

Bericht voor GS en PS,

De Derde Voortgangsrapportage over MAA, die behandeld wordt in de vergadering van ESA op 4-9-26 geeft informatie tot 1-1-26. Op het openbaar deel van het zogenaamde dashboard is de informatie actueler, maar bijvoorbeeld de vervoerscijfers zijn alleen grafisch weergegeven en dan nog zodanig dat niet beoordeeld kan worden of het aantal passagiers en tonnen vracht daalt of stijgt in de eerste helft van 2026.

Het aantal passagiers daalt sinds 2022 en de daling gaat tot nu toe door.

Vanuit een zeer laag niveau in 2024 is de hoeveelheid vracht wel gaan stijgen, maar die stijging is na maart 2026 weer overgegaan in een daling. Zie grafiek 5 op pagina 7 van bijgevoegde notitie. **Volgens de cijfers van het CBS was de hoeveelheid vracht in juli van dit jaar 20% lager dan in juli vorig jaar en 59% lager dan de top in maart 2026. In augustus waren er een kwart minder vrachtluchten dan in juli en zal de daling van de hoeveelheid vracht voortgezet zijn.**

Voor de ontwikkeling van het aantal vrachtluchten wordt verwezen naar <https://maa-monitor.nl/jaar2026.php>

Er is ons geen enkele aanwijzing bekend die erop wijst dat de vervoerscijfers op MAA weer gaan stijgen behalve de tijdelijk hogere aantallen passagiers in de maanden dat vliegveld Eindhoven gesloten is in 2027.

De realisatie van het volume van de omzet (passagiers en vracht samen) is altijd minder dan een derde van verwachting in het businessplan van 2022 gebleven. Waarschijnlijk wordt de realisatie in 2026 ongeveer een kwart van de verwachting.

Vervoerscijfers MAA: realisatie in % verwachting businessplan

	2023	2024	2025	Aug. 2025- juli 2026	Raming 2026
Passagiers	69%	56%	32%	30%	28%
Vracht	23%	19%	24%	27%	24%
WLU	32%	26%	26%	28%	25%

WLU: volume van de omzet: Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht

Bron realisatie: CBS en MAA.

2026 is geraamd op basis van nu beschikbare informatie.

Verder is in de notitie in de bijlage in hoofdstuk 11 op pagina 27 en volgende vermeld welke procedures lopen rond het vliegveld. Daaruit blijkt onder andere het volgende.

Op 24-11-26 is opnieuw een zitting van de Raad van State omdat er nog steeds geen luchthavenbesluit is.

Op 7-10-26 is er een zitting van het Gerechtshof in Den Haag omdat er geen natuurvergunning is. Dat is een economisch delict.

Er ligt een klacht bij de Europese Commissie vanwege ongeoorloofde staatssteun.

Sinds medio 2014 is 144 miljoen euro belastinggeld in het vliegveld gestopt. (Zie hoofdstuk 8 op pagina 20 van notitie in bijlage.) Hoeveel subsidie dit per periode, per vliegtuig en per passagier is, vindt u in de tweede bijlage. De belastingbetaler mag echter niet weten hoe het nu financieel met het vliegveld gaat. De jaarrekening over 2025 is immers tot op heden nog niet bij de Kamer van Koophandel gedeponneerd.

Ook ten aanzien van aantal passagiers en tonnen vracht staan op de website van MAA geen cijfers van 2025. De cijfers van 2024 zijn overigens zeer vreemd.

Vervoerscijfers MAA 2024

	Aantal passagiers	Tonnen vracht
31-8-26 om 19:00 uur		
https://www.maa.nl/over-ons/	228.359	38.132
https://www.maa.nl/over-ons/cijfers//	230.932	29.448
CBS	223.507	29.448

Kennelijk heeft de “omgevingsbewuste” luchthaven geen enkele boodschap aan het goed en actueel informeren van de omgeving en de belastingbetaler.

Conclusie

Het dossier MAA is een puinhoop.

Dit wordt goed samengevat in de kop van een artikel van Schipholwatch:
<https://schipholwatch.nl/2026/08/23/gedeputeerde-satijn-verspeelt-met-maa-het-vertrouwen-van-provinciale-staten/>

Wij mogen ervan uitgaan dat onze volksvertegenwoordigers de belangen van de Limburger behartigen.

PS

De notitie in de bijlage staat ook op internet en wordt daar geactualiseerd zodra nieuwe cijfers beschikbaar zijn. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf>

Met vriendelijke groeten,
namens de Alliantie pleinAIR Maastricht
Wim Derks
Secretaris/Penningmeester van
Alliantie en van Stichting GUVB

Ontwikkeling omzet MAA en andere aspecten van de luchthaven

2 september 2026; alliantie@pleinairmaastricht.nl



Samenvatting

Businessplan MAA van 2022 volstrekt onhaalbaar gezien vervoerscijfers en (juridische) procedures

Het businessplan uit 2022 heeft geen relatie met de werkelijkheid. De realisatie van het volume van de omzet (passagiers en vracht samen) is altijd minder dan een derde van verwachting gebleven. Zie tabel hiernaast.

Zonder extra subsidie is er in 2026 voor het vierde achtereenvolgende jaar sprake van een groot verlies.

Begin januari 2026 heeft MAA een luchthavenbesluit (exploitatievergunning) aangevraagd waarbij uitgegaan wordt van de vervoerscijfers van 2025 uit het businessplan en niet van de hogere cijfers voor 2030. Kennelijk acht ook MAA zelf het businessplan onhaalbaar.

Omdat er vooralsnog geen uitzicht is op een luchthavenbesluit, loopt een tweede procedure bij de Raad van State. Daarin worden voorlopige voorzieningen gevraagd die omwonenden beter beschermen, doordat activiteiten van MAA beperkt worden.

Er is geen natuurvergunning. Dit is een economisch delict. Hierover loopt een procedure bij het Gerechtshof Den Haag. Omdat er geen uitzicht is op een natuurvergunning zou dit kunnen leiden tot het stilleggen van de activiteiten van MAA en de terugtrekking van Schiphol.

Vervoerscijfers MAA: realisatie in % verwachting businessplan

	2023	2024	2025	aug. 2025- juli 2026	Raming 2026
Passagiers	69%	56%	32%	30%	28%
Vracht	23%	19%	24%	27%	24%
WLU	32%	26%	26%	28%	25%

WLU: volume van de omzet: Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht
Bron realisatie: CBS en MAA.
2026 is geraamd op basis van nu beschikbare informatie.

Er is onrechtmatige overlast van taxiënde vliegtuigen. Hiervoor is de Staat der Nederlanden gedagvaard.

De veiligheidszone ligt buiten het luchthaventerrein. Dit is in strijd met internationale regels. Hierover lopen handhavingsprocedures.

Er ligt een klacht bij de Europese Commissie vanwege ongeoorloofde staatssteun. Dit kan grote financiële consequenties hebben voor MAA en Schiphol.

Deze notitie staat op <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf> en wordt daar regelmatig geactualiseerd. De eerste vier pagina's zitten in een apart bestand: <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Samenvatting-ontwikkeling-omzet-MAA.pdf>

Dalend aantal passagiers

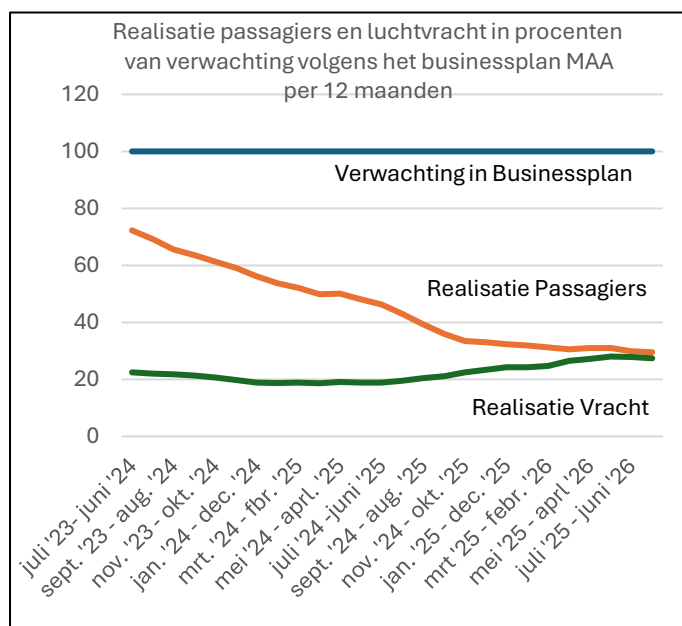
- Dalend aantal passagiers sinds 2022, terwijl er op andere luchthavens groei is en er groei zou zijn volgens het businessplan uit 2022. De daling gaat tot nu toe door.
- Het aantal is inmiddels gedaald naar 30% van verwachting in businessplan.
- Het aantal is op weg naar het laagste niveau in meer dan een kwart eeuw (afgezien van de CORONA-periode).

Luchtvracht historisch laag

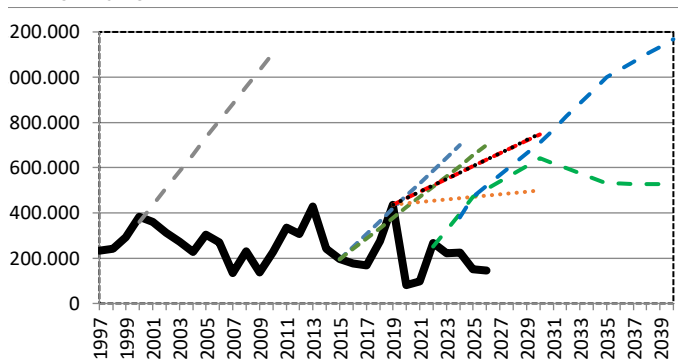
- Hoeveelheid luchtvracht in 2024 lager dan ooit in de afgelopen 25 jaar.
- Hoeveelheid is nu slechts 27% van verwachting volgens het businessplan.
- In 2025 is een groei begonnen mede als gevolg van uitwijkers van andere luchthavens. Sinds maart 2026 is de hoeveelheid vracht weer aan het dalen. Het noodzakelijk geachte gebruik van de volledige baan is op zijn vroegst vanaf eind 2027 toegestaan.

Volume van de omzet

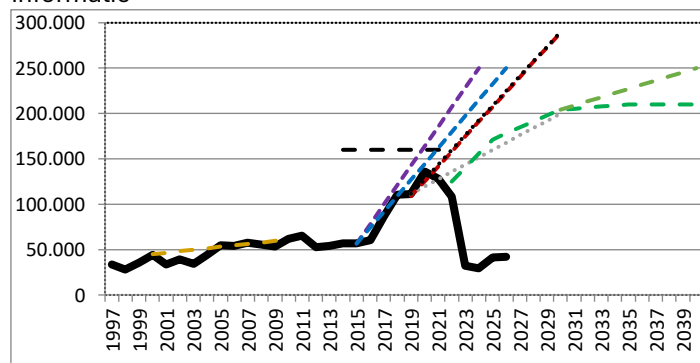
Het volume van de omzet van vracht en passagiers samen (uitgedrukt in WLU's: Work Load Unit) is meer dan 25 jaar nooit zo laag geweest als in 2024. In 2025 is het volume van de omzet wat minder laag gaan worden, maar is nu nog steeds maar 28% van de verwachting in het businessplan.



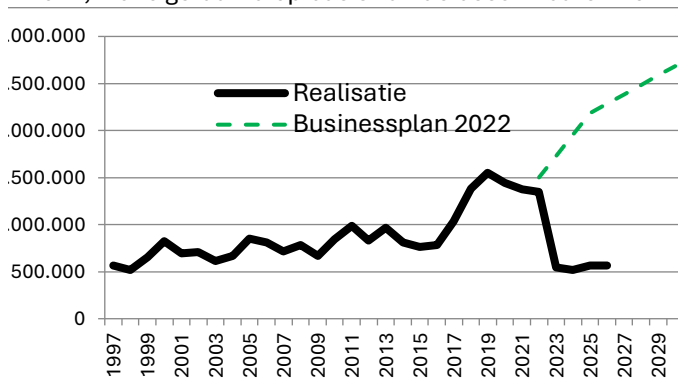
Aantal passagiers MAA: realisatie sinds 1997 en diverse prognoses; 2026 geraamd op basis van de beschikbare informatie



Tonnen luchtvracht MAA: realisatie sinds 1997 en diverse prognoses; 2026 geraamd op basis van de beschikbare informatie



Work Load Units (WLU): aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht sinds 1997, realisatie en businessplan 2022; 2026 geraamd op basis van de beschikbare informatie



Businessplan volledig achterhaald

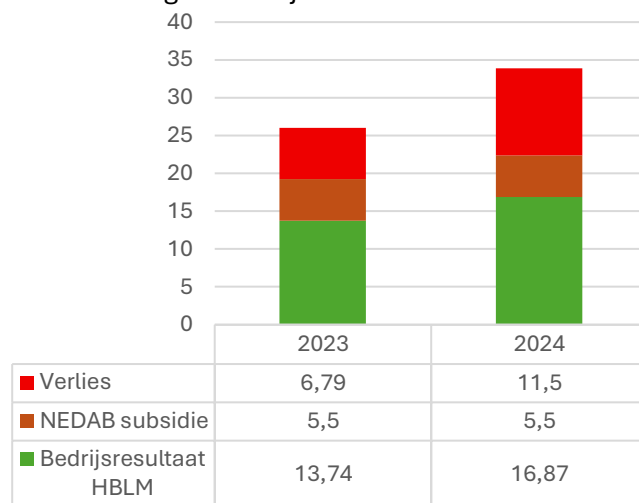
Alle prognoses voor de vervoerscijfers bij MAA waren altijd veel te hoog. Zo ook de verwachtingen in het Businessplan van 2022, dat inmiddels geen enkele relatie meer heeft met de werkelijkheid.

