



Provinciale Staten
van Limburg

Cluster	PP	Behandeld	M.W. van der Sande
Ons kenmerk	DOC-00178698	Telefoon	+31 6 50 21 40 39
Uw kenmerk	-	Maastricht	7 september 2021
Bijlage(n)	3	Verzonden	8 september 2021

Onderwerp

Mededeling portefeuillehouder inzake proces integrale besluitvorming Maastricht Aachen Airport

Geachte Staten,

Ons college wil de komende maanden in nauwe samenspraak met uw Staten evenals de betrokken partijen (omwonenden, bedrijven, luchthaven, kennisinstellingen, overheden) op en rondom de luchthaven, komen tot een standpuntbepaling over zowel de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA) als een kredietbesluit over de grootschalige renovatie van de start- en landingsbaan. Uw Staten hebben begin 2021 aangegeven dat zij beide elementen (toekomst MAA én renovatie baan) in samenhang willen bezien en hierover ook gelijktijdig besluitvorming wensen. Tevens zijn een financieel totaaloverzicht, nationale en euregionale ontwikkelingen, goede omgevingscommunicatie evenals de uitkomsten van de maatschappelijke kosten- en baten-analyse (MKBA) voor u belangrijke bouwstenen om tot standpuntbepaling te komen. Het college hecht eraan – eendachtig de eerdere bespreking in uw Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur van 5 maart jl. evenals het feit dat in de vorming van een nieuw college Maastricht Aachen Airport als een ‘vrije kwestie’ is bestempeld – dat alle informatie en alle opties op tafel liggen als basis voor uiteindelijke besluitvorming. Op basis van al deze informatie zal het College van Gedeputeerde Staten tot een definitieve standpuntbepaling komen waarmee het gesprek met uw Staten begin 2022 gevoerd zal kunnen worden.

Stappen tot nu toe en gedane toezeggingen

Het vorig college heeft de heer Pieter van Geel gevraagd om een vertaling te maken van de nationale luchtvaartnota voor de nieuwe toekomststrategie van MAA, welke tevens als ‘verkenning’ kan worden beschouwd zoals is bedoeld in de aanvraag van een nieuw luchthavenbesluit. De heer Van Geel heeft zijn advies “Op zoek naar verbinding” in januari 2021 uitgebracht en van een nadere toelichting voorzien. Dit advies is via een begeleidende sonderende notitie op 5 maart 2021 besproken in de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur (FEB). In deze sonderende notitie was nog geen



standpuntbepaling opgenomen door het college, maar is wel een aantal sonderende vragen aan uw Staten voorgelegd.

Tijdens de bespreking van de sonderende nota op 5 maart 2021 is een aantal toezeggingen gedaan die hieronder zijn samengevat. In het vervolg van deze mededeling wordt aangegeven op welk moment in het besluitvormingsproces de toezeggingen ingevuld zullen worden.

ID	Toezegging
8923	Gedeputeerde Van den Akker zegt toe dat bij het eerder toegezegde financiële totaalinzicht ook de eventuele financiële consequenties van het PIP proefdraaien wordt meegenomen.
8922	Gedeputeerde Van den Akker zegt toe een vergelijking op te nemen met openingstijden bij andere Nederlandse luchthavens.
8921	Gedeputeerde Van den Akker zegt toe voor de zomer van 2021 de eerste contouren te schetsen van het omgevingsfonds.
8920	Gedeputeerde Van den Akker zegt toe dat Gedeputeerde Staten in het voorjaar van 2021 een (corona-proof) werkbezoek aan de luchthaven (m.n. gericht op de toestand van de start- en landingsbaan) organiseren voor de woordvoerders op het dossier luchthaven.
8919	Gedeputeerde Van den Akker zegt toe dat alle ingediende reacties op de sonderende notitie worden voorzien van een openbaar antwoord alsof het zienswijzen betreffen.
8548	Gedeputeerde Koopmans zegt toe dat een mogelijk voorstel voor een nieuwe parkeervoorziening bij de luchthaven Maastricht Aachen Airport pas aan Provinciale Staten wordt voorgelegd nadat onderzoek heeft aangetoond dat condities voor financiering vanuit de markt ongunstig zijn, niet haalbaar is of dat eigen financiering voordeel/rendement kan opleveren conform de werkwijze beschreven in SIS 2.0.
8547	Gedeputeerde Van den Akker zegt toe om het kredietbesluit aan Provinciale Staten met betrekking tot de start- en landingsbaan, pas voor te leggen ná vaststelling door het Rijk van de definitieve luchtvaartnota. Naar verwachting is dit medio najaar 2020.
8517	Gedeputeerde Van den Akker zegt toe de antwoorden/uitwerking van de Tweede Kamermotie CU en D66 (inzake MKBA) aan PS toe sturen waarbij wordt aangegeven hoe dit kwalitatief toegepast kan worden op MAA.

