

Maastricht Aachen Airport

Grond- en Vastgoed strategie

2021



Maastricht Aachen Airport

Grond- en Vastgoed strategie

2021

Inhoud

Samenvatting	6
1. Achtergrond	9
1.1. Aanleiding	9
1.2. Het Programma MAA en het doel van de Grond- en Vastgoedstrategie	10
1.3. Het Luchthavenareaal	11
2. Huidige situatie: juridisch kader, overzicht assets en financiën	17
2.1. Inleiding	17
2.2. Juridisch kader	17
2.3. Overige beleidsstukken en rapportages	18
2.4. Overzicht huidige grond- en vastgoedposities MAA	21
2.5. Financieel overzicht huidige situatie	21
2.6. Organisatie grond- en vastgoedstuk binnen MAA	25
2.7. Conclusie	26
3. Naar een grond- en vastgoedstrategie	27
3.1. Inleiding	27
3.2. Lopende ontwikkelingen	27
3.3. Thematisering van de deelgebieden	28
3.4. Organisatie	33
3.5. Financiële behandeling vastgoed	34
3.6. Innovatie en verduurzaming van de luchthaven	35
3.7. Conclusie	37
4. Korte en middellange termijn, implementatie van de strategie	39
4.1. Korte termijn	39
4.2. Middellange termijn	40
Bijlage	41

Samenvatting

De ruimtelijke verschijningsvorm van Maastricht-Aachen-Airport (MAA) is een weer-spiegeling van de onzekere periodes die de luchthaven heeft doorgemaakt. Er is sprake van een organisch gegroeide luchthaven waarbij afgelopen jaren weinig aandacht is geweest voor de ruimtelijke ontwikkeling, kwaliteit en thematisering van deelgebieden. Het geheel oogt daardoor rommelig, verouderd en matig van kwaliteit, hoewel enkele individuele onderdelen goed functioneren. Uitzonderingen op dit beeld zijn er ook. Het bedrijven-terrein Aviation Valley, dat wordt geëxploiteerd door Land Development Aviation Valley Maastricht (LDAVM) is ruimtelijk gezien gestructureerd van opzet en waarborgt kwaliteit middels het door parkmanagement georganiseerde beheer voor langere termijn. Ook de aanzetten voor de concentratie van de cargo-handling-activiteiten (vrachtafhandeling) en MRO-activiteiten (Maintenance, Repair, Overhaul) aan de oostzijde van de start-/landingsbaan zorgen voor een ruimtelijke opzet die positief bijdraagt aan de luchthaven.

Het verleden van de luchthaven met een deels geprivatiseerde exploitant heeft niet in positieve zin aan het beeld van de luchthaven bijgedragen. Het hieruit voortkomende onderscheid tussen de 'exploitant' MAA BV en de 'infrastructuur-eigenaar' MAABI BV is gegeven het 100% aandeelhouderschap van de Provincie Limburg feitelijk overbodig en werkt belemmerend op een integrale aansturing van de luchthaven alsook op het gebied van (een gezonde sturing op) grond- en vastgoed(ontwikkelingen). Het is zaak hierin verandering aan te brengen en de integrale aansturing te herstellen.

Luchthavens zijn om vele redenen vaak aantrekkelijke vestigingsplaatsfactoren voor bedrijvigheid hetgeen zich vertaalt in een substantiële vraag naar grond en vastgoed. In de vele afwegingen die de Provincie Limburg ten aanzien van de luchthaven dient te maken, is de visie op grond en vastgoed rondom de luchthaven er één die zeker meegewogen dient te worden. Niet in de laatste plaats omdat verkoop/verhuur van gronden en gebouwen om luchthavens potentieel een belangrijke bijdrage kan leveren aan het financiële resultaat daarvan. Om voorgaande is deze grond- en vastgoedstrategie opgezet, een visie die in samenwerking met grond- en vastgoedexperts met ervaring met luchthavens, tot stand is gekomen in opdrachtgeverschap van Provincie Limburg. Een dynamisch document dat door de exploitant van de luchthaven jaarlijks geactualiseerd dient te worden en voor nu vooral beschrijvend van aard is en met name acties en aanbevelingen zijn benoemd voor de middellange en de lange termijn kijkend naar grond- en vastgoed

Ook rond MAA en haar directe omgeving zien we een concentratie van vastgoed. Diverse bedrijfsterreinen zijn tot stand gekomen, maar niet altijd direct ten gunste van de luchthaven zelf. Concreet voorbeeld is het airporthotel, dat in tegenstelling tot veel andere luchthavens geen directe opbrengsten genereert voor de luchthaven. Ook het kantoren-park Technoport Europe ten noorden van de luchthaven heeft bijvoorbeeld geen enkele impact op het resultaat van de luchthaven.

Daar waar de luchthaven zelf in control is over haar gronden en gebouwen is sprake van een beperkte bijdrage vanuit grond en vastgoed aan de resultaten van de luchthaven. De grootste bijdrage komt uit het aandeelhouderschap (direct en indirect) van 80% vanuit de deelneming in de grondexploitatie van LDAVM), de ontwikkelingsmaatschappij die langzaam richting afronding gaat. Daarnaast komt een jaarlijks bedrag uit verhuur en erfpachtinkomsten beschikbaar.

Echter, het kwalitatief verbeteren en verduurzamen van de omgeving van de luchthaven is een omvangrijke opgave en zal gemoeid gaan met forse investeringen. Met de beperkte mogelijkheden voor verdere ontwikkeling (beperkt grondeigendom en wisselende marktomstandigheden) ligt het niet voor de hand dat grond- en vastgoed op middellange termijn een substantieel hogere bijdrage aan het resultaat gaat leveren dan thans het geval is. Er mag zelfs verondersteld worden dat een aantal noodzakelijke ingrepen op korte-/middellange termijn kosten met zich meebrengen die niet (direct) vertaald kunnen worden in hogere opbrengsten.

Als aanbeveling is daarbij opgenomen om de organisatie van de luchthaven als geheel te herzien en het historisch gegroeide onderscheid tussen 'eigenaar' en 'exploitant' te doen verdwijnen. Een goed geïntegreerde organisatie langs de twee assen van "Operations" en "Assets" maakt de luchthaven in het algemeen slagvaardiger, maar zeker ook op het vlak van de professionalisering van het exploiteren, ontwikkelen en beheren van de gronden in eigendom en het vastgoed en de bijdrage daardoor aan het resultaat van de luchthaven. De luchthaven voorziet in haar toekomstvisie een prominente rol voor zichzelf in relatie tot verduurzaming en innovatie van de luchtvaart. Daarbij streven zij naar een situatie waarbij MAA als innovatieve hub kan opereren binnen de luchtvaartsector. De concrete vertaling hieromtrent heeft ook direct invloed op de grond- en vastgoedstrategie en de componenten zoals in dit document beschreven. Het is de taak van de luchthaven om deze toekomstvisie in concrete zin te vertalen naar acties binnen de grond- en vastgoedstrategie.

In het licht van de genoemde toekomstvisie wordt aanbevolen de aanwezige thematisering van de deelgebieden verder te benadrukken en te accentueren. Cargo-handling en MRO-activiteiten aan de oostzijde van de start-/landingsbaan. Overige activiteiten zoals het parkeren van passagiers, passagiershandling en -voorzieningen (hotels, etc.) dienen aan de A2-zone gesitueerd te worden. Er ontstaan op deze wijze (op termijn) ontwikkelingsmogelijkheden die gefaciliteerd en versterkt kunnen worden door stapsgewijze verbetering van infrastructuur, openbaar gebied en signing van de deelgebieden. Hierbij is aangenomen dat de toekomst van de luchthaven verzekerd is en dat deze zich ontwikkelt op basis van een bedrijfsvoering gebaseerd op cargo en passagiersvluchten. Indien dit beeld wijzigt zal de scope van de thematisering moeten worden aangepast.

Momenteel wordt reeds invulling gegeven aan diverse ruimtelijke projecten die bijdragen aan de beoogde toekomstvisie van MAA. De op handen zijnde grondtransactie tussen LDAVM en MAA BV / MAABI BV betreffende de gronden van LADVM ten westen van de Europalaan is strategisch gezien van belang voor de luchthaven. Hiermee wordt grip verkregen over het meest relevante grondgebied aan de oostzijde van de start- en landingsbaan. De eventuele komst van een grote internationale partij op het gebied van luchtvracht wordt hiermee eveneens vergemakkelijkt.

Tot slot speelt het inzetten op verduurzaming en innovatie als aangegeven een belangrijke rol om de luchthaven toekomstbestendig te maken. Directe positieve invloed op duurzaamheid van luchthavens vindt vooral plaats op het vlak van de assets (energieverbruik en materialen) en operatie van de luchthaven (energieverbruik en vervoersmodaliteiten). Daarnaast wordt aanbevolen om binnen de thematisering en voorgestelde schillenbenadering aandacht te hebben aan de verduurzaming van de luchthaven en het opzetten van een innovatieve duurzame hub binnen de luchtvaartsector.

De lange periode van onzekerheid over de toekomst en wijze van exploitatie van de luchthaven heeft er tot op heden voor gezorgd dat er weinig inhoud is gegeven aan de verduurzaming van de luchthaven. Hierin worden nu stappen gezet. Ook hier zal sprake dienen te zijn van een stap-voor-stap-benadering. Verduurzamen vanuit een bestaande gebouwde omgeving is nu eenmaal aanzienlijk moeilijker en duurder dan vanuit een nieuwbouwsituatie. Daar waar sprake is van nieuwbouw zal telkens bezien moeten worden of – als voorbeeld – aantakking van bestaande gebouwen op een nieuwe duurzame energievoorziening tot de mogelijkheden behoort. Aan nieuw te realiseren gebouwen dienen hoge eisen gesteld te worden op het gebied van materiaalgebruik (circulair) en energieverbruik/opwekking. Met een dergelijke stap-voor-stap benadering zal de luchthaven niet snel maar wel gestaag verduurzamen. Meer structureel dient gekeken te worden naar gebiedsgerichte ontwikkelingen zoals Waterstof, Warmte en Koude Opslag en het mogelijke op schaal realiseren van zonne-collectoren.

Deze grond- en vastgoedstrategie vormt als aangeven een bouwsteen voor de toekomstige grond- en vastgoedexploitatie van de luchthaven, zowel voor de korte en middellange termijn als de lange termijn. Het moet gezien worden als een dynamisch document dat jaarlijks wordt bijgesteld door de luchthaven-organisatie en ter instemming wordt voorgelegd aan de aandeelhouder.

1 Achtergrond

1.1 Aanleiding

Het kabinet heeft in oktober 2017 met het regeerakkoord het startsein gegeven voor een nieuwe Luchtvaartnota voor de periode 2020-2050. Deze Luchtvaartnota richt zich op verduurzaming van de luchtvaartsector in Nederland met aandacht voor veiligheid, verbondenheid, leefbaarheid en klimaat. In de luchtvaartnota wordt de volledige luchtvaartsector van Nederland beschouwd.

De Luchtvaartnota is medebepalend voor de verdere ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport (MAA) en haar omgeving. Het Luchthavenbesluit MAA is namelijk mede gestoeld op de Luchtvaartnota maar daarnaast ook op de visie van het provinciale bestuur van de provincie Limburg. Deze visie wordt mede vormgegeven op basis van het adviesrapport dat de heer Van Geel inmiddels heeft opgeleverd (februari 2021). Tezamen met de Luchtvaartnota vormt dit advies een belangrijke onderlegger voor het debat over de toekomst (-richting) van MAA en het daaruit voortvloeiende Luchthavenbesluit MAA.

De Luchtvaartnota en het traject “Van Geel” richten zich hoofdzakelijk op de kernactiviteit van de luchthaven. Veiligheid, milieu, duurzaamheid, maatschappelijk draagvlak en de economische en financiële impact vormen de peilers onder de mogelijke richting waarop MAA zich kan doorontwikkelen in aantal vluchten, typering vluchten (cargo/passagiers) en aan welke randvoorwaarden dient te worden voldaan om die ontwikkeling mogelijk te maken.

Een luchthaven kent echter ook een belangrijke ruimtelijke weerslag. Niet alleen in fysiek opzicht – luchthavens nemen nu eenmaal veel ‘ruimte’ in – maar ook in functioneel opzicht vormen de activiteiten op de grond een belangrijk onderdeel van een luchthaven. In dat kader is sprake van wederzijdse synergie tussen de luchtvaartfunctie en de ruimtelijke ontwikkeling. De luchtvaartfunctie vraagt om functies op de grond (terminalgebouwen, cargo-loodsen, etc.). Anderzijds wordt de luchtvaartfunctie gestimuleerd door de activiteiten en faciliteiten op en rond de luchthaven (bijvoorbeeld concentratie van logistieke activiteiten, aanwezigheid passagiersfaciliteiten (zoals hotel, parkeren, etc.), of innovatieve bedrijven). Hier bestaat tot op zekere hoogte een wisselwerking. In het geval van grote, internationale luchthavens wordt in dat kader ook gesproken over airport-cities. Op het schaalniveau van MAA is die synergie beperkter van aard. Niettemin is het zeer verstandig om de ruimtelijke ontwikkeling van MAA goed in beeld te brengen voordat een definitief perspectief voor de luchthaven als geheel wordt vastgesteld. In dat kader geldt ook dat de toekomstvisie van de luchthaven hierop aangesloten dient te worden. Hiervoor kunnen de volgende argumenten worden genoemd:

- De ruimtelijke ontwikkeling kan in zekere mate bijdragen aan een positieve exploitatie van de luchthaven door inkomsten uit verhuur, erfpacht en of verkoop van gronden/ gebouwen. Het is zeer gebruikelijk voor luchthavens om het grootste deel van de omzet te behalen uit de aviation-activiteiten, maar haar resultaat vooral te boeken uit non-aviation-activiteiten (vastgoed, retail, food & beverage en hotelactiviteiten). Bovendien kunnen deze non-aviation activiteiten ook bijdragen in aviation gerelateerde acquisitietrajecten. Daarom is het van belang het luchthavengebied zodanig (met functies) in te richten dat het past bij het toekomstbeeld van de luchthaven én het omliggende gebied.