In 2025 voor derde achtereenvolgende jaar groot verlies

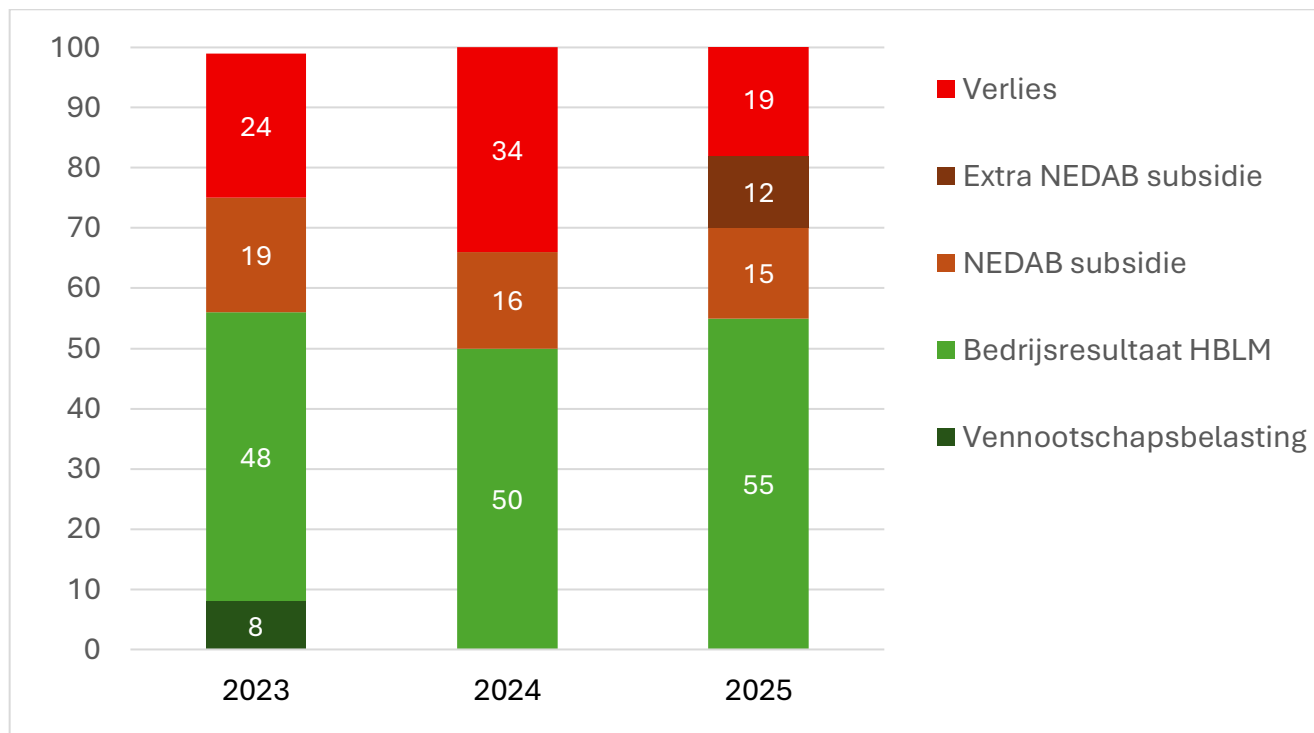
In 2023 was het netto bedrijfsresultaat voor belasting **min 9,1** miljoen euro, na belastingen **min 6,8** miljoen euro. In 2024 is het netto bedrijfsresultaat verder gedaald naar **min 11,5** miljoen. Het ziet er tot nu toe niet naar uit dat 2025 een beter resultaat zal opleveren zonder extra subsidie van de Provincie.

In onderstaande grafiek is ook een raming voor 2025 in beeld gebracht. Het volume van de omzet (het aantal WLU's, passagiers en vracht samen) wordt in 2025 zeer waarschijnlijk ongeveer evenveel als in 2024. Eigen inkomsten van HBLM blijven zeer waarschijnlijk opnieuw beperkt tot ongeveer de helft van de kosten. Het verlies wordt in 2025 wel minder dan in 2024 omdat dan extra NEDAB-subsidie wordt uitbetaald: 4,3 miljoen van de 10,9 miljoen inhaal NEDAB, die bedoeld was voor achterstallig onderhoud. Volgens het besluit van Provinciale Staten was die 10,9 miljoen bedoeld als bijdrage in de financiering van de baanrenovatie. Vrijwel zeker is hier sprake van ongeoorloofde overheidssteun.

Financiële gegevens HBLM, de holding van MAA en MAABI. bedragen in miljoenen euro's



Financiële gegevens HBLM, de holding van MAA en MAABI, in procenten van totale bedrijfslasten plus netto rentelasten. Bron: De cijfers van 2023 en 2024 zijn op basis van het Jaarverslag 2024. Zie tabel 1. De cijfers van 2025 zijn geraamd op basis van nu beschikbare informatie.



Per jaar 12,5 miljoen euro gemeenschapsgeld naar MAA

Hoewel MAA voor zakelijk personenverkeer geen betekenis heeft (er zijn geen relevante lijnverbindingen en er worden vrijwel alleen maar toeristen weggebracht naar verre bestemmingen en slechts een paar procent van de Limburgers maakt gebruik van MAA), hoewel MAA voor de luchtvracht nauwelijks regionale betekenis heeft (slechts een achtste van de luchtvracht is bestemd voor de regio en er zijn genoeg luchthavens voor vracht in de omgeving), hoewel de regio beter af als MAA sluit volgens een Maatschappelijk Kosten Batenanalyse (MKBA) in opdracht van de Provincie zélf, is er sinds medio 2014 gemiddeld per jaar 12,5 miljoen euro gemeenschapsgeld naar MAA

gegaan. Dat is 1 miljoen euro per maand. Het totaal is opgelopen naar 144 miljoen euro.

Naast deze subsidie van de regionale overheid is er de algemene “subsidie” voor de luchtvaart: geen accijns op kerosine en geen BTW op vliegtickets.

Aantrekkelijke invulling luchthaventerrein na sluiting MAA

Er liggen plannen klaar voor een aantrekkelijke invulling van het luchthaventerrein die wel een positieve betekenis hebben voor de regio, economisch, financieel en maatschappelijk.

Voor een nadere toelichting van bovenstaande wordt verwezen naar het vervolg van deze notitie.

Inhoud

Vooraf	4
1. Omvang MAA en andere luchthavens	5
2. Recente ontwikkeling MAA en andere luchthavens	6
3. Recente realisatie ten opzichte van verwachting bij MAA	8
4. Realisatie en prognoses sinds 1997	9
5. Omzet en financiën	12
6. Gegoochel met cijfers	15
7. Tabellen	17
Tabel 1 Vervoerscijfers en financiële cijfers MAA	17
Tabel 2 Passagiers en luchtvracht bij luchthavens van nationaal belang	18
Tabel 3 Gegoochel met cijfers MAA	19
8. Gemeenschapsgeld naar MAA	20
9. Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)	25
10. Alternatieve invulling luchthaventerrein	26
11. Procedures	27

Vooraf

Het laatste normale jaar voor de coronacrisis was 2019. Dat was een topjaar voor de luchtvaart en voor MAA. Daarom wordt in het navolgende de huidige omvang en de actuele ontwikkeling van het aantal passagiers en tonnen luchtvracht vergeleken met 2019.

In mei en juni 2023 was Maastricht Aachen Airport (MAA) tijdelijk dicht vanwege de renovatie van de baan. Voor een goed beeld wordt daarom de actuele ontwikkeling in beeld gebracht met ingang van juli 2023, dus vanaf het einde van de tijdelijke sluiting.

In de eerste zes paragrafen zijn grafieken opgenomen over de vervoerscijfers met concluderende teksten. De achterliggende cijfers staan voor een deel in de tabellen in paragraaf 7.

1 Omvang MAA en andere luchthavens

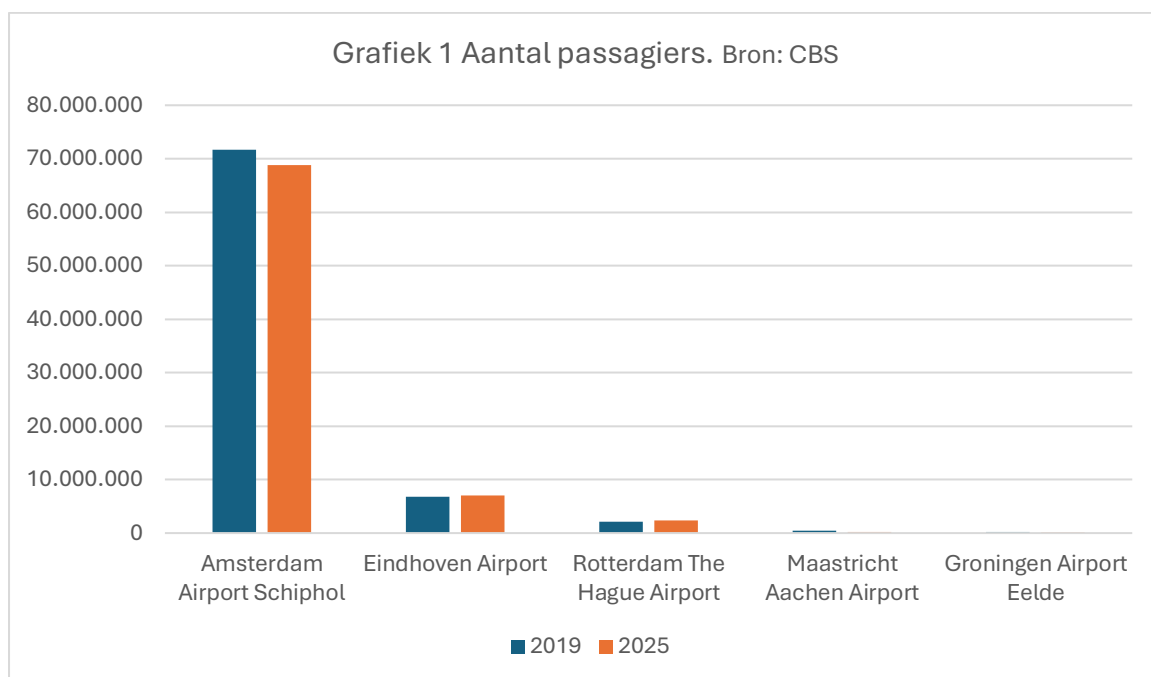
1a Passagiers

Grafiek 1, Tabel 2

In 2019 vervoerde MAA 0,5% van het aantal passagiers in Nederland. Dat is gezakt naar 0,2% in de afgelopen 12 maanden.

Afgelopen 12 maanden ten opzichte van 2019:

Schiphol	-4%
Eindhoven	+6%
Rotterdam	+16%
Maastricht	-66%



1 b Luchtvracht

Grafiek 2, Tabel 2

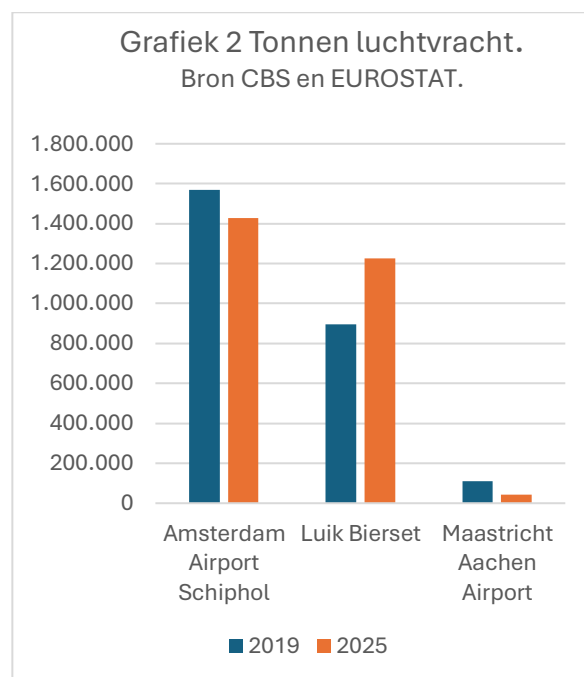
In Nederland zijn twee luchthavens waar luchtvracht vervoerd wordt namelijk Schiphol en MAA.

In 2019 vervoerde MAA 7% van de hoeveelheid vracht in Nederland. Dat is gezakt naar 3%.

In 2019 was de hoeveelheid vracht op MAA gelijk aan 12% van de hoeveelheid op het nabij gelegen Luik Bierset. Dat is inmiddels gezakt naar 3%.

De afgelopen 12 maanden ten opzichte van 2019:

Schiphol	-7%
Luik Bierset	+37%
Maastricht	-57%



2 Recente ontwikkeling MAA en andere luchthavens

2a Passagiers

Grafiek 3

De top van het jaarlijks aantal vervoerde passagiers bij MAA zit in de zomer. Die top daalt sterk sinds 2019.

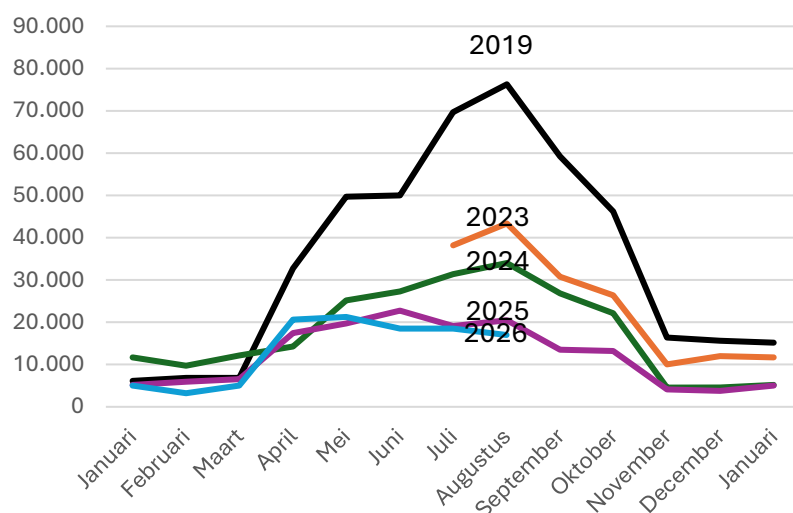
In 2025 zijn Corendon en Ryanair na het zomerseizoen vertrokken van MAA. De komst van Wizz Air zal de daling op den duur waarschijnlijk beperken. De verwachtingen van Wizz Air worden echter voortdurend naar beneden bijgesteld. Zie verder paragraaf 4a.