Door de ontstane politiek-bestuurlijke situatie in april 2021 dient de eerder aan u gecommuniceerde planning voor besluitvorming na de zomer (mededeling portefeuillehouder van 24 februari 2021, 2021/5172), aangepast te worden. Dit ook mede in het licht van het door uw Staten gewenste open en interactief proces waarin aandacht is voor goede informatievoorziening en duiding ('briefings'), sonderende bespreking alvorens richting besluitvorming te gaan.

Open en interactief proces

Kern van het voorgestelde proces om met uw Staten tot besluitvorming over de luchthaven MAA te kunnen komen is dat in de komende periode alle informatie en onderzoeksresultaten die beschikbaar komen met uw Staten worden besproken in een aantal zogenaamde 'technische briefings'. Tevens zullen ook de betrokkenen op en rondom de luchthaven actief en tijdig geïnformeerd worden over de te zetten stappen evenals de informatie die hierbij nog beschikbaar zal komen de komende tijd. Op basis van de daar geboden inzichten, inhoudelijke bespreekpunten en hoofdlijnen zullen deze informatie en



onderzoeksrapporten als bouwstenen worden gebruikt voor de uiteindelijk op te stellen sonderende notitie en uiteindelijk een statenvoorstel voor de politiek-bestuurlijke weging in de eerste helft van 2022. Deze werkwijze biedt u de gelegenheid om alle beschikbare informatie gefaseerd tot u te kunnen nemen, in een vroegtijdig stadium uw mening kenbaar te maken en ook eventuele kennislacunes te kunnen signaleren zodat die tijdig kunnen worden aangevuld. De Provincie is concessieverlener, aandeelhouder en subsidiënt van de luchthaven. Het college hecht eraan om inhoudelijk maar ook financieel daadwerkelijk álle opties samen met uw Staten open en transparant te kunnen wegen om tot een standpuntbepaling te komen. Dat betekent dat het college in kaart laat brengen wat de impact en de consequenties zijn van een functieverandering op het luchthaventerrein middels een alternatieve gebiedsontwikkeling. Het college is bereid om deze vergaande variant door te laten rekenen en als alternatieve optie – naast de vier onderzoeksvarianten – in beeld te brengen bij de maatschappelijke kosten baten analyse (zie hieronder).

Om het bespreken van de informatie en onderzoeksresultaten op een interactieve manier te kunnen laten plaatsvinden is het voorstel om hiervoor steeds buiten de reguliere vergadercyclus van de Statencommissie FEB om aparte technische briefings te organiseren. In onderstaand schema is per briefing aangegeven welk onderwerp en/of onderzoek geagendeerd staat. In overleg met Griffie en commissievoorzitter zullen wij deze briefings inplannen om met elkaar inhoudelijk van gedachten te kunnen wisselen.

Maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) eerst

Het besluitvormingsproces heeft als vertrekpunt dat de resultaten van een MKBA beschikbaar zijn voordat besluitvorming over het krediet voor renovatie van de start- en landingsbaan aan de orde is. Een MKBA is een verschillenanalyse waarin alle effecten die optreden door een bepaalde beleidsmaatregel in beeld worden gebracht en zoveel mogelijk in euro's uitgedrukt (monetariseren). Welke financiële kosten en baten hangen er samen met beleidskeuzes (investeringen, beheer en onderhoud, exploitatie), welke andere effecten hangen er samen met deze keuzes (bereikbaarheid, milieuhinder (lucht en geluid), klimaatverandering, werkgelegenheid, en dergelijke)? Het gaat nadrukkelijk om een integrale afweging waarbij alle relevante positieve en negatieve maatschappelijke effecten meegenomen worden en afgezet tegen de financiële consequenties van een beleidsmaatregel. En omdat het hier een regionale luchthaven met een Provincie als eigenaar betreft ook in het bijzonder: waar slaan de kosten en baten neer? Wat zijn de effecten voor Limburg, Nederland en het buitenland? Vanwege het pas recent (eind juni 2021) beschikbaar komen van de nieuwe werkwijzer voor MKBA's voor luchtvaart en de doorlooptijd om een dergelijke MKBA op te stellen¹, is de inhoudelijke toelichting en bespreking van de MKBA op zijn vroegst mogelijk in december 2021. In deze nieuwe werkwijzer ligt nog sterker de nadruk op een participatief proces tussen betrokkenen rondom luchthavens. Het college hecht aan deze inbreng van betrokkenen. Bij de totstandkoming van de MKBA is op twee momenten voorzien in afstemming en participatie met stakeholders. Zowel aan de voorkant van het proces (uitgangspunten) alsook aan het einde (concept-resultaten). Het eerste moment is bij de vaststelling van de uitgangspunten

¹ Het MKBA-proces verloopt volgens de recent door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vastgestelde procesopzet die is beschreven in de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/07/09/bijlage-4-werkwijzer-luchtvaartspecifieke-mkba-s>



die gehanteerd worden bij het opstellen van de MKBA. De Ontwerp Nota uitgangspunten MKBA MAA is op 25 augustus jl. toegezonden aan de stakeholders (omwonenden, bedrijven, luchthaven, overheden), Dit zijn betrokkenen die eerder ook vertegenwoordigd waren in de 'challengegroep' en werkgroepen die in het proces van Pieter van Geel ingericht waren) en gepubliceerd op www.limburg.nl. De onderzoekers bespreken de uitgangspunten met deze groep. Het doel is om de scherpste op te zoeken en te kijken welke aspecten beter uitgewerkt moeten worden en welke onzekerheden resteren. Alle stakeholders krijgen de gelegenheid hun visie vooraf schriftelijk mee te geven op deze Ontwerp Nota uitgangspunten en daarmee de aanpak van de MKBA. Wij zullen als college dan ook aan de onderzoekers voorstellen om een alternatieve gebiedsontwikkeling van het luchthaventerrein eveneens mee te nemen en door te laten rekenen voor de eindrapportage voorzien voor december 2021.

Het tweede moment betreft afstemming met stakeholders over de eerste concept (reken-)resultaten. Op basis van deze input wordt de MKBA vervolgens definitief gemaakt. Voor de eerste fase is de participatie verder uitgewerkt. Hierbij is voorzien dat de uitgangspuntennotitie in de tweede technische briefing (oktober 2021) kan worden besproken.

Veiligheid staat voorop

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor het kunnen garanderen van een veilige situatie bij de start- en landingsbaan hebben wij onze deelnemingen MAA BV en MAABI BV gevraagd, welk tijdstip ultimo vanuit de absoluut te garanderen veiligheidscriteria gehanteerd moet worden waarop de renovatie in uitvoering moet worden genomen. De directies van beide deelnemingen geven aan dat de uitvoering uiterlijk mei 2023 dient te starten (zie bijlagen). Dit betekent dat, rekening houdend met de vereiste planvoorbereidingstijd van de aannemer en de doorlooptijd die geldt voor een Europese aanbestedingsprocedure, één jaar eerder (mei 2022) een besluit over het ter beschikking stellen van het krediet genomen moet worden. Gezien de complexiteit van het project, het tijdig inkopen van materialen en het tijdig beschikbaar hebben van personeel en materieel door de partij die de opdracht gegund krijgt, streeft MAABI BV er naar om de aanbesteding tijdig te starten hetgeen betekent dat wel gestart moet worden met het aanbestedingsproces vóórdat Provinciale Staten in mei 2022 een kredietbesluit nemen. In de aanbestedingsleidraad zal echter een clausule worden opgenomen dat indien Provinciale Staten geen kredietbesluit nemen er *niet* tot gunning van de baanrenovatie wordt overgegaan. De datum van het voorziene kredietbesluit blijft daarmee ruimschoots vallen vóór de uiteindelijke *formele gunning* van de opdracht.

