

Aan: Voorzitter van Provinciale Staten Provincie Limburg

Van: Fractie D66 Limburg

Betreft: Verzoek tot interpellatiedebat over de financiële situatie Maastricht Aachen Airport

Datum verzoek: 22 juni 2026

## **Verzoek tot interpellatiedebat over de financiële situatie Maastricht Aachen Airport (MAA)**

Geachte Voorzitter,

Hierbij verzoeken de fractie van D66 om een interpellatiedebat als bedoeld in artikel 39 van het Reglement van Orde over de financiële gang van zaken rond Maastricht Aachen Airport (MAA).

De aanleiding voor dit verzoek is de beantwoording door Gedeputeerde Staten d.d. 16 juni 2026 van de schriftelijke vragen van de fracties van D66 (M. Stocks) en GroenLinks (K. Mertens) inzake uitzonderlijke hulpmaatregelen MAA (DOC-00941775). Deze beantwoording stelt onze fractie niet gerust.

De kern van de kwestie is deze: provinciale middelen die door Provinciale Staten zijn geormerkt voor het wegwerken van achterstallig onderhoud, zijn door de luchthaven, met akkoord van GS en Schiphol, tijdelijk ingezet voor de reguliere bedrijfsvoering. GS kwalificeert dit als uitvoering van bestaand beleid. Onze fractie kwalificeert dit als een wezenlijke wijziging van de inzet van publieke middelen, waarover PS vooraf had moeten worden geïnformeerd en waarover PS het recht heeft zich uit te spreken.

Daar komt bij dat de financiële positie van MAA structureel zorgwekkend is. Van de uitstaande lening van € 35,2 miljoen is in drie jaar tijd slechts € 1,6 miljoen afgelost, concrete meerjarenprognoses worden niet gedeeld met PS, en de einddatum voor het achterstallig onderhoud is opgeschoven naar 2029, zonder formeel besluit van PS. Meerdere vragen uit onze schriftelijke ronde werden ontwijkend beantwoord of doorverwezen naar een vertrouwelijke mededeling die nog moet volgen.

Dit debat is noodzakelijk om de kaderstellende en controlerende rol van Provinciale Staten aan te scherpen.

In het interpellatiedebat stellen wij graag de volgende vragen aan de orde:

1. Wanneer en door wie is besloten dat de voor achterstallig onderhoud gereserveerde middelen tijdelijk mochten worden ingezet voor de reguliere bedrijfsvoering en waarom is PS niet actief geïnformeerd, ook gezien de ontevredenheid over ditzelfde besluit in 2025?
2. GS stelt dat er geen sprake is van een 'nieuwe ontwikkeling' en PS daarom niet tussentijds hoefde te worden geïnformeerd. Op grond waarvan trekt GS die grens, en wie bepaalt die grens, is dat het college zelf?
3. PS vernam dit via de media. Acht GS de huidige informatieafspraken (halfjaarlijkse voortgangsrapportage) nog toereikend voor een dossier van deze omvang en complexiteit?
4. Welk exact bedrag is op dit moment niet ingezet voor achterstallig onderhoud maar voor de reguliere bedrijfsvoering van MAA? Hoe heeft dit bedrag zich ontwikkeld gedurende 2024 en 2025?
5. Hoe worden deze tijdelijk omgeleide middelen administratief verwerkt? Staan ze nog als geormerkt onderhoud op de balans, of worden ze als exploitatie-uitgaven verantwoord?

6. Kan GS uitsluiten dat er via deze constructie feitelijk exploitatietekorten worden afgedekt met onderhoudsbudget, en zo ja: op basis waarvan?
7. Welke concrete en afdwingbare garantie bestaat er dat deze middelen integraal terugvloeien naar de onderhoudsbestemming en wie controleert dat, onafhankelijk van de RvC en medeaandeelhouder Schiphol die zelf betrokken partij zijn?
8. Van de geldlening van € 35,2 miljoen is tot en met 2025 slechts € 1,6 miljoen afgelost. Loopt dit conform het oorspronkelijke aflosschema, en zo nee: welke gevolgen heeft de achterstand voor de provinciale begroting en is daarvoor een risicovoorziening getroffen?
9. Wat is de actuele kaspositie van MAA en op welk moment raakt de luchthaven, zonder aanvullende steun, door de liquide middelen?
10. Is GS bereid de meerjarenprognoses 2026–2030, inclusief kasstromen en exploitatieverwachtingen, met PS te delen (zo nodig vertrouwelijk)?
11. Wat is het maximale financiële risico voor de provincie Limburg in een worstcasescenario waarbij MAA haar verplichtingen niet kan nakomen?
12. Welke concrete aannames uit het businessplan 2022 zijn aantoonbaar niet gehaald, en wanneer is PS daarover geïnformeerd?
13. De einddatum voor het wegwerken van het achterstallig onderhoud is al meerdere keren bijgesteld en staat nu op 2029. Wat zijn de tussentijdse mijlpalen en welke consequenties verbindt GS aan een verdere vertraging?
14. Kan GS bevestigen dat de tijdelijk omgeleide middelen op tijd beschikbaar zijn om het resterende achterstallig onderhoud ook daadwerkelijk uit te voeren of vergroot de huidige constructie het risico op nieuwe vertraging?
15. Wanneer concludeert GS dat het businessplan 2022 niet langer als realistisch uitgangspunt kan gelden en een nieuw besluit van PS vereist is?
16. GS baseert haar conclusie dat er geen veiligheidsrisico's zijn uitsluitend op informatie van de luchthaven zelf. Is er onafhankelijke verificatie door bijvoorbeeld de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? En zo nee: is GS bereid die te laten uitvoeren?
17. Welke concrete zekerheid bestaat er dat de voor 2026 begrote onderhoudsinvesteringen daadwerkelijk en tijdig worden uitgevoerd, ook als de liquiditeitspositie van MAA verder verslechtert?
18. Wat is het alternatief als MAA structureel verlieslatend blijft?
19. Welke concrete en meetbare financiële drempels hanteert GS om te besluiten dat verdere steun, in welke vorm dan ook, niet langer verantwoord is?
20. De Zuidelijke Rekenkamer beval in april 2024 aan een exitstrategie op te stellen. GS verwijst naar het PS-besluit van toen om die aanbeveling niet over te nemen. Maar de financiële situatie is sindsdien verder verslechterd: is GS bereid dit onderwerp alsnog opnieuw aan PS voor te leggen?

D66 verzoekt om agendering van dit interpellatiedebat in Provinciale Staten voor aankomende vrijdag 26 juni 2026. Bij voorkeur voor aanvang van de Voorjaarsnota behandeling. D66 verzoekt het college tevens om toezending vóór het debat van een integrale financiële onderbouwing, met daarin het exacte bedrag dat momenteel buiten de onderhoudsbestemming wordt ingezet, de actuele liquiditeitspositie van MAA, kasstroomprognoses voor 2026–2030, en de actuele aflossingsstand en het aflossingschema van de geldlening.

Hoogachtend,

Mathijs Stocks, Fractie D66 Limburg