Grafiek 4, Tabel 2

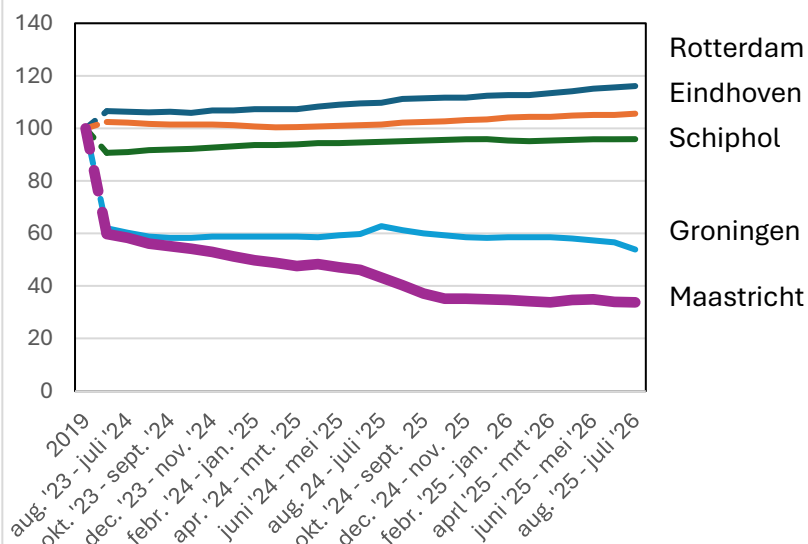
Het aantal passagiers bij Rotterdam en Eindhoven is licht stijgend en is boven het niveau van 2019. Bij Schiphol is er sprake van een groei richting het niveau van 2019. Groningen ligt nog 46% onder 2019. Het aantal passagiers bij MAA daalt en is de afgelopen 12 maanden inmiddels ongeveer 66% lager dan het aantal in 2019.

Grafiek 3 Aantal passagiers per maand MAA.

Bron CBS. Laatste maanden zijn geraamd op basis van het aantal passagiersvluchten.



Grafiek 4 Aantal passagiers per 12 maanden, 2019=100. Bron CBS.



2b Luchtvracht

Grafiek 5

De hoeveelheid luchtvracht is historisch gezien zeer gering. Met ingang van medio 2025 is het niveau echter wel hoger dan het jaar ervoor, mede als gevolg van uitgeweken vluchten van elders. Na maart 2026 is de hoeveelheid echter weer gaan dalen en is inmiddels gezakt onder het niveau van 2025.

Volgens de cijfers van het CBS was de hoeveelheid vracht in juli van dit jaar 20% lager dan in juli vorig jaar en 59% lager dan de top in maart 2026.

In augustus waren er een kwart minder vrachtluchten dan in juli. De daling van de hoeveelheid vracht zal zich dus voortgezet hebben in augustus.

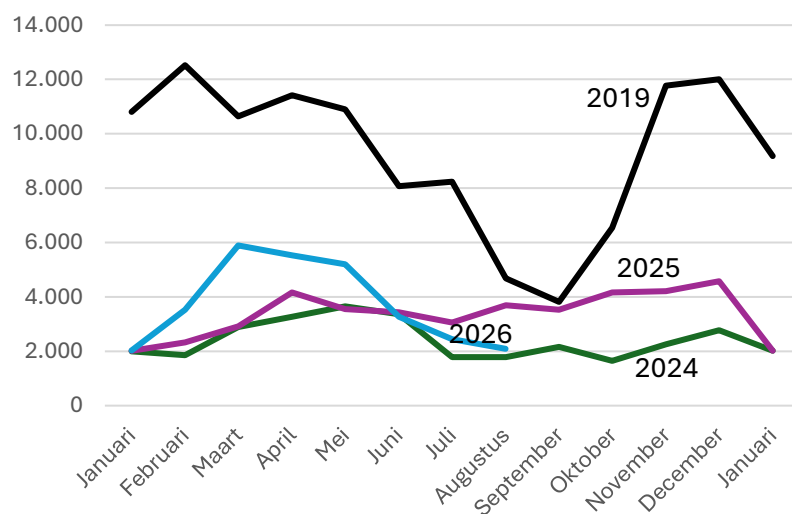
Grafiek 6, Tabel 2

Op jaarbasis ligt de hoeveelheid vracht bij Schiphol ongeveer 4% onder het niveau van 2019.

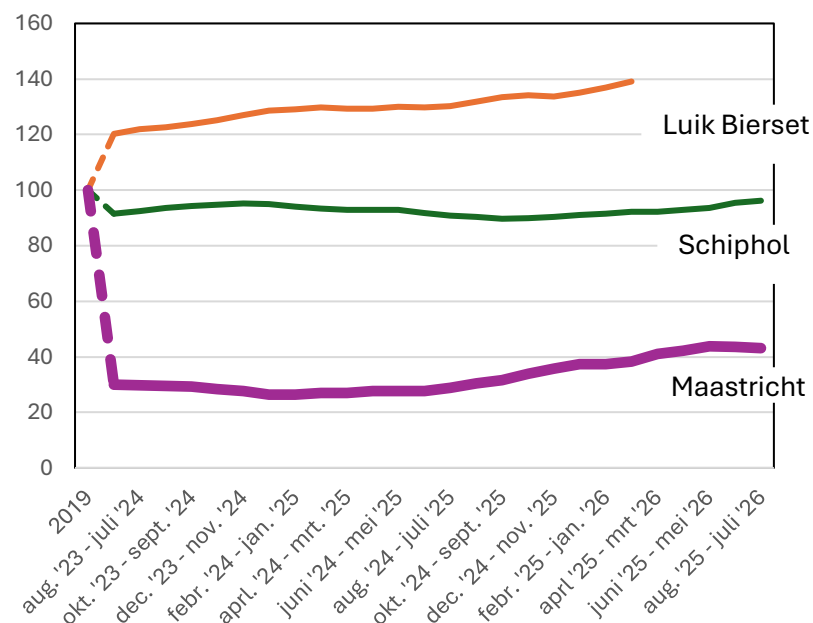
Bij MAA is de hoeveelheid vracht ongeveer 57% lager dan in 2019, maar is wel minder laag geworden.

Bij Luik Bierset groeit de vracht duidelijk en is inmiddels 39% meer dan in 2019.

Grafiek 5 Tonnen luchtvracht per maand MAA.
Bron CBS. Laatste maanden zijn geraamd op basis van het aantal vrachtluchten.



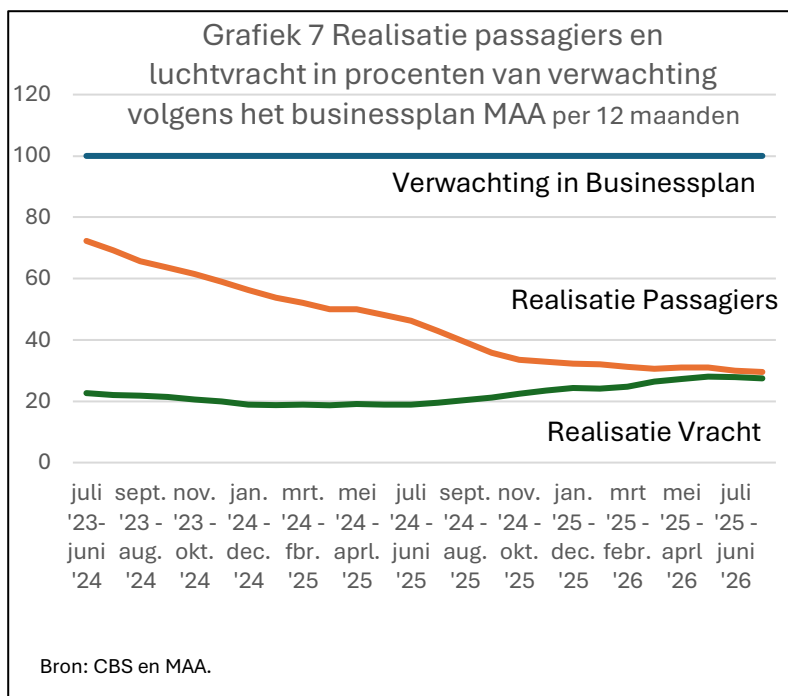
Grafiek 6 Tonnen luchtvracht per 12 maanden,
2019=100. Bron CBS en EUROSTAT.



3 Recente realisatie ten opzichte van verwachting bij MAA

Grafiek 7, Tabel 1

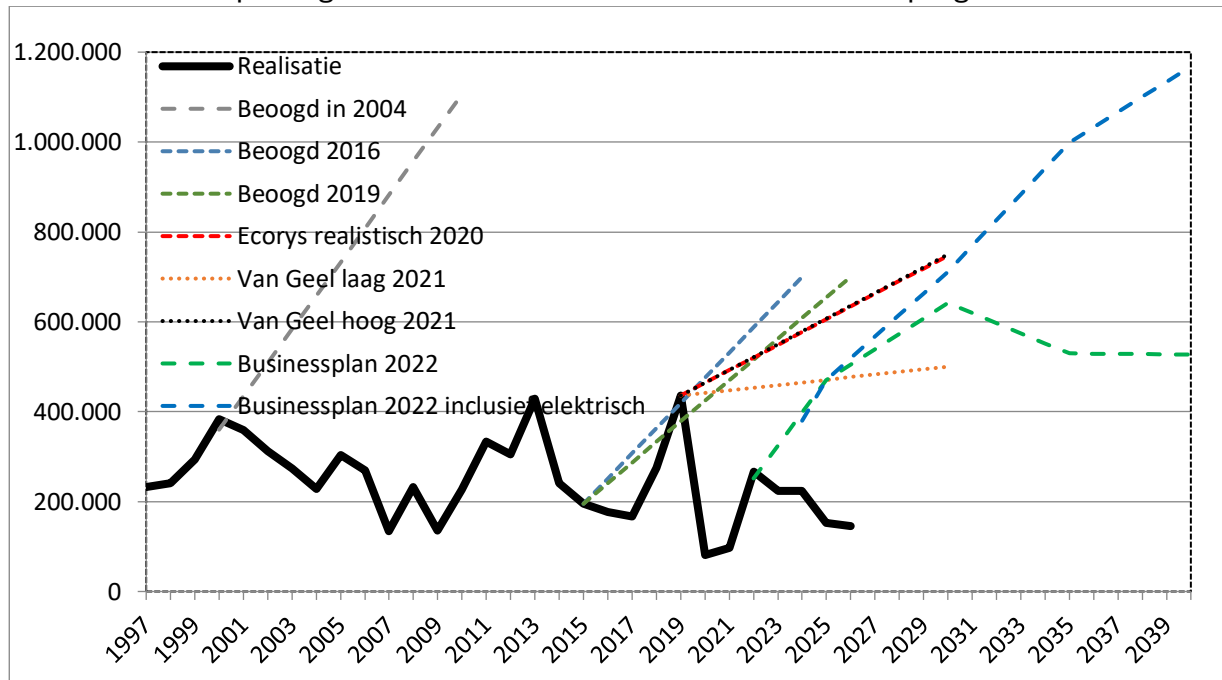
Het aantal passagiers op MAA blijft steeds verder achter bij de verwachting in het businessplan uit 2022. Inmiddels is het aantal passagiers gedaald tot ongeveer 30% van de verwachting. De hoeveelheid luchtvracht is in 2024 zelfs gedaald naar 19% van de verwachting. Inmiddels is de hoeveelheid gestegen naar ongeveer 28% van de verwachting in het businessplan. De vraag is of die groei doorzet, omdat voorlopig de volledige lengte van de baan nog niet beschikbaar is. In juni en zeer waarschijnlijk ook in juli 2026 is het niveau niet meer hoger dan een jaar geleden.



4 Realisatie en prognoses sinds 1997

4a Passagiers

Grafiek 8 Aantal passagiers MAA: realisatie sinds 1997 en diverse prognoses



Bron realisatie: CBS.

Het aantal voor 2026 is geraamd op basis van beschikbare informatie.

Grafiek 8, Tabel 1

Sinds 2022 is er een dalende trend in het aantal passagiers bij MAA, terwijl op ander luchthavens het aantal groeit. Het aantal passagiers in 2024 was ongeveer evenveel als in 2023 een jaar eerder, terwijl in 2023 de baan bijna twee maanden dicht was voor renovatie. In 2025 was het aantal passagiers 32% lager dan in 2024 voornamelijk als gevolg van het vertrek van Corendon en Ryanair. De komst van Wizz Air zal de daling op den duur waarschijnlijk temperen. De verwachtingen van Wizz Air worden echter voortdurend naar beneden bijgesteld. In oktober 2025 werd medegedeeld dat er 7 bestemmingen zouden komen, waarvan 2 met ingang van oktober. Een aantal dagen later kwam het bericht dat het 6 bestemmingen werden, waarvan de eerste met ingang van december. Eind januari 2026 waren er nog maar 4 bestemmingen over van de 7. Tuzla in Bosnië is inderdaad in december gestart. De andere 3 bestemmingen zijn in maart begonnen, waarvan er een (Katowice in Polen) in september weer stopt.

Afgezien van de Corona-periode was in de afgelopen 30 jaar het aantal passagiers het laagste in 2007 met een aantal 135.000. Inmiddels is het aantal op MAA in de afgelopen 12 maanden al gedaald naar ongeveer 145.000.

Alle prognoses tot nu waren veel te optimistisch. De verwachtingen in het businessplan van 2022 passen volledig in die traditie.

