

**Nota van de Alliantie pleinAIR Maastricht n.a.v. de bespreking
van de jaarrekening 2025 in PS op vrijdag 19 juni 2026**



Verreweg de grootste afwaardering in 2025 - ter waarde van € 19,3 miljoen - betreft MAA. Indien het vliegveld sluit, gaan er volgens de MKBA van de Provincie circa 240 arbeidsplaatsen verloren.

Per behouden arbeidsplaats bedroegen de kosten voor de Provincie dus ruim € 80.000,-. I

De Alliantie vindt MAA maar een dure hobby van de Provincie, op de kap van de Limburgse belastingbetaler.

De Alliantie is benieuwd welke mening de Staten hieromtrent zijn toegedaan.

Gedeputeerde Satijn blijft beweren dat de businesscase gehaald zal worden.

En wel omdat het zich in een doodsstrijd bevindende MAA dit zegt.

Sommigen onder de Statenleden hebben hier vertrouwen in.

Maar de betreffende businesscase is opgesteld zonder enige onderbouwing.

Er is wel een marktonderzoek opgesteld door Neo Observatory, maar de - kritische - uitkomst beviel de Provincie niet en werd dus onder de mat geveegd.

Statenleden, hoe kunt u nu met droge ogen beweren vertrouwen te hebben in een fata morgana, in een hallucinatie, opgesteld op basis van louter wensdenken??!

De businesscase wordt niet gehaald.

Want in de aanvraag van het nieuwe Luchthavenbesluit (LHB) zijn de aangevraagde volumes immers 20% lager dan in de businesscase.

Ook heeft het hoofd commerciële ontwikkeling van MAA onlangs in een interview (met Air Cargo Netherlands op 26 februari 2026) gezegd dat MAA niet meer moet concurreren op volume (met reuzen als Schiphol, Luik of Brussel).

Trouwens, in het Voorontwerp Natuurvergunning waren de beoogde volumes uit de businesscase ook al met 20% verlaagd.

Statenleden, wie houdt nu wie voor de gek?

Er op dit moment is sprake van enige groei in luchtvracht op MAA. Maar die groei wordt grotendeels veroorzaakt door

incidentele zaken als:

- stakingen in België en
- bijzondere weersomstandigheden

en tijdelijke zaken als:

- landingen voor 7 uur 's ochtends en
- een forse toename van B747's.

De laatste twee zijn verboden in het nieuwe LHB.

Dus Statenleden, reken u niet rijk!

Bovendien is European Cargo onlangs failliet verklaard. Zij was verantwoordelijk voor ong. een kwart van de recente toename in vracht.

Maar zelfs indien de huidige groei zich zou voortzetten, dan is er dit jaar een realisatie van de businesscase van nog steeds maar circa 35%.

Overigens verleent MAA gigantische kortingen aan luchtvaart-maatschappijen om hier te komen, (mede) waardoor haar marges minimaal zijn.*

In de jaarrekening 2025 wordt op p. 47 een summier overzicht gegeven van de risico's t.a.v. MAA. De risico's zijn echter aanmerkelijk groter dan GS laat uitschijnen. Het grootste risico - structurele verliezen - is natuurlijk zonneklaar. Daar bovenop komen tal van risico's met een juridisch aspect. Ze worden hieronder puntsgewijs benoemd.

De Alliantie heeft klacht neergelegd bij de Europese Commissie vanwege ongeoorloofde staatsteun van de provincie aan MAA en indirect aan Schiphol. Hierdoor zou Schiphol haar belang zomaar kunnen afstoten met alle gevolgen van dien.

Bij de Raad van State loopt een procedure die kan leiden tot een direct ingaand verbod voor vluchten voor 7.00 uur 's ochtends en/of voor het landen van B747's.

Bij het Gerechtshof in Den Haag loopt een procedure vanwege het uitblijven van een Luchthavenbesluit. Dit is een economisch delict. Omdat er geen zicht is op een LHB kan het Gerechtshof besluiten tot dezelfde maatregelen als hierboven genoemd.

Bij de rechtbank van Maastricht loopt een procedure tegen de Staat der Nederlanden vanwege gebrek aan bescherming tegen vliegoverlast door de overheid. Volgens hoogleraar bestuursrecht Raymond Schlössels van de Universiteit Maastricht maakt deze zaak zeker kans en dan heeft het onvoorzienbare gevolgen voor MAA.

Ook loopt er een procedure omdat de veiligheidszones buiten het luchthaventerrein liggen, hetgeen in strijd is met internationale regels.

Oja, er komt geen Natuurvergunning. Dat stelt de MOB van Johan Vollenbroek** . Daardoor komt er ook geen LHB en ook hierom kan Schiphol haar belang in MAA legitiem afstoten.

Er is klacht ingediend bij de Accountantskamer over de jaarrekening 2024.

Ook wordt een procedure gestart tegen het bestuur van MAA omdat het bestuursverslag niet voldoet aan de eisen van het Burgerlijk Wetboek.

Tot besluit

Statenleden, voor de tweede keer wordt u door gedeputeerde Satijn op brutale wijze gepasseerd. Accepteert u nog langer dat de werking en verantwoordelijkheid van Uw Staten - als hoogste democratische orgaan - op deze onaanvaardbare wijze worden uitgehold cq ontnomen?

*** De landingsgelden voor vliegmaatschappijen** worden jaarlijks gepubliceerd in de 'Airport Charges Agreement'. Voor 2024 (overigens ingaande per 1 april 2024) bedroegen die per passagier € 14,02 en per vertrekkende passagier € 11,49. Met 223.507 passagiers en de helft daarvan vertrekkende passagiers bedroeg de theoretische opbrengst van de landingsgelden € 4.418.000,-. De werkelijke totale opbrengst van de landingsgelden bedroeg echter slechts € 2.698.000,- en dit is inclusief de opbrengst van de landingsgelden voor vrachttoestellen en klein verkeer. Een verduidelijkende vraag werd voorgelegd aan MAA maar de luchthaven wenste er niet op te reageren.

Conclusie: MAA biedt gigantische kortingen om haar onaantrekkelijkheid voor luchtverkeer te compenseren. De aandacht voor de zogenaamde snelle afhandeling verhuult de overbodigheid van de luchthaven. De markt wil MAA niet.

****Belangrijkste reden voor het uitblijven van een Natuurvergunning:** "Sinds de zogenaamde Rendac-uitspraak kun je niet meer zomaar intern salderen. Vroeger mocht je project door als de uitstoot lager was dan het project in de referentietoestemming. Dat is niet meer het geval. Zolang je project wijzigt, heb je een vergunning nodig. In die vergunning moet worden onderbouwd waarom de oude stikstofruimte voor de wijziging mag worden ingezet, en waarom het niet nodig is dat die oude ruimte aan de natuur ten goede komt. MAA is meermaals ingrijpend van opzet gewijzigd. Het type vluchten is veranderd, de baan is aangepast en de vliegroutes zijn aangepast. Dat is een aantal flinke wijzigingen waardoor die nieuwe uitspraak van toepassing is."

Overigens moet voor een nieuw LHB een MER-rapport worden opgeleverd. Dat zou in Q4 vorig jaar gebeuren, is uitgesteld naar Q1 van dit jaar, maar nu, half juni, blijkt het nog steeds niet te zijn ingediend.

Namens de Alliantie pleinAIR Maastricht,
Paul Sprangers, bestuurslid.