- De ruimtelijke visie en ontwikkelingen op en rondom de luchthaven kunnen bijdragen aan het begrip voor een luchthaven en haar activiteiten. Door een duidelijke ruimtelijke structuur en koers vast te leggen worden verwachtingen in de omgeving gemanaged. Het feit dat de (voor ogen zijnde) ruimtelijke invulling tevens tot positieve effecten kan leiden (bijvoorbeeld in relatie tot werkgelegenheid, reduceren overlast, etc.) kan een versterkend effect hebben op het begrip voor een luchthaven.
- Luchthavens worden in toenemende mate beoordeeld in relatie tot verduurzaming. Onderdeel hiervan is de mate waarin zij duurzaamheid een rol geven in de bedrijfsvoering. Hierbij hebben luchthavens direct invloed op de impact die zij zelf veroorzaken (in tegenstelling tot meer beïnvloeding van klanten die gebruik maken van de luchthaven). Deze impact bestaat uiteraard uit energieverbruik (en mogelijke opwekking) in relatie tot de exploitatie. In relatie tot grond en vastgoed brengt dit een ruimtelijk vraagstuk met zich mee (is het mogelijk om duurzame energie op eigen terrein op te wekken en op welke wijze), maar ook een vastgoedvraagstuk. Kunnen huidige / toekomstige panden in de exploitatie duurzamer worden geëxploiteerd?
- Een luchthaven is als belangrijk ruimtelijk element in een regio van belang. De effecten van een luchthaven reiken verder dan alleen het luchthaventerrein of haar direct omgeving. Daarom is het voor de directie van de luchthaven en haar bestuurders van belang om de ruimtelijke ontwikkeling als geheel goed af te stemmen met de regio. Zodoende kunnen kansen die de luchthaven biedt versterkt worden en kunnen neveneffecten effectiever aangepakt en gemitigeerd worden. Een heldere strategische visie op ruimtelijke ontwikkelingen helpt daarbij, bijvoorbeeld in relatie tot aspecten als bereikbaarheid, concentratie van kansrijke sectoren, etc.
- Als belangrijk sturingselement in de analyse van het (benodigde) bezit en het strategisch beheren van de grond- en vastgoedportefeuille.

Het is, gezien het voorgaande, belangrijk dat de ruimtelijke visie wordt omarmd ten behoeve van de doorontwikkeling van de luchthaven. Een gedegen strategie op het gebied van grond en vastgoed is, ondanks de meer beperkte schaal van een regionale luchthaven, ook voor MAA daarbij van groot belang.

Het voorgaande vormt de aanleiding voor de "Grond- en Vastgoedstrategie Maastricht Aachen Airport".

1.2 Het Programma MAA en het doel van de Grond- en Vastgoedstrategie

Het Programma MAA

De grond- en vastgoedstrategie maakt onderdeel uit van het provinciale programma Maastricht Aachen Airport (MAA) en draagt bij aan de geformuleerde doelen in het programma. Het hoofddoel van het programma MAA is het komen tot een hoogwaardige duurzame exploitatie en (door)ontwikkeling van de luchthaven.

Subdoelen van het programma MAA zijn onder meer:

- Een gezonde exploitatie van de luchthaven; een grond- en vastgoedstrategie draagt (potentieel) bij aan het optimaliseren van het bedrijfsresultaat van de luchthaven. In potentie kunnen er aanvullende revenuen worden gegenereerd buiten de primaire taak van de luchthaven (luchtvaart), wat resulteert in een flexibelere en duurzamere bedrijfsvoering.
- Duurzame instandhouding van gebouwen en infrastructuur op de luchthaven; een grond- en vastgoedstrategie zorgt ervoor dat gerichte (strategische) keuzes gemaakt kunnen worden ten aanzien van de gronden en het vastgoed.

- Realisatie nieuwe luchthaven gebonden faciliteiten en functies; een grond- en vastgoedstrategie geeft richting. Hieraan kunnen nieuwe projecten gekoppeld worden.

Doel Grond- en Vastgoedstrategie

De grond- en vastgoedstrategie MAA heeft als voornaamste doel om in positieve zin bij te kunnen dragen aan het bedrijfsresultaat van MAA en de bedrijfsrisico's te doen verminderen. Een grond- en vastgoedstrategie zal helpen om de concurrentiepositie van de luchthaven te verbeteren.

Naast dit hoofddoel heeft het opstellen van een dergelijke strategie nog een aantal overige subdoelen:

- Het geeft stakeholders een duidelijk beeld van de toekomstvisie van de luchthaven (in ruimtelijke zin) en daarmee de mogelijkheid om de regio en de luchthaven in ruimtelijk opzicht zo goed mogelijk afgestemd te ontwikkelen;

Het is een ondersteunend document in acquisitietrajecten, die bij kunnen dragen aan de versteviging van de positie van MAA en het kan daarmee bijdragen aan de Limburgse werkgelegenheid. Bovendien dient de grond- en vastgoedstrategie als basis voor een meer duurzame exploitatie van de luchthaven. Welke vormen van duurzame energieopwekking kunnen op de luchthaven worden ingezet en op welke wijze dient dit vormgegeven te worden.

1.3 Het Luchthavenareaal

Scope grond- en vastgoedstrategie

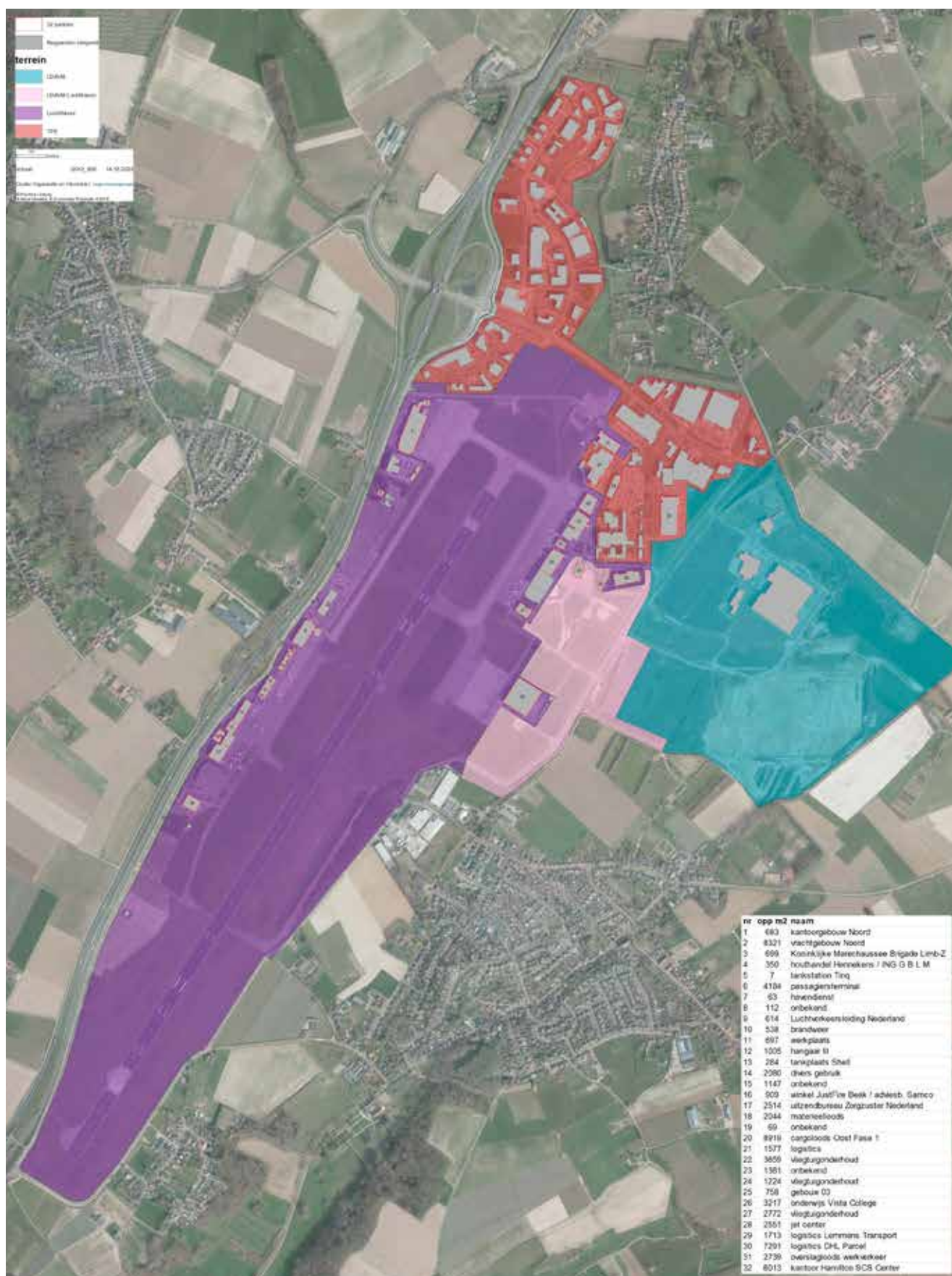
Deze grond- en vastgoedstrategie zal zich in hoofdlijnen beperken tot die delen waarop de stakeholders van de luchthaven in relatie tot de grond- en vastgoedstrategie (primair de aandeelhouder en luchthaven zelf) invloed kunnen uitoefenen. Daarbij zal tevens de context van de omliggende gebieden en eigenaren worden geschetst.

Hierbij geldt dat bepaalde ontwikkelingen in de nabijheid van de luchthaven in het verleden tot stand zijn gekomen juist door de aanwezigheid van de luchthaven of in de toekomst om die reden ontwikkeld kunnen worden. Hierbij valt te denken aan de omliggende bedrijventerreinen zoals Aviation Valley en Technoport Europe.

Eigendom

Het gebied waarop de grond- en vastgoedstrategie betrekking heeft omvat primair de gronden in eigendom van Provincie Limburg benodigd voor de exploitatie van het vliegveld MAA en de gronden in eigendom bij ontwikkelingsmaatschappij LDAVM. Daarnaast worden ook omliggende terreinen met (mogelijke) raakvlakken meegenomen in de deze strategie (figuur 1). Op deze kaart zijn tevens de belangrijkste gebouwen in het gebied inzichtelijk gemaakt.

Met betrekking tot de gronden die benodigd zijn voor de exploitatie van de luchthaven geldt dat deze volledig in eigendom zijn bij de Provincie Limburg en worden beheerd door de vennootschap Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur BV (MAABI BV). Deze vennootschap is een 100% deelneming van de Provincie Limburg.



Figuur 1: Gebied Grond- en Vastgoedstrategie, incl. voornaamste gebouwen

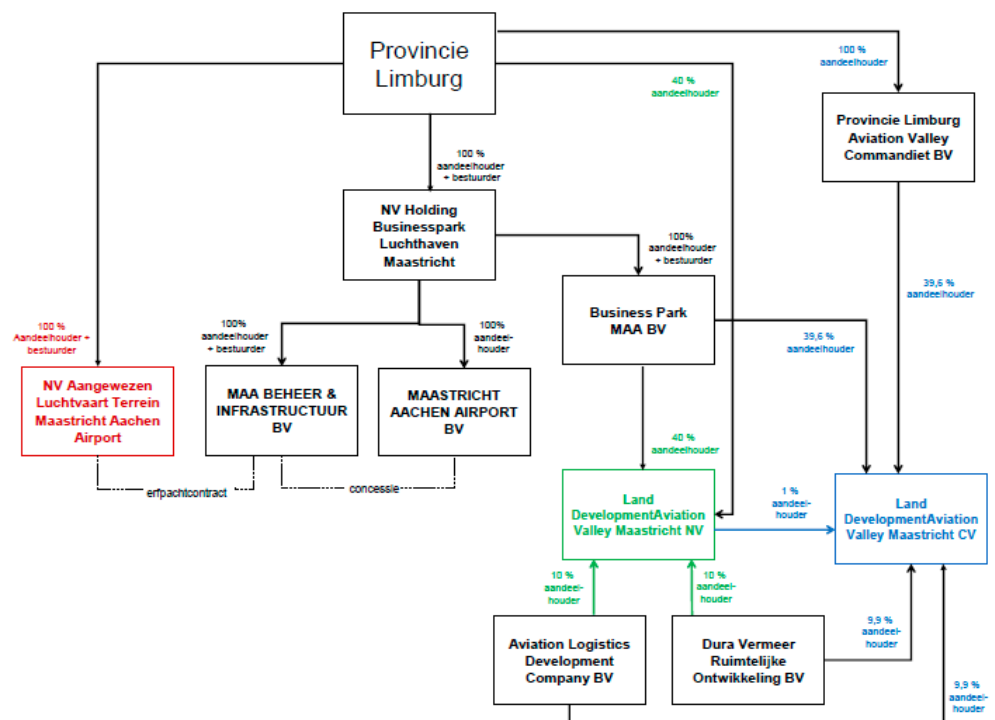
De gronden in eigendom bij LDAVM (Land Development Aviation Valley Maastricht) zijn voor 80% in eigendom bij de Provincie Limburg en het resterende deel bij twee private vennootschappen. Deze BV/CV is een onderneming met als doel de gronden in de onderneming bouwrijp te maken en uit te geven (verkoop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

De gronden van de luchthaven zelf worden beheerd door Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur (MAABI BV), een 100% dochter van de MAA-Holding. Feitelijk is MAABI BV geen eigenaar van de gronden, maar erfpachter en berust het zogenaamde "bloot eigendom" bij een andere dochter van de Provincie Limburg (ALTMAA BV). MAABI BV is echter nadrukkelijk de zogeheten assetmanager van de gronden en gebouwen waarvan een deel via de concessieovereenkomst aan de luchthavenexploitant (MAA BV) in gebruik is gegeven.

De gronden in het ontwikkelingsbedrijf LDAVM ressorteren onder de directie van deze BV/ CV-constructie. Ook hierin speelt de provincie via direct en indirect aandeelhouderschap een belangrijke rol (80%) maar is tevens sprake van twee, grotendeels aannemer-gerelateerde, private aandeelhouders. De gronden ten westen van Europalaan in dit vehikel zijn in eigendom bij LDAVM en de gronden ten oosten van de Europalaan zijn weer uitgegeven in erfpacht. Ook daar berust het blooteigendom bij een dochter van de Provincie Limburg (ALTMAA BV).