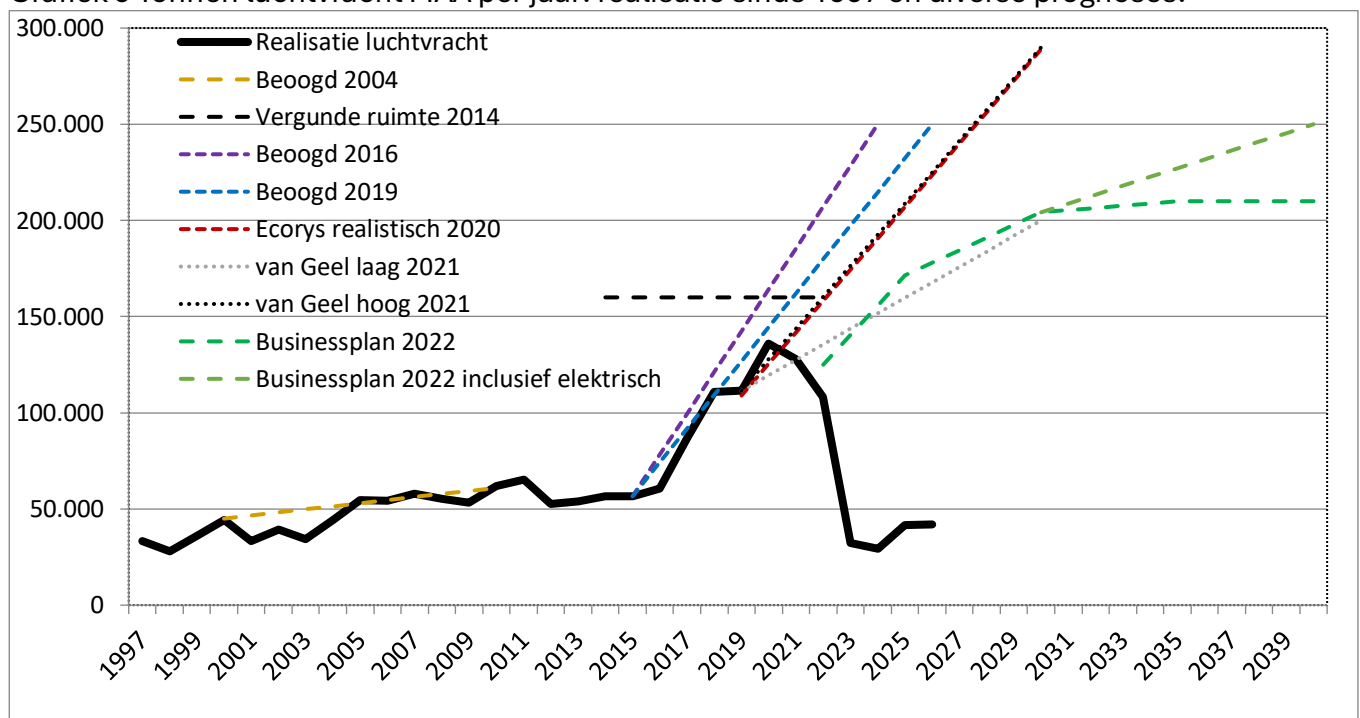
Voor zover bekend is er nog nooit een objectief en degelijk onderbouwd marktonderzoek uitgevoerd naar het passagiersvervoer op MAA.

Volgens de verwachting in het businessplan uit 2022 loopt het aantal passagiers in 2030 op naar 711.288, waarvan 69.423 elektrisch vervoerd. In de stukken voor aanvraag Luchthavenbesluit blijft het aantal passagiers echter beperkt tot 470.239, het aantal dat in het businessplan verwacht wordt voor 2025, inclusief 200 elektrisch. Elektrisch vliegen is bij de aanvraag Luchthavenbesluit echter niet aan de orde.

Op de website van MAA staan andere cijfers van het aantal passagiers dan de cijfers van het CBS, namelijk inclusief general aviation. Van deze cijfers zijn geen jaarreeksen beschikbaar, waardoor de ontwikkeling niet gevolgd kan worden, en ze zijn niet te vergelijken met de cijfers van andere vliegvelden. Ook in het businessplan waren de cijfers niet inclusief general aviation. Zie verder paragraaf 6: Gegoochel met cijfers.

4b Luchtvracht

Grafiek 9 Tonnen luchtvracht MAA per jaar: realisatie sinds 1997 en diverse prognoses.



Bronnen: Realisatie: CBS.

Het aantal voor 2026 is geraamd op basis van beschikbare informatie.

Grafiek 9, Tabel 1

In de afgelopen 30 jaar was de hoeveelheid vracht het laagste in 1998 met een hoeveelheid van 28.000 ton. In 2024 was de hoeveelheid vracht bijna even laag (29.449 ton). In 2025 was de vracht minder laag, mede als gevolg van stakingen in België, waardoor vliegmaatschappijen uitweken naar MAA. Sinds maart 2026 daalt de hoeveelheid vracht weer. Waarschijnlijk wordt de hoeveelheid in geheel 2026 niet of nauwelijks hoger dan 2025.

Volgens de verwachting in het businessplan uit 2022 zou het aantal tonnen luchtvracht in 2030 op moeten lopen naar 204.230. In de stukken ten behoeve van de aanvraag Luchthavenbesluit blijft de vergunde ruimte echter beperkt tot 171.424 ton, het aantal dat in het businessplan verwacht wordt voor 2025. Elektrisch vliegen is hierbij niet aan de orde. In een interview met directeur Meijs in dagblad De Limburger van 8 februari 2025 noemt hij echter een aantal van ongeveer 200.000 ton in 2030.

MAA is zo klein, onder meer omdat er weinig luchtvracht wordt aangeboden

Alle prognoses uit het verleden tot nu waren veel te optimistisch. De verwachtingen in het Businessplan van 2022 passen volledig in deze traditie.

Voor zover bekend is er in opdracht van de Provincie of MAA nog nooit een objectief en degelijk onderbouwd marktonderzoek uitgevoerd naar de luchtvracht op MAA.

In opdracht van de Alliantie pleinAIR Maastricht heeft NEO Observatory in mei 2024 hier wél een marktonderzoek uitgevoerd: <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Marktonderzoek-luchtvracht-MAA-21052024-NEO-WM.pdf> In februari 2025 is dat onderzoek geactualiseerd: <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Staat-van-MAA-7-2-25.pdf>

Uit dit onderzoek van NEO Observatory over de marktpositie van luchtvracht bij MAA komt een zeer negatief beeld naar voren.

Er is alleen al het gegeven dat MAA heel klein is, onder meer omdat hier te weinig luchtvracht aangeboden wordt om vrachtvliegtuigen weer volgeladen te laten vertrekken. Dit geeft structureel een kostennadeel ten opzichte van grote luchthavens.

De hoeveelheid geladen vracht is bij MAA minder dan de helft van de hoeveelheid geloste vracht: 73% gelost en 27% geladen. Bij Schiphol en Bierset (Luik) wordt ongeveer evenveel vracht geladen als gelost.

Bovendien blijkt dat de hoeveelheid vracht per vlucht de afgelopen jaren is afgenomen.

Bovenstaande analyse van vervoerseconoom Walter Manshanden dat MAA te klein is om te overleven wordt bevestigd door Henk Benjamins, voormalige CEO van de logistieke ondernemer Frans Maas uit Venlo en voormalig voorzitter van de Limburgse Werkgeversvereniging (LWV). “aanbod van bestemmingen en carriers ontbreekt in Maastricht.” Zie <https://www.limburger.nl/opinie/stop-met-luisteren-naar-gedeputeerde-satijn-een-rendabel-maastricht-aachen-airport-is-een-illusie/157553315.html> of <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/23-6-26-De-Limburger-Stop-met-luisteren.pdf>

Het voor luchtvracht noodzakelijk geachte volledig gebruik van de 2.750 meter van de baan laat lang op zich wachten en komt er wellicht niet

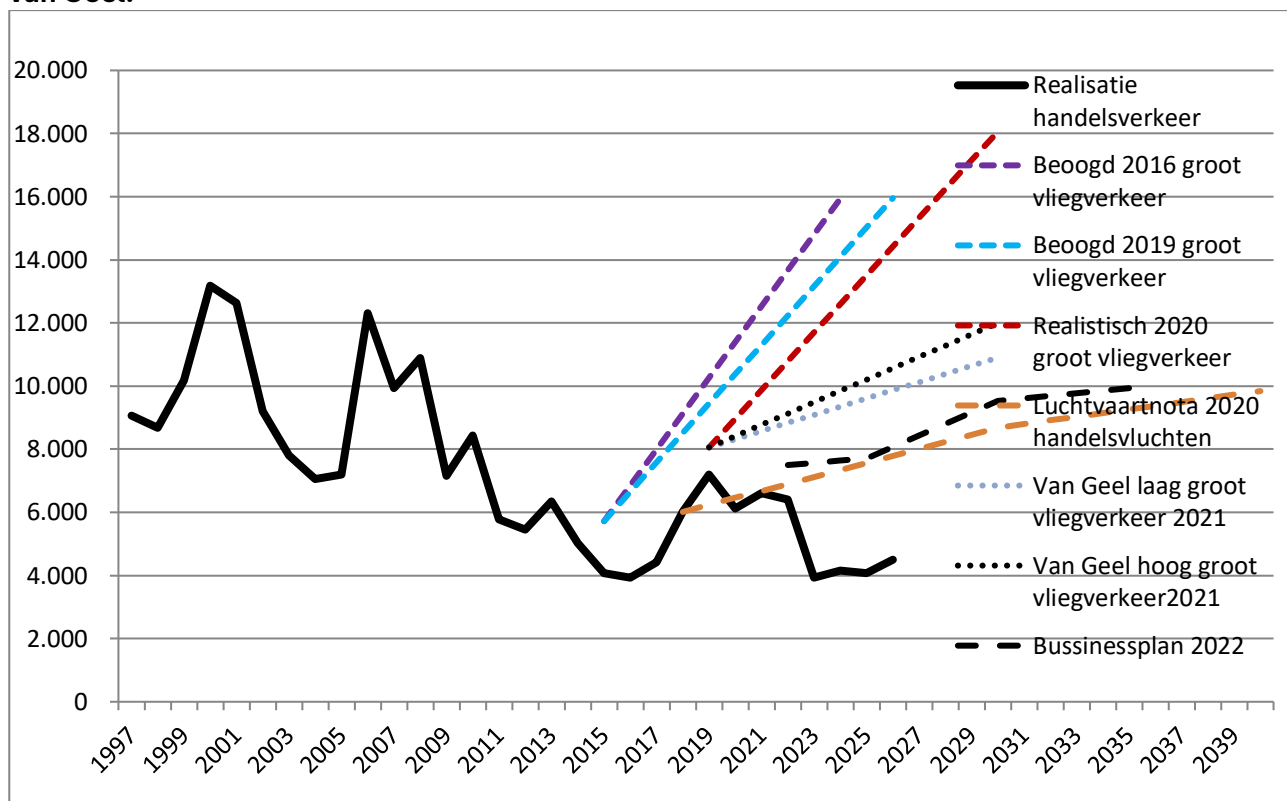
In het Luchthavenbesluit (exploitatievergunning) zou geregeld moeten worden dat de baan volledig gebruikt mag worden. Dat Luchthavenbesluit komt volgens de Minister op zijn vroegst in 2027, maar mogelijk pas in de loop van 2028. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/1-8-25-Verweerschrift-IenW.pdf>. Onlangs is echter er een

Handhavingsverzoek naar ILT verstuurd en een brief naar de minister over de veiligheidszones die gedeeltelijk buiten het luchthaventerrein liggen. Wellicht wordt het daardoor onmogelijk om de baan volledig te gebruiken. Dit dan tot frustratie van de inmiddels voormalige CEO van MAA die t.b.v. het alsnog realiseren van de geprognostiseerde volumes uit de businesscase zijn zinnen had gezet op de ingebruikname van de volledige start- en landingsbaan. Verdere toelichting: <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Persbericht-veiligheidszone-MAA-6-3-25.pdf>

5 Omzet en financiën

Een indicatie voor het totaal van commerciële activiteiten op MAA is het aantal handelsvluchten. Dat aantal is in 2025 gedaald naar een historisch laag niveau (grafiek 10).

Grafiek 10 Vliegtuigbewegingen sinds 1997 van handelsvluchten realisatie en voorkeurstrategie uit Luchtvaartnota. Van groot vliegverkeer is gegeven: beoogd, vergund, “realistisch” en advies van Geel.



Bron:

- Realisatie handelsvluchten: CBS. 2026 is geraamd op basis van beschikbare informatie.
- Beoogd 2019: MAA, *Position Paper, Luchtvaartnota 2020-2050*, september 2019
- Realistisch 2020 groot vliegverkeer: Ecorys, *Economische betekenis Maastricht Aachen Airport, Eindrapport*, 24 november 2020; raming van daarbij horende groot vliegverkeer: Leo Bus, NEO Observatory, *Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse, Beleidsalternatieven Maastricht Aachen Airport*, 17 december 2020
- Luchtvaartnota 2020 handelsvluchten: *PlanMER Luchtvaartnota*, 8 april 2020, Voorkeursstrategie: beperking door klimaat in 2030, beperking door geluid in 2050
- Pieter van Geel, *Op zoek naar verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021-2030*, januari 2021
- Maastricht Aachen Airport, *Businessplan, Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven*, 2022

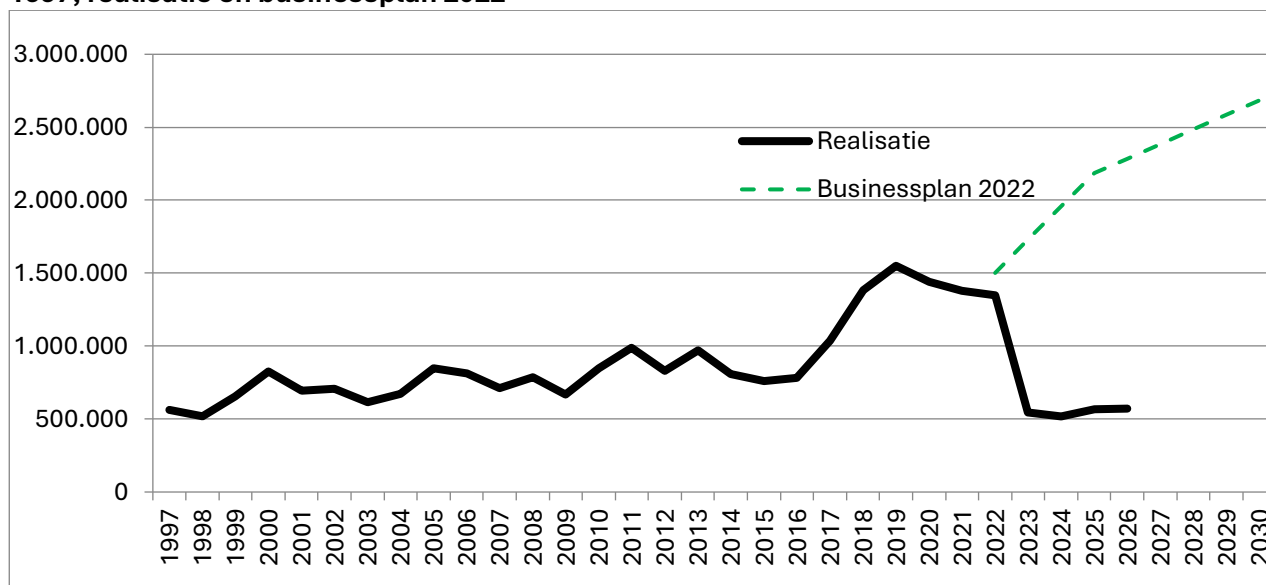
Het totaal van vervoersactiviteiten op een luchthaven kan uitgedrukt worden in Work Load Units (WLU). Één WLU staat voor één passagier of een tiende ton vracht (100 kg). Het aantal WLU's in een bepaald jaar is dus gelijk aan het aantal passagiers plus tien maal het aantal tonnen vracht. Door met WLU's te rekenen kan de bedrijvigheid van de passagiers- en vrachtafdeling van het vliegveld samen worden bekeken. Het aantal WLU's zou het volume van de omzet genoemd kunnen worden.