Tegelijkertijd heeft het college besloten om voor de korte termijn aanvullende acties te nemen die nodig zijn om te komen tot een versnelde aanpak van de dakpanenschades die de afgelopen maanden te vaak aan de orde waren. U bent hierover op 23 juli jl. geïnformeerd met een mededeling portefeuillehouder (kenmerk 2021/18285). Een drietal acties zijn in gang gezet in overleg met de luchthaven. In opdracht van de directie van de luchthaven is TNO begonnen met een onderzoek naar de specifieke oorzaken van beschadigingen aan daken in de omgeving van het vliegveld. De eerste resultaten daarvan worden eind september 2021 verwacht. Bijgevoegd treft u een brief van de directie van MAA BV met een tussentijdse stand van zaken (zie bijlage).

Deze gegevens leiden tot het volgende tijdspad om via een viertal technische briefings toe te werken naar een sonderende bespreking in de Statencommissie FEB in januari 2022 en besluitvorming in uw Staten in mei 2022. Daarbij wordt ook invulling gegeven aan de gedane toezeggingen.



Procestap	Onderwerp	Toezegging	Planning
Briefing 1	Mededeling portefeuillehouder over proces besluitvorming MAA inclusief toelichting op participatie bij de uitgangspuntennotitie MKBA	8517	september 2021
Briefing 2	Toekomstbeeld MAA inclusief uitwerking innovatie & duurzaamheid, vastgoedstrategie, contouren omgevingsfonds en uitgangspuntennotitie MKBA	8921	oktober 2021
Terreinbezoek	Bezoek Statencommissie FEB aan MAA	8920	1 ^e week november (wk44)
Briefing 3	Financieel totaaloverzicht P85 raming baanrenovatie Governance	8923 8548	november 2021
Briefing 4	Uitkomsten MKBA (onderzoeksbureau SEO)		2 ^e week december 2021
Sondering	Sonderende bespreking integrale uitwerking voorstellen MAA		FEB 2 ^e helft februari 2022
Besluitvorming	Statencommissie FEB en besluitvorming in PS	8922 8547 8919	FEB april 2022 PS mei 2022

De hierboven geschetste planning zouden wij graag nog met de woordvoerders van uw fracties nader willen bespreken, waarbij wij ook graag vernemen of er nog elementen zijn die – naast de geschetste inhoudelijke bouwstenen - voor u belangrijk zijn om te komen tot een standpuntbepaling. Voor deze open en verdiepende gespreksronde voorafgaand aan de briefings zal ik op korte termijn het initiatief nemen.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

S.H.M. Satijn

Provincie Limburg
College van Gedeputeerde Staten
Gedeputeerde S. Satijn
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

MAABI
E-mail ghg.waeijen@maabeheer.nl
Ons kenmerk <00000>
Vpl.nummer
Bijlage(n)

Behandeld G.H.G. Waeijen
Telefoon + 31 (0) 6 21 23 55 51
Uw kenmerk
Maastricht 20 augustus 2021
Verzonden