Schematisch overzicht eigendom

Voorgaande beschreven eigendom is weergegeven in figuur 2, waarbij de governance-structuur inzichtelijk gemaakt. Hierbij is tevens inzichtelijk via welke deelnemingen er eigendom is en welke rol de provincie in deze deelnemingen heeft.



Figuur 2: Organisatieschema MAA

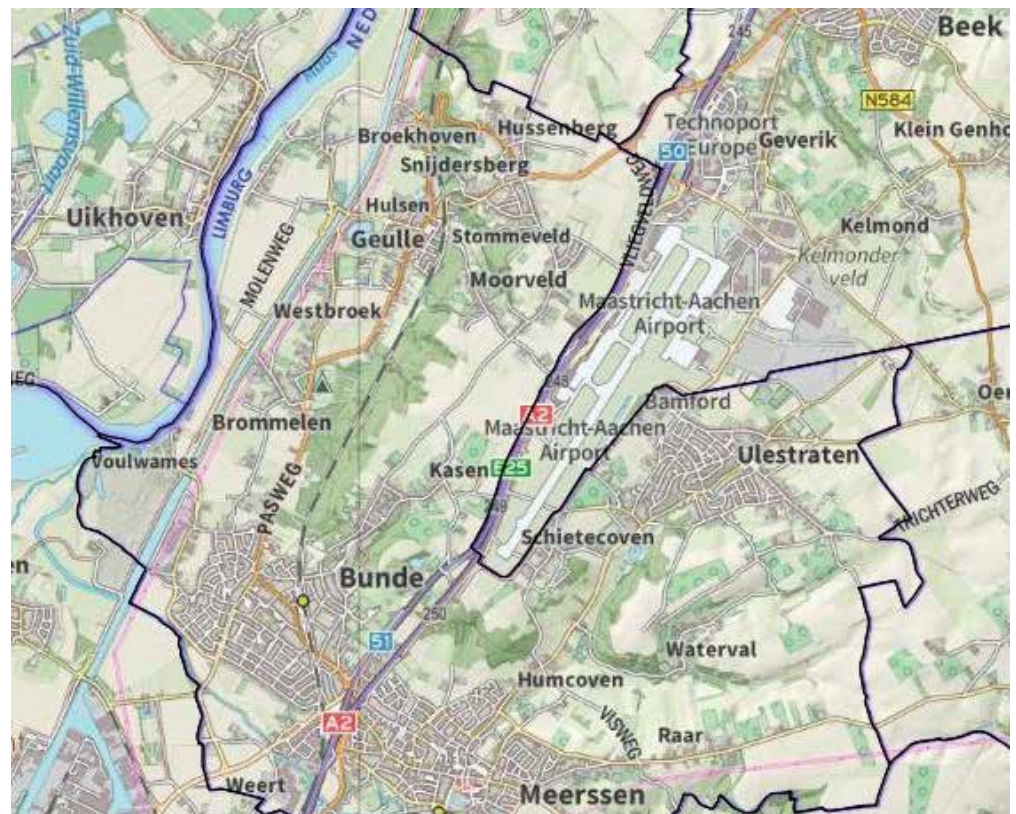
Eigendom derden

Aansluitend aan deze gebieden zijn er echter aanpalende gronden die raakvlak (kunnen) hebben met de luchthaven, zoals het gebied Technoport Europe (ten noorden van de luchthaven), diverse particuliere eigenaren in de strook langs de A2 (Terminalzone) en het kleine bedrijventerrein Bamford.

Tegen de luchthaven aan, op het terrein Technoport Europe is Eurocontrol gevestigd. Van hieruit wordt een deel van de luchtverkeersleiding van het Europese vliegverkeer uitgevoerd.

Rol gemeenten

Het luchthaventerrein en de aan de luchthaven gelieerde gebieden liggen binnen de gemeente Beek en de gemeente Meerssen. Het luchthaventerrein bevindt zich volledig binnen de gemeentegrens van de gemeente Beek (zie ook onderstaande afbeelding). In relatie tot grond- en vastgoedontwikkelingen binnen dit gebied zijn zij het bevoegde gezag. Binnen de grenzen van de gemeente Beek ligt tevens het grootste gedeelte van het bedrijventerrein LDAVM en bevindt zich het bedrijventerrein Technoport Europe. Daarnaast liggen de Beekse woonkernen Geverik en Kelmond relatief dichtbij het luchthaventerrein en de start- en landingsbaan.



Figuur 3: Gemeentebegrenzingsen

De gemeente Meerssen grenst ten zuiden aan het luchthaventerrein, waarbij aan zowel de westzijde en de oostzijde de gemeentegrens vervolgens parallel aan het luchthaventerrein naar het noorden loopt. Aan de Westzijde is dit het geval voor het hele luchthaventerrein en loopt de grens langs de overzijde van de A2. Aan de Oostzijde is dit het geval tot aan het bedrijventerrein LDAVM, waarbij de uiterste zuidoost- punt van LDAVM op grondgebied van Meerssen ligt.

In de gemeente Meerssen is tevens het bedrijventerrein Bamford gelegen. Ook de woonkernen Schietecoven en Ulestraten zijn hier gelegen. Zij liggen relatief dicht op het luchthaventerrein en de start- en landingsbaan.

Begin 2021 hebben de gemeenteraad van Meerssen en de gemeenteraad van Beek beide positief besloten over een grondruil die de gemeentegrenzen rondom MAA licht doet wijzigen. Dit betreft onder andere een wijziging van de gemeentegrens bij het gebied van Aviation Valley Maastricht. Figuur 3 zal om die reden wijzigen na de definitieve grondruil.

Stakeholders.

De belangrijkste stakeholders in relatie tot het grond- en vastgoedbeleid zijn gezien het voorgaande derhalve de Provincie Limburg (blooteigenaar groot deel gronden/aandeelhouder in LDAVM/aandeelhouder MAA Holding), MAABI BV (erfpachter en assetmanager), MAA BV (gebruiker gebouwen), LDAVM (directievoering ontwikkelbedrijf), inclusief de twee private aandeelhouders binnen LDAVM en de gemeenten Beek en Meerssen daar zij de rol als bevoegd gezag op onderdelen heeft.

Het is belangrijk om te constateren dat er een beperkte groep stakeholders is waardoor de uitvoering van de gewenste ontwikkelingsrichting in ieder geval niet geblokkeerd wordt door een zeer versnipperde eigendomsstructuur. Wel is een en ander juridisch complex gestructureerd, waardoor bijvoorbeeld mogelijk fiscale issues (overdracht van gronden of gebouwen) kunnen optreden en niet eenvoudig zijn op te lossen.

Omwonenden zijn vanzelfsprekend ook een nadrukkelijke stakeholder in relatie tot de luchthaven. Hun rol komt met name tot uitdrukking in de totstandkoming van het (ruimtelijke) beleid.

2 Huidige situatie: juridisch kader, overzicht assets en financiën

2.1 Inleiding

Voordat nader ingegaan wordt op de mogelijke ontwikkelingsrichting en de strategie hoe daartoe te komen, is het noodzakelijk goed inzicht te verkrijgen in het huidige juridische en beleidsmatige kaders waarbinnen momenteel de ruimtelijke afwegingen op en rond de luchthaven worden getoetst en gewogen. Tevens zal in dit hoofdstuk meer in detail worden ingegaan op de feitelijke grond- en vastgoedsituatie op de luchthaven en de betekenis van het grond- en vastgoedstuk in financieel opzicht.

2.2 Juridisch kader

Binnen de ruimtelijke scope die betrekking heeft op het gebied van grond- en vastgoedstrategie vormen de volgende vastgestelde bestemmingsplannen een belangrijk juridisch kader:

- Bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport (2006)
- Bestemmingsplan Bedrijvenpark Technoport Europe (2012)
- Bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport, Business Park Aviation Valley (september 2016)
- Bestemmingsplan buitengebied gemeente Meerssen (april 2013)
- Provinciaal inpassingsplan Proefdraaien

Een beknopte toelichting op de belangrijkste regels en uitgangspunten van deze bestemmingsplannen. In figuur 4 zijn de contouren van de bestemmingsplannen tevens inzichtelijk gemaakt.

Bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport (2006)

Dit bestemmingsplan beslaat zowel het luchthaventerrein, als het gebied van de bedrijventerreinen Aviation Valley en Bamford. De eigendommen van de luchthaven hebben binnen het onderhavige plan allemaal de bestemming luchtvaartdoeleinden. Dit houdt in dat alle bebouwing gericht dient te zijn op de operatie van de luchthaven zelf.

Bestemmingsplan Bedrijvenpark Technoport Europe (2012)

Binnen dit bestemmingsplan zijn de bestemmingsregels bepaald voor het bedrijventerrein Technoport Europe, ten noorden van de luchthaven. Binnen dit plan dient rekening te worden gehouden met de bestemmingen bedrijventerrein (luchthavengebonden), verkeer, kantoor (luchthavengebonden) en groen. Daarbij geldt op een aanzienlijk deel van de percelen een maximale bouwhoogte van 17-20 meter, een maximaal bebouwingspercentage van 60%, is er sprake van archeologische waarden en meerdere luchtvaart gerelateerde gebiedsaanduidingen. Bedrijven zijn op een deel van het terrein toegestaan t/m categorie 3.2 en op een ander deel t/m categorie 4.1.

Bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport, Business Park Aviation Valley (september 2016)

Dit vigerende bestemmingsplan bepaalt de bestemmingsregels rondom bedrijventerrein LDAVM, met als bestemmingen bedrijventerrein (categorie 2 t/m 4.1), verkeer, groen, natuur en agrarisch met agrarische waarden. Voor de ontwikkeling van de luchthaven is hierbinnen het bedrijventerrein de belangrijkste bestemming. Bij de bouw en het gebruik moet bij een deel van de percelen rekening worden gehouden met een luchtvaart-verkeerzone. Aan de grens van het luchthavenplatform mag maximaal 25 meter hoog gebouwd worden en de gevestigde bedrijven dienen platformgebonden te zijn en er dient rekening gehouden te worden met verschillende luchtvaart gerelateerde gebiedsaanduidingen.

Bestemmingsplan buitengebied gemeente Meerssen (april 2013)

De percelen ten zuiden van het luchthaventerrein zijn onderhevig aan het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Meerssen. Hierbinnen hebben de percelen in het bezit van de luchthaven de bestemmingen agrarisch, agrarisch met archeologische- en landschapswaarden en nutsvoorzieningen. Er dient hier rekening gehouden te worden met verschillende gebiedsaanduidingen, namelijk een luchtvaart vrijwaringszone, milieuzone, geluidzone een gevaarlijke stoffen veiligheidszone.

Provinciaal Inpassingsplan "Proefdraaien"

Het in voorbereiding zijnde provinciaal inpassingsplan "proefdraaien" is beoogd het proefdraaien met straalmotoren mogelijk te maken op het luchtvaartterrein binnen de daartoe aangegeven locaties.

2.3 Overige beleidsstukken en rapportages

Er zijn in de afgelopen jaren diverse rapportages, onderzoeken en visie-documenten verschenen over de ontwikkeling van de luchthaven. De belangrijkste rapportages met raakvlak tot grond- en vastgoed en het ruimtelijk perspectief van de luchthaven zijn:

- Het ambitiedocument Maastricht Aachen Airport
- Het Horyzon rapport: Lange Termijn Ontwikkeling Gebied Aviation Valley
- Het rapport van Van Geel, Op Zoek naar Verbinding
- Het rapport van Decisio inzake de financiële inzichten n.a.v. de scenario's van rapport Van Geel

Het Ambitiedocument Maastricht-Aachen Airport

Dit document uit 2017 beschrijft de ambitie om Maastricht-Aachen Airport te ontwikkelen tot de economische toplocatie Aviation Valley: een toplocatie die functioneert als noodzakelijke schakel tussen de economische clusters in Limburg, zoals smart services, innovatie, automotive, nieuwe energie, logistiek, toerisme, paardensport, maar ook evenementen als TEFAF en de kennisinstellingen Greenport en de Brightlands Campussen. Een noodzakelijke schakel die kansen creëert op nieuwe bedrijvigheid en op werkgelegenheid.

Het Ambitiedocument ziet goede mogelijkheden voor versterking van de logistieke bedrijvigheid rondom de luchthaven, mede door haar goede verbindingen naar de rest van Europa via een breed pallet aan modaliteiten (lucht, spoor, weg en water).

Naast kansen voor logistiek wordt ook de MRO-sector (Maintenance Repair Overhaul) als kansrijke sector benoemd, mede omdat MAA hierin al een (beperkte) positie inneemt.

Tot slot worden in het Ambitiedocument een aantal voorwaarden genoemd om te komen tot de gewenste economische versterking:

1. Creatie van samenhang tussen de luchthaven en de bedrijventerreinen door middel van een eenduidige uitstraling (Community, Energieplan, Omgevingsdashboard);
2. Creatie van een verbinding van de luchthaven met de aanwezige economische clusters in Limburg, evenementen, kennisinstellingen en campussen (incubatorcentre);
3. Zorgdragen voor de bereikbaarheid van de luchthaven voor passagiers (ook met openbaar vervoer);
4. Creatie van een beleving van de luchthaven door een verbetering van de uitstraling van de passagiersterminal en de overige gebouwen (Airport Village)
5. Zorgvuldige uitgifte van bedrijfskavels, ruimte is schaars.

Horyzon: Lange Termijn Ontwikkeling Gebied Aviation Valley

Een tweede rapport, voortbouwend op het Ambitiedocument, betreft het rapport opgesteld in 2018 door bureau **Horyzon: Lange Termijn Ontwikkeling Gebied Aviation Valley** in opdracht van de Provincie Limburg en de gemeenten Beek en Meerssen. Het rapport hanteert een aantal veronderstellingen ten aanzien van het toekomstige volume (naar 700.000 passagiers, 250.000 ton vracht en 25.000 vliegtuigbewegingen in 2024, alsmede volledige benutting van de runway van 2.750 meter).

Als uitgangspunt zijn de volgende hoofddoelstellingen rond de luchthaven geformuleerd:

1. Voldoende capaciteit voor de kernactiviteiten (passagiersvervoer, luchtvracht, onderhoud van vliegtuigen en zakelijke dienstverlening) op de luchthaven binnen de gemaakte beleidskaders;
2. Een ruimtelijke indeling die duurzame exploitatie op lange termijn mogelijk maakt;
3. Optimale synergie tussen luchthaven en het op en in de directe omgeving van de luchthaven gevestigde bedrijfsleven.