In grafiek 11 is de ontwikkeling van het aantal WLU's sinds 1997 in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat het aantal WLU's in 1998 relatief gering was (520.600). Fluctuerend is het aantal

daarna verdrievoudigd naar een top van 1.550.500 in 2019, het laatste jaar voor de corona. Tijdens corona daalde het aantal passagiers, maar steeg de vracht, waardoor het aantal WLU's redelijk op peil bleef. Van 2022 naar 2023 daalde het aantal WLU's echter met 60%. Deze daling kan slechts voor een deel verklaard worden door de tijdelijke sluiting in 2023 ten behoeve van de baanrenovatie. Ook in 2024 herstelde het volume van de omzet zich niet. Het aantal WLU's daalde zelfs nog eens 5%, als gevolg van het gelijk blijven van het aantal passagiers en verdere daling van de luchtvracht. Het aantal WLU's kwam in 2024 uit op 518.000 en werd daardoor lager dan in 1998 en bereikte daarmee het laagste niveau in meer dan een kwart eeuw. In 2025 is er, ondanks de stijging van de vracht, sprake van beperkt herstel als gevolg van de daling van het aantal passagiers. Hetzelfde geldt voor 2026. Het volume van de omzet is inmiddels gezakt naar ongeveer een kwart van de verwachting in het businessplan van 2022. (Zie navolgende tabel 1.)

Het aantal passagiers vertoont een dalende trend. De vracht daalde niet meer en steeg wat, maar is sinds maart 2026 weer gaan dalen. Per saldo neemt het aantal WLU's in 2026 niet of nauwelijks toe. Het aantal WLU's is gezakt naar een kwart van de verwachting in het businessplan.

Grafiek 11 Work Load Units (WLU): aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht sinds 1997, realisatie en businessplan 2022



Bron passagiers en vracht: CBS. Het aantal voor 2026 is geraamd op basis van beschikbare informatie.

Uit tabel 1 blijkt dat de daling van 60% het volume van de omzet (WLU) van 2022 naar 2023 heeft geleid van een omslag van 0,2 miljoen euro “winst” naar 6,8 miljoen euro verlies. Winst staat tussen aanhalingstekens want zonder de jaarlijkse miljoenensubsidie van de Provincie (NEDAB) zou er in 2022 helemaal geen sprake van winst geweest zijn en het verlies in 2023 veel groter.

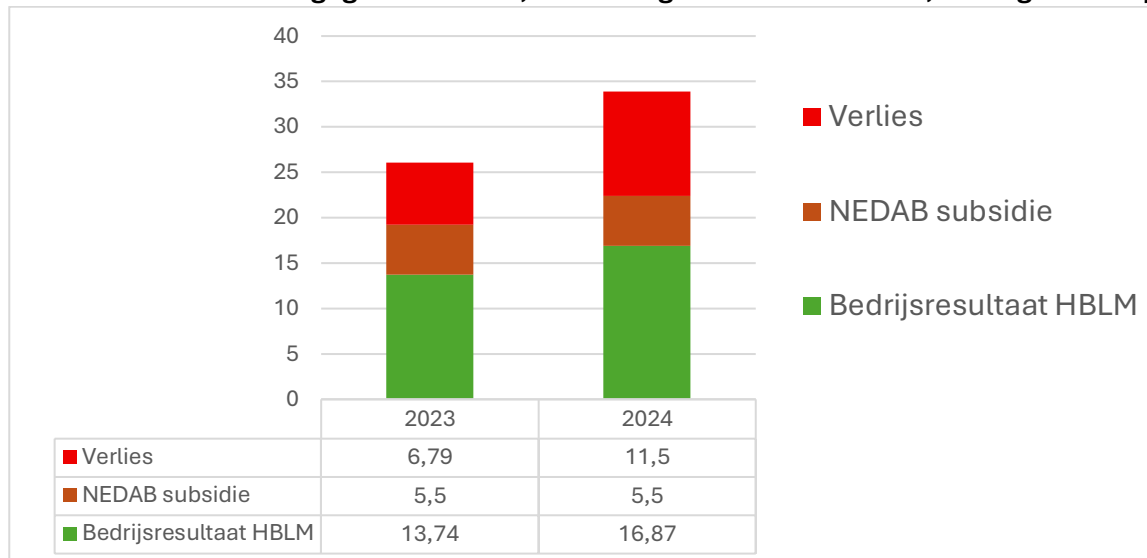
In 2024 is het volume van de omzet gedaald met 5%. Het verlies in 2024 is toegenomen tot 11,5 miljoen euro.

Zonder extra subsidie van de Provincie zijn de perspectieven voor 2025 bijna even negatief als in 2024.

In tabel 1 en de grafieken 12a en 12b zijn financiële gegevens van NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM). De Provincie Limburg is 60% aandeelhouder en de Royal Schiphol Group is 40% aandeelhouder. HBLM is 100% eigenaar van twee

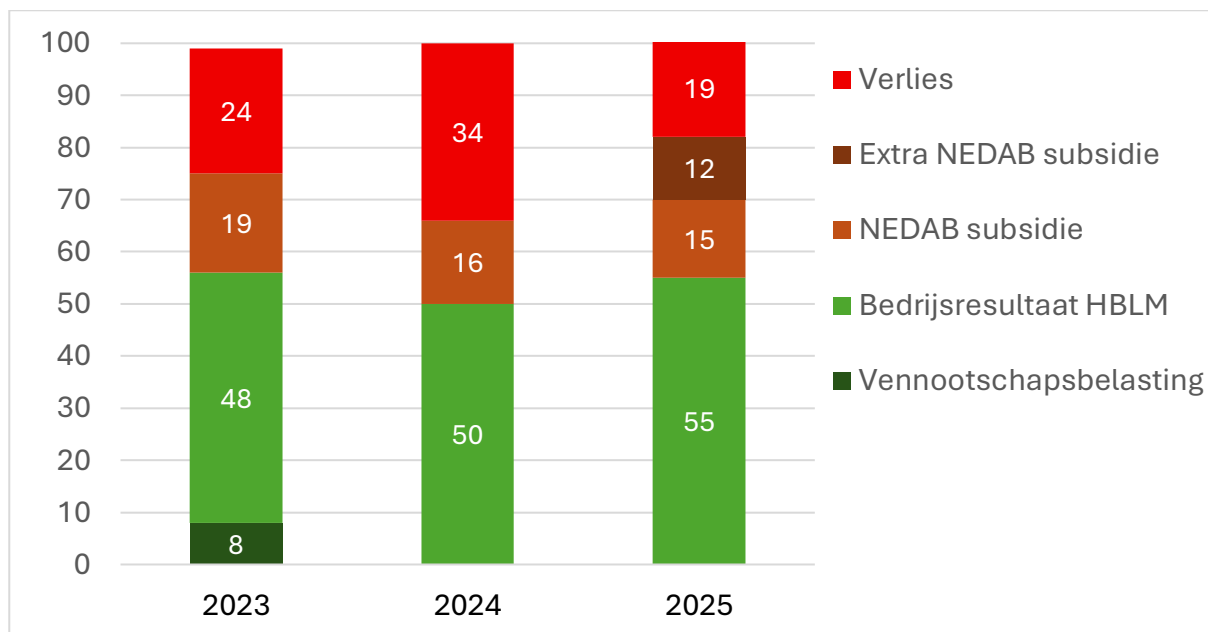
dochterondernemingen: MAA Beheer & Infrastructuur BV (MAABI, concessiegever) en Maastricht Aachen Airport BV (MAA, concessienemer). Uit tabel 1 en de grafiek 11b blijkt dat de zelf verdiende inkomsten van HBLM (Bedrijfsresultaat HBLM: Som der bedrijfsopbrengsten exclusief NEDAB-subsidie) in 2023 en 2024 slechts ongeveer 50% is van de totale bedrijfslasten plus netto rentelasten. De andere ongeveer 50% bestaat uit 20 à 15% NEDAB subsidie van de Provincie en 25 à 35% verlies, dat onder andere gefinancierd wordt met subsidie van de Provincie, die bedoeld was voor achterstallig onderhoud.

Grafiek 12a Financiële gegevens HBLM, de holding van MAA en MAABI, bedragen in miljoen euro



Bron: Cijfers 2023 en 2024 volgens Jaarverslag 2024.

Grafiek 12b Financiële gegevens HBLM, de holding van MAA en MAABI, in procenten van totale bedrijfslasten plus netto rentelasten



Bron: De cijfers van 2023 en 2024 zijn op basis van het Jaarverslag 2024. Zie tabel 1. De cijfers van 2025 zijn geraamd op basis van nu beschikbare informatie.

In grafiek 12b is ook een raming voor 2025 in beeld gebracht. Het volume van de omzet (het aantal WLU's, passagiers en vracht samen) wordt in 2025 zeer waarschijnlijk iets hoger dan ls

in 2024. Eigen inkomsten van HBLM blijven zeer waarschijnlijk beperkt tot ongeveer de helft van de kosten. Het verlies wordt in 2025 wel minder dan in 2024 omdat dan extra NEDAB-subsidie wordt uitbetaald: 4,3 miljoen van de 10,9 miljoen inhaal NEDAB, die bedoeld was voor achterstallig onderhoud. Volgens het besluit van Provinciale Staten was die 10,9 miljoen bedoeld als bijdrage in de financiering van de baanrenovatie. Vrijwel zeker is hier sprake van ongeoorloofde overheidssteun.

In 2026 wordt het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht misschien wel hoger dan in 2025, maar het is zeer onwaarschijnlijk dat er geen verlies is zonder extra subsidie.

Zonder subsidie en zonder financiering van het verlies met geld voor achterstallig onderhoud was MAA begin 2025 failliet gegaan. Als de omzet niet fors stijgt zal dat naar verwachting in de loop van 2026 plaatsvinden. <https://www.michelbrouwers.com/commentaar/wanneer-gaat-maastricht-aachen-airport-failliet-04032025/>

6 Gegoochel met cijfers

6.1. Vracht

Tot voor kort hadden de cijfers van vracht bij MAA betrekking op luchtvracht. Dit was een eenduidig begrip en de cijfers hierover stonden op de website van MAA, in het Businessplan van MAA en in publicaties van het CBS.

Na de top van 135.984 ton vracht in 2020 daalde de hoeveelheid naar 29.448 ton in 2024. Door de daling kwam ruimte beschikbaar (fysiek en wat betreft capaciteit). Die ruimte werd gebruikt voor de afhandeling van getruckte vracht. Dat is vracht die met de vrachtwagens naar MAA komt en vandaar met vrachtwagens vertrekt. Daar heb je geen luchthaven voor nodig. De getruckte vracht is gestegen van 11.120 ton in 2022 naar 69.451 ton in 2024. Inmiddels daalt de getruckte vracht weer sterk. De voormalige directeur vond getruckte vracht geen kerntaak van MAA. Bovendien kent getruckte vracht minimale marges.

Het lage cijfer van 29.448 ton gevlogen vracht in 2024 is in de Voortgangsrapportage van 8-4-25 in de tabel op pagina 25 opgehoogd naar 38.132 ton. (In de grafiek op pagina 26 is nog wel uitgegaan van het cijfer van het CBS van 29.448 ton.) De uitleg over de ophoging is in de Voortgangsrapportage anders dan in dagblad De Limburger van 12-4-25, maar beide kunnen niet anders geïnterpreteerd worden dan dat er sprake is van dubbeltelling. Toen de Alliantie pleinAIR Maastricht op 20-5-25 per mail aan MAA uitleg vroeg over deze mogelijke dubbeltelling werd die dag op de website van MAA <https://www.maa.nl/over-ons/cijfers/> het getal verlaagd naar het CBS-cijfer van 29.448 ton. Elders op de website <https://www.maa.nl/over-ons/> staat rechts nog wel het opgehoogde cijfer van 38.132 ton. Uitleg over de mogelijke dubbeltelling is niet gegeven door MAA, maar was ook niet meer nodig, nadat die dubbeltelling gecorrigeerd was.

Inmiddels heeft MAA weer iets nieuws bedacht om de lage cijfers van vracht te verhogen. In de Tweede voortgangsrapportage van 21-10-25 bevat “Luchtvracht” niet alleen “Gevlogen luchtvracht” maar ook “Gereden luchtvracht”.

Waarom verhoogt MAA de cijfers, waardoor er verwarring ontstaat en de cijfers niet overeenkomen met de definitie van het businessplan?

De procentuele groei van vracht van 2024 naar 2025 is bij de cijfers van het CBS waarschijnlijk hoger dan bij de opgehoogde cijfers. Voor 2025 heeft MAA weer gewoon de CBS-cijfers gebruikt in het persbericht van 14-1-26.

