26.163	1.000	2.342	29.506
Mutaties				
Correctie nettovermogenswaarde per 1 januari	-	-	-	-
Aandeel in het resultaat	-3.488	0	-	-3.488
Voorziening deelneming	-	-1.000	-	-1.000
Aflossing	-	-	-	-
Mutatie latente belastingen	-	-	-	-
	-3.488	-1.000	-	-4.488
Balans per 31 december 2024	22.675	-	2.342	25.017

1.1 Deelnemingen

Betreft de nettovermogenswaarde van de deelneming Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. De nettovermogenswaarde van Maastricht Aachen Airport B.V. is negatief, hiervoor is een voorziening getroffen; zie sectie 5.1 Voorzieningen.

1.2 Vorderingen op groepsmaatschappijen

Betreft een lening aan Maastricht Aachen Airport B.V. met een hoofdsom van € 1.100.000. De rente bedraagt 2,0% op jaarbasis en is aflossingsvrij. De looptijd van de lening is in 2024 met 2 jaar verlengd tot en met oktober 2026. Er zijn geen zekerheden gesteld. Het saldo per balansdatum is gesaldeerd in de voorziening deelneming.

1.3 Latente belastingvordering

Voor een toelichting op de latente belastingvordering wordt verwezen naar de toelichting in sectie 2. Financiële vaste activa van de geconsolideerde balans.

2 Overige vorderingen

(x € 1.000)	2024	2023
Kortlopende vorderingen op groepsmaatschappijen	1.086	1.343
Vennootschapsbelasting	141	-
Omzetbelasting	61	136
Overige vorderingen	11	23
Totaal Overige vorderingen	1.299	1.502

2.1 Kortlopende vorderingen op groepsmaatschappijen

Voor het volledige bedrag hebben de vorderingen betrekking op vorderingen op deelnemingen waarop invloed van betekenis uitgeoefend kan worden. Over de vorderingen wordt geen rente berekend. Er zijn geen zekerheden gesteld.

3 Liquide middelen

(x € 1.000)	2024	2023
Bank	25	4.224
Kas	-	-
Gelden onderweg	-	-
Totaal Liquide middelen	25	4.224

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de vennootschap.

4 Eigen vermogen

(x € 1.000)	Gestort aandelen kapitaal	Agioreserve	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
2024					
Stand per 1 januari	75	48.340	-15.884	-6.789	25.742
Dotatie	-	7.744	-	-	7.744
Dividenduitkering	-	-	-	-	-
Resultaatbestemming voorgaand boekjaar	-	-	-6.789	6.789	-
Onverdeeld resultaat huidig boekjaar	-	-	-	-11.504	-11.504
Stand per 31 december	75	56.084	-22.674	-11.504	21.981

(x € 1.000)	Gestort aandelen kapitaal	Agioreserve	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
2023					
Stand per 1 januari	45	44.170	-14.769	201	29.646
Dotatie	-	4.170	-	-	4.170
Dividenduitkering	-	-	-1.316	-	-1.316
Resultaatbestemming voorgaand boekjaar	30	-	201	-201	30
Onverdeeld resultaat huidig boekjaar	-	-	-	-6.789	-6.789
Stand per 31 december	75	48.340	-15.884	-6.789	25.742

4.1 Geplaatst kapitaal

Het geplaatst kapitaal van de vennootschap bedraagt uit 7.500 gewone aandelen met een nominale waarde van € 1.000 per aandeel.

4.2 Resultaatbestemming voorgaand boekjaar

De jaarrekening 2023 is vastgesteld in de algemene vergadering van aandeelhouders d.d. 10 oktober 2024. Conform voorstel van de directie is besloten het verlies over boekjaar 2023 te onttrekken aan de overige reserves.

Voorstel resultaatbestemming huidig boekjaar

De directie stelt aan de algemene vergadering voor het verlies over het boekjaar 2024 in zijn geheel te onttrekken aan de overige reserves.