Het rapport van Horyzon komt na een kansenanalyse tot een aantal conclusies en aanbevelingen:

1. MAA en omliggende bedrijventerreinen hebben potentieel om de bedrijvigheid flink te laten groeien en daarmee de toegevoegde waarde voor de regio te vergroten;
2. Op lange termijn kunnen de verschillende activiteiten op de luchthaven het best ruimtelijk gescheiden worden, dat wil zeggen luchtvracht in principe aan de oostzijde, passagiers aan de westzijde, MRO aan de noordoostzijde;
3. De huidige infrastructuur en beschikbare gronden zijn op een aantal punten niet voldoende voor de gewenste groei van de passagiers en luchtvracht groei. Het betreft parkeercapaciteit voor auto's van passagiers, opstelplaatsen voor passagiersvliegtuigen en de realisatie van de 2e vrachthal;
4. Belangrijk is dat regie wordt verkregen en gehouden op het vastgoed en terreinen die toegang geven tot het luchthaventerrein om het efficiënt ruimtegebruik, ook wat betreft veiligheid (Security Restricted Areas) mogelijk te maken. Dit betekent de zeggenschap/het eigendom verwerven op de locaties GAM en Business Park Aviation Valley cluster 1 en 2;
5. Ook op de omliggende bedrijventerreinen is segmentering van functies gewenst. Het kantorendeel van Technoport Europe behoeft een nieuwe ruimtelijk-economische impuls onder de naam Airport Village;
6. Het huidige Aviation Valley initiatief zou het best gekoppeld kunnen worden aan de ontwikkeling van het Airport Village gebied. Dit wordt de locatie waar gewenste voorzieningen voor het gehele Aviation Valley gebied worden geconcentreerd. Daarbij ligt de focus op de thema's smart mobility, innovatie, duurzaamheid, arbeidsmarkt.

Voorts zet het rapport van Horyzon in op verbetering van de samenwerking tussen de verschillende gebieden, gezamenlijke marketing en op innovatie en verduurzaming.

Van Geel, Op Zoek naar Verbinding

Dit rapport is onlangs gereed gekomen (januari 2021) en aangeboden aan de Provincie Limburg. Een brede consultatie door Van Geel, waarbij meerdere toekomstscenario's voor de luchthaven aan bod komen, leidt tot een aanbeveling de luchthaven gedoseerd door te ontwikkelen met het beproefde recept van "het verdienen van groei". Hierbij stuurt Van Geel nadrukkelijk op doorontwikkeling van de luchtvrachtsector en/of eventueel een combinatie van een vrachtluchthaven met aanvullend een beperkte functie voor passage. Richtinggevende volumes tot 2030 bedragen ca. 290.000 ton voor vracht en 500.000-700.000 passagiers.

Van Geel maakt in zijn rapport gebruik van de rapportage van Ecorys inzake de effecten van de luchthaven op de (regionale) economie.

Tevens heeft het rapport nadrukkelijk aandacht voor de hinder die een luchthaven ook met zich mee brengt. Daarbij wordt niet alleen ingezet op groei die verdient moet worden, maar ook op het nemen van maatregelen om zorgen en overlast bij omwonenden weg te nemen. Daartoe wordt o.a. voorgesteld een omgevingsfonds in te richten. De voorgestelde mitigerende maatregelen zullen ook raakvlakken hebben met grond- en vastgoedaanpassingen- en ontwikkelingen.

Rapport Decisio

Als verdieping op het rapport van de heer van Geel, heeft Decisio een financiële doorvertaling gemaakt op de in dit rapport beschreven scenario's. Door middel van een business case geven zij inzicht in de exploitatie van de luchthaven over 10 jaar, maar ook over de financiële gevolgen van de weg daarnaartoe (een cashflow voor de komende 10 jaar). Uit de scenario's blijkt dat er de komende 10 jaar blijvend geïnvesteerd moet worden in de luchthaven. Omzet en volumes zijn te klein om alle investeringen financieel terug te verdienen.

In relatie tot grond- en vastgoed(investeringen) zijn de volgende relevante passages opgenomen:

- De komende 10 jaar zijn er groot onderhoud investeringen benodigd in het bestaand vastgoed. Daarmee kan de levensduur worden verlengd. Vanaf 2031 zullen er vervangingsinvesteringen gedaan moet worden.
- Er zijn voor de (door)ontwikkeling van de luchthaven diverse investeringen benodigd op het gebied van grond- en vastgoed. Het gaat daarbij (afhankelijk van het toekomstscenario) om het toevoegen van nieuw vastgoed, het aanleggen van parkeervoorzieningen en de renovatie van de start- en landingsbaan. Dit gaat op totaalniveau om omvangrijke investeringen in de komende 10 jaar.

Conclusie en gemene deler beleidsstukken en rapportages

Bovenstaande documenten beschrijven allen samenhang tussen de luchthaven en de (mogelijke) ontwikkelingen en kansen daaromheen. Het ambitiedocument en het Horyzon-rapport leggen de nadruk op de kansen die er zijn om deze synergie te benutten. Zij zien potentie in het gebied en geven nadrukkelijk aan dat bepaalde gebieden zich lenen voor bepaalde functies en ontwikkelingen. Hierin zit een nadrukkelijke koppeling met de luchthaven en de situering ten opzichte daarvan. Tevens doen deze twee documenten aanbevelingen die relevant zijn voor de ontwikkelstrategie.

Het rapport van Van Geel focust veel meer op de exploitatie van de luchthaven. De toekomstscenario's en het feit dat groei verdient moet worden (overlast beperken) laten daarbij ook direct zien dat er ook op het gebied van grond- en vastgoed investeringen, ontwikkelingen en aanpassingen benodigd zijn. Decisio heeft een financiële doorvertaling gemaakt op deze ontwikkelsenario's. Dit toont aan dat er de komende jaren omvangrijke investeringen benodigd zijn. Te meer omdat ook de huidige staat van het vastgoed om investeringen vraagt. In combinatie met het ambitiedocument en het Horyzonrapport laten de rapporten zien dat er kansen zijn en potentie is op het gebied van grond- en vastgoed, maar dat er allereerst omvangrijke investeringen benodigd zijn.

2.4 Overzicht huidige grond- en vastgoedposities luchthaven

Onderstaande tabel geeft inzicht in het belangrijkste vastgoed op (en rondom) het luchthaven terrein. Primair ligt de focus op de eigendommen van de luchthaven. Daarnaast zijn ook vastgoedobjecten opgenomen die direct raakvlak hebben op de luchthaven. Onderscheid wordt gemaakt in bestemmingen, eigendomssituatie en het huidige gebruik van het pand. Daarnaast is, als het pand in eigendom is, aangegeven of het gebruik van deze panden ondersteunend aan de luchthavenactiviteiten is (strategisch) of van cruciaal belang voor de exploitatie van de luchthaven (cruciaal). De nummers van de panden corresponderen met de nummers als opgenomen in figuur 1.

2.5 Financieel overzicht huidige situatie

Algemeen

De ontwikkeling van (commercieel) vastgoed op luchthavens kan in potentie een substantiële bijdrage leveren aan het financieel resultaat van de betreffende luchthaven. Investerings in vastgoed leveren een direct rendement op (inkomsten uit verhuur/erfpacht) alsmede mogelijk waardegroei. De aantrekkingskracht van luchthavens op logistieke ondernemingen, hotels en overige werkgelegenheid is evident. Opgemerkt dient te worden dat het vooral de grote internationale hub-luchthavens zijn die deze voordelen goed weten uit te nutten. In dat opzicht is Nederland met Schiphol als voorloper in de zgn. "Airport-City"-ontwikkelingen goed voorzien. In sommige jaren was het vastgoed van Schiphol verantwoordelijk voor ca. 25% van het nettoresultaat van de luchthaven. Vergelijkbare cijfers worden gezien in Frankfurt en de luchthaven van Aeroport de Paris.

Regionale luchthavens als MAA zijn er nog niet in geslaagd om zo aanzienlijk te profiteren van vastgoedontwikkelingen in en om hun terreinen. Enerzijds speelt de omvang van die luchthavens een rol, anderzijds zijn regionale luchthavens veelal geen dominante vestigingslocaties in hun regio en concurreren zij met een breed spectrum aan bedrijven-terreinen en kantoorlocaties. Ook ontbreekt veelal het bestuurlijke draagvlak om een luchthavenlocatie te benoemen als de vestigingslocatie in een regio. Financiële motieven spelen hierbij veelal een rol.

In de Nederlandse context is RotterdamTheHague Airport op vastgoedgebied de meest succesvolle luchthaven. Al vanaf de jaren '80 van de vorige eeuw is hier gestructureerd gewerkt aan de ontwikkeling van een gebied met kleinschalige kantoren en bedrijvigheid. Bedacht dient te worden dat anno 2020, ruim 40 jaar later, het gebied langzamerhand succesvol genoemd kan worden en ook daadwerkelijk inkomsten genereert. Een lange adem is klaarblijkelijk noodzakelijk.

Financiële kwalificatie

Het is gebruikelijk de financiële 'behandeling' van vastgoed op luchthavens op te splitsen in operationeel vastgoed en commercieel vastgoed.

Bij operationeel vastgoed is er een directe link tussen het vastgoed en de operatie van de luchthaven. Denk hierbij aan het terminalgebouw, loodsen voor brandweer en winter-apparatuur, etc. Dit type vastgoed wordt financieel gezien als bedrijfsmiddel en in de boeken opgenomen voor de aanschafwaarde minus afschrijvingen (afhankelijk van de levensduur) plus eventuele bij-investeringen.

Commercieel vastgoed wordt niet gezien als bedrijfsmiddel, maar als 'investment property'. Commercieel vastgoed wordt tenminste jaarlijks (extern) gewaardeerd waarmee waardeveranderingen (negatief of positief) door de winst- en verliesrekening lopen. Het rendement bestaat uit een directe component (inkomsten uit huur/taxatiewaarde) en een indirecte component (het verschil tussen de taxatie in jaar 1 en het daaropvolgende taxatiemoment).

Momenteel wordt op de luchthaven al het vastgoed financieel verwerkt als bedrijfsmiddel en dus in de balans opgenomen voor aanschafwaarde minus afschrijvingen.

Bij een meer gestructureerde aanpak van het vastgoedstuk van de luchthaven verdient bovenstaande tweedeling aanbeveling.

In deze grond- en vastgoedstrategie wordt hiertoe een aanzet gedaan. Het onderscheid tussen bedrijfsmiddelen en investeringen wordt hierdoor beter inzichtelijk.

Onderscheid tussen operationeel en commercieel vastgoed

Op MAA kan momenteel nog niet gesproken worden van een gestructureerde vastgoedontwikkeling. Operationeel vastgoed en commercieel vastgoed lopen door elkaar heen (ruimtelijk en financieel), alsmede de verschillende wijzen waarop het vastgoed aan de luchthaven is verbonden, eigendom grond, eigendom grond en gebouwen, erfpacht, grondhuur en deelneming in een grondexploitatie.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat beide onderdelen van MAA, de exploitant MAA en de eigenaar MAABI BV elkaar onderling factureren op vastgoedvlak. Gezien de al eerder opgemerkte uniforme eigendomsstructuur van de luchthaven (de Provincie Limburg) is dit onderling factureren niet zinvol bij het overzichtelijk maken van de daadwerkelijke externe inkomsten uit vastgoed binnen de luchthaven MAA.

Inkomsten

De huidige inkomsten vanuit vastgoed komen voort uit:

- Verhuur van gebouwen
- Erfpacht / grondhuur
- Cargoloods fase Oost
- Grondexploitatie LDAVM (prognose; incidenteel resultaat)

Inkomsten uit verhuur gebouwen

De huidige inkomsten uit de verhuur van gebouwen (grond in bloot eigendom, gebouw in eigendom) bedragen ca. € 500.000 euro per jaar exclusief BTW en worden jaarlijks geïndexeerd.

Grootste huurder is momenteel het Leeuwenborgh/Vista College dat een kantoorgebouw huurt van MAABI BV en dit gebruikt als opleidingscentrum. Dit contract loopt op jaarbasis en omvat meer dan 50% van de totale jaarlijkse gebouw-gerelateerde huurinkomsten. Daarnaast worden kantoor-vierkante meters verhuurd in het kantoorgebouw "Aviation House" aan de oostzijde van de start- en landingsbaan. Dit kantoorgebouw wordt evenals het opleidingscentrum 'echt' commercieel verhuurd aan derden partijen. Een deel van het gebouw staat momenteel leeg (ca. 1/3e deel).

Los van deze twee gebouwen wordt er nog kleinschalig verhuurd vanuit het Terminalgebouw en op diverse kleinere locaties in het gebied.

Inkomsten uit erfpacht/grondhuur

Een iets groter deel van de vastgoed-inkomsten van MAA/MAABI BV komt voort uit de in (onder-)erfpacht uitgegeven gronden. Het maintenance-cluster (oostzijde start/landingsbaan) alsmede diverse kleinere plots op het terrein zijn in (onder-)erfpacht uitgegeven. Diverse partijen hebben op deze gronden eigen gebouwen gerealiseerd waar vanuit zij hun activiteiten op de luchthaven uitvoeren.

De totale jaarlijkse inkomsten voor MAABI BV/MAA BV bedragen circa € 570.000 euro per jaar exclusief BTW en worden jaarlijks geïndexeerd. De erfpachtcontracten (zakelijk recht) kennen lange looptijden en geven erfpachters lange termijn zekerheid op de luchthaven actief te kunnen zijn.

De (onder-)erfpacht geeft de luchthaven in principe de mogelijkheid om – indien noodzakelijk – de gronden terug te nemen met een daarbij uiteraard passende vergoeding voor de erfpachter. Voor luchthavens is dit in het licht van een nog onbekend, lange termijn perspectief een preferente uitgiftevorm.