Voor een overzicht van de veranderende cijfers wordt verwezen naar tabel 3 in navolgende paragraaf 7 van deze notitie.

6.2 Passagiers

Tot voor kort hadden de cijfers van passagiers bij MAA betrekking op passagiers die in het kader van zogenaamde handelsvluchten (passagierstoestellen) door MAA werden afgehandeld. Dit was een eenduidig begrip en de cijfers hierover stonden op de website van MAA, in het Businessplan van MAA en in publicaties van het CBS.

In 2019, het laatste jaar voor de corona, was er een top van 435.977 passagiers. In 2024 was het aantal 223.507 en is er dalende lijn.

In de Voortgangsrapportage van 8-4-25 is het aantal van 2024 opgehoogd naar 228.359 en op 20-5-25 is het op de website verder opgehoogd naar 230.932. Zie <https://www.maa.nl/over-ons/cijfers/>. Het lagere cijfer uit de Voortgangsrapportage staat ook nog op de website: <https://www.maa.nl/over-ons/>.

De uitleg over ophoging is dat general aviation passagiers zijn toegevoegd. Volgens de Voortgangsrapportage van 8-4-25 zou dat aantal van general aviation in 2024 gelijk zijn aan 4.852 (namelijk 228.359 min 223.507). Anderhalve maand later zou dat aantal volgens de website gelijk zijn aan 7.425 (namelijk 230.932 min 223.507).

In een mail van 3-6-25 heeft de Alliantie pleinAIR Maastricht aan MAA uitleg gevraagd over deze cijfers. Per 1-7-25 is dat opnieuw gevraagd. Daarop kwam een mail terug, waarin echter geen uitleg werd gegeven..

Waarom verhoogt MAA de cijfers, waardoor er verwarring ontstaat en de cijfers niet overeenkomen met de definitie van het businessplan?

Voor een overzicht van de veranderende cijfers wordt verwezen naar tabel 3 in navolgende paragraaf 7 van deze notitie.

7 Tabellen

Tabel 1 Vervoerscijfers en financiële cijfers MAA

Cursieve cijfers zijn geraamd

	2019	2023	2024	2025	Aug. 2025-juli 2026	2030
VERVOERSCIJFERS						
Verwachtingen volgens het Businessplan 2022						
1a	Passagiers aantal, inclusief elektrisch	324.423	397.331	470.239	498.361	711.288
1a	Verandering op jaarbasis	+29%	+22%	+18%		
2a	Vracht in tonnen	140.475	155.949	171.424	175.251	204.230
2a	Verandering op jaarbasis	+12%	+11%	+10%		
3a	WLU	1.729.170	1.956.824	2.184.479	2.250.875	2.753.588
3b	Verandering op jaarbasis	+15%	+13%	+12%		
Realisatie in procenten van verwachting						
4	Passagiers	69%	56%	32%	30%	
5	Vracht	23%	19%	24%	27%	
6	WLU	32%	26%	26%	28%	
Realisatie						
7a	Passagiers aantal	435.977	223.152	223.507	151.990	147.226
7b	Verandering op jaarbasis	-16%	+0%	-32%	-22%	
8a	Vracht in tonnen	111.457	32.275	29.448	41.637	48.042
8b	Verandering op jaarbasis	-70%	-9%	+41%	+50%	
9a	WLU	1.550.547	545.902	517.987	568.360	627.646
9b	Verandering op jaarbasis	-60%	-5%	+10%	+23%	

FINANCIËLE CIJFERS van HBLM: NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht

10 **Bedrijfsresultaat HBLM per WLU: regel 11 gedeeld door regel 9a**

		25,17	32,54	
Bruto bedrijfsresultaat				
11	Bedrijfsresultaat HBLM	13.740.000	48	16.857.000 50
12	NEDAB subsidie van Provincie	5.500.000	19	5.500.000 16 5.500.000
13	Extra NEDAB subsidie van Provincie		0	0 4.360.000
14a	Totaal bruto bedrijfsresultaat	19.240.000	68	22.357.000 66
14b	Verandering	-26%		+16%
15 a	Totale bedrijfslasten	27.013.000	95	32.007.000 95
15b	Verandering	+7%		+18%
16	Bedrijfsresultaat regel 14 min 15a	-7.773.000	-27	-9.650.000 -29
17	Rente baten en -lasten	-1.359.000	-5	-1.823.000 -5
18	Regel 16 plus 17	-9.132.000	-32	-11.473.000 -34
19	Vennootschapsbelasting	2.342.000	8	-30.000 0
20	Aandeel resultaat deelnemingen			
21	Netto-resultaat	-6.790.000	-24	-11.503.000 -34
22	Netto resultaat in % van bedrijfsresultaat HBLM	-49%		-68%

Verwacht: MAA, Businessplan, vanaf bladzijde 43 in G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022 (GS DOC-00335925) <https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/f766d31f-a715-447b-a41b-8d5a3c12df83>

2023 en 2024 geraamd via interpolatie tussen 2022 en 2025
Realisatie volgens CBS.
WLU, Work Load Unit: aantal passagiers plus 10 maal aantal tonnen vracht

Financiële gegevens van NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM). De Provincie Limburg is 60% aandeelhouder en de Royal Schiphol Group is 40% aandeelhouder. HBLM is 100% eigenaar van twee dochterondernemingen: MAA Beheer & Infrastructuur BV (MAABI, concessiegever) en Maastricht Aachen Airport BV (MAA, concessienemer).

2022: Basisrapportage november 2024
2023 en 2024: Jaarverslag 2024
Bedrijfsresultaat HBLM: Som der bedrijfsopbrengsten exclusief NEDAB subsidie
Totaal bruto bedrijfsresultaat is Som der bedrijfsopbrengsten
NEDAB: Niet Economische Diensten van Algemeen Belang zoals brandweer en beveiliging
Extra NEDAB 4,3 miljoen in 2025 volgens Jaarverslag 2024 pagina 37 als onderdeel van incidentele NEDAB van 10,9 miljoen (o.a. pagina 30 van Jaarverslag 2024)

Tabel 2 Passagiers en luchtvracht bij luchthavens van nationaal belang

				Procentuele verandering op jaarbasis		Laatste 12 maanden t.o.v. 2019
	2019	2025	aug. '25 t/m juli '26	2025	aug '25 t/m juli '26	
Passagiers, aantal						
Totaal	81.167.301	78.399.763	78.544.232	+2,8%	+1,3%	-3%
Amsterdam Airport Schiphol	71.679.729	68.770.805	68.712.588	+2,9%	+1,0%	-4%
Eindhoven Airport	6.780.775	7.018.660	7.157.912	+2,3%	+4,1%	+6%
Rotterdam The Hague Airport	2.094.798	2.355.719	2.431.717	+5,2%	+5,7%	+16%
Maastricht Aachen Airport	435.977	151.990	147.226	-32,0%	-22,1%	-66%
Groningen Airport Eelde	176.022	102.589	94.789	-1,1%	-14,3%	-46%
Vracht, tonnen						
Totaal	1.681.703	1.470.492	1.559.165	-3,3%	+6,8%	-7%
Amsterdam Airport Schiphol	1.570.246	1.428.856	1.511.123	-4,2%	+5,8%	-4%
Maastricht Aachen Airport	111.457	41.636	48.042	+41,4%	+49,8%	-57%

Bron: CBS

Tabel 3 Gegoochel met cijfers MAA

		2019	2022	2023	Eerste halfjaar 2024	2024	Eerste halfjaar 2025	2025
Passagiers								
Businessplan 2022			251.515					470.039
Realisatie								
	CBS	435.977	266.032	223.152	100.113	223.507	77.669	151.990
	MAA							
	1		266.032	223.152	100.114			
	2		266.032	223.152		228.359		
	3					230.932		
	4		272.785	228.660		230.932	82.097	
	5							159.270
Luchtvracht/vracht/gevlogen vracht in tonnen								
Businessplan 2022			125.000					171.424
Realisatie								
	CBS	111.457	108.218	32.275	17.043	29.448	18.420	41.637
	MAA							
	1		108.218	32.275	17.041			
	2		108.218	32.275		38.132		
	3					29.448		
	4		119.006	55.042		35.078	20.655	
	5							41.636
Wegvracht/getruckte vracht/gereden vracht in tonnen								
Businessplan 2022								
Realisatie								
	CBS							
	MAA							
	1		11.120	31.056	36.474			
	2		11.120	31.056		36.474		
	3					69.451		
	4		9	7.851		63.820	16.015	

Bron

- MAA
- 1 Basisrapportage peildatum 1 juli 2024; 5-11-2024
 - 2 Eerste voortgangsrapportage; 8-4-2025. pag. 25
 - 3 <https://www.maa.nl/over-ons/cijfers/> "20-5-2025 geactualiseerd"
 - 4 Tweede voortgangsrapportage; 21-10-2025; pag. 33 met uitleg op pag. 82
 - 5 <https://www.maa.nl/2025-nadruk-op-cargo-leidt-tot-40-meer-luchtvracht/>

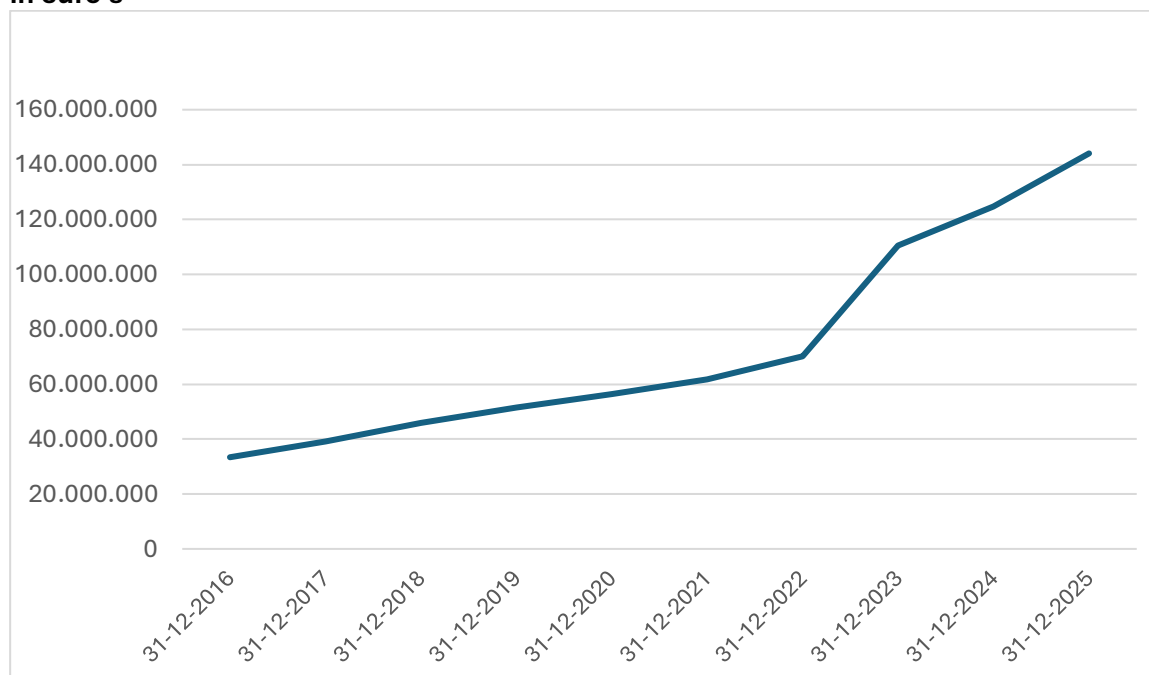
8 Gemeenschapsgeld naar MAA

Gezien de dramatisch gedaalde luchtvracht, gezien het ontbreken van relevante lijnverbindingen na de laatste mislukte poging in 2023 (verbinding met Londen <https://www.l1nieuws.nl/nieuws/2317139/geen-vluchten-meer-naar-londen-vanaf-vliegveld-beek>), gezien het karakter van het resterende passagiersvervoer (bijna alleen maar toeristen wegbrengen naar verre bestemmingen) en het feit dat het slechts een miniem deel van de Limburgers betreft dat gebruik maakt van MAA), is het duidelijk dat MAA vrijwel geen waarde heeft voor de regio. Integendeel zelfs, zeker gezien de overlast, die ook het toerisme treft, een zeer belangrijke sector in Zuid-Limburg. MAA is zeker geen basisinfrastructuur. Desondanks gaat er zeer veel Limburgs belastinggeld naar MAA.

Uit navolgende grafiek 13 en tabel 4 blijkt dat sinds medio 2014 € 196 miljoen financiële bijdrage is toegezegd aan MAA, waarvan € 144 miljoen is uitbetaald per 31-12-25. Dat is gemiddeld ruim € 12 miljoen per jaar, ofwel € 1 miljoen per maand.

Naast deze subsidie van de regionale overheden bestaat er de algemene “subsidie” voor de luchtvaart: geen accijns op kerosine noch BTW op vliegtickets.

Grafiek 13 Gemeenschapsgeld naar HBLM (MAA plus MAABI) sinds medio 2014, cumulatief, in euro's



Bron: Voortgangsrapportages. Zie tabel 3.