Onderwerp

Renovatie start- en landingsbaan Maastricht Aachen Airport

Geachte heer Satijn,

In de brief van Maastricht Aachen Airport BV aan het college van Gedeputeerde Staten, kenmerk 12123/21.0769/JRo d.d. 2-7-2021, wordt voorgesteld om de renovatie van de start- / landingsbaan uit te voeren in het voorjaar van 2023 (de periode mei – juni). In de huidige planning van het project is voorzien dat de start van de aanbesteding van de baanrenovatie uiterlijk start op 9 mei 2022 en dat het project uiterlijk gegund wordt op 9 november 2022. Rekening houdend met een aanbestedingsproces van 6 maanden en een voorbereidingstijd voor de bouwaannemer na gunning van 6 maanden kan de uitvoering van de baanrenovatie dan in het voorjaar van 2023, en binnen het door Maastricht Aachen Airport BV opgegeven tijdvenster, plaatsvinden. Uitgangspunt hierbij is dat Provinciale Staten uiterlijk begin mei 2022 een Kredietbesluit nemen.

Op dit moment is het projectteam dat verantwoordelijk is voor de baanrenovatie bezig met de voorbereiding van het aanbestedingsproces. Gezien de complexiteit van het project, het tijdig inkopen van materialen en het tijdig beschikbaar hebben van personeel en materieel door de partij die de opdracht gegund krijgt, wordt overwogen om de aanbesteding een aantal maanden naar voren te halen; dit om de bouwaannemer meer voorbereidingstijd te geven. Te denken valt aan een voorbereidingstijd van ca. 8 in plaats van 6 maanden. Dit houdt in dat gestart wordt met de aanbesteding vóórdat Provinciale Staten een Kredietbesluit, voorzien voor begin mei 2022, hebben genomen. Dit betekent dat vooraf instemming gevraagd zal worden aan het college van Gedeputeerde Staten om te starten met de aanbesteding. De datum van het voorziene Kredietbesluit blijft daarmee ruimschoots vallen voor de gunning van de opdracht.

In de aanbestedingsleidraad zal een clausule worden opgenomen indien Provinciale Staten geen Kredietbesluit nemen en niet tot gunning van de baanrenovatie kan worden overgegaan. In die situatie mag het project niet op dezelfde wijze worden aanbesteed.

Met vr endelijke groet,

G.H.G. Waeijen
directeur



Provincie Limburg
T.a.v. College van Gedeputeerde Staten
Gedeputeerde S. Satijn
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

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

www.maa.nl

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

ond./subject Tussentijdse update Vortexschade
Maastricht Airport, 23 augustus 2021

Geachte heer Satijn,

Op 23 juli jl. heeft u aan Provinciale Staten meegedeeld dat een drietal acties moeten leiden tot een completer zicht op de oorzaak van dakbeschadigingen die optreden als gevolg van opstijgend en dalend vliegverkeer en die een versnelling moeten brengen in de oplossing ervan.

1. Onderzoeken

In 2019 heeft NLR in opdracht van ons al een eerste verkenning gedaan naar mogelijkheden om het risico op vortexschade te beperken. Zij richtten zich toen met name op maatregelen of wijzigingen aan de aanlegprocedure. Deze verkenning bood destijds geen aanknopingspunten voor een structurele vermindering van het risico. We hebben nu twee andere onderzoeksbureaus gevraagd de situatie op onze luchthaven onder de loep te nemen en hebben en hierbij een aantal concrete vragen voorgelegd.

TNO

TNO is gevraagd vanuit hun expertise op o.a. het gebied van windbelasting antwoord te geven op de vraag: 'Hoe kan Maastricht Aachen Airport het risico op (dakpan)schade als gevolg van Vortex beperken.' Hiervoor analyseert TNO de kenmerken van de adressen waar vortex is opgetreden, de kenmerken van de vluchten die de schade heeft veroorzaakt en onderzoeken en resultaten die bekend zijn van incidenten rondom andere luchthavens. Op basis van deze analyse stelt TNO aanbevelingen op om het risico op schade als gevolg van vortex in de omgeving van Maastricht Aachen Airport te beperken. Hierbij bekijkt TNO ook nadrukkelijk de mogelijkheden van het verankeren van dakpannen in een aan te duiden 'hoog risico gebied'. Waarbij de methode van verankering extra aandacht vraagt daar de berekening hiervoor uitgaat van winkracht en niet van vortex.