Cargoloods Oost fase 1

Een bijzonderheid op MAA is de gerealiseerde 1e fase, moderne, cargoloods Oost. Dit gebouw van bijna 9.000 m² bvo is een belangrijk en markant gebouw op de luchthaven en staat deels symbool voor de vernieuwing die de luchthaven nastreeft. Het gebouw is daarbij nog met een 2e fase uit te breiden (beoogd in 2023). De 1e fase van het gebouw is in gebruik bij MAA BV en wordt gebruikt voor eerste linie afhandeling van luchtvracht. Het gebruik van het gebouw is verdisconteerd in het vaste deel van de concessie-vergoeding die vanuit MAA BV betaald wordt aan MAABI BV. Dit bedrag (ca. € 700.000 euro per jaar) omvat dus de vaste component die MAA BV betaald aan MAABI BV voor het "gebruik" van de luchthaven (alle harde infrastructuur, terminalgebouw, cargoloods West en dus ook cargo-loods Oost). MAA BV handelt de eerste-linie vracht 'zelf' af en gebruikt de cargo-gebouwen dan ook feitelijk operationeel zelf. Bedacht moet worden dat de jaarlijkse huurwaarde van cargoloods ca. € 400.000 euro per jaar bedraagt (uitgaande van een uiterst conservatieve huur van € 45,-/m²). Zo kan gesteld worden dat de concessie-vergoeding voor tenminste 50% een vergoeding voor het gebruik van deze loods omvat. Aanbeveling verdient het dan ook om Cargoloods Oost als commercieel vastgoed te zien.

Grondexploitatie LDAVM

De laatste bron van vastgoedinkomsten betreft de grondexploitatie van het ontwikkelingsbedrijf LDAVM waarin de Provincie Limburg een belang heeft van 80% (via meerdere deelnemingen). Deze grondexploitatie nadert thans het einde van haar looptijd doordat het grootste deel van de gronden zijn uitgegeven.

Feitelijk is de verwachting dat per 2022 alleen nog enkele minder courante kavels resteren en wordt cluster 1, gelegen tussen de Europalaan en het luchthaventerrein, gereserveerd voor strategische ontwikkelingen. Hieromtrent lopen nog gesprekken tussen MAABI BV, de grootaandeelhouders en de klein-aandeelhouders van LDAVM.

In onderstaand figuur 5 is het gebied LDAVM weergegeven. Op de kaart zijn de bruine stukken de uitgeefbare gronden. Een groot deel van de percelen is reeds uitgegeven. Grootste uitzondering hierop betreft de gronden van cluster 1 en 2. Dit zijn tevens strategische gronden in relatie tot de luchthaven en het luchthaventerrein. Het is voor de luchthaven dan ook van belang dat hier ontwikkelingen ontstaan die de luchthavenactiviteiten doen versterken. Tussen de uitgeefbare gronden wordt groen gerealiseerd (o.a. (natuur)compensatie) en ontsluitingen.



Figuur 5.

De grondexploitatie is gefinancierd vanuit de vennoten (€ 15,96 mln.) en een hypothecaire lening vanuit de Provincie Limburg (€ 9,2 mln.). In het laatste ondernemingsplan van LDAVM wordt een eindwaarde (eindresultaat na uitgifte) voorzien van ca. € 10,5 mln. (netto contant 31 december 2020). Hierbij dient opgemerkt te worden dat er ook nog aanzienlijke risico's met deze grondexploitatie gemoeid zijn, met name op het vlak van grondvervuiling (PFAS, asbest, kostenverrekeningen en afzettempo laatste kavels). Niettemin mag verondersteld worden dat LDAVM na beëindiging een positief saldo zal genereren (na aflossing hypothecaire lening aan de Provincie). Het positieve saldo zal voor 80% ten gunste komen van de Provincie Limburg (direct dan wel indirect via MAA). Van belang hierbij te vermelden is dat er tussen de provinciale deelnemingen nog financiële verplichtingen zijn die ingelost moeten worden. Beoogd is dit te doen door middel van de inkomsten uit LDAVM. Hiermee zal een deel van de middelen die voortvloeien uit LDAVM niet kunnen worden ingezet voor bijvoorbeeld beoogde investeringen. Het saldo dat resteert na afhandeling van de financiële verplichtingen zal naar verwachting positief zijn, maar niet substantieel.

Uitgaven

Het vastgoed op de luchthaven dat in eigendom van MAABI BV is, is in verband met moverende redenen de laatste jaren minimalistisch geëxploiteerd. Dat wil zeggen dat onderhoudsbudgetten klein zijn gehouden en dat alleen broodnodige investeringen zijn gedaan. Daardoor is de huidige staat van het vastgoed niet van het gewenste niveau. De komende jaren zijn dus aanvullende investeringen nodig om een kwaliteitsslag te maken en zullen onderhoudsbudgetten structureel opgeschaald en begroot moeten worden. De huidige uitgaven aan het beheer van het vastgoed zijn niet per jaar begroot.

Voor de exploitatie van LDAVM worden ook beheerkosten gerealiseerd. Deze zijn opgenomen in het geprognoseerde eindresultaat van de grondexploitatie. De gronden van LDAVM die resteren in het openbaar gebied worden door een stichting beheerd in de toekomst. De kosten worden gedragen door afdrachten van de grondeigenaren in het gebied. Per saldo zullen hier in de toekomst geen uitgaven aan verschuldigd zijn (of het zij als grondeigenaar).

2.6 Organisatie grond- en vastgoed binnen MAA

Naast de feitelijkheid van grond en assets en de financiële inbreng dienen ook enkele opmerking inzake de huidige organisatie van het grond- en vastgoedvraagstuk binnen MAA BV / MAABI BV gemaakt te worden.

Waar MAA BV feitelijk de operator van de luchthaven is en gebruiker van het vastgoed, is MAABI BV feitelijk de eigenaar, concessie-verlener en verhuurder/erfverpachter. Tussen partijen zijn in de concessieovereenkomst beperkt afspraken gemaakt over hoe het vastgoed wordt beheerd. In de kern is dagelijks onderhoud voor rekening MAA BV, planmatig onderhoud en investeringen voor rekening van MAABI BV. Het commercieel vastgoed buiten de concessieovereenkomst wordt verhuurd door MAABI BV (Vista-College, Aviation House). MAABI BV 'beheert' ook de erfpachtovereenkomsten met derde partijen. MAABI BV bestaat feitelijk uit een directeur, een technisch-commercieel medewerker en een administratief/financieel medewerker. Gegeven de omvang van de grond- en vastgoedportefeuille is versterking op dit vlak zondermeer wenselijk. Ontwikkelingen die zich nu voordoen op de luchthaven zoals de mogelijke ontwikkeling van een groot warehouse voor een Chinese partij en de renovatie van de start- en landingsbaan, kunnen onvoldoende door de feitelijk verantwoordelijke partij MAABI BV worden opgepakt. De benodigde ontwikkelingen in relatie tot verduurzaming van de exploitatie en het eigendom betreft bovendien een vakgebied waar MAABI BV nog onvoldoende kennis van heeft.

De constatering dat MAABI BV op dit moment over onvoldoende kennis en capaciteit beschikt is een afgeleide uit de ontwikkelingen die het afgelopen decennium rondom de luchthaven heeft plaatsgevonden. Vanuit de historie en complexiteit van het programma MAA zijn om moverende redenen de huidige structuur van zowel MAA BV als MAABI BV ontstaan. Middels deze grond- en vastgoedstrategie wordt aanbevolen om de luchthaven middels een nieuw gestructureerd organisatiemodel vorm te geven om zodoende vraagstukken op het gebied van grond- en vastgoed vanuit haar eigen verantwoordelijkheden vorm te geven. In hoofdstuk 4 zal nader worden ingegaan op een meer gestructureerd organisatiemodel voor het grond- en vastgoedstuk binnen MAA.

2.7 Conclusie

De grond- en vastgoedposities van MAA zijn momenteel bescheiden van omvang, financieel belang en kwaliteit. Er is sprake van een historisch gegroeid pallet aan uitgegeven erfpachten, panden in eigendom die verhuurd zijn en een grondexploitatie tezamen met derde partijen.

Dit brede pallet, ingebed in een historisch gegroeide structuur van een 'eigenaar' (MAABI BV) en een concessienemer (MAA BV) is niet optimaal. Met de beperkte organisatie-structuur en omvang binnen MAABI BV is het logisch dat grond- en vastgoed onvoldoende aandacht krijgen en dat sprake is van een behoorlijke afhankelijkheid van externe adviseurs en het 'leunen' op de Provincie Limburg. MAA BV is deels in dit stuk gesprongen, ondanks dat haar primaire rol de exploitatie van de luchthaven is en het infra- en vastgoedstuk nu juist bij MAABI BV zou dienen te liggen.

Dit kernpunt van de organisatie van de luchthaven is feitelijk het startpunt om te komen tot een meer optimale grond- en vastgoedstrategie. Een goed gestructureerde organisatie van alle activiteiten op de luchthaven, inclusief een goed werkende grond- en vastgoedorganisatie is noodzakelijk en eerste stap op weg naar professionalisering. Onderscheid maken tussen commercieel en operationeel vastgoed is daarbij noodzakelijk, waarbij een "gegroeide" situatie zoals bij cargoloods-oost herzien dient te worden.

3 Naar een grond- en vastgoedstrategie

3.1 Inleiding

Op basis van voorgaande analyse zal in dit hoofdstuk worden weergegeven hoe op basis van een gestructureerde opzet en aansturing de luchthaven haar grond- en vastgoed verder zou kunnen ontwikkelen. Het is evident dat met name de organisatie van het grond- en vastgoedstuk binnen MAA grondig herzien dient te worden. Dit organisatievraagstuk kan echter niet los worden gezien van de organisatie van de luchthaven als geheel. De oneigenlijke scheiding tussen 'concessieverlener/eigenaar' en 'concessienemer/exploitant' is in het licht van de aandeelhouderstructuur niet zinvol en vertroebelt verhoudingen.

Tevens is duidelijk dat het vastgoeddeel geen enorme financiële potentie heeft. Met een huidige omzet van ca. € 1,0 mln. aan inkomsten per jaar (cq. € 1,4 mln. met toerekening huur cargoloods-Oost) uit huur en (onder-)erfpacht is dit thans al niet het geval. Echter, met een beperkt beschikbaar areaal en een herstructureringsopgave (A2-zone/parkeeropgave Corendon) – zie figuur 1 – zal grond en vastgoed de eerstkomende jaren eerder een investeringsopgave zijn dan een profitcentrum voor de luchthaven. De verduurzamingsopgave als ook de noodzakelijke kwaliteitsimpuls komt hier nog als investering bovenop. Hierbij is het belangrijk om in ogenschouw te nemen dat grond- en vastgoedontwikkelingen een proces zijn van de lange adem. Investeringsopgaven worden gemaakt aan de voorkant en om deze investeringen terug te verdienen zijn jaren nodig. De financiële vruchten van investeringen zullen dus pas op lange termijn worden geplukt. Daarentegen zal een kwaliteitsimpuls van het gebied toch al direct effect hebben. Bijvoorbeeld in relatie tot de aantrekkingskracht van het gebied.

Niettemin zijn er kansen voor de luchthaven. Er is uitbreidingsruimte voor luchtvaart-gebonden vrachtafhandeling (Cargoloods-Oost 2) en beschikbare ruimte ten oosten van de start-/landingsbaan. Ook biedt een herstructurering langs de A2-zone op onderdelen kansen evenals de ambities op het gebied van duurzaamheid en innovatie.

3.2 Lopende ontwikkelingen

Binnen de huidige exploitatie van de luchthaven spelen vanzelfsprekend al de lopende grond- en vastgoedvraagstukken. Deze spelen zich dus af in een periode waarin de ruimtelijke toekomst van het gebied nog onzeker is. Dat wil zeggende luchtvaarnota 2020 – 2050 moet nog vastgesteld en voorbereiden op het luchthavenbesluit wordt door de provincie nog een debat gevoerd over de toekomstrichting van de luchthaven en dus het gebied. Sommige van de lopende vraagstukken kunnen hier niet op wachten en worden reeds nader uitgewerkt.

Dit betreft:

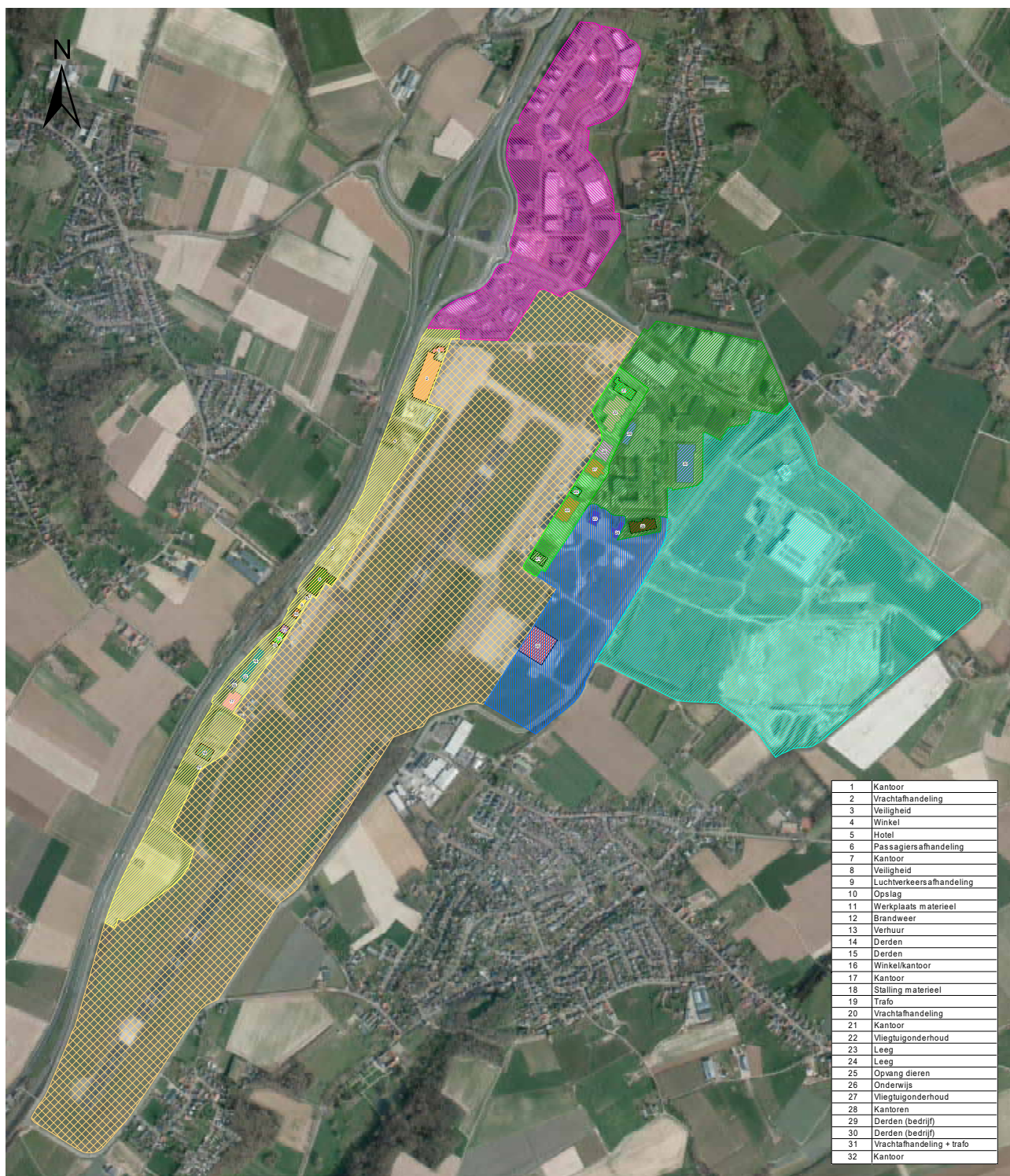
- de renovatie van de start- en landingsbaan; De start- en landingsbaan is in een zodanige staat dat op korte termijn een renovatie benodigd is.
- de verkenning omtrent het realiseren van een nieuwe parkeervoorziening. Sinds Corendon op MAA vliegt en adverteert met "gratis parkeren" is de parkeerdruk op de

bestaande parkeervoorziening te hoog. Daarom kan er tijdelijk gebruik worden gemaakt van een alternatieve, tijdelijke locatie. Dit is vanaf 2023 (en wellicht al vanaf 2022) niet meer mogelijk.