Tabel 4 Gemeenschapsgeld naar HBLM (MAA plus MAABI) sinds medio 2014

	Totaal beschikbaar	Totaal uitbetaald per									
		31-12-2016	31-12-2017	31-12-2018	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025
	195.610.469	33.389.557	39.197.124	46.002.230	51.427.265	56.275.120	61.661.149	70.089.354	110.558.997	124.805.097	144.064.258
<i>Gemiddeld per jaar uitbetaald</i>		<i>13.355.823</i>	<i>11.199.178</i>	<i>10.222.718</i>	<i>9.350.412</i>	<i>8.657.711</i>	<i>8.221.487</i>	<i>8.245.806</i>	<i>11.637.789</i>	<i>11.886.200</i>	<i>12.527.327</i>
<i>Gemiddeld per maand uitbetaald</i>		<i>1.112.985</i>	<i>933.265</i>	<i>851.893</i>	<i>779.201</i>	<i>721.476</i>	<i>685.124</i>	<i>687.151</i>	<i>969.816</i>	<i>990.517</i>	<i>1.043.944</i>
Specificatie van bovenstaand totalen											
NEDAB t/m 2022	31.631.276	9.586.776	13.269.976	15.435.076	18.283.376	21.507.276	25.786.626	31.354.876	31.354.876	31.354.876	31.354.876
NEDAB 2023 t/m 2029 (€ 5.500 per jaar)	38.500.000								5.500.000	11.000.000	16.500.000
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	15.535.000	11.947.781	11.536.263	12.915.555	13.891.555	14.512.655	15.052.655	15.862.655	15.862.655	15.862.655	15.862.655
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	3.700.000	3.700.000	3.700.000	3.700.000	3.700.000	3.700.000	3.700.000	3.700.000	3.700.000	3.700.000	3.700.000
Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	500.000			500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Inhaal NEDAB voor achterstallig onderhoud	10.900.000										4.360.000
Agio achterstallig onderhoud	23.900.000									7.743.949	17.218.949
Lening achterstallig onderhoud	35.200.000								35.033.317	34.351.831	33.646.108
Vortex schade	133.000										
Omgevingsfonds 2023 t/m 2027	8.750.000									1.750.000	2.453.440
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	13.000.000	8.155.000	8.290.885	10.299.724	10.494.834	9.687.689	9.637.218	9.576.123	9.512.449	7.909.806	7.905.411
Bijdrage gemeente Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen	6.000.000		2.400.000	2.400.000	2.400.000	2.400.000	2.400.000	2.400.000	2.400.000	2.400.000	2.400.000
Jaarlijkse bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur (€ 800.000 per jaar)	3.961.193			751.875	2.157.500	2.467.500	3.084.650	5.195.700	5.195.700	5.195.700	5.195.700
Bijdrage beveiliging en omgevingsmaatregelen	1.900.000					1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Lening MAABI (aanleg platform)	2.000.000								1.602.642	1.536.280	1.467.119

NEDAB: Niet Economische Diensten van Algemeen Belang

Bron: Voortgangsrapportages

Jaarlijkse subsidie voor NEDAB

In bovengenoemde bedragen zit ook de jaarlijkse subsidie en een eenmalig voorzien extra bedrag voor NEDAB kosten (Niet Economische Diensten van Algemeen Belang zoals brandweer en beveiliging).

In tabel 5 is op basis van diverse bronnen een overzicht gemaakt van de beschikbare informatie over de NEDAB. Uit die tabel (regel 19) blijkt dat over de periode 2014 tot en met 2029 door Provinciale Staten een bedrag van € 81.031.276 beschikbaar is gesteld voor NEDAB. Daarvan is per 1 januari 2026 een bedrag van € 52.214876 (regel 21) uitbetaald aan de holding HBLM.

Deze provinciale subsidie is bedoeld voor de NEDAB-kosten van MAA en MAABI. Over de omvang en de samenstelling van de werkelijke NEDAB-kosten is weinig bekend. Vanuit Provinciale Staten is vorig jaar gevraagd naar meer informatie over de werkelijke NEDAB-kosten. In een mededeling van GS van 22-10-24 is voor de jaren 2020, 2021 en 2022 informatie gegeven over de NEDAB-kosten. Zie eerste regels van tabel 5. Waarom is de som van de onderdelen niet gelijk aan het vermelde totaal? Het betreft waarschijnlijk alleen de NEDAB-kosten van MAA want in de mededeling van GS staat “van de luchthaven”. In de mededeling van GS staat in de tabel onder de NEDAB-kosten ook de NEDAB-bijdrage van die jaren, zijnde € 3.600.000 per jaar. Dit betreft het onderdeel van de NEDAB-bijdrage dat naar MAA gaat.

Uit tabel 5 blijkt uit regel 14 dat de totale NEDAB-bijdrage in 2020 € 3,8 mln. was, in 2021 € 4,1 mln. en in 2022 € 4,6 mln. De NEDAB-bijdragen boven de € 3,6 mln. euro gaan blijkbaar naar MAABI. Wat zijn de werkelijke NEDAB-kosten van MAABI? Wat zijn de werkelijke NEDAB-kosten van MAA en MAABI met ingang van 2014?

Uit tabel 5 (regels 11 t/m 19) blijkt dat de jaarlijks NEDAB-bijdrage met ingang van 2014 € 3 miljoen was, dat die in 2019 verhoogd is naar € 4,12 miljoen en met ingang van 2023 naar € 5,5 miljoen. Daarnaast is met ingang van 2023 eenmalig € 10,9 miljoen “incidenteel inhaal NEDAB-kosten” beschikbaar gesteld. Voor de periode 2014 t/m 2029 is nu in totaal € 81.031.276 betaalbaar. De cijfers uit tabel 4 zijn in grafiek 13 weergegeven, waarbij de eenmalige € 10,9 miljoen gelijkmatig verdeeld is over 2024 t/m 2029.

Gezien de jaarlijkse stijging van de NEDAB-kosten en gezien de sterk tegenvallende omzetcijfers van MAA zal in de komende jaren de NEDAB-bijdrage verhoogd moeten worden om faillissement van MAA te voorkomen.

In het Statenvoorstel G-22-054 van 16 december 2022 staat op pagina 33: “Structurele NEDAB kosten van € 5,5 mln. Dit zijn enerzijds kosten voor diensten van algemeen belang, zoals security en anderzijds zullen deze worden aangewend voor de financieringslasten van de baan. De NEDAB zal naar verwachting tot 2030 op dit niveau van € 5,5 mln. blijven.” De subsidie voor NEDAB-kosten is dus ook bedoeld als financiering voor een investering. Is dit niet in strijd met Europese regels ten aanzien van ongeoorloofde overheidssteun?

Hoe is het bedrag van € 10,9 miljoen bepaald? Wat waren de werkelijke NEDAB-kosten in de periode 2014-2022 en wat is al betaald aan subsidie? In “Transitie Maastricht Aachen Airport , Basisrapportage peildatum 1 juli 2024” van november 2024 worden in de tabel

op pagina 25 drie financieringsbronnen voor achterstallig onderhoud genoemd: lening, agio en dekking eenmalig (inhaal) NEDAB van € 10,9 miljoen. De vraag is of de subsidie voor NEDAB en met name de eenmalige 10,9 mln. euro niet in strijd is met Europese regels ten aanzien van ongeoorloofde overheidssteun.

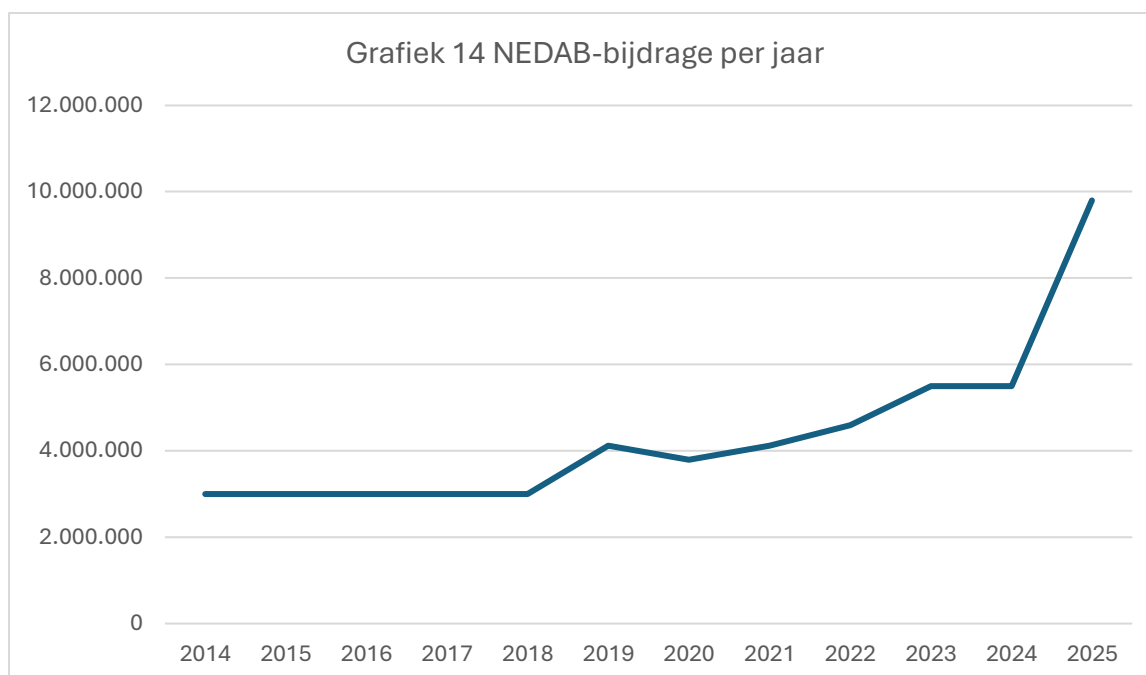
Overigens mag MAA de bijdragen voor de NEDAB boeken als inkomsten. Wanneer MAA beweert zwarte cijfers te draaien, is dit dus een loze uitspraak.

Als MAA sluit komt in ieder geval jaarlijks € 5,5 miljoen beschikbaar voor zaken die wél een meerwaarde hebben voor Limburg.

Tabel 5 NEDAB 2014-2029, stand 1 januari 2026

Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang

Bron				Totaal	2014 t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 t/m 2029
NEDAB-kosten van de luchthaven												
1	A	Brandweer				2.490.606	2.534.716	2.743.944				
2	A	Security				1.694.962	1.773.512	1.904.770				
3	A	Overig				720.256	799.728	703.839				
4	Berekend	Totaal				4.905.824	5.107.956	5.352.553				
5	Berekend	Verschil				-45.214	-2.906	415.339				
6	A	Totaal NEDAB-uitgaven				4.860.610	5.105.050	5.767.892				
NEDAB-bijdrage aan HBLM												
PS-besluit												
11	B	16-5-2014	30.000.000		18.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000			
12	C	12-12-2019	35.600.000		19.120.000	4.120.000	4.120.000	4.120.000	4.120.000			
13	D, E		35.276.576		19.120.000	3.796.576	4.120.000	4.120.000	4.120.000			
14	F	3-6-2022	31.631.276		19.120.000	3.796.576	4.120.000	4.594.700				
15	G, F	3-6-2022, 16-12-22	Incidentele inhaal NEDAB-bijdrage, voor achterstallig onderhoud						10.900.000			
16	F	3-6-2022, 16-12-22							5.500.000	5.500.000	5.500.000	22.000.000
17	H	16-12-2022	49.400.000						16.400.000	5.500.000	5.500.000	22.000.000
Op dit moment gelden dus de volgende bedragen voor de NEDAB-bijdrage												
18		Per jaar	81.031.276		19.120.000	3.796.576	4.120.000	4.594.700	16.400.000	5.500.000	5.500.000	22.000.000
19	Berekend	Cumulatief			19.120.000	22.916.576	27.036.576	31.631.276	48.031.276	53.531.276	59.031.276	81.031.276
NEDAB Uitbetaald aan HBLM												
20	Berekend, H	Per jaar				3.223.900	4.279.350	5.568.250	5.500.000	5.500.000	9.860.000	
21	B, C, D, E, F, berekend	Cumulatief			18.283.376	21.507.276	25.786.626	31.354.876	36.854.876	42.354.876	52.214.876	
22	A	NEDAB-bijdrage aan de luchthaven				3.600.000	3.600.000	3.600.000				
23	I	NEDAB-bijdrage MAA BV						3.600.000	3.600.000			
Bronnen												
A	10-12-24 Mededeling portefeuillehouder inzake toezeggingen MAA naar aanleiding van de Statencommissie ESA d.d. 22 november 2024											
B	27-3-19 Groot project Maastricht Aachen Airport, Vierde voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage, peildatum 1 januari 2019											
C	28-4-20 Informerend Stuk Zesde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport, peildatum 1 januari 2020											
D	9-11-21 Achtste en negende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport											
E	20-4-22 Tiende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Maastricht Aachen Airport;											
F	25-4-23 12e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Maastricht Aachen Airport											
G	3-6-22 Amendement 145 - Heldens c.s. inzake Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA											
H	8-4-25 Eerste voortgangsrapportage 'Groot Project Transitie MAA'											
I	17-7-24 Jaarstukken 2023 Maastricht Aachen Airport B.V. Ontvangen bij KvK op 21-10-24. Pagina 32											



Bron: Zie tabel 4. Op basis van mededeling in jaarverslag van 2024 van HBLM is 2025 inclusief € 4,3 miljoen van de eenmalig extra € 10,9 miljoen die betaalbaar is met ingang van 2023 volgens besluit van december 2022. Dit bedrag is mogelijk in strijd met Europese regels over overheidssteun.

Vortex

Vooral landende toestellen veroorzaken bij speciale weersomstandigheden wervelingen (vortex) die bij nabijgelegen woningen de pannen kunnen oplichten waardoor deze naar beneden vallen.

In onderstaande tabel staat dat € 133.000 van de Provincie beschikbaar is gesteld voor vortexschade. Dat betreft het vastzetten van dakpannen, die nog steeds van de daken vallen. Tot nu toe gelukkig zonder gewonden of dodelijke slachtoffers. Daarnaast is door de Provincie, MAA en de gemeente Beek in totaal een bedrag van € 440.000 beschikbaar gesteld voor het preventief vastzetten van pannen. Dat gaat gebeuren in straten waar door To70 is BEREKEND dat het daar nodig is. Tot nu toe vielen daar echter bijna nergens pannen van het dak. Maar de 30 woningen waar de afgelopen jaren wel de pannen van het dak vlogen, vallen buiten het project van preventief vastzetten. Bovendien is bij een recent geval van vortexschade gebleken dat het een pand betrof waarvan de pannen waren vastgezet. Die € 440.000 blijkt dus weggegooid belastinggeld.

De Alliantie pleinAIR Maastricht heeft een Staten-nieuwsbrief over Vortex opgesteld, die eindigt met het volgende dringende verzoek aan PS:

“Geachte Statenleden, OmwonendenMAA vraagt u dringend om druk uit te oefenen op MAA om een professioneel evaluatierapport met heldere financiële afrekening van de Pilot Vortex op te leveren. In dat rapport dient op een transparante wijze verantwoording afgelegd te worden van de besteding van het budget van € 440.000, de gevolgde werkwijze en wat het de omwonenden heeft opgeleverd.”