To70

To70 buigt zich momenteel over mogelijke operationele maatregelen die het risico op vortex mogelijk kan verminderen en de impact hiervan op de operatie. Vooruitlopend op definitieve onderzoeksresultaten heeft u gevraagd om inzichtelijk te maken waar de grootste risicogebieden liggen. To70 heeft op basis van de incidenten in het verleden een 'verhoogd-risico gebied' bepaald. Daaruit blijkt dat in de periode 2019-2021 48% van de incidenten plaatsgevonden in een gebied in en ten noorden van Geverik. In deze gebieden staan 109 woningen.

Of het risico op vortex beperkt kan worden door dakpannen preventief te verankeren en op welke manier én welke woningen in dit gebied mogelijk in aanmerking dienen te komen voor dit verankeren kan definitief bepaald worden aan de hand van de definitieve bevindingen uit het onderzoek van TNO én To70.

To70 en TNO ronden naar verwachting eind september hun onderzoeken af. De definitieve onderzoeksresultaten en aanbevelingen ontvangt u zodra deze beschikbaar zijn.



2. Bestuurlijke afstemming met LVNL

Wij hebben een eerste gesprek gevoerd met NVNL om onder meer de mogelijkheden van het vergoten van een dalingshoek van vliegtuigen te verkennen. Op basis daarvan hebben wij To70 gevraagd verschillende scenario's uit te werken zoals de verhoging van de daalhoek voor naderingsprocedures of verlaging van de flap setting. De voor- en nadelen van operationele maatregelen zullen door To70 in kaart worden gebracht en op basis daarvan zal het vervolggesprek met NVNL plaatsvinden.

3. Proactief en snel aan de slag met de uitkomsten

Hangende de onderzoeken zijn wij reeds gestart met het verkennen van maatregelen op de grond en dan met name het verstevigen van dakbedekking van woningen. Onder meer wordt is een overzicht van incidenten opgesteld aangevuld met weersomstandigheden, vliegtuigtypes en aanvliegroutes. Tevens zijn wij in overleg met Schiphol over de vortex problematiek in Aalsmeer en de onderzoeken die daar zijn verricht en maatregelen die zijn getroffen. We hebben ook contact gelegd met Brussel Airport over de maatregelen die daar getroffen worden als gevolg van de vortex schade. Medio september zullen wij een bezoek aan deze luchthaven brengen kennis te delen en met de aannemer waarmee Brussel Airport samen werkt een rondgang te maken in de meest getroffen zones en met hem van gedachte te wisselen over de praktische kant van de herstellingen en methodes om schade te voorkomen.

Ik hoop u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Vriendelijke groet,
Maastricht Aachen Airport

Jos Roeven
CEO



Aandeelhouder MAA BV
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

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

www.maa.nl

uw/your ref.
onze/our ref. 12123/21.0769/JRo
bijl./encl.
ond./subject Baanrenovatie MAA

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

Maastricht Airport, 2 juli 2021

Geachte College,

MAA en MAABI zijn zoals u weet al geruime tijd bezig met het voorbereiden van de renovatie van de start- en landingsbaan van de luchthaven. In uw brief d.d. 18 juni jl. vraagt u aan MAABI meer informatie met betrekking tot de huidige conditie van de baan, de werkzaamheden en maatregelen die genomen worden om aan de vereiste veiligheidsmaatregelen te kunnen blijven voldoen, en u vraagt MAABI om aan te geven of de planning gehandhaafd kan worden. In antwoord op deze brief heeft MAABI uw college op 29 juni jl. een brief gestuurd met daarin nadere details met betrekking tot de gevraagde informatie.