- het realiseren van een aantal zonnedaken op bestaand vastgoed en het onderzoeken en voorbereiden van enkele zonneparken, c.q. het benutten van enkele functies i.c.m. zonnepanelen (bijvoorbeeld dubbelgebruik bij parkeervoorziening). Voor een tweetal daken is reeds SDE++ subsidie ontvangen voor het realiseren van zonnepanelen op de daken. Daarnaast is een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden om zonnepanelen te realiseren op grondlocaties of middels dubbelgebruik. Voor een aantal van deze locaties wordt momenteel gewerkt aan de benodigde vergunningen om zodoende SDE++ subsidie aan te kunnen vragen en zonnepanelen te realiseren.
- Er is onderhandeld met een Aziatische logistieke dienstverlener (China), over de realisatie van een vrachthub in de vorm van een warehouse bestaande uit 4 units van elk ruim 10.000 m² waarvan één unit een directe aansluiting op het luchthaventerrein heeft. (gronduitgifte LDAVM). De dienstverlener heeft daarbij aangegeven naar de beurs te willen en de ambitie te hebben een eigen airline te starten.

3.3 Thematisering van de deelgebieden

Het luchthaventerrein en de gebieden die daar raakvlakken mee hebben zijn alles bij elkaar genomen omvangrijk. Daarbij geldt dat een specifieke locatie of gebied meer geschikt is voor een bepaald doel dan de ander. Zo is het met de huidige inrichting logisch dat vastgoed gelieerd aan passagiersvluchten gesitueerd is aan de Westzijde van luchthaven. Daarom wordt voorgesteld te werken met een schillenindeling voor de luchthaven. Uitgaande van het feit dat de luchthaven in de toekomst zowel passagiers als cargo faciliteert wordt deze indeling als volgt voorgesteld:



0 50 100 meters
 schaal: 1:4.000 | J2108_231 augustus 2021
 Cluster Organisatie en Informatie | [Organisatie](#)
 © Provincie Limburg
 © daniel Faber, © Cyclonada, © Decaris, © RWS

provincie limburg

Figuur 6: Schillenindeling

De schillenindeling bestaat uit:

- Het geel omlijnd gebied (**luchthavenexploitatie**), welke de start- en landingsbaan en de gebouwen voor directe luchtvaartoperatie indiceert.
- Het rood omlijnde gebied (**Airport-village; A2-zone**) bevat de A2-zone met focus op passagiersafhandeling, parkeren en de zogenaamde 'airportvillage'.
- Het blauw omlijnde gebied (**LDAVM**) heeft z'n focus op bedrijvigheid en specifiek logistiek. Dit gebied is verder onderverdeeld in een primaire schil met de gebouwen direct grenzend aan de landingsbaan en een secundaire schil, met de achterliggende gebouwen.
- Het groen omlijnde gebied (**MRO**) bevat bedrijvigheid met focus op MRO (Maintenance, Repair, Operation). Ook dit gebied is onderverdeeld in een direct aan het luchthaven-terrein grenzend gebied (primaire schil) en achterliggende gebouwen (secundaire schil).
- Het rood omlijnde gebied (**TPE**) bevat bedrijvigheid met focus op kantoren en gebieds-versterkende functies.

Deze gebieden zijn grotendeels als op een bepaalde wijze ingericht. Aan de hand van de historisch gegroeide thematisering kunnen deze gebieden worden versterkt.

In de kern komt dit neer op:

Luchthavenexploitatie:

Dit betreft het terrein op en rondom de start- en landingsbaan. Deze binnenste schil is van cruciaal belang van de luchthaven. Zonder de faciliteiten in dit gebied, is de exploitatie van een luchthaven immers onmogelijk. Dit gebied kenmerkt zich door het infrastructurele karakter. Direct eigendom binnen de grenzen van deze schil is cruciaal.

Binnen deze schil gelden strenge eisen en veiligheidsrestricties wat een belangrijk uitgangspunt is in relatie tot mogelijke vastgoedontwikkeling. Zo is een groot deel van dit gebied als RESA (Runway End Safety Area) aangemerkt. Binnen dit gebied mogen zich geen obstakels bevinden.

Met betrekking tot verduurzaming liggen binnen dit gebied (buiten het RESA-gebied), enkele kansen om zonnenvelden te realiseren. Deze vlekken bevinden zich aan de noordzijde van de start- en landingsbaan. Ook zou binnen dit gebied de benodigde infrastructuur voor de verduurzaming gerealiseerd kunnen worden.

Airport-village; A2-zone: gemengde luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid en parkeren

De A2-zone met daarin als belangrijkste functie het Terminal-gebouw zal ook in de toekomst een gemengde functie kennen. Uitgaande van het behoud van passagiersvluchten, zullen de kernprocessen van de luchthaven zich hier afspelen. Naast passagiersafhandeling in het Terminal-gebouw gaat het hierbij ook om primaire functies als de brandweer, sneeuwvloot en hangarruimte. Daarnaast zullen ook ondersteunende functies als die van KMAR, douane en kantoren van airlines en afhandelaren hier gevestigd willen zijn. Ook voor het passagiers-parkeren lijkt deze locatie het meest wenselijk. De huidige parkeerlocatie op het terrein van LDAVM (gekoppeld aan een airline) zal immers verdwijnen en contractueel gecompenseerd moeten worden. Gegeven het aantal parkeerplaatsen ligt de locatie ten zuiden van het Terminal-gebouw (P7) voor de hand. Het huidige, kwalitatief zeer matige parkeerterrein P2 ten noorden van het Terminal-gebouw is simpelweg te beperkt van omvang. Tenslotte is hier recent een nieuw hotel gerealiseerd en geopend. De brede mix aan functies kenmerkt dit gebied en vanuit een vastgoedperspectief is die brede mix aan functies ook als positief aan te merken.

Het gebied is niet geheel in handen van de luchthaven. Een enkel kavel is nog particulier bezit (woning) of grond is verkocht aan derden. Een bijzonder gebouw in deze zone is Cargo-loods-West, het 'oude' vrachtgebouw dat nog volop in gebruik is. In potentie is deze kavel op termijn (bij beschikbaarheid van voldoende warehouse-capaciteit aan de oostzijde van de start-/landingsbaan) voor de ontwikkeling van nieuw vastgoed. Het oude vrachtgebouw zou dan gesloopt kunnen worden. Daar waar mogelijk is eigendom binnen deze schil in ieder geval gewenst.

Uitgangspunt dient te zijn dat vastgoed in relatie tot de exploitatie van de luchthaven vereist is en dat voor overige functies dit alleen mogelijk is vanuit grondig afgewogen keuzes, waarbij de voorkeur heeft alsdan een recht van erfpacht te vestigen en/of een terugkoopoptie op gronden te bewerkstelligen (als van verkoop sprake is).

De A2-zone is momenteel kwalitatief onder de maat. Kwalitatief goede gebouwen wisselen af met verouderde gebouwen waar jarenlang niet in is geïnvesteerd. Het enigszins verwaarloosde parkeerterrein draagt ook niet bij aan de beleving van dit deelgebied.

De langgerektheid van deze zone vormt een uitdaging bij aan de mogelijkheid dit gebied als een herkenbare identiteit te verlenen. De plannen voor verbetering van de bereikbaarheid van deze zone (tweede aansluiting A2 zuidzijde luchthaven) bieden wel kansen het gebied beter te positioneren. Het zal echter vooral kwaliteitsverbetering op individueel gebouwniveau moeten zijn die het gebied een betere uitstraling kan geven. Dit geldt overigens ook voor het Terminal-gebouw zelf en het gebouw van de LVNL. De huidige inrichting van het openbaar gebied (hekwerken, straatmeubilair, bestrating en signing) kan sterk verbeterd worden.

Met betrekking tot de verduurzaming van de luchthaven liggen hier volop kansen in de renovatie van het huidige vastgoed. Uitgangspunt daarbij dient te zijn dat het energielabel substantieel verhoogd wordt. Daarbij zijn er ook kansen in relatie tot het opwekken van duurzame energie. Bijvoorbeeld middels dubbelgebruik bij de parkeervoorziening middels een carportconstructie met zonnepanelen. Ook blijken er enkele vlekken beschikbaar waarop een vastgoedontwikkeling niet voor handen ligt. Hier zou eventueel een zonneveld gerealiseerd kunnen worden.

Eerste linie-oostzijde start-/landingsbaan: luchtvracht en MRO

Het gebied ten oosten van de start- en landingsbaan westelijk van de Europalaan is in gebruik voor luchtvrachtafhandeling (Cargoloods-oost I) en verschillende bedrijven MRO-ondernemingen. Platform gebonden functies zijn uiteraard afhankelijk van een directe toegang tot het baanstelsel. Aan deze zijde van de start- en landingsbaan zijn nog 'eerste linie'-ontwikkelingen mogelijk (grenzend aan het platform). Zoals eerder opgemerkt wordt over een grote warehouse-ontwikkeling onderhandeld met een logistieke dienstverlener. Deze ontwikkeling bevindt zich thans in de fase van het Definitief Ontwerp (DO)

Uit oogpunt van schaarste van grond aan deze zijde van de start- en landingsbaan is het wenselijk om hier eventuele nieuwe uitgiftes te koppelen aan de toegevoegde waarde van de nieuwkomers aan de luchthaven. Oftewel, hier zou sprake moeten zijn van luchtvaart-gebonden bedrijvigheid, zeker daar waar het gaat om eerste-linie gronden. De komst van de genoemde logistieke dienstverlener past hier goed in.

In dit deelgebied is ook het kantoorgebouw 'Aviation House' gesitueerd. Feitelijk een vreemde locatie midden in dit gebied voor MRO-activiteiten en luchtvrachtafhandeling. Huurders/gebruikers van dit pand zijn deels luchtvaart-gebonden (waaronder MAABI BV zelf) en deels niet-luchtvaart gebonden. Bij een eventuele groei van de luchtvracht op MAA

verdient het aanbeveling ondersteunende kantoorfuncties in dit gebouw te concentreren. Daarbij geldt daar waar mogelijk is eigendom in deze schil gewenst, om zodoende de ontstane versnippering meer te kunnen reguleren.

MRO-activiteiten worden veelal gezien als een sterke functie die de aantrekkingskracht van een (regionale) luchthaven kan vergroten. Veel regionale luchthavens rekenen zich dan ook een groeiende MRO-sector toe, hetgeen echter zelden bewaarheid wordt. Op dit vlak is sprake van een heftige concurrentie op Europese schaal. Dat MAA een zekere hoeveelheid MRO-activiteiten kent is een startpunt voor wellicht enige groei. Echter, de schaalvergroting in deze sector en de hoge mate van flexibiliteit van klanten (jets vliegen voor onderhoud overal naar toe) maakt het uiterst onzeker of deze sector op MAA zal groeien. Goede contacten met bestaande bedrijven in deze sector zijn van groot belang voor het behoud van dit type bedrijvigheid.

Ook biedt dit gebied kansen voor het geval dat wordt ingezet op de ontwikkeling van een innovatieve hub. Dit gebied zou kunnen worden ingezet om kantoren en bedrijven te vestigen in relatie tot bijvoorbeeld elektrisch vliegen of andere innovatie ontwikkelingen in de luchtvaartsector.

Aviation Valley/LDAVM

Zoals vastgesteld nadert de ontwikkeling van het grondgebied van LDAVM haar einde en is er sprake van een nog beperkt volume uit te geven gronden. Ook dit gebied kenmerkt zich door een breed pallet aan bedrijvigheid, niet persé luchtvaart-gebonden. De aandeelhouders gelieerd aan de provincie en de luchthaven maken zich sterk om de gronden gelegen aan het luchthaventerrein wel hiervoor te reserveren. De klein aandeelhouders vinden dit minder van belang en koersen op een zo snel mogelijke verkoop.

Er is niettemin sprake van een kwalitatief goede bedrijfsterrein-ontwikkeling. Nadruk hier zal moeten liggen op een toekomstbestendige beheer-situatie en op een verduurzaming van het gebied. Aanzetten voor een gestructureerde vorm van parkmanagement zijn gaande en kopers van de gronden zijn verplicht tot een jaarlijkse bijdrage of een afkoopsom bij de grondtransactie. Het belang van parkmanagement voor een duurzaam en toekomstgericht beheer van dit gebied is groot. Het is dan ook van groot belang dat vanuit LDAVM dit beleid ten aanzien van parkmanagement strikt wordt doorgezet.