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/PleinAIR-Nieuwsbrief-15-Vortex-mei25.pdf>

Fossiele subsidies

Naast de eerder genoemde directe subsidies voor MAA, profiteert MAA van de fossiele subsidies voor de luchtvaart: <https://schipholwatch.nl/2023/11/02/luchtvaart-dit-jaar-gestut-met-44-miljard-euro-aan-fossiele-subsidies/> **“Winsten mogen naam niet dragen”** *Winsten die in deze sector in de boeken worden geschreven mogen eigenlijk geen winsten heten met zo’n tsunami aan subsidies. Alle baten komen rechtstreeks uit de belastingpot. Met een subsidie van 200.000 euro per arbeidsplaats kan letterlijk iedereen ondernemertje spelen – het is het ultieme basisinkomen waar de rest van Nederland alleen maar over kan dromen.”*

9 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

Bij een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) worden alle positieve en negatieve maatschappelijke effecten in beeld gebracht en uitgedrukt in geld. In opdracht van de Provincie is dat in 2022 voor MAA gedaan. Daaruit blijkt dat de regio beter af is als de luchthaven gesloten wordt. De maatschappelijke baten van de luchthaven wegen niet op tegen de maatschappelijke kosten ervan, onder andere in de vorm van overlast voor omwonenden, schade voor de natuur en benodigde subsidie. Citaat: *“De baten van het vrachtverkeer landen vooral buiten de provincie en de hinder landt binnen de provincie.”*

Deze MKBA in opdracht van de Provincie levert een duidelijk negatief saldo op, ondanks dat er luchtvaartvriendelijke uitgangspunten zijn toegepast en de kosten van sluiting onwaarschijnlijk hoog zijn ingeschat. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Conclusies-uit-MKBA.pdf>

Uit een second opinion op de MKBA blijkt een nog veel negatiever saldo <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Conclusies-uit-MKBA-en-second-opinion-19-4-22.pdf>, terwijl de baten bij sluiting op kunnen lopen tot € 1,3 miljard. Voor Limburg en met name voor Zuid-Limburg is het beter als het vliegveld gesloten wordt.

MAA ligt uitzonderlijk dicht bij woonkernen waardoor er veel overlast is van luchtverontreiniging en geluid.

Zeer grote uitstoter van stikstof

MAA staat op plaats 6 in de Limburgse top 10 van grootste uitstoters van stikstof. Zie <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/12-4-22-Maastricht-Airport-Limburgse-top6-stikstofuitstoot.pdf>

Aantal ernstig gehinderden

In de MKBA is uitgegaan van aantal ernstig gehinderden dat berekend is op basis van onderzoek van 20 jaar geleden. Inmiddels is duidelijk dat dit aantal veel hoger is. <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Aantal-ernstig-gehinderden-door-MAA-2-11-22.pdf> Het berekende aantal ernstig gehinderden was in 2019 gelijk aan 5.600. Uit nieuw onderzoek door de GGD/GHOR (2022) blijkt dat dit aantal waarschijnlijk meer dan 28.000 is.

Ultrafijnstof

Bij de MKBA is geen rekening gehouden met de grote uitstoot van het zeer schadelijke ultrafijnstof. Uit metingen blijkt dat die uitstoot verontrustend hoog is.

<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/grote-zorgen-over-hoeveelheid-ultrafijnstof-rond-vliegveld-maastricht-bij-opstijgen-en-landen-vliegtuigen/> (27-7-23).

Het rapport waarop deze uitzending is gebaseerd staat op internet:

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/dgmr-Fijnstofmetingen-Analyse-29-9-23.pdf>

In de Raad van de Gemeente Meerssen is verontrusting uitgesproken over de grote uitstoot van ultrafijnstof door MAA en is op 14-9-23 een brief aan het Ministerie van I&W gestuurd waarin aangedrongen wordt op een volledige MER in het kader van aanvraag luchthavenbesluit, waarin ultrafijnstof meegenomen wordt

10 Alternatieve invulling luchthaventerrein

Na sluiting van MAA zijn er aantrekkelijke invullingen van het luchthaventerrein mogelijk, die wél een meerwaarde hebben voor de regio. Zie daarvoor o.a.

<https://pleinairmaastricht.nl/> De onlangs gerenoveerde baan hoeft niet weggehaald te worden maar kan nieuwe bestemmingen krijgen o.a. voor de benutting van zonne-energie. De baten kunnen oplopen tot wel € 1,3 miljard.

In het plan pleinAir is geen rekening gehouden met de mogelijkheid van woningbouw als het vliegveld sluit. Onder de aanvliegroutes, zoals in Meerssen West, verdwijnen belemmeringen voor woningbouw. Op het luchthaventerrein kan een nieuwe woonwijk komen van zo'n 3.000 woningen.

<https://www.denieuwestermaastricht.nl/zullen-we-maastricht-airport-dan-toch-maar-sluiten/>

Als er woningen op het luchthaventerrein komen kan het Nationaal Landschap Zuid-Limburg gespaard blijven: *'Heilige' scheiding tussen Maastricht en Heuvelland staat ter discussie: roep om woningbouw in Nationaal Landschap*

https://www.limburger.nl/cnt/dmf20241112_95047979 (Op 13-11-24 in de krant.)

11 Procedures

Rond MAA lopen een aantal (juridische) procedures.

11.1 Aanvraag luchthavenbesluit (exploitatievergunning)

De exploitatie van MAA vindt plaats op basis van een tijdelijk omzettingsregeling uit 2014. Er moet echter een Luchthavenbesluit zijn onder andere voor een betere bescherming van omwonenden. In 2016 is een traject voor aanvraag Luchthavenbesluit begonnen dat eind 2017 stopte omdat de geluidsberekeningen niet klopten. Een nieuw traject voor aanvraag Luchthavenbesluit is in 2018 gestopt omdat de opvattingen over het gebruik van de luchthaven veranderd waren. Op 7 januari 2026 heeft MAA weer een luchthavenbesluit aangevraagd. Nog steeds zijn niet alle stukken van de aanvraag openbaar. Het is de vraag of alle stukken, waaronder de economische onderbouwing, wel gereed zijn. Ook is er nog steeds geen uitzicht op een natuurvergunning. De vraag is of er ooit een luchthavenbesluit komt voor deze zwaar verlies leidende luchthaven. Uit voorgaande hoofdstukken is duidelijk dat het businessplan van 2022 wat betreft vervoerscijfers volstrekt onhaalbaar is. De realisatie van het volume van de omzet (passagiers en vracht samen) is altijd minder dan een derde van verwachting gebleven. Het lijkt erop dat ook MAA het businessplan onhaalbaar acht. In de aanvraag luchthavenbesluit in januari 2026 wordt een ruimte gevraagd die overeenkomt met de verwachte realisatie voor 2025 en niet voor de duidelijk hogere cijfers van 2030 uit het businessplan.

Tabel 5 Cijfers MAA: realisatie, verwachting en aangevraagd

	2025	LHB	2030
Vliegbewegingen			
Totaal			
Realisatie volgens CBS	9.203		
Verwachting businessplan			
Aanvraag luchthavenbesluit		16.454	
Waarvan handelsvluchten			
Realisatie volgens CBS	4.065		
Verwachting businessplan	7.710		9.534
Aanvraag luchthavenbesluit		8.127	
Waarvan passagiersvluchten			
Realisatie volgens CBS			
Verwachting businessplan	2.812		3.699
Aanvraag luchthavenbesluit		2.964	
Waarvan vrachtluchten			
Realisatie volgens CBS			
Verwachting businessplan	4.898		5.835
Aanvraag luchthavenbesluit		5.163	
Overige vliegbewegingen			
Realisatie volgens CBS	5.138		
Verwachting businessplan			
Aanvraag luchthavenbesluit		8.327	
Passagiers			
Realisatie volgens CBS	151.990		
Verwachting businessplan	470.039		641.865
Aanvraag luchthavenbesluit		470.239	
Vracht tonnen			
Realisatie volgens CBS	41.637		
Verwachting businessplan	171.424		204.230
Aanvraag luchthavenbesluit		171.424	

Bronnen

Aanvraag luchthavenbesluit MAA aanvraag LHB ,Mer-beoordelingsrapportgae - Bijlage 1 Escenario-afweging pag. 11

11.2 Juridische procedure vanwege ontbreken luchthavenbesluit

Een van de gevolgen van het ontbreken van een luchthavenbesluit is dat omwonenden onvoldoende beschermd worden tegen overlast.

Dit is door de Alliantie en een omwonende aangekaart bij de Raad van State. Op 21-12-22 heeft de Raad van State bepaald dat er uiterlijk 31-12-24 een luchthavenbesluit moet zijn. Zo niet dan moet de overheid € 1.000 per dag betalen aan Stichting GUVB en andere appellant gezamenlijk tot een maximum van € 150.000. Dit bedrag is inmiddels betaald door het Ministerie.

Omdat er nog steeds geen luchthavenbesluit is, is dit opnieuw aangekaart bij de Raad van State en is gevraagd om, vooruitlopend op het luchthavenbesluit via voorlopige voorzieningen, de overlast te beperken. De zitting was op 8-1-26 en de Raad van State heeft opdracht gegeven voor een onderzoek naar de voorlopige voorzieningen. Wij hebben een zienswijze ingediend op de resultaten van het onderzoek. Dat is ook gebeurd door I&W en MAA. Op 24-11-26 is tweede zitting van de Raad van State. Op 7-1-26 is overigens na ongeveer 10 jaar weer een luchthavenbesluit aangevraagd evenwel zonder alle noodzakelijke informatie. Het ontwerp luchthavenbesluit komt op zijn vroegst eind dit jaar en het luchthavenbesluit zal waarschijnlijk pas in 2028 genomen worden.

11.3 Geen natuurvergunning

MAA heeft geen natuurvergunning, een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming (Wnb), terwijl MAA die wel moet hebben. Een bedrijf exploiteren zonder verplichte natuurvergunning is een economisch delict.

Op 22-11-22 heeft de Alliantie hiervan aangifte gedaan bij het Openbaar Ministerie. Omdat het OM niets deed met deze aangifte is 11-10-23 een klacht ingediend bij het gerechtshof in Den Haag.

Op 25-3-26 was er een Raadkamerzitting van het Gerechtshof Den Haag. Op 20-4-26 kwam er een tussenbeschikking dat er op 2-9-26 een raadkamerzitting is, waarbij MAA gehoord wordt. Op 7-10-26 wordt de zaak behandeld.

MOB van Johan Molenbroek stelt dat er geen natuurvergunning komt vanwege het volgende. "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. Zaken bij MAA zijn 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."

11.4 Onrechtmatige overlast voor omwonenden

De Staat der Nederlanden is door inwoners van Schietecoven via de rechter gedagvaard wegens structurele en ernstige overlast door taxiënde vliegtuigen. Deze veroorzaken

aanhoudend lawaai, stank en blootstelling aan (ultra)fijnstof en Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS). Deze specifieke vormen van overlast worden structureel genegeerd in beleid, vergunningverlening en handhaving, waardoor effectieve bescherming van hun nachtrust, gezondheid en woongenot ontbreekt. Op 6-5-26 is de procedure gestart.

11.5 Veiligheidszone buiten luchthaventerrein

Ten zuiden van de baan ligt de veiligheidszone buiten het luchthaventerrein. Dit is in strijd met internationale regels. Er loopt zelfs een openbare weg door de veiligheidszone. Er lopen drie handhavingsverzoeken. Termijnen van beslissen worden overschreden. Er is een vierde handhavingsverzoek met andere argumentatie in voorbereiding.

11.6 Klacht ongeoorloofde staatssteun

We hebben een klacht ingediend bij de Europese Commissie (EC) in Brussel. In die klacht tonen we aan dat de provincie Limburg marktversturende staatssteun aan Schiphol Nederland BV en Maastricht Aachen Airport heeft verleend.

Voor nadere informatie over de inhoud van de klacht, de procedure bij de EC en de mogelijke consequenties voor de Provincie , Schiphol en MAA verwijzen we naar:

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Klacht-ongoorloofde-staatssteun-MAA-en-Schiphol.pdf>

PROVINCIALE SUBSIDIE AAN MAA

Vanaf half 2014 tot en met 2025 is in **11,5 jaar** een bedrag van **144 miljoen euro** subsidie van de Provincie Limburg naar MAA gegaan.



144
miljoen euro
totaal subsidie



11,5 jaar
medio 2014
t/m 2025

=



12,5
miljoen euro
per jaar



Gemiddeld ruim **1 miljoen euro** per maand

SUBSIDIE PER HANDELSVLUCHT

Passagiers en vracht worden vervoerd met handelsvluchten.



Volgens het CBS waren er

59,400
handelsvluchten
vanaf half 2024 tot en met 2025.

Subsidie per handelsvlucht

€ 2.424



Dus voor **ieder** passagiers- of vrachttoestel dat op MAA landt en opstijgt betaalt de Limburger bijna **€ 5.000**.

SUBSIDIE PER PASSAGIER (WLU)

Volgens het CBS zijn er in die periode:



2,4 miljoen
passagiers



930 duizend ton
vracht



100 kg vracht
= **1 passagier**



Passagiers + vracht = Work Load Units (WLU)

11,7 miljoen
WLU



Subsidie per WLU
€ 12,30

SUBSIDIE PER TOERIST (HEEN EN TERUG)

Iedere toerist die naar een verre bestemming gebracht werd vanaf MAA “kreeg” van de Provincie € 12,30 cadeau en bij terugkomst nogmaals € 12,30.



Dus in totaal bijna

€ 25

Dat is belastinggeld van de Limburgers, dat ook anders besteed had kunnen worden.

SAMENGEVAT

Provinciale subsidie naar MAA			€
Periode medio 2014 t/m 2025			
Totaal			144 miljoen euro
Gemiddeld per	Jaar		12,5 miljoen euro
	Maand		ruim 1 miljoen euro
	Per passagiers- of vrachttoestel		5.000 euro
Per passagier			25 euro