De afgelopen weken is steeds duidelijker geworden dat er zwaarwegende argumenten zijn ontstaan om de baanrenovatie uit te stellen naar het voorjaar (periode medio – begin juli) van 2023. Ik wil u deze argumenten graag voorleggen zodat ook u een beter inzicht krijgt:

Het uitvoeren van de baanrenovatie in het najaar (periode medio september – begin november) van 2022 brengt een aantal complexiteiten met zich mee. Een van de belangrijkste complexiteiten is het aanbrengen van de deklaag die moet gebeuren onder gunstige weersomstandigheden (met name weinig neerslag). Omdat de weersomstandigheden in deze periode van het jaar over het algemeen weinig gunstig zijn, loopt het project het risico dat er vertraging kan ontstaan in het aanbrengen van de deklaag van de baan waardoor de werkzaamheden langer gaan duren dan gepland. Omdat luchtvaartmaatschappijen geen rekening kunnen houden met het uitlopen van werkzaamheden c.q. het niet beschikbaar zijn van de start- en landingsbaan van de luchthaven, zullen deze maatschappijen eventuele opgelopen schade proberen te verhalen op de luchthaven. Deze schade kan aanzienlijk zijn doordat ingeplande vliegtuigen crew gepositioneerd moeten worden en aan de zijde van de passagiersvluchten moet er rekening worden gehouden met financiële compensaties van passagiers. Het uitvoeren van de baanrenovatie in het voorjaar van 2023 brengt over het algemeen gunstigere weersomstandigheden met zich mee, waardoor risico's op uitloop van werkzaamheden een stuk kleiner zullen zijn.

Commercieel gezien is ook het voorjaar van 2023 een gunstigere periode dan het najaar van 2022. Het hoogseizoen van de vracht start al vaak begin oktober en eind oktober is de herfstvakantie een commercieel belangrijke periode voor de luchtvaartmaatschappijen die passagiers vervoeren. Bij het uitvoeren van de baanrenovatie in voorjaar 2023 worden werkzaamheden in commercieel minder schadelijke weken uitgevoerd. Na de Corona-jaren 2020 en 2021 waarin veel luchtvaartmaatschappijen harde financiële klappen hebben gehad, is een rustig jaar zonder operationele en commerciële obstakels een must. Ook dit pleit dus voor een verplaatsing van de baanrenovatie naar 2023.



Zoals u in de brief van MAABI van 29 juni jl. heeft kunnen lezen, heeft NACO (Netherlands Airports Consultants) in haar advies aan MAABI aangegeven onder welke condities een verder uitstel van de baanrenovatie mogelijk is. Volgens NACO zal er bij MAA een grote last en verantwoordelijkheid komen te liggen om te monitoren wanneer er actie ondernomen moet worden en te bepalen of de baan veilig gebruikt kan worden. Wij denken dat wij de baanrenovatie verantwoord naar voorjaar 2023 kunnen verschuiven op basis van de input van NACO, de noodreparaties aan de baan die de afgelopen weken ter hand zijn genomen, het interne inspectieregime, de externe onderhoudsinspecties plus door het direct uitvoeren van reparaties daar waar dit door interne/externe inspecties noodzakelijk wordt geacht. Wél betekent het doorschuiven van de baanrenovatie naar voorjaar 2023 een verhoogde kans op het uitvoeren van noodreparaties vergelijkbaar qua grootte en financiële impact met de noodreparaties die de afgelopen weken aan de baan van de luchthaven zijn uitgevoerd.

Alles afwegende zijn wij tot de conclusie gekomen dat het verschuiven van de baanrenovatie van najaar 2022 naar voorjaar 2023 een doordachte en verantwoorde keuze is, mits de maatregelen die in voorgaande alinea worden genoemd worden opgevolgd. Langer uitstel dan het voorjaar 2023 achten wij, gelet op de onderzoeken naar de conditie van de baan, onverantwoord. Wij willen en kunnen daar geen verantwoordelijkheid voor dragen. Gelet op zorgvuldige voorbereiding van de aanbesteding is besluitvorming vóór einde 2021 te verkiezen; het kredietbesluit zal uiterlijk begin maart 2022 genomen moeten worden zodat de realisatie van de baanrenovatie uiterlijk in het eerste kwartaal 2023 kan plaatsvinden.

Met vriendelijke groet,
Maastricht Aachen Airport

Jos Roeven
Chief Executive Officer