Technoport Europe

Technoport Europe is een bedrijventerreinontwikkeling die is uitgegeven door de gemeente Beek. Hier heeft de luchthaven noch de provincie weinig invloed op. Er is bijvoorbeeld geen eigendom in dit gebied. Tegelijkertijd geldt dat qua uitstraling en synergie er wel degelijk koppelkansen zijn tussen dit bedrijventerrein en de luchthaven.

De gronden die onderdeel zijn van Technoport Europe zijn grotendeels uitgegeven. Op dit bedrijventerrein staan relatief courante gebouwen die goed zijn ontsloten middels de A2 (en de luchthaven). Desalniettemin staan momenteel enkele panden leeg.

Het is heel goed voor te stellen dat de verdere doorontwikkeling van de luchthaven de aantrekkingskracht van het gebied vergroot. Maar dit geldt ook andersom. Ook Technoport kan een positief effect hebben op de luchthaven. Aanbevolen wordt daarom om elkaar actief op te zoeken en samen te werken waar mogelijk.

Overige gebieden

Naast bovenstaande gebieden zijn er om de luchthaven heen nog enkele overige relevante gebieden. Dit betreft bijvoorbeeld het bedrijventerrein Bamford in de gemeente Meerssen. Dit bedrijventerrein biedt nog ruimte om uit te breiden. Qua relatie met de luchthaven geldt hetzelfde als bij TPE; daar waar koppelkansen zijn wordt aanbevolen deze zeker te verkennen. Daarbij geldt ook dat de gebieden elkaar kunnen versterken. Daarnaast zijn er rondom de luchthaven enkele woonkernen. De belangrijkste zijn Ulestraten, Geverik en Schietecoven. De inwoners van deze kernen geven de laatste jaren aan veel overlast te ervaren van de luchthaven. Ook zijn er enkele gevallen waarbij dakpannen van de daken vallen, wat wordt toegeschreven aan de luchthaven. In relatie tot de luchthaven schuilt in deze woonkernen dus eigenlijk ook een vastgoedvraagstuk. Daarbij geldt dat onderzoek dient te worden in hoeverre de luchthaven en haar belanghebbenden een bijdrage kunnen leveren in het verminderen van de ervaren overlast. Ook hierbij geldt dat er wellicht ook koppelkansen zijn. Zo zou onderzoek kunnen worden of bewoners in de nabijheid van MAA goedkoop duurzame energie kunnen afnemen op het moment dat er een zonneontwikkeling tot stand komt, waarbij de opwek hoger is dan de energievraag van MAA.

Conclusie

De vier grote deelgebieden binnen MAA (luchthavenexploitatie, A2-zone, MRO en LDAVM) zijn vanuit vastgoedperspectief zeker verschillend. De A2-zone is overwegend kleinschalig en divers van aard qua functies met uiteraard direct om het Terminal-gebouw de primaire functies van de luchthaven. De oostzijde kent platform gebonden functies en kan zich nog verder ontwikkelen. Hier is het van belang de luchtvaart-gebondenheid strak te handhaven, inclusief het gebruik van het Aviation House. De terreinen van LDAVM zijn nagenoeg uitgegeven en uiteraard grootschaliger van aard. De nadruk hier zal moeten liggen op het realiseren van een toekomstbestendige beheerstructuur.

De kwaliteit van bebouwing en openbaar gebied is vooral voor de A2-zone en de oostzijde een belangrijk punt van aandacht. Verbetering zal tijd en investeringen vragen en kan niet in één keer kunnen worden opgelost. Het is belangrijk om bij iedere vastgoed- en infra-ingreep in deze gebieden de kwaliteit van die ingreep te waarborgen. Veelal vindt deze borging plaats door het aanstellen van een Supervisor die op basis van een beeld-kwaliteitsplan uniformiteit en kwaliteit waarborgt. Het instellen van een dergelijke Supervisor voor MAA is zeker een punt van overweging.

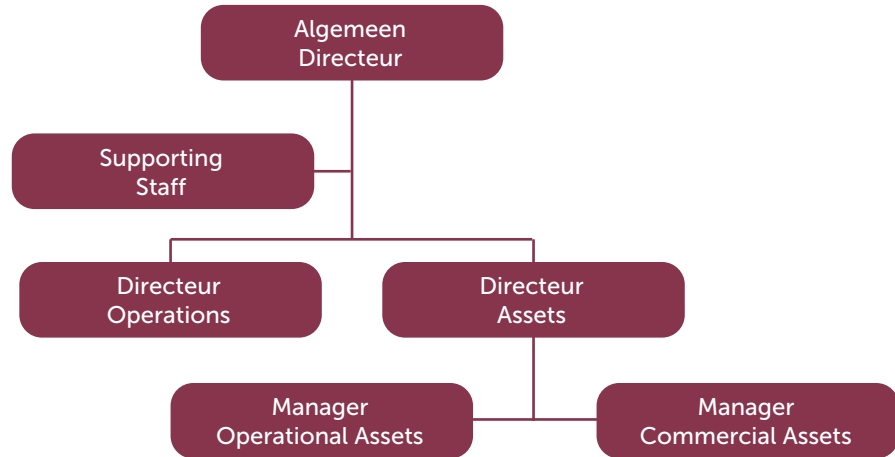
3.4 Organisatie

Het in Nederland bij Schiphol Group gebruikelijke organisatieschema zou ook prima passen voor MAA. Onder leiding van één directeur kan leiding worden gegeven aan beide primaire activiteiten (Operatie en Asset Management) en aan een ondersteunende stafeenheid (Financial Control, HR, etc.). MAA zou dan, in tegenstelling tot de regionale luchthavens van Schiphol Group, geen gebruik kunnen maken van de support van een grote 'moeder-holding', maar zou gebruik kunnen maken van externe expertise daar waar mogelijk.

Het Asset Management-onderdeel van zo'n organisatie vraagt tenminste om enige 'substance' in omvang. Al snel dient bij een afdeling Asset Management van een regionale luchthaven gedacht te worden aan een omvang van tenminste 5-7 personen. Een schril contrast met de huidige omvang en aandacht die het grond en vastgoedstuk nu heeft binnen de combinatie MAABI BV/MAA BV. Ook indien uitgebreid gebruik wordt gemaakt van externe leveranciers (onderhoudscontracten) zal kennis en borging echt bij de luchthaven plaats moeten vinden.

Ook het commerciële stuk (verhuur, gronduitgifte, beheer erfpachten) vraagt tenminste om één a twee medewerkers.

Een organisatieschema kan er dan als volgt uitzien:



Figuur 7: Organisatieschema

De directeur operations is verantwoordelijk voor passenger handling en luggage, cargo handling, safety, security & compliance. De directeur Assets stuurt zowel de manager operational Assets als de manager commercial Assets aan. Tot het team van operational Assets behoort in ieder geval een property manager. Tot het team van commercial assets behoort in ieder geval een vastgoedontwikkelaar en een property manager. De supporting staff is verantwoordelijk voor finance/control, HRM, legal, communications, environmental support en general support.

3.5 Financiële behandeling vastgoed

Bij een verdergaande professionalisering van het vastgoed (operationeel en commercieel vastgoed) behoort ook een verdere professionaliseringsslag in de accounting van beide onderdelen.

Indien het vastgoed ten dienste staat van de primaire bedrijfsuitoefening van de luchthaven zal het vastgoed als operationeel vastgoed in de boeken verantwoord dienen te worden. Oftewel, voor verkrijgingsprijs minus afschrijvingen plus eventuele bij-investeringen. Hierbij gaat het om het Terminal-gebouw, de infrastructuur als de start-/landingsbaan en in het geval van MAA om de cargo-afhandelingsgebouwen. Dit omdat de afhandeling van vracht door MAA zelf wordt uitgevoerd en hierdoor dus ook deze gebouwen onderdeel uitmaken van het operationele vastgoed.

Gebouwen die daadwerkelijk aan derden worden verhuurd, of gronden die aan derden in erfpacht worden uitgegeven dienen te worden opgenomen voor marktwaarde. Hier hoort een jaarlijkse (of nog beter halfjaarlijkse) waarderingen bij die door externe valuatoren dient te worden uitgevoerd (in een driejaarlijks wisselend schema). De jaarlijkse (of halfjaarlijkse) waardeveranderingen lopen door de winst- en verliesrekening.

Voor MAA is de waarderingen tegen marktwaarde van het werkelijke commerciële vastgoed een nieuwe opgave. Door gebouwen als het Aviation House en het ROC daadwerkelijk te waarderen zal sprake zijn van een nieuwe 'openingsbalans' waarin deze

gebouwen daadwerkelijk tegen marktwaarde op de balans komen te staan. Dit kan van groot belang zijn voor de waardering van de luchthaven als geheel en daarmee voor de financieringscapaciteit van de luchthaven. In onderstaand overzicht is deze waardering opgenomen.

Taxatie commercieel vastgoed							MAA
	Marktw waarde €	Oppervlakte m²	Huurinkomsten €	Huurw waarde €	BAR k.k. huurinkomsten	BAR k.k. huurw waarde	Marktw waarde per m²
Portugallaan 9-11 - Cargoloods Oost	€ 12.240.000	8.725	€ -	€ 654.375	0,00%	5,35%	€ 1.403
Horsterweg 13 - Schoolgebouw	€ 2.150.000	4.269	€ 276.344	€ 274.845	12,85%	12,78%	€ 504
Vliegveldweg 2-20 - Kantoorgebouw Noord	€ 195.000	1.021	€ -	€ 61.260	0,00%	31,42%	€ 191
Vliegveldweg 22-50 - Cargoloods Noord	€ 7.325.000	8.351	€ -	€ 499.167	0,00%	6,81%	€ 877
Luxemburglaan 31-35 - Aviation House	€ 2.540.000	3.375	€ 207.448	€ 454.900	7,48%	6,81%	€ 753

Figuur 8: Taxatie commercieel vastgoed MAA

De totale marktwaarde van het commercieel vastgoed bedraagt circa € 24,5 mln. Hierbij wordt opgemerkt dat het kantoorgebouw noord eigenlijk niet meer verhuurbaar is in de huidige staat. Het gebouw staat binnen MAABI BV ook op de nominatie om (op termijn) gesloopt te worden. Aanbevolen wordt om de toekomstvisie op dit pand te integreren in de scope van deze grond- en vastgoedstrategie en de totaalontwikkeling van de luchthaven.

3.6 Innovatie en verduurzaming van de luchthaven

De noodzaak voor een verdere verduurzaming van onze samenleving staat niet ter discussie en luchthavens – als onderdeel van de luchtvaartindustrie – zijn nadrukkelijk in beeld om hieraan een bijdrage te leveren. Het gaat hierbij om het beperken van energieverbruik, reductie van uitstoot van schadelijke stoffen en het zo duurzaam of circulair omgaan met grondstoffen. Ook de verdere reductie van geluidsoverlast behoort tot dit thema. Hier is echter in het rapport van Van Geel nadrukkelijk aandacht aan gegeven en zal hier niet verder worden geadresseerd.

Hoewel voor de hand liggend is, is het goed om op te merken dat de invloed van luchthavens op het “vliegen zelf” beperkt is. Het zijn de airlines die de keuzes maken welke toestellen zij vliegen, wanneer zij deze vervangen en of er al dan niet sprake is van gebruik van bio-kerosine. Middels tarifiering kan een luchthaven streven naar een zo duurzame samenstelling van de toestellen die zij accommodeert, maar bedacht dient te worden dat dit vooral opgaat voor de grote hub-luchthavens waar airlines feitelijk aanwezig willen en moeten zijn. Voor regionale luchthavens is dit sturingsmechaniek betrekkelijk beperkt.

Men onderscheidt drie niveaus van beïnvloeding/sturing:

1. Directe controle en ‘eigen keuze’

Daar waar de luchthaven zelf keuzes kan maken om te kiezen voor een meer (meest) duurzame oplossing is uiteraard sprake van de hoogste mate van ‘beïnvloeding’. Zo kiezen meer en meer luchthavens voor zgn. “walstroom” in plaats van dieselgeneratoren voor het aanleveren van energie aan geparkeerde vliegtuigen. Ook de elektrificatie van het wagenpark van veel luchthavens in een duidelijke ‘eigen’ keuze en draagt direct bij aan reductie van CO². Bij de ontwikkeling van vastgoed voor eigen gebruik kan MAA zichzelf hoge eisen opleggen op het vlak van energiegebruik (en energieopwekking) als mede op het gebied van duurzaam, circulair materiaalgebruik (Madaster/materialenpaspoort).

2. Directe beïnvloeding gerelateerde partijen

Als regisseur van nagenoeg alle processen op de luchthaven is deze in staat gerelateerde partijen op en rond de luchthaven te sturen op het vlak van verduurzaming. Zo kunnen leveranciers middels contracten gestuurd worden op hun bijdrage aan verduurzaming. Ook op het vlak van gronduitgifte en vastgoed kan op deze wijze gewerkt worden. Gronduitgifte via erfpacht kan middels de erfpachtvoorwaarden dwingend duurzaamheidsmaatregelen opleggen.

3. Indirecte beïnvloeding

Minder direct kan de luchthaven voor derden partijen op meer indirecte wijze haar invloed uitoefenen door voorwaarden te creëren die het voor deze partijen makkelijker maakt duurzaam te acteren. De aanleg van voldoende laadmogelijkheden voor elektrische auto's is hiervan een voorbeeld. Niet direct sturend, maar wel mogelijkheden biedend voor anderen om een duurzame bijdrage te leveren.

Als infrastructuurbedrijf is juist de wijze waarop met grond, vastgoed en infrastructuur wordt omgegaan van bepalend belang of een luchthaven "duurzaam" opereert of niet. De grootste winst in verduurzaming voor luchthavens wordt behaald door reductie van het energieverbruik van de 'eigen' gebouwen, het duurzaam omgaan met materialen bij nieuwbouw en aanleg/renovatie van infrastructuur en het direct beïnvloeden van partijen middels gronduitgifte/erfpachtvoorwaarden.