4.3 Agiostorting

De agiostortingen, groot € 7.744.000, betreffen stortingen van gelden vanuit de Provincie Limburg uit hoofde van beschikbaar gestelde middelen voor achterstallig onderhoud.

5 Voorzieningen

5.1 Voorziening deelneming

(x€ 1.000)	2024	2023
Stand per 1 januari	2.131	-
Mutaties		
Correctie nettovermogenswaarde per 1 januari	(1.900)	-
Aandeel resultaat deelneming	7.671	2.131
Saldering vorderingen op deelneming	(4.369)	-
Balans per 31 december 2024	3.533	2.131

De voorziening deelneming heeft betrekking op het aandeel van de vennootschap in de nettovermogenswaarde van haar deelneming Maastricht Aachen Airport B.V. onder aftrek van openstaande vorderingen. Tot het bedrag waarvoor de vennootschap het stellige voornemen heeft om geheel of gedeeltelijk in te staan voor de schulden van de deelneming is een voorziening getroffen. De voorziening heeft een overwegend langlopend karakter.

6 Kortlopende schulden

(x € 1.000)	2024	2023
Crediteuren	195	26
Kortlopende schulden aan groepsmaatschappijen	-	6.778
Schuld Businesspark (MAA) B.V.	538	538
Overige schulden & overlopende passiva	92	18
Totaal Kortlopende schulden	825	7.360

7 Overige bedrijfskosten

(x € 1.000)	2024	2023
Verzekeringen	9	-
Commerciële kosten	1	-
Overige algemene kosten	160	19
Accountantskosten	173	106
Advieskosten	3	-
Totaal Overige bedrijfskosten	346	125

8 Financiële baten en lasten

(x € 1.000)	2024	2023
Bankkosten	-14	-
Interest groepsmaatschappijen	-20	-20
Interest schulden aan kredietinstellingen	-	-
Interestlasten aan verbonden partijen	-	-
Overige interestbaten en -lasten	4	-3
Totaal Financiële baten en lasten	-30	-23

9 Aandeel in het resultaat van deelnemingen waarin wordt deelgenomen

(x € 1.000)	2024	2023
Maastricht Aachen Airport B.V.	-7.671	-7.406
Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V.	-3.488	-2.265
Totaal Resultaat deelnemingen	-11.159	-9.671

10 Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben geen significante gebeurtenissen na balansdatum plaatsgevonden.

11 Ondertekening van de jaarrekening

De jaarrekening is aldus opgemaakt door het bestuur.

Maastricht Airport, 16 mei 2025

	Functie	Ondertekening
Dhr JE Meijs	Bestuurder	
Dhr FHH Weekers	Voorzitter RvC	
Mevr AGL Palmen	Lid RvC	
Dhr K Kloosterziel	Lid RvC	
Dhr P Penseel	Lid RvC	

Overige gegevens

Statutaire regeling winstbestemming

De statutaire regeling inzake de winstbestemming is opgenomen in artikel 22:

- De winst staat ter beschikking van de algemene vergadering.
- De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover het eigen vermogen groter is dan het geplaatste kapitaal vermeerderd met de reserves die krachtens de wet of de statuten moeten worden aangehouden.
- Uitkering van de winst geschiedt na de vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
- Op door de vennootschap verkregen aandelen of certificaten daarvan vindt geen uitkering ten behoeve van de vennootschap plaats.
- De algemene vergadering kan, met inachtneming van het in lid 2 en in de wet bepaalde, besluiten tot uitkering van interim-dividend en tot uitkeringen ten laste van een reserve.
- De vordering van de aandeelhouder tot uitkering verjaart door een tijdsverloop van vijf jaren.
- Een besluit van de algemene vergadering als bedoeld in dit artikel behoeft een meerderheid van mer dan drie/vierde van de uitgebrachte stemmen.



PricewaterhouseCoopers
Accountants N.V.
Uitsluitend voor
identificatiedoeleinden