Ook op het vlak van verduurzaming heeft de governance-structuur van de luchthaven geen positieve invloed gehad. De scheiding tussen exploitatie en eigendom heeft op dit gebied niet bijgedragen aan een integrale visie op verduurzaming van de luchthaven. Daarbij is de huidige samenstelling van het vastgoed op en rond de terreinen van de luchthaven historisch over een langere periode tot stand gekomen. Perioden waarin de aandacht voor duurzaamheid beperkt was.

Een forse inhaalslag is dan ook noodzakelijk maar niet eenvoudig. Een stap-voor-stap benadering lijkt hierbij het meest realistische scenario.

- Daar waar sprake is van nieuwbouw of nieuwe gronduitgifte: maximaal inzetten op duurzaamheid en streven naar gebouwen met een zo hoog mogelijke duurzaamheids-certificering (LEED of BREEAM). Een beperkt aantal "duurzaamheids-iconen" maakt de omgeving bewust van het feit dat MAA serieus werk maakt van haar duurzaamheids-ambities.
- Duurzaamheidsmaatregelen in nieuwbouw of nieuw gronduitgifte combineren met het in duurzaamheidsoptzicht opwaarderen van bestaande bebouwing. Als voorbeeld: indien gebruik wordt gemaakt van Warmte Koude Opslag (WKO) voor een nieuw gebouw, probeer deze te over-dimensioneren en direct aansluitende gebouwen aan te passen. Hiermee worden investeringskosten gespreid en kan bestaande bebouwing voor lagere kosten worden verduurzaamd.
- Opstellen erfpachtvoorwaarden voor de uitgifte van nieuwe gronden met daarin expliciete uitgangspunten op het vlak van duurzaamheid. De mogelijke komt van een nieuw groot warehouse kan hiertoe een goede aanzet vormen. De spanning die mogelijk ontstaat in de onderhandelingen bij gronduitgifte (drukkend effect op uitgifteprijs bij stevige duurzaamheidsvoorwaarden) is hierbij een gegeven. Overtuig nieuwe gebouw-eigenaren van het belang van toekomstgericht bouwen.
- Materialenpaspoort voor nieuwbouw. Met beperkte additionele kosten kan de materialen-footprint van gebouwen worden vastgelegd zodat deze aan het einde van hun bestaanscyclus verantwoord hergebruikt en gerecycled kunnen worden.
- De renovatie (2022/2023) nadrukkelijk afficheren van de duurzaamheidsambitie van MAA. Hergebruik van materialen van elders en het hergebruiken van materialen

afkomstig van de huidige start-/landingsbaan is een uitstekende manier om sprongen te maken.

- Inbedding van duurzaamheidsmaatregelen door de hele organisatie heen. Ook in dit opzicht is verbreding en versterking van de organisatie van belang. In het organisatieschema is dan ook een positie voor "Environmental support" opgenomen.

Naast voorgaande stap-voor-stap maatregelen/benadering zal in een bredere en meer specialistische studie/rapportage gekeken dienen te worden naar welke meer structurele maatregelen mogelijk zijn. Aan te bevelen is een integrale studie naar de mogelijkheden van energiereductie en opwekking (zonnecellen/gebieds WKO) en niet gefragmenteerd te werk te gaan.

De luchthaven voorziet in haar toekomstvisie een prominente rol voor MAA in relatie tot verduurzaming en innovatie van de luchtvaart. Daarbij streven zij naar een situatie waarbij MAA als innovatieve hub kan opereren binnen de luchtvaartsector. De concrete vertaling hieromtrent heeft ook direct invloed op de grond- en vastgoedstrategie en de componenten zoals in dit document beschreven (governance, projecten, schillenindeling, etc.). Het is de taak van de luchthaven om deze toekomstvisie in concrete zin te vertalen naar acties binnen de grond- en vastgoedstrategie.

3.7 Conclusie

De uitgangspositie van MAA is niet eenvoudig. Vanuit een begrijpelijke achtergrond is de luchthaven niettemin op het gebied van grond- en vastgoed niet in goede staat. Het vastgoed is overwegend verouderd, de ruimtelijke structuur versnipperd en ook op het vlak van verduurzaming moet er veel ingehaald worden.

Niettemin zijn de uitgangspunten voor een nieuwe start aanwezig en biedt de huidige situatie ook kansen. Politieke besluitvorming zal plaats moeten vinden en bij een nieuw gedefinieerde rol voor de luchthaven conform advisering Van Geel is van daaruit sprake van een nieuwe toekomst met zekerheden waardoor airlines en luchtvrachtbedrijven weten waar ze aan toe zijn.

Een toekomst die investeringen vraagt, waarbij de renovatie van de start- en landingsbaan in 2022/2023 het meest urgent is.

Met die bestaanszekerheid kan vervolgens ook gewerkt worden aan een nieuwe toekomst voor de ruimtelijke context van de luchthaven. Ondanks een beperkte bijdrage aan het financieel resultaat, is het van belang dat de bedrijven die afhankelijk zijn van het primaire proces op de luchthaven ook kunnen vertrouwen op een consequente grond- en vastgoedstrategie.

De ingezette thematisering lijkt de juiste. Vrachtafhandeling en MRO aan de oostzijde van de baan, passagiersafhandeling, parkeren en passagiersgerichte voorzieningen aan de westzijde van de baan. Met deze thematisering van deelgebieden kunnen uiteindelijk kansen ontstaan voor nieuwe ontwikkelingen. Verplaatsing van het oude vrachtgebouw naar de westzijde creëert ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Verbetering van infrastructuur, openbaar gebied en signing zijn noodzakelijk.

Grote nieuwkomers als de mogelijke nieuwe logistieke dienstverlener zijn tevens de katalysatoren voor sprongen in duurzaamheid en kwaliteit. Met nieuwkomers kunnen middels erfpachtcontracten en of verhuurvoorwaarden afspraken worden gemaakt over het zo duurzaam mogelijk gebruiken van de schaarse grond en gebouwen. Enige vasthoudendheid op dit vlak is noodzakelijk. Het mag niet zo zijn dat alleen prijs de bepalende factor is voor nieuwe toetreders op de luchthaven. Een betere kwaliteit en een duurzame ontwikkeling zijn uiteindelijk ook in het belang van de gebruikers van de luchthaven.

In financieel opzicht is in de huidige situatie de bijdrage uit vastgoed beperkt. Dit terwijl investeringen noodzakelijk zullen zijn om de gewenste ambitie te realiseren. Het in eigen hand houden van de meest relevante grondposities op de luchthaven is een juiste strategie. Eerste linie-vastgoed en gronden dienen niet aan derden verkocht te worden en MAA voert met dit beleid een juiste koers. Wellicht door commercieel vastgoed anders te waarderen (marktwaarde) kan financieringsruimte ontstaan waarmee verder gewerkt kan worden aan kwaliteitsverbetering.

De grondexploitatie van LDAVM nadert ook haar einde en zal resulteren in een positief saldo. Het verdient aanbeveling deze middelen te investeren in de kwaliteitsverbetering van de luchthaven.

Kern bij dit alles is dat deze lange, stapsgewijze transformatie, begeleid wordt door een (klein) team van professionals. Het is dan ook zaak dat een verdere professionalisering van de organisatie van de luchthaven wordt bewerkstelligd en dan van de "Asset-organisatie" in het bijzonder. Deze strategie vormt dan ook een dynamisch document dat jaarlijks herijkt wordt ten aanzien van de korte en middellange termijn.

4 Korte en middellange termijn, implementatie van de strategie

Deze grond- en vastgoedstrategie is een dynamisch document. Dit document dient als leidraad te worden gebruikt bij de inrichting van de toekomst van MAA. Een jaarlijkse actualisatie tezamen met de daarbij behorende investeringsbesluiten is aanbevolen. In relatie tot de ontwikkelstrategie wordt onderscheid gemaakt tussen de lange termijn en de middellange termijn.

4.1 Korte termijn

Voor de korte termijn (komende 3 jaar) zijn een aantal noodzakelijke acties voorzien op basis van de eerdere hoofdstukken. In algemene zin staan deze in het teken van “de basis op orde krijgen” en het inzetten op innovatie en verduurzaming op en rondom de luchthaven. De korte termijn acties zijn:

1. Het inrichten van de organisatiestructuur waarmee grond- en vastgoed gerelateerde werkzaamheden en ontwikkelingen efficiënter kunnen worden opgepakt en uitgewerkt;
2. Het op orde brengen van de onderhoudsstaat van het vastgoed naar een niveau waardoor de uitstraling van het luchthavengebied verbeterd en hiertoe investeringsvoorstellen uitwerken en ter besluitvorming aan de aandeelhouder voorleggen; Daarbij dient ook een meerjaren onderhoudsplan te worden opgesteld en dient rekening gehouden te worden met de duurzaamheidsdoelstellingen van de luchthaven.
3. Het zorgdragen voor een structurele oplossing van het parkeertekort binnen de A2-zone alwaar de focus ligt op passagiers. Onderdeel hiervan is tevens het kwalitatief upgraden van de huidige parkeerplekken en daarbij verduurzamingskansen verzilveren;
4. Indien zich kansen voordoen om eigendom te verkrijgen in A2-zone en in de aangrenzende schillen aan de oostzijde van het luchthaventerrein dan dienen hiervoor investeringsvoorstellen te worden uitgewerkt en worden voorgelegd aan de aandeelhouder ter effectuering;
5. In samenwerking met de stakeholders dient een strategie te worden uitgewerkt ter integratie van de omliggende (bedrijfs)terreinen bij de luchthaven. Zodat deze gebieden en de luchthaven elkaar versterken op het gebied van aantrekkingskracht, verduurzaming en werkgelegenheid;
6. In het kader van het op te richten omgevingsfonds dient inzichtelijk te worden gemaakt en aan de aandeelhouder te besluitvorming te worden voorgelegd, welke raakvlakken er zijn in relatie tot het grond- en vastgoedbezit. De uitwerking hiervan dient te worden meegenomen in de actualisatie van de grond- en vastgoedstrategie;
7. Er dient zorggedragen te worden voor een integraal plan ten aanzien van de verduurzaming van de luchthaven en de ruimtelijk-fysieke ingrepen die daarvoor nodig zijn. Investeringsvoorstellen dienen te worden voorbereid en ter besluitvorming worden voorgelegd. Daarbij de daken waarvoor reeds SDE++ is gegund met zonnepanelen bedekken. Daarnaast dienen vergunningen gereed te worden gemaakt voor enkele andere locaties voor zonneprojecten. De prioritaire locaties dienen tevens te worden voorbereid voor ontwikkeling danwel de ontwikkeling in gang gezet.
8. De luchthaven voorziet in haar toekomstvisie een prominente rol voor MAA in relatie tot verduurzaming en innovatie van de luchtvaart. Daarbij streven zij naar een situatie waarbij MAA als innovatieve hub kan opereren binnen de luchtvaartsector. De concrete

vertaling hieromtrent heeft ook direct invloed op de grond- en vastgoedstrategie en de componenten zoals in dit document beschreven (governance, projecten, schillen-indeling, etc.). Het is de taak van de luchthaven om deze toekomstvisie in concrete zin te vertalen naar acties binnen de grond- en vastgoedstrategie.

9. Er dient een plan te worden opgesteld over de wijze waarop wordt omgegaan met het commercieel vastgoed. Dit geldt voor de waardering en activering van deze gronden op de balans alsmede de toekomstvisie op de gebouwen (qua functie en bezit). Hierbij is specifiek aandacht benodigd voor de toekomst(functie) van kantoorgebouw noord.

Financieel gezien vragen de ruimtelijk-fysieke ingrepen om een forse (aanvangs)investering. Gedeeltelijk staan hier ook opbrengsten (en revolverende casussen) tegenover. Bijvoorbeeld in relatie tot de realisatie van zonneparken. Aan MAA wordt meegegeven dat het streven dient te zijn dat daarom zo veel als mogelijk kapitaal uit de markt gehaald dient te worden voor deze casussen. Daarbij kan ook een beroep worden gedaan op middelen van derden. Bijvoorbeeld in relatie tot het groeifonds of Europese subsidies.

4.2 Middellange termijn

Voor de periode op de middellange termijn (periode komende 3 – 10 jaar) dient vanuit een robuuste organisatiestructuur te worden gewerkt aan de verdere doorontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving. Hierbij dient de focus te liggen op de functies die benodigd zijn binnen de diverse schillen. Bijvoorbeeld de A2- zone dient verder ontwikkeld te worden tot het beoogde airport village-concept. Aan de westzijde dient, mede gelet op het feit dat LDAVM wordt afgerond, de logistieke mogelijkheden verder versterkt te worden. Afhankelijk van de doorontwikkeling van de luchthaven kan een tweede fase van de cargoloods ook op korte termijn worden ontwikkeld.

In relatie tot de korte termijnacties dient in deze fase ook definitieve uitwerking te worden gegeven aan de projecten die voortvloeien uit het plan van aanpak om innovatie en verduurzaming op de luchthaven vorm te geven. Ook projecten die voortvloeien uit de verkenning om samen te werken met omliggende bedrijventerreinen horen in de fase opgepakt te worden.

Bijlage

Commercieel					
	Inkomsten	Uitgaven			
	Huur	Onderhoud (gemiddeld)	Beheer	Belastingen	
Aviation House	€ 218.326,07	PM	PM	PM	PM
Vista College	€ 381.303,72	PM	PM	PM	PM
Vracht- en kantoorgebouw Noord	€ 27.600,08	€ 275.527,98	PM	PM	PM
Cargoloods Oost (onderdeel concessie)	PM	PM	PM	PM	PM
Totaal	€ 627.229,87	€ 275.527,98	€ -	€ -	€ -
Operationeel					
	Inkomsten	Uitgaven			
	Huur	Onderhoud (gemiddeld)	Beheer	Belastingen	
Terminalgebouw	€ 6.998,52	€ 378.829,58	PM	PM	PM
Totaal	€ 6.998,52	€ 378.829,58	€ -	€ -	€ -

Colofon

Provincie Limburg

Limburglaan 10 Maastricht | Postbus 5700 6202 MA Maastricht
+31 (0)43 389 99 99 | postbus@prvlimburg.nl | www.limburg.nl

2109 1334 MAA Grond- en vastgoedrapport 2.0

www.limburg.nl